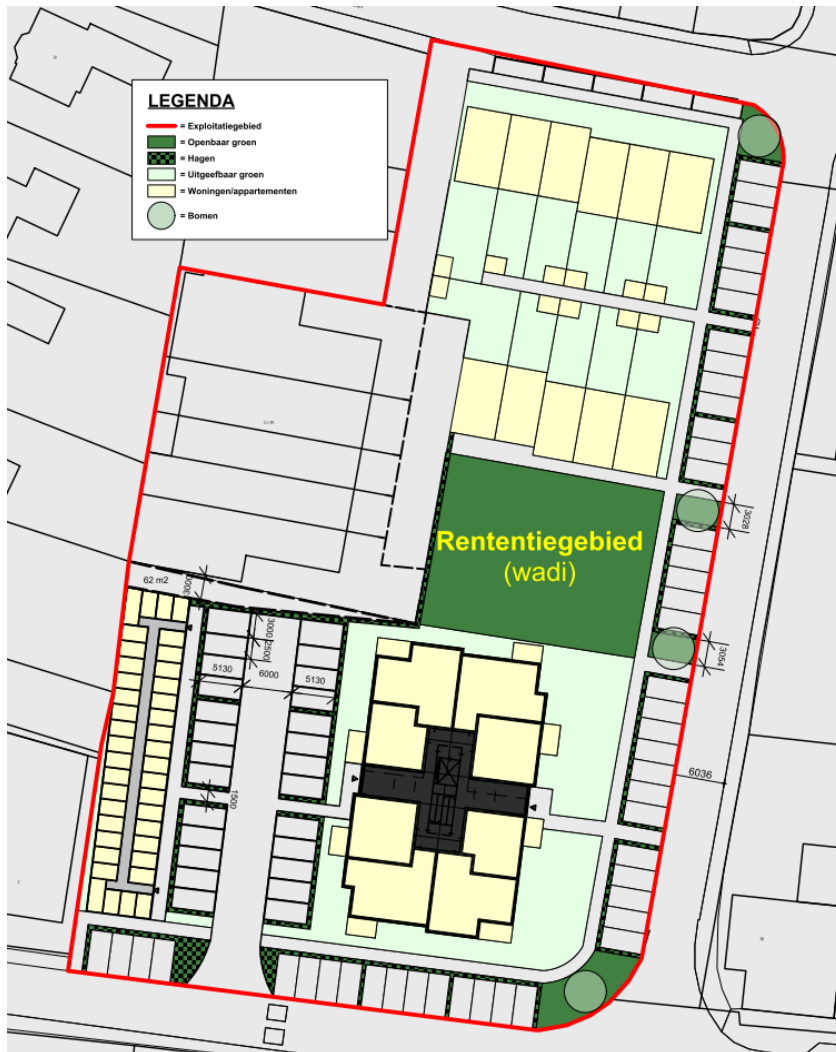




Betreft : Memo parkeernormering sociale huurappartementen Kerkeland Druten
In opdracht van : Van de Klok Wonen bv
Datum : juni 2023

Inleiding

Van de Klok Wonen bv is voornemens op korte termijn voor, en in afstemming met, Stichting Woonwaarts een woongebouw met sociale huurappartementen te realiseren op de hoek van de De Ruijterstraat en de Karel Doormanstraat in Druten. De betreffende locatie, nu nog onderdeel van bedrijventerrein Kerkeland, wordt herontwikkeld naar wonen. Het totale nieuwe woonprogramma in het plangebied bestaat uit 40 sociale huurappartementen en maximaal 12 grondgebonden koop- of middeldure huurwoningen, verdeeld over 2 rijen van 6 woningen. In totaal worden daarmee maximaal 52 woningen gerealiseerd.



Stedenbouwkundige opzet met aan de zuidzijde het nieuwe woongebouw met sociale huurappartementen

Onderhavig verzoek heeft uitsluitend betrekking op een lagere parkeernormering voor de 40 sociale huurappartementen.

