



Raadsbesluit

Zaakkenmerk: 2233608
Documentkenmerk: 2239237

Onderwerp: Vaststellen Bestemmingsplan Facetherziening parkeren Ommen en Parkeernormennota Ommen.

De raad van de gemeente Ommen;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 12 juni 2018;

Besluit:

- De 'Notitie zienswijzen' vast te stellen, waarbij de zienswijze van de Handels Vereniging Ommen gedeeltelijk wordt overgenomen;
- Het bestemmingsplan Facetherziening parkeren Ommen ongewijzigd vast te stellen, een en ander overeenkomstig de bij dit besluit behorende verbeelding, regels en toelichting en overeenkomstig de elektronische versie (NL.IMRO.0175.ParkerenBP001-VGo1);
- De 'Parkeernormennota Ommen' gewijzigd vast te stellen.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van de raad van de gemeente Ommen d.d. 19 juli 2018

De raad voornoemd,

De griffier,

J.A.R. Tenkink

De voorzitter,

mr. drs. J.M. Vroomen

Raadsvoorstel

Zaaknummer:	2233608	Raad	19 juli 2018
Documentnummer:	2239237	B. en W.	12 juni 2018
Behandeld door: mw. S. Hoogenkamp			
E-mail: Sandra.Hoogenkamp@ommen-hardenberg.nl			

Onderwerp: Vaststellen Bestemmingsplan Facetherziening parkeren Ommen en Parkeernormennota Ommen

DE GEMEENTERAAD WORDT VOORGESTELD TE BESLUITEN OM:

- De 'Notitie zienswijzen' vast te stellen, waarbij de zienswijze van de Handels Vereniging Ommen gedeeltelijk wordt overgenomen;
- Het bestemmingsplan Facetherziening parkeren Ommen ongewijzigd vast te stellen, een en ander overeenkomstig de bij dit besluit behorende verbeelding, regels en toelichting en overeenkomstig de elektronische versie (NL.IMRO.0175.ParkerenBP001-VG01);
- De 'Parkeernormennota Ommen' gewijzigd vast te stellen.

Inleiding

Door een wijziging van de Woningwet vervallen de stedenbouwkundige voorschriften, waaronder de regeling voor parkeren, uit de gemeentelijke Bouwverordening per 1 juli 2018. Om ook ná 1 juli 2018 bouwplannen en ruimtelijke initiatieven te kunnen blijven toetsen aan de parkeernormen moet aan alle ruimtelijke plannen in de gemeente Ommen een regeling over het parkeren worden toegevoegd. Dit kan door een partiële bestemmingsplanherziening in de vorm van een facetherziening van alle vigerende bestemmingsplannen, wijzigingsplannen en uitwerkingsplannen in de gemeente Ommen. Een zogenaamd parapluplan. Voorliggende 'Facetherziening parkeren Ommen' voorziet hierin. Indien in een bestemmingsplan reeds een regeling met betrekking tot parkeren was opgenomen wordt deze vervangen, zodat voor heel Ommen een uniforme parkeerregeling zal gaan gelden.

In de planregels van het facetbestemmingsplan kan voor wat betreft de parkeerregels verwezen worden naar gemeentelijk parkeerbeleid. Thans beschikt de gemeente Ommen echter niet over parkeerbeleid. Om die reden is de 'Parkeernormennota Ommen' opgesteld. In deze parkeernormennota, waarnaar in de facetherziening verwezen wordt, is omschreven hoe de parkeerbehoefte voor een ontwikkeling in de gemeente Ommen moet worden berekend en hoe die behoefte moet worden vertaald in parkeerplaatsen die voor die ontwikkeling moeten worden aangelegd of beschikbaar moeten zijn (de parkeereis).

Beoogd effect

Vaststelling van het facetbestemmingsplan parkeren en vaststelling van de parkeernormennota, waardoor uniforme parkeerregels voor de gehele gemeente gaan gelden waaraan bouwplannen en ontwikkelingen kunnen worden getoetst.

