



Datum	20 september 2016
Onderwerp	Bouwen en parkeren
Betreft het een raadsvoorstel/raadsmededeling in de cyclus?	Nee
Beleidssterrein	Omgeving
Portefeuillehouder	Wethouders Theunis en Lok

Gelukkig wordt er in Roosendaal ontwikkeld. De afgelopen tijd zijn meerdere plannen tot woningbouw gestart, gerealiseerd of gepland. Wij merken dat er bij meerdere ontwikkelingen vooral bij inbreidingslocaties onvoldoende aandacht is voor het parkeren.

De nota parkeernormen zegt samengevat het volgende:

- De parkeernormen in deze nota (inclusief toepassing) hebben betrekking op nieuw- en verbouwplannen, waarvoor een omgevingsvergunning vereist is.
- Om te beoordelen of een vergunning verleend kan worden, toetst de gemeente de aanvraag voor een omgevingsvergunning op dit moment aan de bouwverordening en het bestemmingsplan. Wanneer bij dergelijke bouwontwikkelingen realisering van parkeerplaatsen wordt geëist, moet die eis rechtmatig zijn.
- Uitgangspunt is dat een bouwplan dient te voorzien in voldoende parkeergelegenheid op het eigen terrein, waarbij intensivering van het ruimtegebruik dient te worden nagestreefd.
- Op grond van Wabo 2.10, lid 1 onder b wordt een omgevingsvergunningsaanvraag getoetst aan dit artikel van de bouwverordening waarin is bepaald dat indien de omvang of de bestemming van een gebouw aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte van ruimte voor het parkeren of stallen van motorvoertuigen op meer dan twee wielen, in deze behoefte in voldoende mate moet zijn voorzien, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het daarbij behorende, onbebouwd blijvende terrein.
- Wanneer ter plaatse een bestemmingsplan geldt dat niet afdoende een regeling voor het parkeren treft, biedt de bouwverordening uitkomst. Treft een bestemmingsplan daarentegen expliciet een regeling, dan treedt de regeling van de bouwverordening terug.
- Parkeren op piekmomenten wordt gefaciliteerd door eerst een betere benutting van de bestaande capaciteit te bewerkstelligen alvorens nieuwe parkeer capaciteit toe te voegen (bron GVVP)
- Naarmate de locatie verder van het centrum is gelegen neemt het aanbod en de kwaliteit van alternatieven voor de auto (openbaar vervoer, fiets, lopen) af, en neemt de behoefte aan parkeerplaatsen toe. Voor elke functie geldt een eigen set van parkeernormen er wordt onderscheid gemaakt naar verschillende functies die gegroepeerd zijn naar een viertal clusters. Voor de cluster 'Wonen' geldt:

Wonen ²	Norm 2011	Eenheid
Binnen centrumring		
Koop: hoge prijsklasse	1,40	Woning
Koop: middenklasse	1,30	Woning
Koop lagere prijsklasse	1,20	Woning
Huur: vrije sector	1,30	Woning
Huur: sociale sector	1,20	Woning
Buiten centrumring		
Koop: hoge prijsklasse	2,00	Woning
Koop: middenklasse	1,80	Woning
Koop lagere prijsklasse	1,50	Woning
Huur: vrije sector	1,80	Woning
Huur: sociale sector	1,50	Woning
Bijzondere woonvormen³		
Verpleeg-/verzorgingstehuis	0,60	Woning
Kamerverhuur / 1 persoonswoning	0,40	woning

Bij ruimtelijke ontwikkelingen, waarbij sprake is van functiemenging (bijvoorbeeld combinatie van wonen en werken) moet rekening worden gehouden met de 'aanwezigheidspercentages', zoals opgesteld oor het CROW. Hiermee wordt rekening gehouden met mogelijke dubbelgebruik en wordt voorkomen dat te veel parkeer capaciteit wordt aangelegd.

De parkeernorm dient in eerste instantie op eigen terrein te worden gerealiseerd, waarbij de kwaliteit van de openbare ruimte niet lijdt onder dit principe.

Indien realisatie van de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein niet mogelijk is, wordt beoordeeld of een aanpassing van het bouwplan kan leiden tot het wel voldoen aan de gemeentelijke parkeereis. Bij het beoordelen van de vraag of aanpassing van het plan middels realisatie van meer parkeerplaatsen of minder bouwvolume mogelijk is, kan de inschatting van de financiële consequenties een discussiepunt vormen. Om bij twijfelgevallen te kunnen beoordelen of er sprake is van

“onevenredige hoge kosten” dient de aanvrager van de vergunning aan te tonen dat het realiseren van de vereiste parkeerplaatsen op eigen terrein of aanpassing van het bouwplan niet mogelijk is. Wanneer niet alle parkeerplaatsen op eigen terrein kunnen worden gerealiseerd, maar wanneer de initiatiefnemer wel over (voldoende eigen) parkeercapaciteit op acceptabele loopafstand beschikt, kan het College van B&W besluiten het aantal beschikbare parkeerplaatsen op acceptabele loopafstand (maximaal 250 meter) in mindering te brengen op het aantal op eigen terrein te realiseren parkeerplaatsen. Hiervan moet een privaatrechtelijke overeenkomst worden overlegd. Aangetoond moet worden, middels een harde koppeling, dat deze parkeerplaatsen ten behoeve van het betreffende bouwplan waarvoor een omgevingsvergunning wordt aangevraagd, zullen worden aangewend.

