

Nota voor burgemeester en wethouders

Team
DEV-BLD

Onderwerp

Nulnorm vragen art 46 fractie Gemeentebelang

1- Notagegevens		2- Bestuursorgaan	
Notanummer	2021-002494	<input checked="" type="checkbox"/> B & W	28-09-2021
Datum	13-09-2021	<input type="checkbox"/> Raad	--
Programma:		<input type="checkbox"/> Burgemeester	--
03 Leefomgeving		College van B & W	
Portefeuillehouder	Weth. Rorink	- Burgemeester	- Weth. Grijsen
	Weth. Rorink	- Weth. De Geest	- Weth. Verhaar
		- Weth. Walder	- Weth. Rorink

Besluitenlijst	d.d.	d.d.	d.d.
<input type="checkbox"/> Akkoordstukken	--	<input checked="" type="checkbox"/> Openbaar	28-09-2021
		<input type="checkbox"/> Besloten	--

Routing	d.d.	par.	
programmamanager	15-09-2021	<input type="checkbox"/> adj.secr.	--
wethouder	15-09-2021	<input checked="" type="checkbox"/> gem.secr.	15-09-2021
		BIS Openbaar	
		Status	Definitief 2021-09-30

Bijlagen

Vragen fractie Gemeentebelang inzake Nulnorm

Beantwoording vragen fractie Gemeentebelang inzake nulnorm

B & W d.d.: 28-09-2021

Besloten wordt:

- 1 De beantwoording van de vragen ex art 46 RvO van fractie Gemeentebelang inzake raadsmededeling nulnorm maatregel parkeren vast te stellen;
- 2 de beantwoording aan te bieden aan de raad;
- 3 de nota en het besluit openbaar te maken.

Financiële aspecten:

Financiële gevolgen voor de gemeente?	Nee
Begrotingswijziging	Nee

Voorstel openbaarmaking conform Wet Openbaarheid Bestuur (Wob)

- De nota en het besluit openbaar te maken
- De nota en het besluit openbaar te maken vergezeld van bijgaand persbericht
- De nota en het besluit openbaar te maken nadat
- De nota en het besluit openbaar te maken, behalve...
- Het besluit openbaar te maken, maar niet de nota, gelet op artikel:
- De nota en het besluit niet openbaar te maken, gelet op artikel:

Kennisgeving/ Bekendmaking Awb

Kennisgeving (publicatie) conform Awb	Nee
Bekendmaking conform Awb	Nee

ADVIESRADEN:

Moet een van de adviesraden gehoord worden of op de hoogte gesteld?

Nee

Toelichting

Inleiding

In de brief van 6 september 2021 heeft mevrouw Hennie Eltink van de fractie Gemeentebelang uw college schriftelijke vragen ex art 46 RvO gesteld over raadsmededeling nulnorm maatregel parkeren. Bijgaand treft u de beantwoording aan.

Beoogd resultaat

Kader

Argumenten voor en tegen

Extern draagvlak (partners)

Financiële consequenties

Aanpak/uitvoering



Schriftelijke vragen (artikel 46 RVO)

Betreft: Raadsmedeling Nulnorm maatregel parkeren, Resultaat consultatie en uitwerking

Deventer, 6-9-2021

Geacht College,

Naar aanleiding van de raadsmededeling en bijgevoegde stukken over bovengenoemd onderwerp hebben wij een aantal schriftelijke vragen bij het document 'Nulnorm Binnenstad, van idee naar uitgewerkt voorstel':