Uitgangspunt voor het bouwplan van het nieuwe woongebouw zijn appartementen met 1 of 2 slaapkamers geschikt voor doelgroepen met een laag inkomen, waaronder starters, senioren en jongeren. Het bruto vloeroppervlak van de woningen varieert tussen de circa 48 en maximaal 70 m². Gezien de gestelde inkomenseisen (prijsspeel 2023: maximaal € 44.035,- voor éénpersoonshuishoudens en maximaal € 48.625,- voor meerpersoonshuishoudens, voor de 12 kleinere appartementen zelfs maximaal €34.575,-), bezit een huishouden binnen de doelgroep géén of maximaal één auto. Bij deze inkomensgrens is het niet reëel dat een huishouden meerdere auto's bezit.

Om deze redenen zien Van de Klok Wonen bv en Stichting Woonwaarts zich genoodzaakt om de gemeente te verzoeken om gemotiveerd af te wijken van de parkeernorm: concreet betekent dit een verlaging van de parkeernorm van 1,5 naar 1,3 parkeerplaatsen per sociaal huurappartement. Uit afstemmingsoverleg met de gemeente is duidelijk geworden dat de gemeente hierin mee kan gaan, op voorwaarde dat de behoefte daarbij ook goed gemotiveerd wordt.



Plangebied (blauwe omkadering)

In voorliggend memo is de motivatie opgenomen voor de noodzakelijke verlaging van de parkeernorm. Concreet verzoeken Van de Klok Wonen bv en Stichting Woonwaarts om voor het nieuwe woongebouw met 40 sociale huurappartementen een norm te hanteren van 52,0 parkeerplaatsen (dit bij de realisatie van 40 appartementen op basis van een norm van 1,3), in plaats van 60,0 parkeerplaatsen (bij een norm van 40 x 1,5).

Bij de lagere parkeernorm van 1,3 voor de sociale huurappartementen kan dan samen met de benodigde parkeerplaatsen voor de maximaal 12 rijwoningen ($(8 \times 1,8) + (4 \times 2,0) = 22,4$ parkeerplaatsen), volstaan worden met $52,0 + 22,4 = 74,4$ parkeerplaatsen voor de totale ontwikkeling.

Nota Parkeernormen gemeente Druten 2021

De gemeente Druten heeft vorig jaar haar parkeerbeleid geactualiseerd in de "Nota Parkeernormen gemeente Druten 2021". Deze nota is geldend vanaf 10 juni 2021. De nota bevat de verkeerskundige toetsing voor een aanvraag omgevingsvergunning, gemeentelijke parkeereis en de mogelijkheden voor een ontheffing van de parkeereis met en zonder bijdrage in het Parkeerfonds.

