Registratienummer:	RVO11.0078	Portefeuillehouder:	S.C.G.M. den Dulk-Winder
Van afdeling: Behandelend ambtenaar: Telefoonnummer: E-mail adres:	Ruimte, Wonen en Ondernemen A. Wolters (0223) 67 8821 b.wolters@denhelder.nl	Ter inzage gelegde stukken / bijlagen: • Nota Bouwen en parkeren 2011-2016 • • •	
Onderwerp:	Nota Bouwen en Parkeren 2011 - 2016		

Gevraagd besluit:
Kennis te nemen van de Nota Bouwen en Parkeren 2011 – 2016 en de daarin opgenomen parkeernormen als uitgangspunt te hanteren in bestemmingsplannen die ter vaststelling worden aangeboden.

Publiekssamenvatting
De Nota Bouwen en Parkeren moest worden geactualiseerd. Hiervoor heeft het college een nieuwe Nota Bouwen en Parkeren 2011 – 2016 vastgesteld. In de aangepaste Nota is rekening gehouden met maatschappelijke en juridische ontwikkelingen, opgedane ervaringen en wensen vanuit de Raad. De parkeernormen zijn met 6,5% verhoogd. De Raad stelt bestemmingsplannen vast waarin de parkeernormen zijn opgenomen. Met het oog op een soepele vaststelling van toekomstige bestemmingsplannen wordt de Raad gevraagd in te stemmen met de vastgestelde Nota.

Inleiding
De oude Nota “Bouwen en Parkeren” is op 13 februari 2006 door ons vastgesteld voor de periode van 2005 – 2010. Redenen om de Nota aan te passen waren:
- het verstrijken van de geldigheidstermijn;
- de ontwikkelingen op het gebied van het autobezit en autogebruik;
- aanpassingen aan de richtlijnen voor parkeerkencijfers door het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water en Wegbouw en de Verkeerstechniek (C.R.O.W.);
- wens vanuit de Raad om de parkeernormen, zoals die in nieuwe bestemmingsplannen worden opgenomen, bij stellen;
- de discussie over nut en noodzaak van het Parkeerbijdragefonds

Beoogd maatschappelijk resultaat
De Nota voorziet in een eenduidig beleid met betrekking tot parkeernormen die gekoppeld zijn aan (ver)bouwplannen en plannen tot wijziging van het gebruik van gebouwen en terreinen. Het hanteren van passende en actuele parkeernormen moet voorkomen dat het realiseren van een bouwplan of wijziging van het gebruik van een gebouw of terrein direct leidt tot een parkeertekort.

Kader
De noodzaak om te voorzien in voldoende parkeerplaatsen vloeit voort uit de Bouwverordening en uit de Wet Ruimtelijke Ordening. Aangezien de Parkeereis voortvloeit uit de Bouwverordening en gekoppeld is aan de te verstrekken omgevingsvergunning, is het vaststellen van de parkeernormen een bevoegdheid van het college. De Raad stelt bestemmingsplannen vast en daarmee ook de daarin opgenomen parkeernormen. Wij willen streven naar een soepele procedure tot vaststelling van nieuwe bestemmingsplannen zonder discussie over de daarin opgenomen parkeernormen. Wij stellen u daarom in kennis van de door ons vastgestelde Nota Bouwen en Parkeren 2011 – 2016 zodat u bekend met de parkeernormen zoals die de komende 5 jaar in de bestemmingsplannen zullen worden opgenomen.

Argumenten

Geldigheidstermijn
De in de Nota “Bouwen en Parkeren” vastgelegde parkeernormen zijn gebaseerd op publicatie nummer 182 van het C.R.O.W. inzake parkeerkencijfers. In de regel komt deze adviesinstantie iedere 10 jaar met een herziening van de richtlijnen voor de verschillende onderwerpen op het gebied van verkeer en wegenbouw. De richtlijnen worden dan aangepast aan de maatschappelijke en wetenschappelijke ontwikkelingen. Bij het schrijven van de Nota “Bouwen en Parkeren” in 2004 zijn wij ervan uitgegaan dat de vastgestelde parkeernormen gedurende een periode van 5 jaar bruikbaar zouden zijn en daarna door ons zouden worden geëvalueerd en eventueel bijgesteld.

