

Opvattingen van het college of burgemeester ex. artikel 33 Reglement van Orde. De griffie zorgt voor verspreiding. Beantwoording volgt zo snel mogelijk en in ieder geval binnen 4 weken.

Vragen van VVD staan als technische vragen in het systeem geregistreerd.

Naam en fractie:	Niels de Jager en Ben Hagens, VVD
Datum indiening:	8 februari 2021
Datum antwoord:	24 november 2022
Onderwerp:	Parkeerverordening

Inleiding

N.a.v. het thema-uur over de parkeerverordening heeft onze fractie nog een aantal vragen die wij niet hebben kunnen stellen.

Vraag 1

Bij inbreiding is de wens nadrukkelijk dat parkeren op eigen terrein gerealiseerd moet worden, en daardoor staat in de parkeerverordening dat er geen vergunningen aangevraagd en uitgegeven kunnen worden. Bij woningsplitsing lijkt dit na het lezen van de verordening niet het geval en kunnen wel parkeervergunningen wel gewoon worden aangevraagd, zo begrijpen wij uit de verordening.

1a. Klopt hetgeen wat wij in de inleiding schetsen?

1b. Wat is de rationale hierachter?

1c. In welke zin (op juridisch vlak) zijn inbreidlocaties anders dan het splitsen van woningen?

1d. Bestaat de mogelijkheid dat de woningsplitsing in juridische zin gelijk getrokken kan worden aan inbreidlocaties? Ergo, dat ook bij woningsplitsing geen parkeervergunningen kunnen worden aangevraagd?

Antwoord

- a. De vraag is achterhaald, omdat in de Nadere Regels 2023 art. 6 lid 1 en 4 is bepaald dat in beginsel bouwontwikkelingen geen recht hebben op een parkeervergunning tenzij het college anders beslist. Bestaande rechten worden (gedeeltelijk) gehonoreerd. Denk aan herbouw van een bestaande locatie of bij splitsing van een woning (art. 6 lid 2 en 3).
- b. De Parkeerverordening en de Nadere regels maken onderscheid tussen nieuwbouw, sloop/nieuwbouw, functiewijzigingen en tussen splitsing van het gebouw of een woning. Bij inbreiding (nieuwbouw, sloop/nieuwbouw en functiewijzigingen) maken nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen aanspraak op bestaande parkeercapaciteit wat regelmatig zorgt voor te hoge parkeerdruk. Daarom worden ontwikkelaars gestimuleerd om de parkeervraag buiten de openbare ruimte op te lossen.
In de Nadere Regels art 6 lid 2 en 3 is een uitzondering opgenomen voor sloop/nieuwbouw en voor splitsing van een gebouw of een woning. In beide gevallen kunnen bewoners en bedrijven die recht hadden op een parkeervergunning een nieuwe parkeervergunning aanvragen. Bij splitsing van het gebouw of een woning worden de bestaande rechten evenredig verdeeld over de nieuwe bouw- en/of wooneenheden. Hierdoor blijft de vraag naar parkeercapaciteit gelijk aan de situatie voor de splitsing.
- c. Vanuit juridisch oogpunt zijn inbreidingslocaties niet anders dan het splitsen van woningen: voor beide activiteiten is een omgevingsvergunning vereist waarbij onder meer een onderbouwing voor de parkeersituatie moet worden gegeven.
- d. Zie antwoord b.

Vraag 2

2a. Waarom wordt bij inbreidlocaties, bijvoorbeeld die niet naast een OV-verbinding liggen (zoals de Zwarteweg) of waar geen mogelijkheid tot parkeren op eigen terrein is (zoals de herontwikkeling van de Hockey Republic), niet gekeken naar de totale parkeerdruk en -balans in de omgeving, om daar vervolgens het vergunningsbeleid op af te stemmen?

In het verlengde van vraag 2a heeft onze fractie een vraag over de parkeerdruk en -balans gemeentebreed, in het vervolg op het rapport van Goudappel Coffeng uit 2018.

2b. Is er in het algemeen een beeld van het aantal parkeerplekken in de gemeente en de parkeerdruk? Is er na het vuistdikke rapport van Goudappel met parkeermetingen (van juni 2018) een monitoring geweest van de ontwikkelingen van de parkeerdruk en -balans in Gooise Meren waaruit bepaalde keuzes in deze verordening tot stand zijn gekomen? Kunnen hier een aantal voorbeelden van genoemd worden?

