

Raadsbesluit

Nr. 27-2019

De raad van de gemeente Apeldoorn,

overwegende dat

overeenkomstig het bepaalde in de Inspraakverordening de concepten van de Parkeervisie (fiets en auto) en de beleidsregel Parkeren en overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro), het ontwerp van bestemmingsplan Parapluherziening parkeren, als vervat in de bestandenset met planidentificatie NL.IMRO.0200.bp1349-ont1, met ingang van 22 november 2018 gedurende zes weken voor een ieder langs elektronische weg beschikbaar is gesteld en raadpleegbaar gemaakt en tevens een volledige verbeelding op papier ter inzage heeft gelegd;

gelezen het raadsvoorstel van 14 maart 2019, nr. 27-2019, met bijbehorende Nota wijzigingen Parkeervisie (fiets en auto) en Nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen;

overwegende voorts dat hij de in dat voorstel en de daarmee één geheel vormende Nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen vervatte overwegingen tot de zijne maakt en dat die als zodanig geacht moeten worden hier woordelijk te zijn overgenomen;

overwegende dat het niet noodzakelijk is een exploitatieplan vast te stellen omdat er geen verhaalbare kosten van grondexploitatie als bedoeld in artikel 6.13 Wro zijn;

overwegende dat de ondergrond die bij de vaststelling van het bestemmingsplan is gebruikt bestaat uit de combinatie van de Basisregistratie Grootchalige Topografie en de Basisregistratie Kadaster (BGT en BRK) d.d. 11-06-2018:

overwegende dat:

- het bestemmingsplan gewijzigd wordt vastgesteld anders dan naar aanleiding van een zienswijze van gedeputeerde staten of de inspecteur, waardoor het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan op grond van artikel 3.8, lid 4, van de Wet ruimtelijke ordening zes weken na de vaststelling bekendgemaakt moet worden;
- het bestemmingsplan en de wijziging(en) geen betrekking hebben op nationale en/of provinciale belangen;
- het Rijk op voorhand instemt met het eerder bekend maken van het besluit wanneer de wijzigingen geen betrekking hebben op nationale belangen;
- gedeputeerde staten op voorhand instemmen met het eerder bekend maken van het besluit wanneer daarbij geen provinciale belangen aan de orde zijn;
- het daarom is toegestaan het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan eerder bekend te maken dan zes weken na de vaststelling;

gelet op de bepalingen van de Algemene wet bestuursrecht en de Wet ruimtelijke ordening

besluit:


1. Met betrekking tot de zienswijzen die tegen de concepten van deze visie en beleidsregel en het ontwerp van dit bestemmingsplan naar voren zijn gebracht, besluiten om naar aanleiding van één zienswijze een wijziging in de Parkeervisie (fiets en auto) aan te brengen
2. De ambtshalve wijzigingen die in de Nota wijzigingen Parkeervisie (fiets en auto), respectievelijk de Nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen zijn beschreven, in de visie, de beleidsregel en het bestemmingsplan aan te brengen.
3. De Parkeervisie (fiets en auto), die het parkeerbeleid voor de gemeente Apeldoorn bevat en die doorwerkt in beleidsregel en bestemmingsplan vaststellen.
4. De beleidsregel Parkeren, die als toetsingskader bij het opstellen van nieuwe bestemmingsplannen dient en bepaalt hoe de parkeerregeling in bestemmingsplannen wordt toegepast vaststellen.
5. Het bestemmingsplan Parapluziening parkeren als vervat in de bestandenset met planidentificatie NL.IMRO.0200.bp1349-vas1, dat betrekking heeft op het voorzien in een parkeerregeling ter vervanging van de vervallen regeling in de Bouwverordening, langs elektronische weg en in analoge vorm gewijzigd vaststellen overeenkomstig het bijgevoegde conceptbesluit.
6. Geen exploitatieplan vaststellen.
7. Als dekking voor de inkomstenderving en kosten van maatregelen zoals voorgesteld in de Parkeervisie de gemeentelijke tarieven voor vergunningen en kortparkeren in alle garages, met uitzondering van het voorgestelde kortparkeertarief van € 1,- per uur voor garages Brinklaan en Haven Centrum, met ingang van 1 januari 2020 te verhogen met 0,5%.
8. Afhankelijk van de uitkomst van de overweging op raadsniveau: Een investeringsimpuls ten behoeve van laadinfrastructuur en/of gedeeld autogebruik uit te voeren, en de verhoging van kosten hiervan te dekken door de parkeertarieven zoals onder punt 7. omschreven met nog eens met 0,5% te verhogen tot 1%.
9. Voor de investeringen een krediet beschikbaar te stellen van € 310.000,- en de hierop betrekking hebbende begrotingswijziging vast te stellen.
10. De Parkeervisie uiterlijk in het jaar 2029 of zoveel eerder als nodig te herzien.

Aldus besloten in de openbare vergadering van 21 maart 2019

De raad voornoemd,



drs. A. Oudbier
raadsgriffier



P.M. van Wingerden
voorzitter

Raadsvoorstel

Raadsvergadering
21 maart 2019

Onderwerp
Vaststelling Parkeervisie, beleidsregel Parkeren en
bestemmingsplan Parapluherziening parkeren