- Bij het bepalen of de huidige parkeerplaatsen in het openbaar gebied kunnen worden gebruikt ten behoeve van de opvang van de extra parkeerdruk die de ontwikkeling met zich meebrengt, dient de huidige situatie met betrekking tot parkeercapaciteit in beeld te worden gebracht door een objectieve partij (bij voorkeur een verkeerskundig adviesbureau), waarbij tevens rekening wordt gehouden met de factoren tijd en functie (in het kader van mogelijk dubbelgebruik door verschillende functies). De kosten die hiermee samenhangen komen voor rekening van initiatiefnemer.
- Uitgangspunt bij het bepalen of in het openbaar gebied mag worden geparkeerd, is dat de situatie niet onevenredig verslechtert, waarbij de parkeerdruk op het maatgevende moment niet boven de 85% mag uitkomen, inclusief het parkeertekort van de initiatiefnemer. Toetsing hieromtrent is maatwerk en gebeurt door de gemeente op basis van het objectieve gegevens (stap 4). Per parkeerplaats die in het openbaar gebied wordt opgenomen wordt een vast bedrag betaald voor beheer en onderhoud. Dit bedrag wordt gestort in het Parkeerfonds .
- Als laatste bestaat de optie om de niet gerealiseerde parkeerplaatsen conform parkeernormen af te kopen en dit bedrag te storten in een parkeerfonds.
- Indien het niet mogelijk is om parkeren op eigen terrein en/of openbaar gebied te realiseren, het ook niet mogelijk is om de huidige parkeercapaciteit voor opvang van de extra druk te gebruiken, en ook geen gebruik wordt of kan worden gemaakt van het parkeerfonds, wordt de omgevingsvergunning in eerste instantie geweigerd. Het college van B&W kan in uitzonderingsgevallen echter gehele of gedeeltelijke ontheffing van storting van parkeerbijdrage verlenen. Dit gebeurt wanneer het naar oordeel van het College het belang van realisatie van het bouwplan binnen de gemeente Roosendaal zwaarder weegt dan het realiseren van de parkeereis.
- Ingeval parkeerplaatsen conform parkeernorm niet te realiseren zijn op eigen terrein dan kunnen burgemeester en wethouders ontheffing verlenen door de initiatiefnemer de mogelijkheid te bieden een bedrag per niet gerealiseerde parkeerplaats in het parkeerfonds te storten. Ook als gebruik wordt gemaakt van het bestaande openbare gebied wordt hiervoor per parkeerplaats een bedrag betaald.

Wij hebben de volgende vragen:

1. Is bovengenoemde samenvatting feitelijk juist, volledig en actueel? Als dat niet zo is dan graag een toelichting.
2. Vindt u dat bij de ontwikkelingen in de Molenstraat en in de Stationsstraat (voormalige WVS locatie) voldaan is of voldaan kan worden aan deze parkeernormen, waarom?
3. Welke risico loopt de ontwikkelaar van het voormalige WVS kantoor met betrekking tot het voldoen aan de parkeernormen?
4. Hoe wordt bepaald dat de parkeerdruk op het maatgevende moment niet boven de 85% mag komen in het openbaar gebied en wat is het maatgevende moment in deze?
5. Wat zijn de objectieve en subjectieve ontheffingsgronden van het college in het geval de parkeernormen onhaalbaar zijn?
6. Op welke wijze worden omwonenden betrokken bij het implementeren van het vigerende beleid inzake parkeernormen en of de wijze waarop hier wordt afgeweken?

Met vriendelijke groet,
Ton Schijvenaars, Nieuwe Democraten

Wij beantwoorden uw vragen als volgt:

1. Ja
2. Ja, elk bouwplan wordt getoetst aan de parkeernormen, zoals deze zijn opgenomen in de planologische regelingen en/of de Nota Parkeernormen. Hierbij is de typologie van woningen maatgevend voor de daaraan gekoppelde parkeernorm. Het bouwplan aan de Stationsstraat heeft de vereiste parkeer capaciteit op eigen terrein en voldoet derhalve aan de gestelde normen.
3. Geen, het bouwplan voldoet aan de parkeernorm
4. Dit wordt bepaald door feitelijk onderzoek (tellingen) op straat
5. Zoals in de Nota Parkeernormen staat: *"Dit gebeurt wanneer het naar oordeel van het College het belang van realisatie van het bouwplan binnen de gemeente Roosendaal zwaarder weegt dan het realiseren van de parkeereis"*. Dit is maatwerk voor ieder bouwplan waarbij zorgvuldig gekeken wordt naar de omgeving.
6. Dit is afhankelijk van de wijze waarop de initiatiefnemer wenst om te gaan met informatieverstrekking en communicatie. Bij gemeentelijke bouwplannen en initiatieven worden omwonenden in een zo vroeg mogelijke fase geïnformeerd over plannen.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Het college van Burgemeester en wethouders

Namens deze,



Cees Lok

Wethouder Vergunningen