Argumenten

Met de 'Facetherziening parkeren Ommen' kan op relatief eenvoudige wijze een regeling over het parkeren in meerdere ruimtelijke plannen tegelijkertijd worden doorgevoerd. Zonder deze regeling kan niet meer getoetst worden of bouwplannen en ruimtelijke initiatieven in voldoende mate in de parkeerbehoefte voorzien.

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in een dynamische verwijzing naar de 'Parkeernormennota Ommen', welk beleidsstuk uw raad eveneens wordt aangeboden ter vaststelling. Zo'n dynamische verwijzing heeft als voordeel dat wanneer gedurende de planperiode van het facetbestemmingsplan de beleidsinzichten en kencijfers ten aanzien van parkeren wijzigen, enkel het parkeerbeleid hoeft te worden herzien.

In de voorliggende parkeernormennota is omschreven hoe de parkeerbehoefte voor een ontwikkeling in de gemeente Ommen moet worden berekend en hoe die behoefte moet worden vertaald in parkeerplaatsen die voor die ontwikkeling moeten worden aangelegd of beschikbaar moeten zijn (de parkeereis). Bij nieuwe ontwikkelingen wordt thans aangesloten bij de parkeerkencijfers van de Stichting CROW¹ en de aanbevelingen in het ASVV², een door CROW uitgebracht handboek met aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen. De CROW parkeerkencijfers zijn echter richtlijnen en hebben geen wettelijke status. Bovendien zijn die kencijfers niet lokaal gemaakt. Zo kent de CROW voor verschillende functies in verschillende gebieden (centrum, schil centrum, rest bebouwde kom etc.) andere normen toe en is daarin ook nog sprake van een minimale en maximale parkeernorm. Daarin kan, en moet eigenlijk ook, een lokale afweging worden gemaakt en neergelegd worden in parkeerbeleid. Dat is in de voorliggende parkeernormennota gedaan.

De parkeernormennota vormt daarmee een toetsingskader dat het mogelijk maakt op een heldere en rechtmatige manier een dialoog aan te gaan met burgers en ontwikkelaars. Te ontwikkelen parkeeroplossingen zijn dan het resultaat van een afgewogen inpassing van de parkeerbehoefte, waarbij afwenteling op de omgeving wordt voorkomen, maar ook optimaal gebruik wordt gemaakt van bestaande capaciteit. De wijze waarop we in de huidige praktijk al de parkeerbehoefte berekenen en vertalen naar het aantal te realiseren parkeerplaatsen is nu neergelegd in een parkeernormennota. Omdat die praktijk niet in regels is vastgelegd, wordt hiermee vooraf onvoldoende duidelijkheid naar ontwikkelaars en derde belanghebbenden gegeven en wordt in bezwaar- en beroepsprocedures mogelijk risico gelopen.

Procedure

Het ontwerp bestemmingsplan en het ontwerp van de parkeernormennota hebben vanaf donderdag 21 december 2017 gedurende zes weken ter inzage gelegen. De laatste dag van de termijn was woensdag 31 januari 2018. Een ieder kon zienswijzen of een inspraakreactie indienen. In deze periode is één pro-forma zienswijze ontvangen van de Handels Vereniging Ommen. Op 28 februari 2018 zijn de inhoudelijke gronden ingediend. In bijgaande 'Notitie zienswijzen' is deze zienswijze samengevat weergegeven met een reactie daarop. De ingekomen reactie heeft aanleiding gegeven tot aanpassing van de parkeernormennota. Het bestemmingsplan behoeft geen aanpassing.

Voorstel

Voorgesteld wordt in te stemmen met genoemde zienswijzennotitie, en daarmee met de wijze van beantwoording van de zienswijzen en de doorgevoerde aanpassingen in de parkeernormennota. Ook wordt voorgesteld tot vaststelling van het bestemmingsplan en de parkeernormennota over te gaan.

¹ Stichting CROW = Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek

² ASVV = Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom

Wij zullen uw raad een separaat voorstel doen over aanpassing van de Bouwverordening gemeente Ommen.