Voorstel nr
27-2019

Datum
14-03-2019

Portefeuille
J. Joon / W. Willems

Aan de gemeenteraad

Voorstel

1. Met betrekking tot de zienswijzen die tegen de concepten van deze visie en beleidsregel en het ontwerp van dit bestemmingsplan naar voren zijn gebracht, besluiten om naar aanleiding van één zienswijze een wijziging in de Parkeervisie (fiets en auto) aan te brengen
2. De ambtshalve wijzigingen die in de Nota wijzigingen Parkeervisie (fiets en auto), respectievelijk de Nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen zijn beschreven, in de visie, de beleidsregel en het bestemmingsplan aan te brengen.
3. De Parkeervisie (fiets en auto), die het parkeerbeleid voor de gemeente Apeldoorn bevat en die doorwerkt in beleidsregel en bestemmingsplan vaststellen.
4. De beleidsregel Parkeren, die als toetsingskader bij het opstellen van nieuwe bestemmingsplannen dient en bepaalt hoe de parkeerregeling in bestemmingsplannen wordt toegepast vaststellen.
5. Het bestemmingsplan Parapluherziening parkeren als vervat in de bestandenset met planidentificatie NL.IMRO.0200.bp1349-vas1, dat betrekking heeft op het voorzien in een parkeerregeling ter vervanging van de vervallen regeling in de Bouwverordening, langs elektronische weg en in analoge vorm gewijzigd vaststellen overeenkomstig het bijgevoegde conceptbesluit.
6. Geen exploitatieplan vaststellen.
7. Als dekking voor de inkomstenderving en kosten van maatregelen zoals voorgesteld in de Parkeervisie akkoord te gaan met het gebruik van de in de MPB 2019 – 2022 toegezegde € 200.000,- als uitvoeringsbudget voor de in de parkeervisie voorgestelde maatregelen en kapitaallasten over die periode.
8. Voor het deel van de dekking dat bestaat uit jaarlijkse kapitaallasten (€ 40.000,-) voor investeringen een krediet beschikbaar te stellen van € 310.000,- en de hierop betrekking hebbende begrotingswijziging vast te stellen.
9. Instemmen met een separate besluitvorming over de aanvullende maatregelen, volgend uit eerdere moties en consultatie, om een extra impuls op het gebied van snellaad infrastructuur en/of deelautogebruik mogelijk te maken. Op dit moment is geen dekking beschikbaar voor deze aanvullende maatregelen van € 150.000,- ten behoeve van projectkosten en/of kapitaallasten. Dekking zal in een later stadium gevonden moeten worden.
10. De Parkeervisie uiterlijk in het jaar 2029 of zoveel eerder als nodig te herzien.

Toelichting

1. Inleiding

Aanleiding

Op 7 juli 2016 heeft de gemeenteraad de Verkeersvisie 2016-2030 vastgesteld. Hierin wordt voorgesteld om het parkeerbeleid uit 2004 te actualiseren. Het opnemen van een parkeerregeling in bestemmingsplannen is het gevolg van een wijziging van de Woningwet. Hierdoor verliezen de stedenbouwkundige voorschriften in de Bouwverordening hun werking. Deze stedenbouwkundige voorschriften waren in Apeldoorn overwegend nog van belang vanwege de opgenomen parkeerregeling die per 1 juli 2018 is vervallen.

Dit heeft geleid tot de Parkeervisie (fiets en auto), het bestemmingsplan Parapluherziening parkeren voor alle bestemmingsplannen waarin nog geen parkeerregeling is opgenomen en tot de beleidsregel parkeren die uitleg geeft aan hoe de parkeerregel in het bestemmingsplan moet worden toegepast.

Bestuurlijk belang

De Parkeervisie (fiets en auto), de beleidsregel parkeren en het ontwerp-bestemmingsplan Parapluherziening parkeren hebben met ingang van 22 november 2018 gedurende zes weken gezamenlijk ter inzage gelegen. Er zijn drie zienswijzen ingediend. Dit voorstel dient ter vaststelling van de drie genoemde documenten. Op grond van de Wet ruimtelijke ordening moet de gemeenteraad binnen 12 weken na het einde van de terinzagelegging van het ontwerp-bestemmingsplan een besluit omtrent de vaststelling van het bestemmingsplan nemen.

Centrale vraag

De centrale vraag die dit voorstel beantwoordt is of uw raad de Parkeervisie (fiets en auto), de beleidsregel parkeren en het bestemmingsplan Parapluherziening parkeren vast kan stellen.

2. Kader

- 'Actualisatie Parkeernota', vastgesteld 24 juni 2004, het thans geldende parkeerbeleid dat met dit voorstel zal worden geactualiseerd.
- 'Verkeersvisie 2016 – 2030', vastgesteld door de gemeenteraad op 7 juli 2016, waarin voorgesteld wordt het parkeerbeleid uit 2004 te actualiseren.
- Wijziging van de Woningwet (Reparatiewet BZK 2014, Stb. 2014, 458) die ervoor heeft gezorgd dat per 1 juli 2018 de parkeerregel in de Bouwverordening is vervallen. Deze parkeerregeling en de daaraan gekoppelde beleidsnotitie 'Actualisatie Parkeernota' maakte het mogelijk parkeereisen te stellen bij een aangevraagde omgevingsvergunning.
- Voorbereidingsbesluit parkeren, vastgesteld door de raad op 28 juni 2018, waarin een parkeerregeling is opgenomen vooruitlopend op de regeling in het bestemmingsplan Parapluherziening parkeren en die er (tijdelijk) voor zorgt dat er parkeereisen kunnen worden gesteld bij een aangevraagde omgevingsvergunning.

3. Beoogd maatschappelijk resultaat

Parkeervisie (fiets en auto)

De Parkeervisie is een beleidsnota waarin de raad inzichtelijk maakt waarom parkeerbeleid gewenst is, welke keuzes er op parkeergebied mogelijk zijn en op basis van welke argumenten voor onderdelen van het beleid wordt gekozen. De essentie van de parkeervisie is 'mogelijk maken waar het kan, reguleren waar het moet'.

Met de gestaag groeiende cijfers voor autobezit en –gebruik ontstaan een drietal problemen op parkeergebied. Het eerste is dat er tijden en plaatsen zijn waar meer vraag naar parkeren is dan aanbod. Regulering is daarop het juiste antwoord, overigens in combinatie met diverse vormen van mobiliteitsmanagement. Het tweede is dat dit uitwijkgedrag van autobegebruikers oplevert en zo parkeerruimte voor rechtmatige gebruikers inperkt. Vergunningenzones bieden daar weer een oplossing voor op straat, terwijl het stellen van parkeernormen bij nieuwe ontwikkelingen verslechtering voorkomt.

