



Aan de raad.

Datum : 3 juni 2019
Uw kenmerk :
Zaaknummer : 2019004748
Behandeld door : College van B&W
Doorkiesnummer : 023-5225 555
Onderwerp : Toelichting op verwerking advies van cie. Grondgebied over
Parkeernota d.d. 7 mei 2019
Verzonden :
Bijlage(n) :

Geachte leden van de raad,

Op 7 mei 2019 heeft de commissie grondgebied gesproken over de Parkeernota.
De commissie oordeelde dat de Parkeernota nog niet rijp was voor behandeling in de raad.

Een aantal technische vragen kon direct aan de commissie worden beantwoord. Met deze brief informeren wij u over de resterende vragen en adviezen en of wij die wel of niet in de Parkeernota hebben kunnen verwerken.

Technische aanvullingen

De technische aanvullingen (nieuwe CROW-kentallen en aanbeveling voor laadplekken) zijn verwerkt.

Het inbrengen van de 'menselijke maat'

De commissie verwees hiervoor bij wijze van voorbeeld naar de Mobiliteitsvisie van Haarlemmermeer, die wij hebben bestudeerd. Die Mobiliteitsvisie heeft echter een ander (beleids-)doel en een andere inhoud dan onze Parkeernota.

De Parkeernota is geen visiedocument, maar een rekenmodel. Dat rekenmodel beoogt op zo objectief mogelijke manier aan te geven, hoeveel parkeerplekken een ontwikkelaar moet aanleggen. Bij woningbouw volgt de menselijke maat al uit het soort woningen. De typologie en de prijsklasse van nieuw te bouwen woningen zijn bepalend voor de (gemiddelde) nieuwe bewonersgroep(en). Een gemeente kan daarop sturen vanuit ruimtelijk beleid of volkshuisvestingsbeleid, maar niet met een Parkeernota.

De parkeerbehoefte wordt op kern- en wijkniveau verder verfijnd door te kijken naar de stedelijke dichtheid, de functie van het gebied en het (verwachte) autobezit van de nieuwe bewoners, dat laatste voor zover aannemelijk is dat het afwijkt van het gebruikelijke kental. De Parkeernota biedt deze ruimte voor maatwerk, zolang dat goed onderbouwd kan worden en niet leidt tot willekeurige beoordelingen.

Een andere overweging is, dat bij het maken van een stedenbouwkundig plan of een bestemmingsplan doorgaans nog niet bekend is, wat voor woningen er precies worden gebouwd en wie daarvan de nieuwe bewoners zullen zijn. Als een doelgroep al wel heel specifiek is bepaald (jongeren, ouderen) en richtinggevend is voor het te verwachten autobezit, kunnen de sociaal-economische en demografische kenmerken bijdragen aan maatwerk, zoals ook vermeld in de Parkeernota.

Verder is het goed te vermelden, dat het toepassingsbereik van de Parkeernota veelal is gelegen in kleinere bouwplannen (bijv. de bouw van 2 of 3 woningen) en in allerlei andere ruimtelijke functies dan wonen (bijv. het wijzigen van een kantoorbestemming naar wonen of andersom, het vestigen van een winkel of een gezondheidscentrum, het uitbreiden van een horecazaak en dergelijke). Ook daarvoor moeten de CROW-kentallen (in combinatie met de gebiedskenmerken) kunnen dienen als meest objectieve grondslag voor de parkeerberekening.

Het plaatsen van laadpalen kan wel worden gepland op basis van sociaal-economische en demografische kenmerken van een wijk, maar dit valt grotendeels buiten het toepassingsbereik van de Parkeernota. Die richt zich immers alleen op nieuwe bouwplannen en ontwikkelingen en niet op bestaande wijken. Voor nieuwe bouwplannen is een norm voor oplaadplekken opgenomen, als aandeel van de openbaar aan te leggen parkeerplaatsen (dit zijn vaak alleen de parkeerplaatsen voor bezoekers, omdat bewoners op eigen terrein parkeren en daar ook zelf kunnen opladen).

Gelet op het bovenstaande achten wij het opnemen van de menselijke maat niet mogelijk in de door de commissie gevraagde vorm.


De stedelijkheidsgraad

Het CBS hanteert voor de stedelijkheidsgraad een vaste wijkindeling met kwadranten van 1 km². Voor een gemeente met kleinschalige wijken, zoals in Bloemendaal, is die indeling niet overal representatief. In de commissie is als voorbeeld Vogelenzang genoemd, dat volgens het CBS niet-stedelijk is (de laagste klasse van stedelijkheid). In werkelijkheid is de kern van Vogelenzang wel degelijk stedelijk, maar omdat deze kern ruim kleiner is dan één vierkante kilometer –het kwadrant waarbinnen het CBS de adressen telt- wordt Vogelenzang toch als niet-stedelijk aangemerkt. In dergelijke gevallen wordt per ontwikkeling bekeken, met welke stedelijkheidsgraad de omgeving het best kan worden gekarakteriseerd.

De (aangevulde) Parkeernota hebben wij aan de griffie gezonden met het verzoek de behandeling te willen voortzetten.

Met vriendelijke groet,

burgemeester en wethouders van Bloemendaal,

plb


, burgemeester


secretaris