



Actualisatie van de Nota parkeernormen

Verslag Bijeenkomst met ondernemers en projectontwikkelaars

Datum: 20 maart 2017

Tijd: Van 8.30 uur tot 10.00 uur

Locatie: Gemeente Soest, Raadhuisplein 1, kamer 2.04

Aanwezigen: Ondernemers en projectontwikkelaars: Paul Martens (Soester Zakenkring), Claudia Looyen (Ondernemersvereniging Soestdijkse Grachten), Hans Nota en Anja Middelman (Ondernemersvereniging Winkelpromenade Soestdijk), Dieuwke Leveling (De Alliantie), Beatrijs Kortman (Portaal), Alette van den Broek (Verrips Makelaardij), Alex van Wijk (Makelaarskantoor Van Wijk), Guido Demmers (Koninklijke Horeca Nederland, afvaardiging Baarn-Soest).

Gemeente Soest: Jannelies van Berkel (wethouder infrastructuur), Tijmen Koelewijn (raadslid Soest2002), Henk Dillingh (adjunct-afdelingshoofd Ruimte), Erik Landman (projectleider, verkeerskundige), Annemieke Lodewijk (verkeerskundige), Puck Brunet de Rochebrune (beleidsmedewerker economische zaken), Raimond Mooij (beleidsmedewerker ruimtelijke ordening), Paul Phielix (vergunningverlener).

1. Introductie

Erik Landman heet de aanwezigen van harte welkom. Na een voorstelronde geeft hij een toelichting op de derde herziening van de parkeernota. De gemeente werkt sinds 2010 met een parkeernota. Daarvoor waren de parkeernormen vastgelegd in de bestemmingsplannen. De nota is inmiddels twee keer herzien en we staan nu voor de derde herziening.

Aanleiding is het parkeeronderzoek dat de gemeente vorig jaar heeft gedaan in de winkelpromenade Soestdijk en in winkelcentrum Soest-Zuid. Vooral in Soestdijk zien we een hoge parkeerdruk. Dat heeft geleid tot een aantal maatregelen die de gemeenteraad heeft vastgesteld. In 2018 bekijken we of we het aantal autoparkeerplaatsen in Soestdijk uit kunnen breiden. Dit jaar kijken we naar fietsparkeren en bewegwijzering en herzien we de parkeernormen. Dat doen we ook omdat het college van burgemeester en wethouders ervaart dat de parkeernormen af en toe een belemmering zijn bij ruimtelijke ontwikkelingen. We willen kijken waar we de parkeernormen eenvoudiger en beter kunnen maken, zonder de parkeernormen af te schaffen. De parkeernormen hebben namelijk ook

een functie voor de leefbaarheid. Dat staat soms op gespannen voet met elkaar. Hoe kunnen we meer ruimte bieden aan ontwikkelingen en vernieuwing, zonder nieuwe parkeerproblemen zoals in Soestdijk te veroorzaken?

Een van de punten die de gemeente wil toevoegen is een parkeernorm voor de centrumfunctie voor de Rademakerstraat, winkelgebied Soest-Zuid en winkelpromenade Soestdijk. Het moet binnen de parkeernorm centrum makkelijker worden van functie wisselen, zonder daarbij extra parkeerplaatsen aan te hoeven liggen. Dit lijkt op de algemene parkeernorm voor bedrijfsgebouwen. Een aantal jaar geleden hebben we de parkeernorm voor verschillende bedrijfstypen en kantoren gelijk gesteld, zodat op de bedrijventerreinen verkoop van panden en wisseling van functies makkelijker is geworden. Alleen als er sprake is van een opslagloods gelden daar nog andere normen.