Het derde is de uitstoot van auto's (met name 'zoekverkeer') en de ruimte en aanblik van geparkeerde auto's voor de omgeving. Verbeteren van de vindbaarheid en beschikbaarheid van parkeerruimte is daartegen een middel, maar ook het verbeteren van alternatieven zoals het aantrekkelijker maken van de fietsenstallingen. Aantrekkelijkheid van met name de binnenstad en waarborgen van de doorstroming dragen bij aan stimuleren van de lokale economie.

Bestemmingsplan Parapluherziening parkeren

Het bestemmingsplan zorgt voor borging van (een deel van) het beleid uit de parkeervisie in een algemene regel die geldt voor de gehele gemeente Apeldoorn, met uitzondering van bestemmingsplannen waarin al een regel over parkeren is opgenomen. Deze parkeerregel houdt in dat in 'voldoende parkeerruimte voor auto en fiets en voor laden en lossen' moet worden voorzien bij het gebruiken van gebouwen en gronden en bij nieuwe ontwikkelingen waarvoor een omgevingsvergunning nodig is. Wat hieronder wordt verstaan wordt uitgelegd in de beleidsregel Parkeren.

Beleidsregel parkeren

De beleidsregel legt vast wat wordt verstaan onder het realiseren van 'voldoende parkeerruimte voor auto en fiets en voor laden en lossen'. De beleidsregel geeft inzicht in het aantal, de kwaliteit en de plek van de te realiseren parkeerplaatsen. Het bepalen van 'voldoende parkeerruimte' gebeurt bijvoorbeeld door het hanteren van parkeernormen voor fietsen en auto's. De beleidsregel dient als toetsingskader bij het opstellen van nieuwe bestemmingsplannen en bepaalt hoe de parkeerregel in bestemmingsplannen wordt toegepast. Doel is daarmee bij te dragen aan een transparante en consistente besluitvorming en een efficiënte procedure.

Wij stellen u voor de Parkeervisie (fiets en auto), de beleidsregel parkeren en het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen. Resultaat hiervan is een vastgesteld bestemmingsplan waaraan de beoogde ontwikkeling kan worden gerealiseerd.

4. Argumentatie

Het autobezit en –gebruik neemt in Nederland en Apeldoorn nog altijd toe. Als gevolg hiervan ontstaat parkeerdruk in de openbare ruimte. Regulering is nodig om de schaarse ruimte zo goed mogelijk te verdelen (met name ter bescherming van kwetsbare groepen zoals bewoners die parkeeroverlast van bezoekers ervaren) en optimaal te benutten (doorgaans door het heffen van parkeergeld, dat leidt tot een bewuster, korter verblijf van bezoekers bij publiekstrekkingen, waardoor per saldo de ruimte door meer parkeerders kan worden benut). Naast zichtbaarheid van auto's vormen ook de uitstoot daarvan en de verkeersveiligheid redenen om regulering toe te passen.

Ten aanzien van parkeerbeleid is de hoofdinsteek 'accommoderen waar mogelijk, reguleren waar noodzakelijk'. (Auto)mobilititeit vormt een onlosmakelijk deel van de huidige maatschappij en stimuleert de lokale economie en samenleving. Echter, waar knelpunten ontstaan is ingrijpen noodzakelijk om overlast te voorkomen. Tariefhoogtes, werkingstijden van vergunningzones en toegangsvoorwaarden worden zo toegepast dat alleen op dagen en tijden dat de overlast zich voordoet hier effectief tegengas aan wordt gegeven. De samenleving is gebaat bij transparantie ten aanzien van de keuzes en toepassing van het beleid, te meer daar eenieder hiervan de gevolgen zal ondervinden, bijvoorbeeld bij aanvraag van een parkeervergunning of bij handhaving van de parkeerregulering.

5. Maatschappelijk draagvlak

Er zijn drie zienswijzen naar voren gebracht. In de bijgevoegde Nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen hebben wij deze samengevat en beoordeeld. Elk van de zienswijzen richt zich op één specifiek aspect van het parkeerbeleid. Het betreft het perspectief van de klant bij centrumbezoek, elektrische laadvoorzieningen en fietsparkeernormen. Eén zienswijze is buiten de termijn ingediend en moet daarom in het kader van de bestemmingsplanprocedure formeel niet-ontvankelijk worden verklaard. In de Nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen is deze zienswijze echter wel van een reactie voorzien. Eén van de zienswijzen leidt gedeeltelijk tot correctie van de visie, zodanig dat de tekst op bladzijde 16 en bijlage 7 met elkaar in overeenstemming worden gebracht, zodat duidelijk is dat er wel/geen parkeernormen worden opgenomen voor supermarkten buiten het centrum. De zienswijzen leiden niet tot aanpassing van de beleidsregel en het bestemmingsplan.

Tevens stellen wij u voor een aantal ambtshalve wijzigingen in de Parkeervisie, de beleidsregel en het bestemmingsplan aan te brengen. Deze zijn voor wat betreft het bestemmingsplan en de beleidsregel opgenomen in de bijgevoegde Nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen en voor wat betreft de Parkeervisie (fiets en auto) in de bijgevoegde Nota wijzigingen parkeervisie (fiets en auto). Voor de motivering van dit voorstel verwijzen wij u naar de Nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen en naar de Nota wijzigingen parkeervisie (fiets en auto).

6. Risico's

Door de mogelijkheid van het instellen van beroep houdt ieder bestemmingsplan een zeker procesrisico in. Aangezien tegen dit bestemmingsplan slechts drie zienswijzen zijn ingediend en deze zich niet direct richten tegen het bestemmingsplan dan wel de beleidsregel achten wij het procesrisico in dit geval laag. Tegen de parkeervisie is geen beroep mogelijk.