Risico's

Zonder parkeerbeleid kan niet getoetst worden of bouwplannen en ruimtelijke initiatieven in voldoende mate in de parkeerbehoefte voorzien. Tegen vaststelling van het bestemmingsplan staat beroep open bij de Raad van State. Tegen de vaststelling van de parkeernormennota staat geen beroep open. Dit is namelijk een beleidsdocument.

Financiën

De kosten voor het opstellen van de Facetherziening parkeren Ommen zijn opgenomen in de begroting. Opstelling van de parkeernormennota heeft eveneens binnen de lopende begroting plaatsgevonden. Omdat het voorliggende facetbestemmingsplan niet voorziet in een bouwplan als bedoeld in artikel 6.12, eerste lid, Wro, hoeft geen exploitatieplan te worden vastgesteld. Er doet zich dus geen mogelijkheid voor van kostenverhaal als bedoeld in afdeling 6.4 van de Wet ruimtelijke ordening.

Communicatie

De bekendmaking van de vaststelling van het bestemmingsplan en de vaststelling van de parkeernormennota zal op de gebruikelijke wijze plaatsvinden.

Bijlagen

- Bestemmingsplan Facetherziening parkeren Ommen
- Parkeernormennota Ommen
- Zienswijze Handels Vereniging Ommen
- Notitie zienswijzen

Burgemeester en wethouders van de gemeente Ommen,

Secretaris,

Burgemeester,

J.W.H. Blaauw

mr. drs. J.M. Vroomen

Notitie zienswijzen

Inleiding

Burgemeester en wethouders van Ommen hebben in de Staatscourant en het Ommer Nieuws van 20 december 2017 bekend gemaakt dat het ontwerp van het bestemmingsplan 'Facetherziening parkeren Ommen' en het ontwerp van de 'Parkeernormennota Ommen' vanaf donderdag 21 december 2017 gedurende een periode van zes weken ter inzage ligt.

Facetherziening parkeren Ommen

Door een wijziging van de Woningwet vervallen de stedenbouwkundige voorschriften, waaronder de regeling voor parkeren, uit de gemeentelijke Bouwverordening per 1 juli 2018. Om ook in de toekomst ruimtelijke ontwikkelingen te kunnen blijven toetsen aan de parkeernormen moet aan de ruimtelijke plannen in de gemeente Ommen een regeling over het parkeren worden toegevoegd. De 'Facetherziening parkeren Ommen' voorziet hierin. Indien in een bestemmingsplan reeds een regeling met betrekking tot parkeren was opgenomen wordt deze vervangen, zodat voor heel Ommen een uniforme parkeerregeling zal gaan gelden.

Parkeernormennota Ommen

De nieuwe parkeerregeling in de 'Facetherziening parkeren Ommen' verwijst naar de 'Parkeernormennota Ommen'. In de parkeernormennota is omschreven hoe de parkeerbehoefte voor een ontwikkeling in de gemeente Ommen moet worden berekend en hoe die behoefte moet worden vertaald in parkeerplaatsen die voor die ontwikkeling moeten worden aangelegd of beschikbaar moeten zijn (de parkeereis).

Zienswijzen

Gedurende de inzage periode is één zienswijze aan de gemeenteraad kenbaar gemaakt door de Handels Vereniging Ommen. In het onderstaande is deze zienswijze samengevat en van een reactie voorzien.

Samenvatting

De zienswijze van de Handels Vereniging Ommen (hierna: HVO) is verwoord in de notitie van BVA Verkeersadviezen. Samengevat komt de zienswijze van de HVO op het volgende neer. De HVO stelt om te beginnen vast dat de Parkeernormennota is opgebouwd volgens een landelijk algemeen toegepast stramien en daardoor qua beschreven processtappen grotendeels evenwichtig in elkaar zit. Ook de keuze om bij het toepassen van CROW kentallen uit te gaan van Ommen als 'weinig stedelijk gebied' en onderscheid te maken in de gebiedsfuncties centrum, rest bebouwde kom en buiten de bebouwde kom, past volgens de HVO goed bij de situatie in de gemeente Ommen. Op de inhoud heeft de HVO echter de volgende opmerkingen:

1. Voor het bepalen van de parkeerdruk gaat de gemeente uit van de minimale parkeerkentallen van het CROW. Dit doet de gemeente vanuit de duurzaamheidsgedachten, waarbij verwezen wordt naar toekomstige andere vormen van vervoer. Bij het beoordelen van ruimtelijke plannen zal de minimale norm worden gehanteerd als eis. De HVO is van mening dat:
 - Deze keuze onvoldoende onderbouwd wordt door concrete (vergaande) maatregelen die een trendbreuk in de parkeerbehoefte zouden kunnen realiseren.
 - Deze keuze in tegenspraak is met de keuze voor een vraagvolgend parkeerbeleid.
 - Het hoge autobezit, leeftijdsopbouw, type huishoudens, woon-werkafstanden, vergrijzing, regionale recreatieve en winkelfunctie, gastvrije parkeerbeleid, en de verwachte afname van de beschikbaarheid van het openbaar vervoer er eerder voor pleiten om te kiezen voor de gemiddelde of maximale kentallen als parkeernorm.

- Door als gemeente nu te kiezen voor het toepassen van minimale parkeernormen, maar dit verder niet duidelijk te compenseren of te sturen met (ruimtelijke) maatregelen, de kans zeer aannemelijk is dat de parkeervraag van een nieuwe functie uiteindelijk groter is dan het gerealiseerde extra parkeeraanbod. Uiteindelijk wordt dit afgewenteld op de openbare ruimte, en beïnvloed het daarmee de aantrekkelijkheid van de verblijfsomgeving negatief.
- Het toepassen van minimale parkeernormen niet onderbouwd wordt door een eventuele reeds aanwezige restcapaciteit in de openbare ruimte. Inzicht in de huidige parkeerdruk in het centrum en de verschillende woongebieden ontbreekt.
- Indien er nu reeds sprake is van een hoge parkeerdruk dan zal het toepassen van de minimale parkeernormen in Ommen op (korte) termijn risico's opleveren ten aanzien van het realiseren van een leefbare en gastvrije verblijfsruimten. Denk aan ongewenst straat-parkeren buiten de daarvoor bedoelde voorzieningen of verschuiving van de parkeeroverlast naar omliggende woongebieden.

Reactie gemeente

Bouwprojecten (of het nu nieuw- of verbouwactiviteiten zijn) creëren in principe een parkeerbehoefte. Het is mogelijk om deze parkeerbehoefte vooraf te berekenen op basis van zogenaamde 'parkeernormen'. Voor wat betreft deze parkeernormen wordt in de parkeernormen-nota aangesloten bij de CROW-publicatie 317 Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie (oktober 2012). Thans wordt bij ruimtelijke initiatieven binnen de gemeente Ommen deze publicatie ook al gehanteerd als toetsingskader. De kencijfers zijn echter voor landelijke toepassing geschreven. Zowel grote stedelijke regio's als kleinere gemeenten moeten ermee overweg kunnen. Om deze reden moet een lokale afweging worden gemaakt en neergelegd worden in parkeerbeleid. Dat is in de voorliggende parkeernormennota gedaan. In de parkeernormennota worden in hoofdstuk 3 concreet keuzes gemaakt. Zo wordt gekozen voor één hanteerbare norm in plaats van een bandbreedte met een minimum en maximumnorm. Een bandbreedte leidt tot discussies omdat niet iedereen het met elkaar eens is over de invloedfactoren.