1. *"In de praktijk menen wij dat in een levende binnenstad door de uitwisseling van functies 'vraag en aanbod' van parkeerplaatsen ongeveer tegen elkaar wegvallen."* (pagina 2).
Kunt u een (getalsmatige) onderbouwing geven die deze mening bewijzen?
2. *"Dat vergt echter een andere focus ten aanzien van de manier waarop nieuwe bewoners en ondernemers met eigen autobezit en -gebruik omgaan."* (pagina 2)
In de uitwerking van het stuk geeft u aan dat voor toepassing van de nulnorm bij bedrijven een nadere studie noodzakelijk is en de nulnorm zoals nu voorgesteld wordt niet voor bedrijven geldt:
 - Waarom is een nadere studie noodzakelijk en als deze noodzakelijk is waarom is deze dan niet reeds uitgevoerd?
 - Ontbreekt bij een eventuele invoering van de nulnorm voor alleen bewoners de integraliteit van dit instrument dan niet en kan dit in de toekomst nadelige gevolgen voor bewoners en/of bedrijven veroorzaken?
3. Er is gevraagd het draagvlak is onder de verschillende betrokkenen in en rond de binnenstad te peilen, zie pagina 3:
 - Wat zijn de uitkomsten omtrent het draagvlak voor de nulnorm van de verschillende belangengroepen voor ondernemers en buurt- en wijkraden in de schilwijken (Lange Zandstraat, Noorderplein, Knutteldorp en Buitengracht)? Is er bij deze partijen draagvlak voor het invoeren van de nulnorm en het invoeren van een parkeerregime ondanks tijdelijk fors verlaagde vergunning kosten?
 - Uit de bijgevoegde reactie van SDBN en SBBD en hun zeer recente reacties (gebaseerd op het nu voorliggende stuk) blijkt dat draagvlak bij hen ontbreekt om de "postzegeloplossing" nulnorm in te voeren. Op pagina 10 van dit stuk wordt verder de nadruk aangegeven op gezamenlijk draagvlak voorafgaand aan de besluitvorming.
Hoe denkt het college het hiaat tussen het ontbrekende draagvlak bij SDBN en SBBD voor de nulnorm, zoals nu voorgesteld, en de nadruk op gezamenlijk draagvlak voorafgaand aan besluitvorming op te lossen?
4. Er wordt gesteld dat het voeren van een sturend parkeerbeleid in en rond de binnenstad één van de meest zichtbare en gevoelige onderdelen is van mobiliteitsbeleid als sturend instrument.

- Ontstaat hier niet een onsamenhangend geheel als de nulnorm voor auto parkeren voor bewoners ingesteld wordt en alle ander aspecten zoals bijvoorbeeld fiets parkeren, vormgeving van de openbare ruimte, bebording, IT-oplossingen.. etc. hierbij niet meegenomen worden?
 - Waarom ligt er geen integrale parkeernota met een meerjarig programma voor, zoals herhaaldelijk toegezegd, zodat er beter afgewogen beslissingen genomen kunnen worden?
5. *“Parkeren willen we concentreren in voorzieningen aan de randen van de binnenstad. Dat houdt in dat het niet meer vanzelfsprekend is dat iedere bewoner parkeerruimte pal naast zijn of haar huis kan eisen. Waar mogelijk wordt parkeerruimte langs de randen van de binnenstad voor dit doel ontwikkeld of ingezet.”* (pagina 6).
Welke locaties voor parkeerruimte langs de randen van de stad zijn hierbij concreet in beeld, op welke termijn zullen deze beschikbaar komen, hoe worden deze gefinancierd en loopt dit parallel met het invoeren van de nulnorm?
6. *“Om te voorkomen dat excessen ontstaan in de vorm van snelle toename van het gemeentelijk parkeerareaal tot een niveau waarop structurele tekorten ontstaan, nemen we de mogelijkheid tot afnemen van parkeerproducten tegen bewonerstarief voor de nieuwe ontwikkelingen weg. Ook versterken we de inzet op alternatieve vormen van mobiliteit door het vragen van een bredere bereikbaarheidsbijdrage. Onze verwachting is dat per saldo hierdoor geen of weinig extra druk op het parkeerareaal zal ontstaan.”* (pagina 7)
Kunt u een (getalsmatige) onderbouwing hiervan geven die deze verwachting staaft.
7. De ontwikkelzone van de Stadscampus vormt een uitzondering op het toepassingsgebied (pagina 15). Kan het college garanderen dat het uitgangspunt bij de stadscampus zoals verwoord voor parkeer- en stallingsvoorzieningen daadwerkelijk zo uitgevoerd zal worden en de omliggende wijken geen parkeer- en/of stallingsproblemen zullen ervaren als gevolg van de ontwikkeling van de Stadscampus?
8. In de Raambuurt is reeds een regime van toepassing zoals aangegeven op pagina 17. Als het huidige regime gehandhaafd wordt zoals wordt voorgesteld door het College, concluderen wij dan correct dat voor de nieuwe woningbouwprojecten (Senzora en Sluiskwartier) de huidige regeling in stand blijft en de parkeerplekken voor deze nieuwe woningen door de ontwikkelaar fysiek op eigen terrein aangelegd moeten worden of dat zij het volledige afkoopbedrag per woning betalen aan de gemeente?
- N.b. dit laatste zou overigens resulteren in een verdere verhoging van de parkeerdruk in de Raambuurt, die nu al zeer hoog is (zie ook pagina 14 van de bijlage); veel hoger zelfs dan de Singels en Noorderbergsingel waarvan het College voorstelt dat zij wel onder het nulnorm regime zal vallen. Wat heeft dit voor consequenties voor de parkeerdruk in het Knutteldorp, aangezien het Knutteldorp op een steenworp afstand ligt?