In de parkeervisie worden een aantal uitvoeringsvoorstellen van maatregelen gedaan die financiële consequenties hebben. De financiering hiervan is indirect afhankelijk van de jaarlijkse opbrengsten uit de parkeersector. In de Parkeervisie wordt aangegeven op welke wijze hiermee wordt omgegaan en welke contouren deze kaders hebben. Echter, het uiteindelijke opbrengstenbedrag is afhankelijk van de keuze van gebruikers om al dan niet van gemeentelijke parkeervoorzieningen gebruik te maken.

De cijfers binnen de prognoses zijn op diverse manieren ontstaan en getoetst. Zo zijn analyses gedaan op basis van geldopbrengsten per garage in de periode 2017 – 2018, maar zijn ook voor maatgevende dagen analyses uitgevoerd die kengetalen gaven voor opbrengsten per uur van de dag en is de koppeling met de gemiddelde verblijfsduur per garage gemaakt. Tenslotte is in de vakliteratuur, bij de branchevereniging Vexpan en in overleg met parkeerafdelingen in andere steden informatie ingewonnen ten aanzien van de te verwachten effecten van de voorgestelde tariefwijzigingen.

Het algemene beeld hiervan is dat – zeker bij wijzigingen van 5% of lager – geen meetbare effecten in gebruik optreden. Mede hierdoor hoeft voor parkeergarage Marktplein als grootste generator van inkomsten als gevolg van de voorstellen voor kortparkeren geen significante derving te worden verwacht. Het feit dat het bij die garage om een verhoging gaat vormt daarbij een extra zekerheid.

Voor garages Haven Centrum en Brinklaan wordt een forse tariefverlaging voorgesteld. Hierbij wordt vooralsnog na raadplegen van de bovenstaande bronnen aangenomen dat de verlaging van inkomsten wordt gecompenseerd door toename van gebruik. Hoewel dit in principe een risicovolle aanname is, is deze voor het College acceptabel omdat de inkomsten uit beide garages (veel) lager liggen dan in Marktplein.

Echter, er blijft sprake van een dilemma. Indien het beleid tot een grotere dan verwachte verschuiving van parkeergarage Marktplein naar de beide 'eurogarages' leidt, waarbij niet vergeten mag worden dat in de verkeersvisie ook ingezet wordt op alternatieven zoals fiets en openbaar vervoer, het beleid geslaagd zal zijn, maar als bij-effect de inkomsten zullen teruglopen. Aangezien alle inkomsten onderdeel zijn van monitoring, zullen we bij optreden van dit effect dit in de Turap melden en op basis daarvan nadere voorstellen doen.

7. Financiële paragraaf

Beleidsregel en bestemmingsplan: Het is niet noodzakelijk een exploitatieplan vast te stellen omdat er geen verhaalbare kosten van grondexploitatie als bedoeld in artikel 6.13 Wro zijn.

Inflatiecorrectie: Conform raadskader mogen alle tarieven jaarlijks met het vastgestelde inflatiepercentage worden verhoogd. Dit betekent dat jaarlijks alle tarieven, indicatieborden en dergelijke moeten worden aangepast. Voorgesteld wordt dit per twee jaar te gaan doen om extra handelingen te vermijden en een 'vast' tarief over twee jaar te kunnen aanbieden.

De prognose van de 'gewogen kostenontwikkeling' is zowel voor 2020 als 2021 2,8%. Door per 1-1-2020 1,5 x dit percentage te nemen als verhoging (4,2%) worden extra inkomsten in 2020 gecompenseerd door minder inkomsten in 2021. Hier zijn twee redenen voor:

- De klant kan met name bij het afgeronde 'eurotarief' er op deze manier van uit gaan dat dit niet één, maar twee jaar hetzelfde zal blijven.
- Onze bedrijfskosten nemen hierdoor af omdat eind 2020 geen digitale aanpassingen hoeven te doen en geen nieuwe indicatieborden hoeven te bestellen.

Bij de nieuwe vaststelling van tarieven per 1-1-2022 kan bezien worden of een correctie op basis van daadwerkelijke ontwikkelingen ten opzichte van de prognose noodzakelijk blijkt.

Maatregelen Parkeervisie: In de Parkeervisie is in hoofdstuk 8 een overzicht gegeven van de financiële consequenties van de diverse maatregelen in de komende jaren. Deze bestaat jaarlijks uit twee componenten: Derving van parkeerinkomsten en investeringen verbonden aan voorgestelde maatregelen.

Voor 2019 is tijdens de MPB behandeling een bedrage van € 200.000,- vrijgemaakt. Hiermee kunnen de maatregelen die in 2019 – 2022 worden doorgevoerd worden betaald. Ook wordt hiermee de derving van inkomsten als gevolg van het verlagen van het kortparkeertarief voor garage Marktplein op maandagen van piek naar regulier tarief en de eerder voorgestelde opening tijdens feestdagen zoals in de Parkeervisie omschreven gedekt. Het over 4 jaar uitspreiden van het gebruik van de toegezegde fondsen vormt beslispunt 7 van het voorstel.

Een deel van de voorstellen zijn investeringen. Conform gemeentelijk beleid mag hiervoor een krediet worden aangemaakt. Het betreft aanpassing straatapparatuur voor contactloos betalen, laadvoorzieningen Haven Centrum / herkenbaarheid, kwaliteit stallingen en digitalisering parkeervergunningen. De totale investering van € 310.000,- leidt tot € 40.000,- aan kapitaallasten. De kapitaallasten vormen meerlasten als gevolg van de parkeervisie, voor de investering dient de raad het krediet beschikbaar te stellen. Dit vormt beslispunt 8 van het voorstel.

Het College ziet de huidige inschatting van maatregelen en de bijbehorende dekking als de 'basisvariant' van de Parkeervisie. In de huidige situatie is geen ruimte voor extra dekking van maatregelen. Echter, het College heeft kennisgenomen van de bestuurlijke behandelingen rondom laadinfrastructuur en gedeeld autogebruik. We stellen u voor te gaan zoeken naar een extra impuls van € 150.000,- te gebruiken als dekking voor projectkosten en/of kapitaallasten voor deze doelen. Dit vormt beslispunt 9 van het voorstel. Hierover zal separate besluitvorming volgen. Voor nu heeft het College besloten niet over te gaan tot tariefstijgingen om deze extra impuls te financieren.