Aanpassingen C.R.O.W.
Na het verschijnen van de 1e uitgave van publicatie 182 van het C.R.O.W. in 2003 is in 2008 de 3^{e} gewijzigde uitgave verschenen. Daarin zijn de parkeerkencijfers niet aangepast maar zijn een aantal categorieën toegevoegd. Genoemd kunnen worden: bouwmarkten, tuincentra, kringloopwinkels, apotheken en jachthavens. Deze categorieën zijn toegevoegd aan de Nota.

Autobezit
De ontwikkelingen op het gebied van het (personen)autobezit in Nederland en Den Helder is maatstaf voor het aanpassen van de parkeernormen. Uit de ervaringen die wij de afgelopen jaren hebben opgedaan is duidelijk geworden dat de groei van de mobiliteit in Den Helder ongeveer de helft is van de landelijke groei. Een zelfde lijn zien wij op het gebied van het autobezit.

Landelijk gezien is in de periode 2005 – 2010 het autobezit gegroeid met 9%. In dezelfde periode is de groei in Den Helder uitgekomen op 6,5%.

Tabel 1 personenauto's

	2005	**2010**	**% groei**
Den Helder	21.970	23.386	6,5
Nederland	6.991.974	7.622.353	9

Dit rechtvaardigt de verhoging van de parkeernormen met hetzelfde percentage.

Wens Raad
Het afgelopen jaar heeft u bij de behandeling van bestemmingsplannen in uw Raad aangegeven dat het wenselijk is de parkeernormen te verhogen met 10%. De in de oude Nota Bouwen en Parkeren gehanteerde normen zouden te laag zijn.
De parkeernormen in de oude Nota zijn de gemiddelde waarde van de door het C.R.O.W. genoemde bandbreedte per functie.
Bijvoorbeeld: Een woning heeft een parkeervraag met een bandbreedte van 1,5 - 1,7. Voor de Nota Bouwen en Parkeren 2005-2010 is gekozen voor de gemiddelde waarde, zijnde 1,6.

Afgaande op het autobezit in Den Helder (cijfers CBS 2010) zou het echter reëler zijn geweest indien destijds voor een lagere waarde was gekozen. Den Helder scoort qua autobezit landelijk laag, zo blijkt uit het navolgende overzicht van willekeurige gemeenten.

Tabel 2 bezit personenauto's

Gemeente	inwoners	pers.auto's	%
Zeist	60.286	33.561	56
Terneuzen	54.878	27.514	50
Smallingerland	55.271	27.134	49
Hilversum	84.573	41.478	49
Purmerend	79.038	38.449	49
Hardenberg	59.014	28.275	48
Venray	42.718	20.222	47
Doetinchem	56.108	26.515	47
Apeldoorn	155.726	73.106	47
Heerenveen	43.418	20.060	46
Roermond	55.212	25.207	46
Capelle a/d Ijssel	65.345	29.750	46
Leidschendam	72.160	32.705	45
Almelo	72.602	32.807	45
Assen	66.857	29.926	45
Nieuwegein	60.896	27.170	45
Veenendaal	62.035	27.469	44
Alkmaar	93.861	40.694	43
Vlissingen	44.645	19.354	43
Gorinchem	34.663	14.740	43
Zutphen	46.870	19.538	42
Lelystad	74.628	30.950	41
Den Helder	**57.403**	**23.386**	**41**
Kampen	50.051	19.552	39

Door te kiezen voor een gemiddelde waarde i.p.v. een lagere waarde is destijds een veiligheidsmarge ingebouwd, waardoor er ruim voldoende parkeerruimte moet worden gerealiseerd.
Na vaststelling van de Nota zijn 5 jaren verstreken waarin het autobezit is toegenomen. Zoals hiervoor reeds gemeld, blijft Den Helder met 6,5% groei achter bij de landelijke ontwikkelingen. Dit is niet verrassend want de afgelopen decennia is het lagere groeipercentage voor Den Helder t.o.v. het landelijke reeds geconstateerd.