Ondanks het relatieve hoge autobezit is vanuit de duurzaamheidsgedachte in de gemeente Ommen de minimale parkeernorm voor auto's voldoende. Het past niet meer in deze tijd om nu nog een overdaad aan parkeerplaatsen te realiseren. De technologische vooruitgang gaat zo snel dat op termijn steeds andere vormen van verplaatsingen logischer zijn. In de tussenliggende periode mag er echter geen parkeerchaos ontstaan. Door zorgvuldig om te gaan met de stedelijkheidsgraad en de gebiedsindelingen wordt de meest correcte norm toegepast. Bij het toepassen van CROW kentallen wordt voor de gemeente Ommen uit gegaan als 'weinig stedelijk gebied'. Deze keuze is gebaseerd op de omgevingadressendichtheid van het CBS. Verder wordt een onderscheid gemaakt in de gebiedsfuncties centrum, rest bebouwde kom en buiten de bebouwde kom. Hiermee wordt een verdere differentiatie mogelijk in de parkeernormen.

De HVO heeft wel een punt als het gaat om de parkeernorm voor het centrum van Ommen. Het centrum van Ommen heeft een grote (toeristische) aantrekkingskracht. Bovendien ontbreekt het voor een deel aan openbaar vervoer. Het station ligt immers ver van het centrum. Om deze redenen wordt voorgesteld voor wat betreft het centrum van Ommen niet uit te gaan van de minimale parkeernorm, zoals in de ontwerp parkeernota het geval was, maar uit te gaan van de middennorm (het gemiddelde van de min en max norm). Dit geldt voor alle ontwikkelingen in het centrum. Enige kanttekening die wij hierbij plaatsen is dat de kans aanwezig is dat ontwikkelingen hierdoor moeilijker van de grond komen.

Conclusie

Naar aanleiding van de zienswijze vermeld onder punt 1 is de parkeernormennota gewijzigd in die zin dat voor het centrumgebied van Ommen de middennorm van toepassing wordt verklaard in plaats van de minimale parkeernorm.

2. Om te bepalen of parkeervoorzieningen voldoende dicht op de voorzieningen worden gerealiseerd, wordt in de parkeernormennota uitgegaan van maximaal acceptabele loopafstanden. Dit is overeenkomstig de werkwijze van het CROW. De gemeente Ommen maakt hierbij onderscheid in categorieën. De HVO is de volgende mening toegedaan:
 - a) Een loopafstand van 500 meter voor de functie winkelen ligt aan de bovenkant van de bandbreedte zoals gehanteerd door de CROW. Toepassen van dergelijke loopafstanden betekent voor een kern als Ommen reeds dat het parkeren voor nieuwe functies in het centrum feitelijk kan worden opgevangen in een groot deel van de omliggende woongebieden in Ommen. Om overlast in typische woonstraten te voorkomen lijkt een normering van maximaal 200 tot 300 meter meer op zijn plaats en ook beter te passen bij de schaalgrootte van Ommen. Dit geldt nog sterker voor de kleinere woonkernen rondom Ommen.
 - b) Voor de functies ontspanning, gezondheidszorg en onderwijs hanteert het CROW een maximale loopafstanden van 100 meter. Bij het toepassen van een norm van 500 meter, zoals de gemeente Ommen nu in de ontwerp parkeernormennota heeft vastgelegd, is voor deze functies de kwaliteit van het parkeren voor gebruikers duidelijk in het geding.

Reactie gemeente

In hoofdstuk 4 van de parkeernormennota is weergegeven hoe de gemeente Ommen tot een parkeereis komt en afspraken maakt met de initiatiefnemer (ontwikkelaar) over het faciliteren van de parkeerbehoefte van de betreffende ontwikkeling. Uitgangspunt voor de gemeente is dat de parkeerbehoefte op eigen terrein of binnen de grenzen van het plangebied gerealiseerd wordt. De parkeerbehoefte mag, als voldoende restcapaciteit rondom de ontwikkeling beschikbaar is, aangevuld worden met gebruik van reeds bestaande parkeerplaatsen. Hierbij moet wel een maximale loopafstand in acht worden genomen om te voorkomen dat parkeerders een bepaalde voorziening niet gebruiken. De loopafstand is de werkelijke afstand (dus niet hemelsbreed) van de bestemming tot de parkeerplaats. In Bijlage 3 van de parkeernormennota zijn de normafstanden vastgelegd. Parkeerlocaties binnen dit bereik kunnen worden meegenomen in de afwegingen.