Vanaf 2023 is op basis van de Parkeervisie (nagenoeg) geen extra investering meer noodzakelijk en verwachten we dat de maatregelen een dusdanig effect hebben op het parkeergebruik dat er geen inkomstderving meer zal optreden ten opzichte van 2019 en later.

8. Communicatie van het besluit

Uw besluit over de vaststelling van de Parkeervisie, de beleidsregel parkeren en het bestemmingsplan worden (volgens de wettelijke voorschriften) bekendgemaakt. De indieners van de zienswijzen worden daarvan per brief op de hoogte gebracht. In brief en publicaties wordt aangegeven voor wie het mogelijk is om beroep in te stellen tegen het bestemmingsplan.

9. Realisatie van het besluit

Het bestemmingsplan wordt gewijzigd vastgesteld, anders dan naar aanleiding van een zienswijze van gedeputeerde staten of de inspecteur. Artikel 3.8, lid 4, van de Wet ruimtelijke ordening bepaalt dat in dat geval het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan zes weken na de vaststelling bekendgemaakt moet worden, in plaats van binnen twee weken. De minister van Infrastructuur en Milieu heeft bepaald dat gemeenten het besluit eerder bekend mogen maken wanneer de wijzigingen geen betrekking hebben op nationale belangen. Gedeputeerde Staten van Gelderland hebben bekend gemaakt dat zij op voorhand instemmen met het eerder bekend maken van het besluit wanneer daarbij geen provinciale belangen aan de orde zijn.

Het onderhavige bestemmingsplan en de voorgestelde wijziging(en) hebben geen betrekking op nationale en/of provinciale belangen. Daarom kan het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan eerder bekend worden gemaakt dan zes weken na de vaststelling.

Na vaststelling wordt het bestemmingsplan opnieuw ter inzage gelegd. Tijdens deze terinzagelegging kunnen belanghebbenden die tijdig zienswijzen hebben ingediend, beroep instellen. Tegen de Parkeervisie is het niet mogelijk om beroep in te stellen. Tegen de beleidsregel is beroep alleen mogelijk voor zover deze onderdeel uitmaakt van het bestemmingsplan. Als geen beroep wordt ingesteld en geen verzoek om voorlopige voorziening wordt ingediend, wordt het bestemmingsplan onherroepelijk.

Burgemeester en wethouders van Apeldoorn,
de gemeentesecretaris,



drs. T.J.H.M. Berben

de burgemeester,



P.M. Van Wingerden - Boers

Nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen

behorende bij het voorstel van burgemeester en wethouders tot vaststelling van de Parkeervisie, de beleidsregel Parkeren en het bestemmingsplan paraplulherziening Parkeren

1 Inleiding

- a. Het concept van de parkeervisie en de beleidsregel en het ontwerp van bovengenoemd bestemmingsplan heeft met ingang van 22 november 2018 gedurende zes weken voor een ieder gezamenlijk ter inzage gelegen.
- b. Tegen het ontwerp zijn 3 zienswijzen ingediend. Twee zienswijzen zijn tijdig ontvangen en zijn ontvankelijk. De derde zienswijze is weliswaar niet tijdig ontvangen (en daardoor in het kader van de bestemmingsplanprocedure formeel niet ontvankelijk), maar wordt wel in de beantwoording meegenomen.
- c. In paragraaf 2 van deze nota is de communicatie met betrokkenen beschreven.
- d. In paragraaf 3 worden de zienswijzen beoordeeld.
- e. Het plan is ambtshalve gewijzigd. In paragraaf 4 van deze nota worden deze ambtshalve wijzigingen beschreven.

2 Communicatie

Op 23 februari 2017 is informeel met vertegenwoordigers van een aantal Apeldoornse raadsfracties gesproken over de 'gespreksnotitie parkeerbeleid Apeldoorn', waarin de inhoud en keuzes op hoofdlijnen ten aanzien van de vernieuwing van het parkeerbeleid waren genoteerd. Op 8 maart en 19 april 2017 is op basis van dezelfde notitie met vertegenwoordigers van bedrijvenverenigingen, dorps- en wijkraden en belangenverenigingen op mobiliteitsgebied hierover gesproken. Op- en aanmerkingen zijn meegenomen in de verdere uitwerking.

Het concept van de parkeervisie en de beleidsregel en het ontwerp zijn gezamenlijk ter inzage gelegd. Reden hiervoor is dat het een integrale beleidsbenadering betreft ten aanzien van parkeren. Door gezamenlijke behandeling wordt voorkomen dat zienswijzen en eventuele aanpassingen eenduidig worden verwerkt in alle stukken.

Op 21 november 2018 heeft een publicatie plaatsgevonden in het elektronisch gemeentebled over de terinzagelegging van het concept van de parkeervisie en de beleidsregel en het ontwerp van het bestemmingsplan en de mogelijkheid hiertegen zienswijzen in te dienen.

Betrokken organisaties en bedrijven zijn hiervan per e-mail op de hoogte gesteld. Hieronder vallen vertegenwoordigers van bedrijven, winkels en horeca in het centrum, de wijken en de dorpen, de dorps- en wijkraden van de gemeente, de Fietsersbond en de landelijke aanbieders van parkeren in Apeldoorn.

3 Zienswijzen

De volgende zienswijzen zijn ontvangen.