Met vriendelijke groeten,

Hennie Eltink, Gemeentebelang Deventer

Grote Kerkhof 1
Postbus 5000
7400 GC Deventer

14 0570
telefoon

0570 - 695181
direct telefoonnummer

gemeente@deventer.nl
e-mail

Aan de fractie van Gemeentebelang
t.a.v. mw. H. Eltink
Interne Post

2021-002494
kenmerk

uw referentie

28 september 2021
datum

M.J.E. van der Meer
contactpersoon

Schriftelijke vragen ex art 46 RvO
onderwerp

Geachte mevrouw Eltink,

In uw brief van 6 september jl. hebt u ons college schriftelijke vragen ex art 46 RvO gesteld over de nulnorm maatregel parkeren. Ons antwoord is als volgt.

Vraag 1:

"In de praktijk menen wij dat in een levende binnenstad door de uitwisseling van functies 'vraag en aanbod' van parkeerplaatsen ongeveer tegen elkaar wegvallen." (pagina 2). Kunt u een (getalsmatige) onderbouwing geven die deze mening bewijzen?

Antwoord:

Het college gaat er bij deze uitspraak van uit dat de historische stadsdelen qua beschikbare volumes niet wezenlijk veranderen. Toevoegen van nieuwe volumes is daar ingewikkeld: het is een beschermd stadsgezicht en dus gelden er strenge regels. Over het algemeen bepaalt de gebruiksfunctie van een gebouw de parkeerdruk. Door de jaren heen is er veel gewisseld. Het college heeft zich gebaseerd op die ervaringen. Een getalsmatige onderbouwing is alleen te geven als alle veranderde functies in de afgelopen jaren worden beschouwd en doorgerekend.

Vraag 2:

"Dat vergt echter een andere focus ten aanzien van de manier waarop nieuwe bewoners en ondernemers met eigen autobezit en -gebruik omgaan." (pagina 2) In de uitwerking van het stuk geeft u aan dat voor toepassing van de nulnorm bij bedrijven een nadere studie noodzakelijk is en de nulnorm zoals nu voorgesteld wordt niet voor bedrijven geldt:

- a) Waarom is een nadere studie noodzakelijk en als deze noodzakelijk is waarom is deze dan niet reeds uitgevoerd?
- b) Ontbreekt bij een eventuele invoering van de nulnorm voor alleen bewoners de integraliteit van dit instrument dan niet en kan dit in de toekomst nadelige gevolgen voor bewoners en/of bedrijven veroorzaken?

Antwoord:

- a) Een nadere studie is noodzakelijk omdat er een wezenlijk verschil is tussen woon- en niet-woonfuncties. Dat zit onder meer in de tarieven. Bovendien wil het college meer inzicht krijgen in de vormen van bedrijfsmatig gebruik, de aard en de omvang daarvan. Gelet op de actuele ontwikkelingen rondom woningbouw wil het college daar niet op wachten.

- b) Het college meent dat er een afgewogen voorstel ligt dat vanuit verschillende invalshoeken is benaderd, ook al zijn (nog) niet alle elementen van het parkeervraagstuk daardoor gedekt.

Vraag 3:

Er is gevraagd het draagvlak is onder de verschillende betrokkenen in en rond de binnenstad te peilen, zie pagina 3:

- a) Wat zijn de uitkomsten omtrent het draagvlak voor de nulnorm van de verschillende belangengroepen voor ondernemers en buurt- en wijkraden in de schilwijken (Lange Zandstraat, Noorderplein, Knutteldorp en Buitengracht)? Is er bij deze partijen draagvlak voor het invoeren van de nulnorm en het invoeren van een parkeerregime ondanks tijdelijk fors verlaagde vergunning kosten?
- b) Uit de bijgevoegde reactie van SDBN en SBBD en hun zeer recente reacties (gebaseerd op het nu voorliggende stuk) blijkt dat draagvlak bij hen ontbreekt om de "postzegeloplossing" nulnorm in te voeren. Op pagina 10 van dit stuk wordt verder de nadruk aangegeven op gezamenlijk draagvlak voorafgaand aan de besluitvorming. Hoe denkt het college het hiaat tussen het ontbrekende draagvlak bij SDBN en SBBD voor de nulnorm, zoals nu voorgesteld, en de nadruk op gezamenlijk draagvlak voorafgaand aan besluitvorming op te lossen?