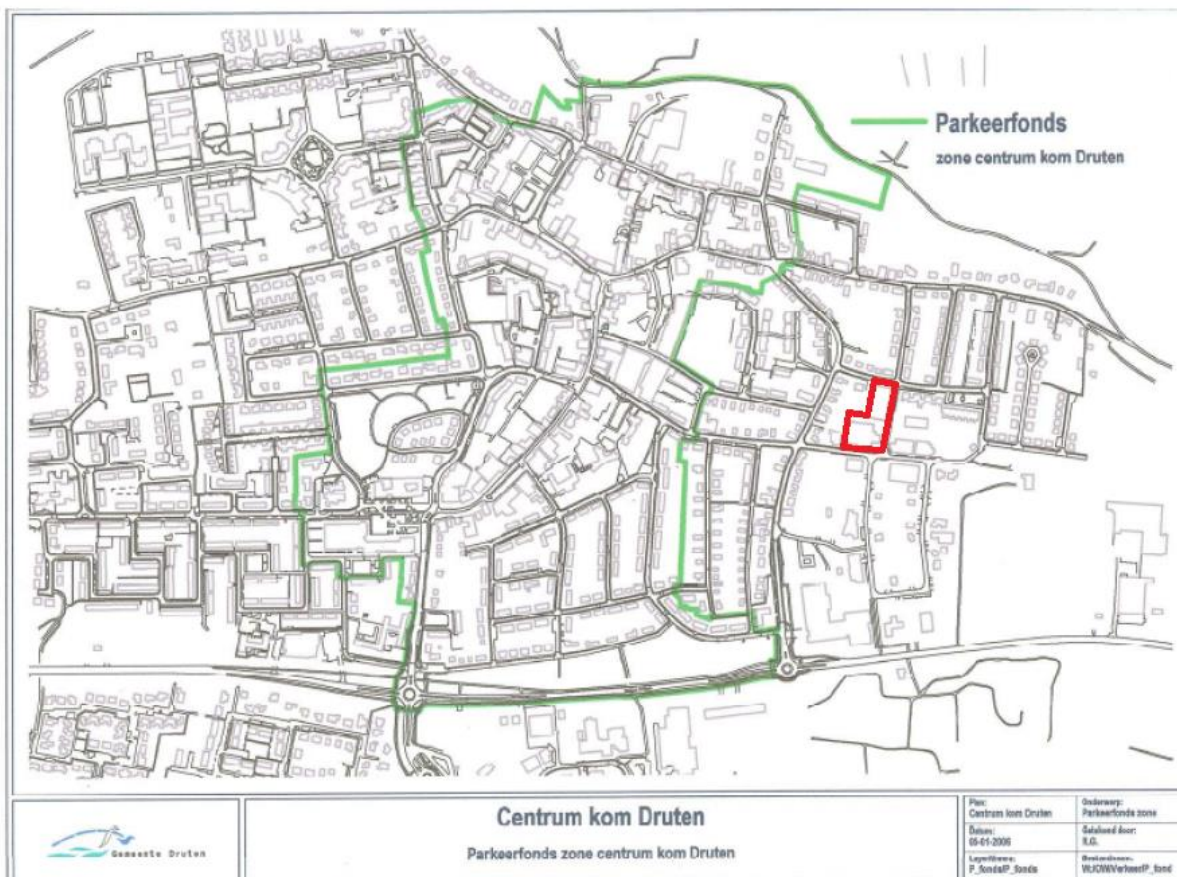
Met uitzondering van de functie Wonen toetst de gemeente Druten op het gemiddelde van de bandbreedte per functie. De door de raad vastgestelde Nota parkeernormen 2021 is gelinkt aan de Drutense Woonvisie met betrekking tot de bovengrenzen voor sociale huur en koopwoningen. Voor de functie Wonen heeft Druten eigen parkeernormen vastgesteld (zie bijlage 1 van de Nota parkeernormen). Bij de toepassing van de parkeernormen geldt dat de berekende parkeereis op één cijfer achter de komma naar boven worden afgerond. De parkeernormen zijn gebaseerd op de landelijk gehanteerde richtlijn van de CROW publicatie 381, 'Toekomstbestendig parkeren'.

Verstedelijkingsgraad

In publicatie 381 wordt onderscheid gemaakt in autogebruik tussen gebieden met een verschillende stedelijkheidsgraad. In een grote stad zullen de mogelijkheden om alternatieve vervoerswijzen te gebruiken groter zijn dan in een klein dorp. De verstedelijkingsgraad in de gemeente Druten is in de gemeentelijke parkeernota bepaald en vastgelegd op 'matig stedelijk' voor de bebouwde kom van Druten.

Stedelijke zone

CROW Publicatie 381 maakt daarnaast onderscheid in verschillende stedelijke zones. Het gebied is medebepalend voor de parkeerbehoefte. Er wordt onderscheid gemaakt in: centrum, schil centrum, rest bebouwde kom en het buitengebied. Op basis van ervaring, ruimte en parkeermogelijkheden is voor de kern Druten in de gemeentelijke parkeernota aangegeven hoe de centrum-zone (CROW 'schil centrum') exact ligt (zie onderstaande weergave van bijlage 4 van de Nota parkeernormen). Dit geeft duidelijkheid en eenduidigheid bij het bepalen van een bestaande of nieuwe parkeernorm. De andere gebieden binnen de bebouwde kom vallen onder 'rest bebouwde kom'. Alles buiten de bebouwde komgrenzen valt onder 'buitengebied'. Er wordt in gemeente Druten geen aanduiding 'centrum' gehanteerd.



Uit deze kaart valt op te maken dat het plangebied net buiten de contour van de 'zone centrum kom Druten' ligt en geldt in dat geval de ligging in de categorie 'rest bebouwde kom'.

Aanvraag ontheffing gemeentelijke parkeereis

De gemeente heeft in de Nota parkeernormen in paragraaf 4.1 'Beoordeling en mogelijke ontheffing van de gemeentelijke parkeereis' beleid opgenomen op welke wijze de gemeente omgaat met een eventueel aangepaste parkeernormering.