3.1 (.....), namens Vereniging Centrummanagement Apeldoorn

Datum zienswijze

De zienswijze is ingediend op 2 januari 2019

Inhoud van de zienswijze

Er is door reclamant met waardering kennis genomen van de stukken die ter inzage hebben gelegen en stelt het op prijs dat de gemeente haar als strategische partner ziet bij de invulling van het parkeerbeleid. Zij wil graag een actieve bijdrage leveren bij de uitwerking van dit beleid. Bijzondere aandacht wordt gevraagd voor een aantal zaken vanuit het perspectief van de gast (de gebruiker van de binnenstad):

- Niet alleen welkom heten, maar een optimale, volledige 'customer journey bieden'.
- De visie ademt de sfeer uit van terugdringen van auto's in de binnenstad. Reclamant pleit er voor dat gasten bij een bewuste keuze voor de auto ook dan welkom zijn. Tarieven worden als (te) hoog ervaren, zowel ten opzichte van omliggende steden als voor de (favoriete) garage Marktpllein.
- Afwegingen dienen niet op financiële consequenties op korte termijn, maar economische gevolgen voor de binnenstad op langere termijn gemaakt te worden.
- Garages Haven Centrum, Orpheus en Brinklaan kunnen actiematig worden ingezet, bijvoorbeeld door het hanteren van een lager dagtarief. Reclamant wil aankopen belonen door een gedifferentieerd parkeertarief. Het tarief moet aan het eind van de customer journey geen dissatisfier zijn.
- Gebruik digitalisering om parkeren gemakkelijker en aantrekkelijker te maken.
- Fietsparkeren vraagt niet alleen verleiding en extra capaciteit, maar ook fietsenrekken, heldere communicatie, veiligheid en toename van handhaving.
- Reclamebeleid moet gezien worden als deel van de customer journey en city branding. Een wirwar van enkelvoudige reclame uitingen moet worden voorkomen.

Beoordeling

De gemeente bedankt reclamant voor haar positieve reactie en zal bij de uitwerking waar nodig en gewenst contact zoeken om een optimaal vervolg hieraan te kunnen geven. We zien afstemming op de onderdelen tariefstelling en reclame daarbij als goede voorbeelden.

De gemeente onderschrijft de basisbenadering van de 'customer journey'. In de uitvoering zal niet alleen per onderdeel, maar vooral ook naar het integrale eindbeeld gekeken worden. Waar mogelijk zal specifiek gekeken worden naar ontbrekende schakels met als doel de totale klantbeleving te optimaliseren. Het belang van winkeliers, mede verantwoordelijk voor het ontstaan van een bruisende stad, is daarbij van primair belang.

De gemeente zal trachten naast de tariefdifferentiatie ook op andere wijzen de garages haven Centrum, Orpheus en Brinklaan aantrekkelijker en 'vindbaarder' te maken. Ook speciale acties kunnen worden overwogen. Van belang daarbij is wel, dat deze afgestemd zijn met de commerciële aanbieders. Acties mogen niet eenzijdig gemeentelijk voordeel opleveren.

Het vraagstuk van handhaving van fietsen in de openbare ruimte is geen nieuw beleidsveld. Op diverse momenten is hiervoor beleid geformuleerd en zijn maatregelen in de praktijk genomen. De praktijk blijkt op dit punt weerbarstig, het is moeilijk om maatregelen in de praktijk effectief te implementeren. We blijven ons inzetten om tot een goede oplossing te komen, en zullen daarbij ook het onderdeel handhaving betrekken.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van de visie, de beleidsregel en het bestemmingsplan.

3.2 (.....)

Datum zienswijze

De zienswijze is ingediend op 25 december 2018

Inhoud van de zienswijze

- a. Reclamant omschrijft in zijn zienswijze, die in twee documenten verwoord is, een praktijkvisie over elektrisch rijden. Als betrokken Apeldoerner heeft hij kennis van techniek en rijdt zelf in een volledig elektrisch voertuig. Als oprichter van het bedrijf EV-Xperts verzorgt hij een website over elektrisch rijden. Hij biedt zijn hulp bij uitwerking van het beleid aan. Reclamant leest in de Parkeervisie wel doelstellingen, maar twijfelt aan de haalbaarheid daarvan. Daarnaast denkt hij dat de aangekondigde maatregelen niet bijdragen aan de doelstellingen. Naar zijn mening neemt de gemeente elektrisch rijden absoluut niet serieus.
- b. Reclamant vindt het verduurzamen van Apeldoorn en het promoten van cleantech positief en vindt het goed dat de gemeente hierover nadenkt. Echter, de enige aangekondigde maatregel is voorfinanciering van 10 'normale' laadstations op strategische plaatsen. Dat vindt hij veel te weinig. Een toename van 28 laadpalen (zoals aangegeven in bijlage 1) en van 48 laadpalen (zoals aangegeven in bijlage 2) is slechts voldoende voor het komende jaar, terwijl het structureel bijhouden van de ontwikkeling op dit vlak gewenst is. Het kabinet wil 1 miljoen elektrische auto's in Nederland hebben in 2020. Doorrekenend zouden er daarom al 2.800 laadpalen in 2020 in Apeldoorn moeten zijn. Hij leest die doelstelling nergens terug in de stukken.
 Reclamant vindt dat de huidige 'normale' laadpalen in de wijken niet bijdragen aan het stimuleren van elektrisch rijden: Immers, de bestemmingen in de wijk zijn beperkt en de laadpalen zijn onlogisch geplaatst. Zo staan er 7 in Zuidbroek dicht bij elkaar, maar in de Matenhoeve of de Mheen geen één. Reclamant pleit voor het installeren van zo krachtig mogelijke 'snelladers'. De laders bij het hotel nabij de A1 – Afrit Hoenderloo zijn een goed voorbeeld daarvan. De enige snellaadplek aan de Lange Amerikaweg is altijd bezet. Op zaterdagen geldt voor laadpalen in het centrum hetzelfde.
 De vraag is wat 'strategische plaatsen' zijn. Inwoners van Apeldoorn laden thuis, dus die hebben daar niets aan. Het gaat volgens reclamant juist om bezoekers van buiten. Wat hem betreft zijn publiekstrekkingen waaronder wijkwinkelcentra, garages, carpoolplaatsen, NS stations en sportfaciliteiten eerste opties. Voorbeeld is de situatie bij Berg en Bos. Ook de dorpen Lieren, Loenen en Klarenbeek hebben op dit moment geen enkele publieke laadpaal.
 Reclamant stelt dat het op langere termijn het plaatsen van laadpalen geen oplossing is, omdat marktpartijen 'snellere' laders op logische plaatsen meest gratis zullen gaan aanbieden bij hun bedrijf of winkel. Ondertussen worden de batterijen beter, waardoor men aan huis al voor een hele week kan laden. Stimuleren van 'snellaadstations' langs de uitvalswegen, bij voorkeur bij knooppunten is, aldus reclamant, beter dan bij parkeerplaatsen in de stad.
 Als methode pleit reclamant voor een proactief plaatsingsbeleid naast het vraagvolgend plaatsen. Er moet meer aandacht zijn voor thans niet-bediende gebieden en publiekstrekkingen. Verkeersbesluiten moeten vooraf genomen worden, zodat ze alleen nog maar gerealiseerd hoeven te worden. Bedrijven en nieuwbouwprojecten moeten gedwongen worden bij 10% van hun parkeerruimte laadinfra te plaatsen. Na plaatsen is monitoren van gebruik cruciaal en dient bij overgebruik binnen een maand bijgeplaatst te worden.
- c. Volledig elektrische voertuigen stoten nagenoeg geen milieubelastende stoffen uit. Daarmee vervalt volgens reclamant de reden die categorie voertuigen te weren uit gevoelige gebieden. Radio Kootwijk is daar een voorbeeld van.
- d. De prijs van de stroom aan de Apeldoornse laadpalen vindt reclamant te hoog en is gebaseerd op een 'grijs' contract. Elders in het land zijn betere voorbeelden. Apeldoorn staat mede daardoor laag op de ranglijst van groene en duurzame steden van de VNG.
- e. Tenslotte stipt reclamant de handhaving aan: Benzine voertuigen mogen niet op een laadplek staan en dienen daarvoor bekeurd te worden op dezelfde wijze als het staan op een minder valide parkeerplaats.