Antwoord:

- a) Het college heeft zich bij het nemen van de maatregel gericht op de buurt- en wijkraden die zich eind 2019 naar aanleiding van de informatieavond over dit onderwerp hebben gemeld met vragen en opmerkingen. De vier genoemde gebieden waren hier niet bij. In de optiek van het college zijn deze buurten niet direct, maar indirect betrokken. Men kan met gevolgen te maken krijgen, maar wordt zelf niet geraakt door de maatregel. Pas als, en indien de parkeerdruk in de genoemde gebieden stijgt tot een niveau waarop men regulering wenst, zal de beoogde maatregel worden ingebracht als variant bij de peiling van betrokken bewoners zoals die in de reguliere procedure bij een verzoek tot regulering wordt uitgevoerd.
- b) Zoals aangegeven in de raadsmededeling, ziet het college thans draagvlak voor invoering bij de belangengroepen, maar blijven deze de ontwikkelingen kritisch volgen. Op onderdelen lopen de opvattingen uiteen. Hier geldt dat we het eens zijn dat we het op onderdelen oneens zijn. Het is goed voor de discussie in de Raad dat die opvattingen daar aan de orde komen.

Vraag 4:

Er wordt gesteld dat het voeren van een sturend parkeerbeleid in en rond de binnenstad één van de meest zichtbare en gevoelige onderdelen is van mobiliteitsbeleid als sturend instrument.

- a) Ontstaat hier niet een onsamenhangend geheel als de nulnorm voor auto parkeren voor bewoners ingesteld wordt en alle andere aspecten zoals bijvoorbeeld fiets parkeren, vormgeving van de openbare ruimte, bebording, IT-oplossingen, etc. hierbij niet meegenomen worden?
- b) Waarom ligt er geen integrale parkeernota met een meerjarig programma voor, zoals herhaaldelijk toegezegd, zodat er beter afgewogen beslissingen genomen kunnen worden?
- c) N.b. dit laatste zou overigens resulteren in een verdere verhoging van de parkeerdruk in de Raambuurt, die nu al zeer hoog is (zie ook pagina 14 van de bijlage); veel hoger zelfs dan de Singels en Noorderbergsingel waarvan het College voorstelt dat zij wel onder het nulnorm regime zal vallen. Wat heeft dit voor consequenties voor de parkeerdruk in het Knutteldorp, aangezien het Knutteldorp op een steenworp afstand ligt?

Antwoord:

- a) Het college meent dat er geen onsamenhangend geheel ontstaat. Het parkeerbeleid is duidelijk: streven naar een autoluwe binnenstad met parkeervoorzieningen aan de randen van de binnenstad en grote aandacht voor het stimuleren van duurzame mobiliteit (waaronder de fiets). Daarnaast hecht het college aan een vitale binnenstad. Er lopen verschillende maatregelen om die ambitie vorm te geven. De nulnorm is er daar een van, en past in de grotere ambitie.
- b) Zoals hierboven al is aangegeven hebben we een duidelijke ambitie, zoals ook is neergelegd in de Omgevingsvisie 2019. In de raadsmededeling van dit voorjaar heeft het college het tijdsplan geschetst voor zowel de parkeernota als het MPP. De beleidsregels parkeren zullen nu worden uitgewerkt en verschijnen rond de jaarwisseling, of zo kort als mogelijk daaropvolgend indien op raadsniveau nadere besluiten hierover worden genomen. Het MPP verschijnt op korte termijn, de conclusies daaruit worden meegenomen in de begrotingsbehandeling.
- c) De parkeerdruk in Knutteldorp kent vele oorzaken. Het autobezit en de druk van bezoekers van bewoners is al relatief hoog, omdat de ruimtelijke opbouw van de wijk bestaat uit relatief kleine woningen en beperkte parkeerruimte als deel van de inrichting. De wijk ligt bij het centrum, maar ook bij

bedrijventerreinen. Dat veroorzaakt spanning tussen beschikbare plaatsen en gebruik, die in de ogen van het college alleen effectief oplosbaar is voor bewoners bij instellen van een vergunningenzone. Juist op dat punt bevat het voorstel daarom een handreiking. Niet uit te sluiten is dat door deze maatregel de parkeerdruk kan toenemen, maar in het geheel van de bovenstaande oorzaken zal dat geen doorslaggevende invloed hebben.