2. Werksessie

Erik Landman geeft een toelichting op de werksessie. In de zaal staan vijf flipovers met de volgende thema's:

- de berekenwijze van de parkeernormen
- (inrichtings)eisen aan parkeervoorzieningen
- ontheffing en afkoop van de parkeereis
- de parkeernormen zelf
- overige en juridische aspecten

Deze thema's sluiten aan op de hoofdstukken van de huidige parkeernota. Erik vraagt alle aanwezigen om op de flipovers ideeën te schrijven hoe de parkeernota beter kan. Bij elke flipover is een medewerker van de gemeente aanwezig voor vragen en toelichting. Na de werksessie wordt dit per flipover plenair teruggekoppeld.

Hieronder volgt per onderwerp een terugkoppeling van de ideeën op de flipovers en de plenaire discussie.

3. De berekenwijze van de parkeernormen

De parkeereis wordt altijd naar boven afgerond. Als de parkeereis 6,1 parkeerplaatsen bedraagt, moeten er 7 aangelegd worden. Op 0,1 parkeerplaats kan je namelijk niet parkeren. Het voelt eerlijker om de gewone afrondingsregels te hanteren en 6,1 parkeerplaats op 6 af te ronden.

Er is consensus dat fietsparkeernormen in de parkeernota moeten blijven. Koninklijke Horeca Nederland vraagt wel aandacht voor het ontbreken van fietsparkeernormen bij horeca. Het is gewenst dat deze toegevoegd worden.

De regels met dubbelgebruik van parkeerplaatsen en gefaseerde uitvoering zijn ingewikkeld. Je moet verkeerskundige zijn om dit te begrijpen. In de praktijk komt dit ook nauwelijks voor. Aan de orde is gekomen om dit makkelijker te maken.

Bij woningbouw wordt de parkeernorm volgens de nota betekend aan de hand van het bruto vloeroppervlak van een woning. In de markt is het gebruikelijk om woningen aan te duiden met een gebruiksoppervlak. Zowel voor makelaars als woningcorporaties is het eenvoudiger als de parkeernormen hierbij aansluiten.

Steeds vaker komen er gemengde functies in een pand voor. In principe wordt de parkeereis nu alleen over de hoofdfunctie berekend en niet over ondergeschikte functies. Bij een bedrijfspand met een klein kantoor en een grote opslagloods voelt dat niet eerlijk. Hierover moeten duidelijke regels komen. Wanneer is een functie ondergeschikt en wanneer wordt de parkeernorm apart berekend?

4. (Inrichtings)eisen aan parkeervoorzieningen

Er zijn geen wensen naar voren gekomen over de inrichtingseisen aan parkeerplaatsen.

Er is wel gediscussieerd over het toestaan van schuin of gestoken parkeren. Bij de vorige herziening is dit mogelijk gemaakt. Ook is gesproken over de toegestane loopafstand van een perceel. De conclusie is dat de huidige parkeernota hierin al voldoende mogelijkheden biedt.

5. Ontheffing en afkoopregeling

Bij de meeste ontwikkelingen is de afkoopregeling vanwege de hoogte van het bedrag (€ 10.000) geen optie. Vooral de corporaties geven dit aan. In de praktijk is er ook nog nooit gebruik gemaakt van de afkoopregeling. Het idee van de afkoopregeling is dat de gemeente binnen 10 jaar vervangende parkeerruimte realiseert. Bijvoorbeeld door een perceel te kopen en het bestemmingsplan daarvoor aan te passen. De gemeente heeft hiervoor meer (planologische) mogelijkheden dan een ontwikkelaar. Het afkoopbedrag is gebaseerd op de reële kosten voor de gemeente die de verplichting van een ontwikkelaar overneemt.

Het risico van de afkoopregeling is dat parkeerdruk stijgt met gevolgen voor de omgeving die mogelijk 10 jaar duren. De aanwezigen zijn het er daarom ook over eens dat het niet gewenst is dat de afkoopregeling veelvuldig wordt gebruikt. Dat de optie er is, is echter wel goed. De gedeelde conclusie is dan ook dat de afkoopregeling moet blijven bestaan en dat het bedrag niet verlaagd moet worden.