Beoordeling

- a. De gemeente is onder de indruk van de passie en detaillering die uit de reactie van reclamant spreekt. Het biedt in meerdere opzichten een concrete basis voor uitwerking. We beschouwen het als een uitdaging om de stelling dat we elektrische rijden ‘absoluut niet serieus nemen’ te weerleggen. Dat eerdere brieven niet tot een reactie hebben geleid betreuren we.
- b. Ten aanzien van de aantallen gewenste laadplekken constateren we dat de ambitie van reclamant hoger ligt dan de gemeentelijke insteek. Dat ligt niet alleen aan het stormachtige ontwikkelingstempo van deze sector, maar ook aan de rol die we onszelf als gemeente in deze ontwikkeling toe willen kennen. Daarin verschillen we van mening. De gemeente heeft een actueel overzicht van bestaande laadvoorzieningen die een rol speelt bij het aanwijzen van zowel nieuwe aanvragen als locaties in de openbare ruimte de gemeente laadpalen wenst. Plaatsing van laadpalen op (te) korte afstand van elkaar wordt daarmee voorkomen. De gemeente doet mee aan een Provinciale concessie. Dat houdt in dat op verzoek gratis laadpalen worden geplaatst, mits aanvragers geen laadmogelijkheid op eigen terrein hebben. We beschouwen de notie dat ‘laadplekken’ een nadere differentiatie behoeven als zeer waardevol. In ieder geval sluiten we ons aan bij het feit dat het laadvermogen een onderscheidende factor is. Daarnaast dient het beleid specifiek in te gaan op de herkomst van gebruikers: herkomst- en bestemmingsladen zijn inderdaad twee wezenlijk verschillende zaken.
- c. Het verschil in ambitieniveau uit zich naast aantallen ook in de mate van bevoordelen van volledige elektrische auto’s. De toegang tot specifieke gebieden, of dit nu natuurgebieden zijn of voetgangerszones in de binnenstad, is op meer gebaseerd dan alleen de uitstoot van voertuigen. Zo blijft de verstoring door het aantal voertuigbewegingen en bijvoorbeeld geluidsbelasting. Het beperken van het verkeer tot direct belanghebbenden kan daar een juiste maatregel voor zijn. Bij Radio Kootwijk is sprake van een maatregel die onderdeel is van een integrale aanpak om overbelasting van de omgeving als gevolg van het voormalig zendstation te voorkomen. Deze aanpak wordt naast de gemeente ook door de huidige eigenaar van het zendcomplex (Staasbosbeheer) en de bewoners (bij monde van de dorpsraad) ondersteund.
- d. De laadprijs dient zo laag mogelijk te zijn, maar moet ook in relatie staan tot de gebruikersgroep. Vooralsnog kunnen lang niet alle Apeldoorners zich een elektrisch voertuig veroorloven. Echter, we herkennen een gezamenlijk doel en dat is de belemmeringen voor de ontwikkeling van elektrisch rijden in de gemeente zoveel als mogelijk weg te nemen. De gemeente kijkt kritisch naar de laadprijs, maar relateert deze ook aan de locatie. In algemene zin stimuleert de gemeente garagegebruik boven parkeren op straat in het centrum, wat ook in de parkeertarieven tot uiting komt. We willen dat de laadprijzen dit zelfde beeld uitstralen. Ten aanzien van zowel het uiteindelijke tarief als de bron van de energie zijn we afhankelijk van de lopende Provinciale concessie. Als gemeente zullen we onze rol hierin oppakken en tegelijkertijd de overige betrokkenen stimuleren en waar nodig op hun verantwoordelijkheden wijzen.
- e. De laadplekken binnen de gemeente Apeldoorn zijn op basis van een verkeersbesluit voorzien van de relevante bebording. Op basis daarvan is handhaving mogelijk en wordt deze ook toegepast. Het wettelijk kader biedt niet de mogelijkheid om boetebedragen voor oneigenlijk parkeren gelijk te stellen aan het bezetten van een parkeerplaats voor minder validen.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van de visie, beleidsregel en bestemmingsplan.