Vraag 5:

“Parkeren willen we concentreren in voorzieningen aan de randen van de binnenstad. Dat houdt in dat het niet meer vanzelfsprekend is dat iedere bewoner parkeerruimte pal naast zijn of haar huis kan eisen. Waar mogelijk wordt parkeerruimte langs de randen van de binnenstad voor dit doel ontwikkeld of ingezet.” (pagina 6). Welke locaties voor parkeerruimte langs de randen van de stad zijn hierbij concreet in beeld, op welke termijn zullen deze beschikbaar komen, hoe worden deze gefinancierd en loopt dit parallel met het invoeren van de nulnorm?

Antwoord:

Op dit moment worden binnen de ontwikkelingsmogelijkheden van Kien en van het voormalige Roto Smeetssterrein de mogelijkheden tot het realiseren van een collectieve parkeervoorziening onderzocht. Het college zal daar, als onderdeel van het totale ontwikkelperspectief, met nadere voorstellen komen.

Vraag 6:

“Om te voorkomen dat excessen ontstaan in de vorm van snelle toename van het gemeentelijk parkeerareaal tot een niveau waarop structurele tekorten ontstaan, nemen we de mogelijkheid tot afnemen van parkeerproducten tegen bewonerstarief voor de nieuwe ontwikkelingen weg. Ook versterken we de inzet op alternatieve vormen van mobiliteit door het vragen van een bredere bereikbaarheidsbijdrage. Onze verwachting is dat per saldo hierdoor geen of weinig extra druk op het parkeerareaal zal ontstaan.” (pagina 7) Kunt u een (getalsmatige) onderbouwing hiervan geven die deze verwachting staaft.

Antwoord:

Bij college en ambtelijke organisatie is bekend dat in de afgelopen periode diverse projecten in het centrum vertraagd of zelfs afgeblazen zijn als gevolg van het hoge afkoop bedrag voor het parkeren. Het exact benoemen van voorbeelden is moeilijk, omdat deze processen vanwege concurrentie of imago in vertrouwen met ons worden gedeeld. Naar de toekomst toe is echter niet met zekerheid te voorspellen hoeveel projecten nu wel tot realisatie zullen komen. Als gemeente stimuleren we dit, maar uiteindelijk zijn het de maatschappelijke partijen die dergelijke projecten uitvoeren en financieren.

Vraag 7:

De ontwikkelzone van de Stadscampus vormt een uitzondering op het toepassingsgebied (pagina 15). Kan het college garanderen dat het uitgangspunt bij de stadscampus zoals verwoord voor parkeer- en stallingsvoorzieningen daadwerkelijk zo uitgevoerd zal worden en de omliggende wijken geen parkeer- en/of stallingsproblemen zullen ervaren als gevolg van de ontwikkeling van de Stadscampus?

Antwoord:

Voor alle gebieden gelden de beleidsregels parkeren van 2015 als beleidskader. Kort gezegd is uitgangspunt hiervan dat bij nieuwe ontwikkelingen men geen extra parkeerdruk buiten de eigen ontwikkeling veroorzaakt. Het college ziet dit als kaderstellend. Op individueel planniveau biedt de beleidsregel mogelijkheden tot maatwerk en uitzonderingen. In alle gevallen zal het parkeren als gevolg van een ontwikkeling op een aanvaardbare wijze moeten zijn geborgd.

Vraag 8:

In de Raambuurt is reeds een regime van toepassing zoals aangegeven op pagina 17. Als het huidige regime gehandhaafd wordt zoals wordt voorgesteld door het College, concluderen wij dan correct dat voor de nieuwe woningbouwprojecten (Senzora en Sluiskwartier) de huidige regeling in stand blijft en de parkeerplekken voor deze nieuwe woningen door de ontwikkelaar fysiek op eigen terrein aangelegd moeten worden of dat zij het volledige afkoopbedrag per woning betalen aan de gemeente?

Antwoord:

Voor Senzora en Sluiskwartier geldt hetzelfde antwoord als door ons bij uw vraag 7 is gegeven. Het raadskader voor de invulling is duidelijk en biedt de nodige bescherming voor de omliggende buurt.

Burgemeester en wethouders van de gemeente Deventer,
de secretaris, de burgemeester,

M.A. Kossen

R.C. König