

Bestuursdienst

Telefoon (050) 367 83 04/ C.J. van der Klaauw  
Onderwerp Parkeren en Lokaal Akkoord



De leden van de raad van de gemeente  
Groningen  
te  
GRONINGEN

<b>GRIFFIE</b>	
reg.nr.	GRod. 1572 634
ingek.	- 8 FEB 2008
class.	- 3.07.51
te beh. door:	GR
kople gez. aan:	dagmail 8/2

Datum 08 FEB 2008

Bijlage(n) -

Ons RO08.1568063

Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte heer/mevrouw,

Het nieuwe Lokaal Akkoord, een overeenkomst tussen de Groninger woningbouwcorporaties en de gemeente, is gericht op het "werken aan wonen". Het gaat hierbij om in de komende 10 jaren 8000 woningen te bouwen, te investeren in de woonomgeving én in de leefbaarheid in de wijken. Investerings in woningen en de woonomgeving hebben bovendien een veel groter positief effect, als de sociale infrastructuur en de voorzieningen in samenhang worden aangepakt.

In de tussen de Groninger corporaties en de gemeente gesloten raamovereenkomst is in paragraaf 3.2. "betaalbaar parkeren met toekomstwaarde" het volgende opgenomen: *"Partijen beseffen dat voor het realiseren van aantrekkelijke woonwijken, investeringen nodig zijn om het "blik op straat" te beperken. Daarom worden bij nieuwbouwprojecten de door de raad vastgestelde parkeernormen gehanteerd en zal zo mogelijk worden gezocht naar oplossingen voor ondergronds parkeren. In enkele gevallen, met name bij sociale woningbouw, kan dit leiden tot onaanvaardbaar hoge exploitatielasten van gebouwde parkeervoorzieningen"*.

*Afspraken:*

- 1 In de huidige regeling kan voor de toepassing van de parkeernorm vrijstelling worden aangevraagd. Partijen spreken af om de mogelijkheden voor vrijstelling nader te omschrijven voor situaties waar de bouw van sociale huurwoningen in bestaande wijken ernstig onder druk komt te staan vanwege een sterk onrendabele exploitatie van gebouwde parkeervoorzieningen. Tevens kan in deze situaties worden onderzocht of er binnen de wijk alternatieve oplossingen voor het parkeervraagstuk mogelijk zijn. De toepassing van de parkeernorm voor dure huurwoningen en koopwoningen staat niet ter discussie.*
- 2 Partijen zullen per project onderzoeken wat, vanuit hun positie in de wijk, de beste parkeeroplossing is en wie eventuele parkeergarages gaat exploiteren.*

In deze brief worden de in het lokaal akkoord gemaakte afspraken omtrent het verlenen van vrijstelling van de parkeernormen uit de "Nota Parkeernormen" nader uitgewerkt. Nieuw hierbij is het plegen van vroegtijdig overleg tussen de corporaties en de gemeente, voordat een bouwplan voor goedkeuring wordt ingediend. Ook kan de onbenutte (straat)parkeercapaciteit in de omgeving (ca. 150 m.) bij de beoordeling worden betrokken, om aan de parkeernorm te kunnen voldoen. Tenslotte mag geen opoffering van groen- en speelvoorzieningen plaatsvinden.

Over de inhoud van de brief heeft in december 2007 overleg plaatsgevonden met de directies van de grootste woningbouwcorporaties, IN en Nijestee. Met de in dit overleg gemaakte opmerkingen door de corporaties is in deze brief rekening gehouden.

In deze brief wordt eerst een toelichting bij de hierboven genoemde afspraken uit de raamovereenkomst gegeven, waarna vervolgens de te hanteren beleidslijn voor het verlenen van vrijstelling wordt uitgewerkt.

#### **toelichting bij de afspraken**

Uitgangspunt bij het realiseren van parkeerplaatsen voor woningbouwplannen in de 14 wijkvernieuwingsgebieden is de vigerende "Nota Parkeernormen". Het doel van de nota is om de ruimtelijke kwaliteit van de gebouwde omgeving te waarborgen, zodat voorkomen wordt dat woonwijken overspoeld worden door "blik op straat" en de kwaliteit van de woonomgeving daalt. Een belangrijke pijler van het nieuwe Lokaal Akkoord is juist het investeren in de woonomgeving, zodat een plezierige leefomgeving wordt gerealiseerd: de "Nota Parkeernormen" is daarvoor een belangrijk instrument.

Voor na-oorlogse woonwijken geldt de norm van 1,8 parkeerplaats per woning. Hierbij is rekening gehouden met de groei van het autobezit in de komende jaren én is uitgegaan van 0,3 parkeerplaats per woning voor bezoek. Het huidige aantal auto's per woning (2005) in een naoorlogse wijk bedraagt ca. 0,72 tot 0,95 (zie bijlage 5 van de "Nota Parkeernormen"). Uitgaande van een groei van één auto per twee woningen in de komende jaren, én de factor 0,3 voor bezoekers, is 1,8 parkeerplaats per woning een maatgevende norm.