3.3 (.....)

Datum zienswijze

De zienswijze is ingediend op 10 januari 2018.

Inhoud van de zienswijze

- a. Reclamant vindt het 'een prima verhaal' vanwege de plek die in de stukken wordt toegekend aan de fiets. Hij heeft nog wel enkele vragen over de parkeernormen voor fietsers.
- b. Reclamant vraagt zich af hoe het zit met het opnemen van fietsparkeernormen voor supermarkten buiten het centrum. Het concept (Parkeervisie) spreekt zichzelf tegen. Op bladzijde 16 worden geen fietsparkeernormen genoemd, terwijl in bijlage 7 wordt aangegeven dat die er wel zijn.
- c. Reclamant vindt het vreemd dat de fietsparkeernormen voor kleine scholen lager zijn dan voor grote(re) scholen en vraagt zich af waarom dat is. Uit ervaring weet hij dat het parkeren van fietsen op scholen vaak een chaos is, omdat er veel te weinig ruimte is.
- d. Hij vraagt zich tevens af waarom bij middelbare scholen wordt uitgegaan van fietsparkeerplaatsen per vierkante meter en bij lagere scholen van fietsparkeerplaatsen per aantal leerlingen.
- e. Tot slot verwacht reclamant dat de fietsparkeernormen bij scholen en kantoren niet gehaald zullen worden. Hij vraagt zich af hoe de gemeente denkt te berekenen dat deze norm gehaald gaat worden.

Beoordeling

- a. De gemeente bedankt reclamant, die actief is in de Apeldoornse afdeling van de Fietsersbond, voor het positieve oordeel.
- b. Er worden wel/geen parkeernormen opgenomen voor supermarkten buiten het centrum. De tekst op bladzijde 16 en bijlage 7 zullen met elkaar in overeenstemming worden gebracht.
- c. De reden hiervoor is dat kleinere scholen in zijn algemeenheid een kleiner en meer lokaal verzorgingsgebied hebben dan grotere scholen, die ook leerlingen van verder aantrekken. Gemiddeld gezien zal een groter deel van deze leerlingen anders dan op de fiets reizen, bijvoorbeeld omdat op de langere route meer complexe kruisingen moeten worden gepasseerd. Hoewel de gemeente de term 'chaos' wat sterk uitgedrukt vindt, erkent zij dat de verkeerssituatie rond scholen een blijvend zorgpunt is. Naast fietsparkeernormen is mede daarom een integrale aanpak van kracht, waarbij bijvoorbeeld ook fysieke maatregelen en verkeerseducatie van de leerlingen een rol speelt.
- d. De reden hiervoor is dat op lagere scholen de leerlingen doorgaans een eigen lokaal hebben, terwijl op middelbare scholen de docenten per vakgroep eigen lokalen hebben. Daarnaast dient rekening gehouden te worden met de groep van zestien jaar of ouder die in principe toegang heeft tot brommers, scooters en vanaf 17 jaar begeleid kunnen autorijden.
- e. De beleidsregel legt vast wat wordt verstaan onder het realiseren van 'voldoende parkeerruimte voor auto en fiets en voor laden en lossen'. Fietsparkeernormen zijn hier onderdeel van. De beleidsregel dient vervolgens als toetsingskader bij het opstellen van nieuwe bestemmingsplannen en bepaalt hoe de parkeerregel in bestemmingsplannen wordt toegepast bij een aanvraag om een (omgevings)vergunning. Dit geldt (vanaf vaststelling van de beleidsregel) voor nieuwe situaties, omdat nu voor de eerste keer in Apeldoorn fietsparkeernormen worden geïntroduceerd.

Conclusie

De zienswijze leidt gedeeltelijk tot aanpassing van de visie, zodanig dat de tekst op bladzijde 16 en bijlage 7 met elkaar in overeenstemming worden gebracht, zodat duidelijk is dat er wel/geen parkeernormen worden opgenomen voor supermarkten buiten het centrum. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van de beleidsregel en het bestemmingsplan.

4 Ambtshalve wijzigingen

De volgende ambtshalve wijzigingen zijn in het bestemmingsplan en de beleidsregel (als onderdeel van het bestemmingsplan) aangebracht:

- a. Vanaf de terinzagelegging van het plan op 22 november 2018 zijn en worden

bestemmingsplannen met een parkeerregeling vastgesteld. Voor deze plannen is de in het bestemmingsplan Parapluherziening parkeren opgenomen regeling overbodig en hierop zal (vlak voor de vaststelling van) het bestemmingsplan (kaart en de toelichting) worden aangepast.

- b. De in de beleidsregel parkeren, opgenomen parkeernormen (bijlage 1 en 2) zijn, met uitzondering van de categorie wonen, gebaseerd op de CROW publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'. Deze CROW publicatie is op 10 december 2018 vervangen door CROW publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren'. De beleidsregel wordt zodanig aangepast dat uitgegaan wordt van de nieuwste CROW publicatie en de daarin opgenomen parkeernormen. Aangezien in CROW publicatie 381 geen kencijfers voor fietsparkeren (meer) bevat, wordt als bron voor deze cijfers CROW publicatie 291 'leidraad fietsparkeren' van december 2010 genomen. De kengetallen voor fietsparkeren zijn in beide publicaties gelijk, waardoor geen correcties in de tabellen nodig is.
- c. In het bestemmingsplan en de beleidsregel zijn taalkundige correcties en cijfermatige correcties in tabellen doorgevoerd. Ook is de datum van vaststelling van de documenten ingevuld.

De (ambtshalve) wijzigingen in de Parkeervisie worden beschreven in het document "wijzigingen Parkeervisie (fiets en auto)", waarin naast de wijzigingen ook de aanleiding en een toelichting op de wijzigingen wordt beschreven.