Verhoging van de parkeernormen met 6,5 % is reëel. Een verhoging met 10% zou zelfs de landelijke groei (9%) overstijgen. Mede gelet op de ruime marge die reeds bij de vaststelling van de oude nota werd gehanteerd zouden de parkeernormen voor Den Helder in zo'n geval te hoog worden.
Een onevenredige verhoging van de parkeernormen kan ongewenste effecten hebben op de gewenste ontwikkelingen m.b.t. projecten in Den Helder. De kosten om te voorzien in extra parkeerplaatsen kunnen ontwikkelaars eerder doen besluiten een project niet uit te voeren.
Wij hebben daarom gekozen voor verhoging met een percentage van 6,5%. Dit groei percentage is verwerkt in de tabellen met parkeernormen die bij de Nota Bouwen en Parkeren 2011-2016 behoren.

<u>Parkeerbijdragefonds</u>
In de Nota "Bouwen en Parkeren" is destijds het Parkeerbijdragefonds geïntroduceerd. Tot de instelling van dit fonds is destijds door u besloten.
In de afgelopen jaren heeft dit instrument geleid tot onbegrip en discussie, veelal ingegeven door verkeerde interpretatie van het doel van het instrument.
Mede hierdoor is tot op heden voor geen enkel bouwplan gebruik gemaakt van dit instrument.
Toch blijkt uit een door ons ingesteld onderzoek dat het Parkeerbijdragefonds landelijk aan populariteit wint en meerdere gemeenten het instrument toepassen.
Hierdoor is de afgelopen jaar meer duidelijk geworden over de vorm en de voorwaarden waaronder een Parkeerbijdragefonds moet functioneren. Belangrijk in deze is dat de gemeente een duidelijk plan moet hebben op welke wijze wordt voorzien in de extra parkeerplaatsen die voor de bouwplannen worden aangelegd.
Bijvoorbeeld: een plan tot bouw van een parkeergarage met een overmaat aan parkeerplaatsen.

Vooralsnog is er geen concreet plan.
Wij hebben er daarom voor gekozen om in deze Nota het Parkeerbijdragefonds te benoemen maar niet uit te werken.
Eerst wanneer uit de Haalbaarheidstudie parkeergarages blijkt wat de kosten voor de parkeergarages zijn en of het realiseren van extra parkeerplaatsen mogelijk en wenselijk is, zullen wij u een separaat voorstel doen toekomen over het weer invoeren van het Parkeerbijdragefonds. Tot die tijd zal dit instrument dus niet kunnen worden toegepast.

Maatschappelijk draagvlak
De noodzaak om bij ontwikkelingen, zoals (ver)bouwplannen of wijzigingen van gebruik, te voorzien in voldoende parkeerplaatsen om overlast en hinder te voorkomen is vrijwel altijd een nadrukkelijke wens vanuit de omgeving waar een plan wordt gerealiseerd.
De Nota biedt houvast en duidelijkheid. Sinds de invoering van de Nota in 2005 is de discussie over de hoeveelheid te realiseren parkeerplaatsen sterk afgenomen en wordt door ontwikkelaars in een eerder stadium rekening gehouden met de parkeereis.

Financiële consequenties
Niet van toepassing.

Communicatie
Via de gemeentelijke voorlichtingspagina wordt bekendheid gegeven aan de nieuwe Nota Bouwen en Parkeren. Voorts zal deze via de gemeentelijke website in te zien zijn.

Realisatie
De in de Nota Bouwen en Parkeren 2011 – 2016 opgenomen parkeernormen zullen de komende jaren overeenkomstig in de nieuwe bestemmingsplannen die ter vaststelling aan u worden voorgelegd worden opgenomen.

Den Helder, 26 april 2011

Burgemeester en Wethouders van Den Helder,

MINUUT

burgemeester
Koen Schuiling

MINUUT

secretaris
H. Raasing