Hoewel uit bijlage 5 van de nota blijkt dat voor huurwoningen een lager autobezit is vastgesteld, is de verwachting dat in de komende jaren het aantal auto's van bewoners van deze huizen zal stijgen naar het niveau van de koopwoningen. Dit is een gevolg van de toenemende groei van het autobezit van huurwoningbezitters en omdat huurwoningen worden verkocht aan mensen met een hoger inkomen. Er bestaat een duidelijk verband tussen inkomen en autobezit, zodat het aantal geparkeerde auto's zal toenemen.

#### **beleidslijn**

Bij de eerste afspraak is aangegeven dat de mogelijkheden voor vrijstelling van de parkeerbehoefte nader worden omschreven voor situaties waar de bouw van sociale huurwoningen in bestaande wijken ernstig onder druk komt te staan. De corporaties hebben aangegeven dat dit ook voor koopwoningen in het middensegment (€ 0,2 á € 0,3 mln.) geldt.

De mogelijkheid van vrijstelling is aan de orde, wanneer er een gebouwde

parkeervoorziening moeten worden gerealiseerd, waarbij een sterk onrendabele exploitatie van deze gebouwde parkeervoorziening ontstaat (stap e. blz. 12 van de "Nota Parkeernormen").

Voor sociale huurwoningen en koopwoningen in het middensegment is een gebouwde parkeervoorziening alleen te realiseren, wanneer aanvullende parkeermaatregelen worden getroffen en er sprake is van flankerend beleid. In de loop van 2008 wordt de integrale parkeernota "Nota Parkeren 2008" gepresenteerd, waarin het parkeerbeleid van de stad in brede zin (binnenstad, P&R, schilparkeren, fietsparkeren etc.) wordt gepresenteerd. In deze nota zal ook beleid worden geformuleerd met betrekking tot het wel/niet verlenen van een straatparkeervergunning aan bewoners die over een parkeerplaats in een gebouwde parkeervoorziening beschikken. Ook zal in de nota ingegaan worden op het aspect van vergunningverlening aan bewoners met een 2<sup>e</sup> auto en het daaraan verbonden tarief.

Vrijstelling wordt verleend, wanneer niet beschikt kan worden over alternatieve parkeermogelijkheden (extra capaciteit in de omgeving, een bestaande buurtstalling etc.).

Wanneer zich dergelijke situaties voordoen, is samen met de corporaties de volgende beleidslijn ontwikkeld:

1. de parkeernormen uit de "Nota Parkeernormen" zijn *uitgangspunt* bij het opstellen van de parkeerparagraaf in een wijkvernieuwingsplan.
2. parkeren is maatwerk: corporatie en gemeente moeten per project onderzoeken wat de beste parkeeroplossing is. Vroegtijdig overleg, vóórdat de procedure van de aanvraag van de bouwvergunning wordt ingezet, tussen de corporatie en de gemeente is noodzakelijk.
3. uitgangspunt is het oplossen van de parkeerbehoefte van de bewoners van de nieuwe woningen in principe op eigen terrein.
4. indien een parkeeroplossing op eigen terrein niet mogelijk is (fysiek, economisch) wordt vrijstelling verleend voor parkeren in de openbare ruimte, mits er voldoende parkeerplaatsen op straat beschikbaar zijn. Dit aantal beschikbare plaatsen wordt vastgesteld op basis van een parkeeronderzoek dat op verschillende momenten van de dag moet worden gehouden. Hiermee wordt de beschikbare capaciteit vastgesteld (parkeerbilans, stap c. blz. 11 "Nota Parkeernormen").  
Hierbij moet ook rekening worden gehouden met toekomstige ontwikkelingen in het gebied (bijv. nieuwe woningbouw) die van invloed kunnen zijn op de parkeercapaciteit.
5. het in de oude situatie benodigde aantal parkeerplaatsen (op straat) mag in mindering worden gebracht op het voor de toekomstige situatie benodigde aantal parkeerplaatsen (uitgerekende parkeerbehoefte), mits er in de nieuwe situatie geen wijzigingen in de parkeercapaciteit op straat worden aangebracht. Indien toekomstige ontwikkelingen in de straat, bijvoorbeeld vernieuwing van woningen aan de overkant van de straat, tot uitbreiding van de parkeervraag leiden, dient met deze toekomstige parkeervraag bij de beoordeling van het

bouwplan rekening te worden gehouden.

Voorbeeld:

- *huidige situatie:* 10 woningen  
eigen terrein: 2 parkeerplaatsen  
openbare ruimte: 8 parkeerplaatsen  
stallingen: 0 plaatsen

- *wijkvernieuwing*

12 eensgezinswoningen met parkeren op eigen terrein  
parkeerbehoefte:  $12 \times 1,8 = 21,6$  parkeerplaatsen  
beschikbaar op eigen terrein: 12  
resteert:  $21,6 - 12 = 9,6$  te realiseren parkeerplaatsen.