Antwoord

- a. Bij inbreidingslocaties wordt wel gekeken naar totale parkeerdruk en –balans. Dit is in overeenstemming met ons huidig parkeervergunningsbeleid. De Parkeerverordening 2023 en de Nadere Regels maken het mogelijk om het aantal uit te geven parkeervergunningen af te stemmen op de parkeerbalans in het specifiek gebied.
- b. Ja het aantal parkeerplekken is bekend, maar de parkeerdruk is niet volledig en niet actueel. Door de COVID-maatregelen was er geen sprake van een representatief beeld wat gebruikt kon worden voor nieuw beleid en nieuwe (woning)bouwontwikkelingen. Hierdoor is de monitoringsronde uitgesteld. In 2023 wordt een nieuw parkeeronderzoek uitgevoerd.

Vraag 3

- 3a. Waarom wordt juist het Amsterdamse model als uitgangspunt genomen bij veel zaken in de parkeerverordening (bv bij inbreidlocaties)?
- 3b. Zijn er geen gelijkwaardige gemeenten (qua aantal inwoners/ meerledigheid aan kernen) of iets kleinere gemeenten die een model hebben die a) juridisch getoetst is zoals het Amsterdamse model (waarvan werd aangegeven tijdens het thema-uur dat dat een van de redenen was om het Amsterdamse model toe te passen) en b) misschien beter aansluit op de lokale situatie in Gooise Meren?

Antwoord

- a. Het "Amsterdamse model" is geen uitgangspunt geweest voor de Parkeerverordening 2023 en de Nader Regels 2023.
- b. Bij het opstellen van de Parkeerverordening 2023 is het model Parkeerverordening van de VNG als uitgangspunt genomen. Bij het opstellen van deze verordening hebben we ook gebruik gemaakt van meerdere beleidsdocumenten uit andere / vergelijkbare gemeenten.

Vraag 4

- 4a. Hoe wordt het zogenoemde waterbedeffect, waarbij bewoners zonder vergunning in de aanpalende wijken gaan parkeren waardoor de parkeerdruk verhoogd wordt, voorkomen? (bijvoorbeeld bij nieuwe bewoners op inbreidlocaties die niet in aanmerking komen voor vergunningen en in aanpalende wijken gaan parkeren).
- 4b. Is het een mogelijkheid dat nieuwe bewoners in een nabij gelegen parkeergelegenheid (bv een parkeergarage) een plek kunnen huren/kopen? Waarom zou dit wel of niet kunnen c.q. wenselijk zijn?

Antwoord

- a. In gebieden zonder parkeerregulering kan iedereen zijn of haar auto parkeren, dit is niet tegen te gaan. Het risico op uitwijkgedrag naar deze gebieden kan wel geminimaliseerd worden. Enerzijds door heldere afspraken en communicatie, waardoor een toekomstige bewoner of gebruiker bekend is met de parkeersituatie en een afweging kan maken of zijn autobezit daarbij past. En anderzijds door bij een bouwontwikkeling reële parkeernormen toe te passen, waarbij zeker op korte loopafstand van een gebied zonder parkeerregulering terughoudend moet worden opgegaan met afwijken van de parkeernorm.
- b. Het is nu al mogelijk dat nieuwe bewoners in een nabij gelegen parkeergelegenheid een plek kunnen huren of kopen. We vinden het wel wenselijk en daarom hebben we het opgenomen in de Nadere Regels 2023. De parkeerdruk in directe omgeving wordt verminderd en de auto verdwijnt uit straatbeeld.

Vraag 5

Is er een haalbaarheidsstudie gedaan naar nieuwe mogelijke parkeerplekken (/parkeergarages) binnen of buiten de kernen, om parkeerdruk van de straat te kunnen verlichten?

Antwoord

In de Mobiliteits- en Parkeervisie 2040 is de ambitie opgenomen dat ondernemers en werknemers buiten de kernen en centra gaan parkeren en dat bezoekers aan bijvoorbeeld evenementen en culturele instellingen en winkelend publiek aan de randen van de kernen gaan parkeren. Daarvoor moeten eerst alternatieve parkeergelegenheden worden aangewezen of gerealiseerd. Dit onderzoek heeft nog niet plaatsgevonden.

Vraag 6

Heeft corona, en de impact die dat heeft / kan hebben in de toekomst (zoals meer thuiswerken), nog invloed gehad op een aantal keuzes in deze parkeerverordening? Zou u deze kunnen toelichten?

Antwoord

Nee, want de Parkeerverordening 2023 stelt de kaders en geeft aan binnen welke kaders kunnen parkeervergunningen uitgegeven worden en aan welke doelgroepen. De Nadere Regels werken deze kaders naar praktische regels uit. Beide documenten bieden ruimte aan het volgen en snel acteren op de maatschappelijke veranderingen.