Ad 1

Hoofddoel is dat de aanvrager van een omgevingsvergunning er alles aan doet om te voldoen aan de gemeentelijke parkeereis. Uitgangspunt daarbij is dat de parkeereis op eigen terrein wordt gerealiseerd.

Zoals in de inleiding van deze memo aangegeven, is de generiek geformuleerde parkeernorm voor de gemeente wellicht passend, maar is deze voor de doelgroep waarvoor Stichting Woonwaarts haar woningen realiseert te ruim. Gevolgen daarvan zijn dat bij het volgen van de norm er meer parkeervoorzieningen worden gerealiseerd dan in de praktijk nodig, en dat dit bovendien een te zware wissel trekt op de stichtingskosten van het nieuwe woongebouw, waardoor uiteindelijk de woonkwaliteit voor de bewonersdoelgroepen onnodig verslechtert. Stichting Woonwaarts ziet het als haar taak om de maatschappelijke gelden voor de doelgroep zo doelmatig en zinvol mogelijk in te zetten. Daarin ligt dus een noodzaak om binnen het redelijke af te wijken van de generieke parkeernorm. Dit temeer omdat tijdens de piekmomenten van parkeren wordt voldaan aan de beleidsdoelstelling, namelijk parkeren op eigen parkeerplaatsen. Dit is gedurende de nacht. Op andere momenten gedurende de dag is de parkeerbehoefte lager en ontstaat er ook geen capaciteitsprobleem. Zodoende wordt aan de bedoelingen van het parkeerbeleid voldaan.

Ad 2

Indien realisatie van de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein niet mogelijk is, wordt beoordeeld of een aanpassing van het bouwplan kan leiden tot het wel voldoen aan de gemeentelijke parkeereis. Zie ook stroomschema op bijlage 3 van de Nota parkeernormen.

Het is op deze locatie niet rendabel om onder een woongebouw met sociale huurappartementen een parkeerkelder te realiseren. Hier is uitgebreid aan gerekend. De parkeeropgave moet daarom op maaiveld worden opgelost. Zoals op de stedenbouwkundige opzet op bladzijde 1 van deze memo is te zien, is er onvoldoende ruimte in het plangebied om, met behoud van de zo gewenste groenzone centraal in het plangebied, het parkeren op eigen terrein kwalitatief gezien goed op te lossen.

Ad 3

Als lid 1 en lid 2 niet mogelijk zijn kan de aanvrager van een omgevingsvergunning een schriftelijk verzoek indienen bij het college van B&W voor een ontheffing van de gemeentelijke parkeereis. Het verzoek van de aanvrager moet gegronde redenen bevatten die aantonen dat de realisatie van de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein niet mogelijk is. En dat de parkeerbehoefte middels een privaatrechtelijke overeenkomst niet in de nabije omgeving van de ontwikkeling kan worden gecompenseerd.

Primair is van belang dat een parkeernorm van 1,5 bij deze doelgroep leidt tot een overtal aan parkeerplaatsen in relatie tot de behoefte. Er is in de praktijk bij een afwijking van de norm (uitgaande van 1,3 parkeerplaatsen per woning) ook geen parkeerbehoefte buiten het plangebied als gevolg van de voorziene 40 sociale huurappartementen. In die situatie hoeft er dus naast de parkeerplaatsen op maaiveld op eigen terrein geen compensatie plaats te vinden.

Ad4

De ontheffing kan worden verleend wanneer het college van B&W de realisatie van het initiatief belangrijker acht dan de (tijdelijke) nadelige gevolgen op het gebied van bereikbaarheid en wanneer het college van B&W bereid is om de verplichting van de aanvrager over te nemen om te voldoen aan de parkeereis. Bij dit besluit wordt afgewogen of het tekort aan benodigde parkeerplaatsen in de nabijheid van de ontwikkeling kan worden opgevangen in de openbare ruimte. Indien dit mogelijk is, heeft dit, behoudens de centrumzone, geen financiële consequenties voor de aanvrager. Voor de centrumzone geldt dat de aanvrager geen rechten kan en mag ontlenen aan een eventueel overschot aan parkeerplaatsen die vooruitlopend op toekomstige ontwikkelingen al zijn gerealiseerd. Of toekomstig worden gerealiseerd in de centrumzone van Druten (zie bijlage 3 van de Nota parkeernormen).