In de openbare ruimte zijn 8 parkeerplaatsen aanwezig (vrijstelling vanwege stap c. blz 11 "Nota Parkeernormen"). Er resteert een tekort van 1,6 parkeerplaats.

Hiervoor wordt vrijstelling verleend, wanneer elders in de openbare ruimte een oplossing wordt gevonden (stap d. blz. 11 "Nota Parkeernormen") of vanwege algemene belangenafweging (stap e. blz. 12 "Nota Parkeernormen").

Bij parkeren op eigen erf moet rekening worden gehouden met voldoende ruimte voor het in- en uitrijden. Dit geldt ook voor situaties waarbij haaks-parkeren wordt geïntroduceerd. Het instellen van éénrichtingsverkeer in de straat biedt in veel situaties de mogelijkheid om parkeren aan beide zijden van de weg mogelijk te maken.

6. indien in de directe woonomgeving onvoldoende parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden, kan ook onbenutte (straat)parkeercapaciteit in de omgeving bij de beoordeling voor het voldoen aan de parkeernorm worden betrokken. Een loopafstand van max. 150 meter is hierbij acceptabel.  
Voorbeeld: wanneer bij nieuwbouwprojecten in enkele straten in de Westindische buurt niet aan de parkeernorm kan worden voldaan, kan de (over)parkeercapaciteit van de Oosterhamriklaan hierbij worden betrokken. Deze capaciteit moet wel worden vastgesteld op basis van onderzoek, waarbij ook met toekomstige (woningbouw)ontwikkelingen in de directe omgeving rekening wordt gehouden.
7. uitgangspunt bij de beoordeling van een bouwplan is dat er in principe geen opoffering van groenvoorzieningen mag plaatsvinden, welke een primaire functie hebben voor spelen. Dit betreft zowel trapveldjes en groene doorsteekjes waarvan kinderen gebruik maken. Bij de beoordeling van een bouwplan is wel de mogelijkheid aanwezig van uitruil en compensatie van groen- en speelvoorzieningen in de directe nabijheid. Het gemeentelijk gezondheidsbeleid, zoals verwoord in de nota "Gezonder Zorgen II", is gericht op het stimuleren van bewegen en buiten spelen van kinderen, waarbij ook ontmoeting, het aanleren van sociale vaardigheden en het bevorderen van zelfstandige mobiliteit centraal staan.  
Overleg tussen de woningbouwcorporatie en de gemeente is hierbij noodzakelijk, zodat een goede invulling kan worden gegeven aan de ambities

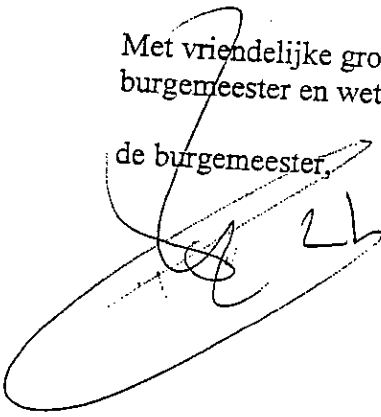
uit het Lokaal Akkoord om te investeren in de woonomgeving en de leefbaarheid in de wijken.

8. indien in de openbare ruimte geen mogelijkheden zijn om de parkeervraag te faciliteren (vast te stellen op basis van de parkeernormen), is realisering van een gebouwde parkeervoorziening noodzakelijk. Dit betekent dat de parkeervraag van diverse woningbouwcomplexen gebundeld moet worden, zodat van één gebouwde voorziening gebruik gemaakt kan worden. Een loopafstand van 500 meter is acceptabel. In dat geval kan vrijstelling worden verleend.  
Wanneer besloten wordt tot de bouw van een parkeergarage, zal vastgesteld moeten worden welke partij de parkeergarage gaat exploiteren.
9. in sommige situaties kan ook gebruik worden gemaakt van een in de directe omgeving aanwezige buurtstallingsgarage. Deze garages zijn vaak eigendom van de gemeente, een corporatie of een makelaar.
10. wanneer de stappen 1 tot en met 9 niet tot het gewenste resultaat leiden, kan de gemeente besluiten om vrijstelling te verlenen aan de indiener van de bouwaanvraag ondanks het ontbreken van alternatieve parkeerruimte. Deze vrijstelling heeft alleen betrekking op situaties, waarbij de bouw van sociale huurwoningen of koopwoningen in het middensegment in bestaande wijken ernstig onder druk komt te staan vanwege een sterk onrendabele exploitatie van gebouwde parkeervoorzieningen. Voor het verlenen van vrijstelling dient door de bouwaanvrager een gemotiveerde onderbouwing te worden opgesteld. Deze onderbouwing betreft o.a. de resultaten van het parkeeronderzoek en de belangenafweging met betrekking tot ruimtelijke-, economische- en sociale ontwikkelingen.

Wij vertrouwen erop u op deze wijze voldoende te hebben geïnformeerd omtrent de invulling van de afspraken met betrekking tot het parkeervraagstuk in wijkvernieuwingsgebieden, in relatie tot het Lokaal Akkoord.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,



de secretaris,