6. Parkeernormen

De parkeernormen bij woningbouw zijn gebaseerd op het oppervlak van de woning. Bij sociale huurwoningen is dat niet reëel. Woningcorporaties bieden grote woningen aan voor gezinnen die meestal niet meerdere auto's bezitten. Het is maar de vraag in hoeverre het oppervlak van de woning bepalend is voor het autobezit. Er wordt een voorbeeld van de gemeente Amersfoort aangehaald, waarbij de parkeernorm bij sociale woningbouw maximaal 1 parkeerplaats is. Ook wordt de suggestie gedaan om CROW te vragen of zij hier onderzoek naar hebben gedaan.

Vanuit de makelaars komt de vraag om bij woningbouw het aantal categorieën terug te brengen. De differentiatie is nu erg groot. Minder verschillende normen maakt het makkelijker.

De parkeernormen voor horeca zijn verdeeld tussen een lage en een hoge norm, maar veel functies passen niet in een van beide. Wat is het verschil tussen een brasserie en een lunchroom? De categorieën zijn onder andere gebaseerd op het bestemmingsplan. Daarin speelt bijvoorbeeld het toestaan van alcohol een rol. Waarschijnlijk betekent een zwaardere categorie in het bestemmingsplan (met alcohol) niet per se dat er ook meer bezoekers met de auto komen. De gedeelde oproep is om een nieuwe indeling voor horeca te maken met duidelijke definities.

Als een appartementengebouw een grotere entree krijgt, is het dan eerlijk dat extra parkeerplaatsen aangelegd moeten worden? Ook nu al is geregeld dat algemene ruimtes bij woon(zorg)voorzieningen niet meetellen in de parkeernorm. Wel wordt opgemerkt dat mogelijk een aparte norm voor wonen met een maatschappelijke (zorg)functie gewenst is.

Ook wordt besproken dat vrachtwagens en de bedrijfsvoorraad van autobedrijven de openbare parkeerplaatsen op bedrijventerreinen bezet houden. De parkeernormen gaan daar niet vanuit. Deels is dat een zaak voor handhaving, maar de suggestie wordt gedaan om wel weer een specifieke parkeernorm voor autobedrijven en transportbedrijven in te voeren.

7. Overige en juridische aspecten

De parkeernota worden straks vastgelegd in een paraplubestemmingsplan. Daardoor ontstaan op ruimtelijkeplannen.nl veel lagen. Gevraagd wordt of dit makkelijker zichtbaar gemaakt kan worden. Op dit moment is dat technisch en juridisch niet mogelijk. Die mogelijkheden komen wel met de invoering van de omgevingswet in 2018/2019.

Sommige wijken hebben een bestaande hoge parkeerdruk. De parkeernormen die we nu bespreken houden geen rekening met bestaande parkeerdruk in een omgeving. Dat is een bewuste keuze. Een ontwikkelaar is niet verantwoordelijk voor bestaande problemen. In sommige gevallen zou de gemeente daar wel iets mee moeten doen. Bijvoorbeeld in de wijk 't Hart zou vergunningparkeren de hoge parkeerdruk kunnen verlagen.

8. Afsluiting

Erik Landman geeft een toelichting op het vervolgproces. De gemeente gaat proberen om alle inbreng in de nieuwe parkeernota te verwerken. Het is de bedoeling dat deze in juni in het college van burgemeester en wethouders wordt vastgesteld. Iedereen die vandaag aanwezig is krijgt een terugkoppeling wat er met de inbreng is gedaan. In juni wordt de parkeernota samen met een paraplubestemmingsplan ter inzage gelegd. Daarop kunnen zienswijzen worden ingediend. De nieuwe parkeernota wordt naar verwachting in september vastgesteld in de gemeenteraad. Puck Brunet de Rochebrune vult aan dat in het paraplubestemmingsplan ook de mengformule in de winkelgebieden wordt geregeld.

Jannelies van Berkel sluit de bijeenkomst af en bedankt alle aanwezigen voor hun inbreng.