Uit voorgaande blijkt dat er geen wezenlijk nadelig effect verwacht wordt als er beperkt afgeweken wordt van de gemeentelijke parkeernorm. De norm is al aan de hoge kant (zie hierna de inhoudelijke toelichting daarop) en er kan binnen het redelijke volstaan worden met het aantal parkeerplaatsen op basis van een lagere parkeernorm van 1,3 die op een ruimtelijke en verkeerskundige wijze goed ingepast kan worden door Van de Klok Wonen bv en Stichting Woonwaarts, tegen een aanvaardbaar kostenniveau. Bovendien is de sociale opgave van de woningstichting (en de gemeente) een belangrijke aanleiding om een maatwerknorm op te leggen, die passend is bij de functie en die redelijkerwijs voorziet in een goede parkeeroplossing.

Doelgroep en parkeerbehoefte

Ervaring leert dat kleine huishoudens, huurders en/of appartementenbewoners, waarbij een lage inkomensgrens als toelatingseis wordt gehanteerd, veel minder vaak een auto bezitten dan andere

doelgroepen, laat staan dat een huishouden meerdere auto's heeft. Gezien de beperkte bruto vloeroppervlakte van de appartementen en de inkomensgrenzen die gehanteerd worden bij het toelaten van de bewoners, is op voorhand geborgd dat de appartementen niet door iedereen bewoond kunnen worden, maar alleen door de doelgroepen (één- en tweepersoonshuishoudens in de lagere inkomensklasse, starters en senioren).

Daarnaast ligt het plangebied op korte afstand (circa 500 m tot het centrum van Druten) en loopt er een regionale buslijn over de aangrenzende Meester van Coothstraat (buslijn 85 richting het centrum van Nijmegen). Ook ligt het plangebied met een afstand van circa 1,2 km relatief gunstig ten opzichte van het busstation van Druten, waarvandaan ook naar andere bestemmingen (dan Nijmegen) gereisd kan worden. Daarmee is het plangebied weliswaar niet in het centrum van Druten gelegen, maar ligt het wel op gunstige afstand tot de voorzieningen voor fietsers en voetgangers, waarbij het autogebruik in ieder geval iets lager ligt dan bij wooneenheden elders in de kern, verder van het centrum af.

Conclusie

Aangezien Stichting Woonwaarts haar sociale en maatschappelijke taken op een verantwoorde wijze wil invullen, is het van groot belang om de ontwikkeling van de 40 sociale huurappartementen in het plangebied te kunnen uitvoeren met een afwijking ten opzichte van de parkeernorm van 1,5 parkeerplaatsen per sociaal huurappartement, die geldt volgens het gemeentelijk parkeerbeleid. Het verzoek is dan ook om afwijkend van het gemeentelijke parkeerbeleid in dit geval een norm van 1,3 parkeerplaatsen per sociaal huurappartement toe te passen.

De aanleiding voor de afwijking is gelegen in de bewonersdoelgroep, die gemiddeld een lager autobezit en -gebruik kent dan de gemiddelde appartementenbewoners. Dit komt doordat Stichting Woonwaarts op basis van enkele criteria alleen verhuurt aan doelgroepen (spoedzoekers, senioren, starters etc., maar altijd huishoudens met lage inkomens), die in de praktijk één of zelfs géén auto hebben per huishouden. Meerdere auto's is praktisch gezien niet mogelijk vanwege de gestelde inkomensgrens. Deze bewoners kennen daardoor een gemiddeld lager autobezit dan bewoners die elders zonder inkomensdrempel huren of kopen. De relatief beperkte bruto vloeroppervlakte van de appartementen bevestigt ook dat deze feitelijk bedoeld zijn voor de genoemde doelgroepen.

Aldus zijn wij van mening dat in deze specifieke situatie het mogelijk is om in afwijking van de parkeernorm uit te gaan van een parkeerbehoefte van 1,3 parkeerplaats per sociaal huurappartement, waaraan geheel door Woonwaarts invulling wordt gegeven en waarbij geen overloop ontstaat naar de omgeving. Daarin zien wij aanleiding tot het verlenen van een ontheffing van de norm, zonder dat buiten het plangebied aanvullende voorzieningen gerealiseerd zouden moeten worden.