Terecht merkt de HVO op dat een loopafstand van 500 meter voor de functie winkelen aan de bovenkant ligt van de bandbreedte zoals gehanteerd door de CROW. Ingestemd kan echter niet worden met de door de HVO voorgestelde afstand van maximaal 200 tot 300 meter. Voor langparkerende bezoekers blijkt in de praktijk een afstand tot 400 meter acceptabel. Concreet hebben we het in het Ommen dan over de afstand van De Voormars tot winkels in het centrum van Ommen. Voor een korter bezoek wordt een afstand tot 150 meter tot bestemming acceptabel geacht. Daarvoor kan men in Ommen parkeren in de blauwe zone. Voor de functies ontspanning, gezondheidszorg en onderwijs is geen aparte vermelding gemaakt in Bijlage 3. Daar kan ook geen vaste afstandsnorm voor worden bepaald. Immers hangt de acceptabele norm af van hoe lang iemand van de functie gebruikt maakt. Voor een bezoek aan de apotheek bijvoorbeeld, een kort durend bezoek dus, kan niet van iemand worden verwacht op grote afstand te parkeren. Vandaar dat in Bijlage 3 voor kortparkerende (<1 uur) bezoekers een afstand tot 150 meter acceptabel wordt geacht. Als iemand echter gebruik maakt van een recreatieve functie (wat onder de functie ontspanning valt), bijvoorbeeld een bezoek aan het openluchtzwembad, kan er sprake zijn van een langer verblijf en dus van een grotere afstand.

Conclusie

Naar aanleiding van de zienswijze vermeld onder punt 2a is Bijlage 3 'Loopafstanden en capaciteit opritten en garages' bij de parkeernormennota gewijzigd in die zin dat de afstand voor langparkerende bezoekers is aangepast van 500 naar 400 meter als maximaal acceptabele afstand. Dit geldt ook voor de functie 'werken'. De zienswijze onder punt 2b, over de maximale afstand voor de functies ontspanning, gezondheidszorg en onderwijs, leidt niet tot aanpassing van de parkeernormennota.

3. De HVO is van mening dat het besluitvormingsproces in Fase 2 'invullen van de parkeereis' onvoldoende transparant is en tot onnodige onderzoekskosten kan leiden voor de initiatiefnemer. De HVO is van mening dat de gemeente vooraf moeten aangeven welke hoeveelheid extra toekomstige parkeerbehoefte zij nog voorziet voor andere toekomstige ontwikkelingen. Dat moet volgens de HVO vervolgens samen met de bestaande parkeerdruk de basis zijn voor het aanvullende parkeeronderzoek door initiatiefnemer. Overigens merkt de HVO over het afwegingsproces nog op dat het voor hen onduidelijk is waarom voor sociaal culturele voorzieningen een uitzondering kan worden gemaakt en deze gevrijwaard kunnen worden van een bijdrage aan het parkeerfonds.

Reactie gemeente

Hoofdstuk 5 van de parkeernormennota bevat een getrappt afwegingsproces bij het berekenen van de parkeereis en de wijze waarop aan deze eis voldaan kan worden. Indien wordt vastgesteld dat voor de betreffende nieuwe ontwikkeling ook aanspraak moet worden gemaakt op bestaande of nieuwe particuliere of openbare parkeervoorzieningen gaat de gemeente hierover in gesprek met de initiatiefnemer en bespreekt hiervoor de (on)mogelijkheden. Door middel van een parkeeronderzoek (ten minste een o-meting, eventueel een herhaalonderzoek / monitoringsonderzoek) zal initiatiefnemer vervolgens aannemelijk moeten maken of voldoende particuliere of openbare parkeerplaatsen beschikbaar zijn. De verantwoordelijkheid voor het opstellen van deze onderbouwing ligt bij de initiatiefnemer. Uiteraard deelt de gemeente ten behoeve van dit parkeeronderzoek de bij haar beschikbare informatie vooraf met de initiatiefnemer. Dit omvat ook informatie met betrekking tot de parkeerbehoefte van toekomstige ontwikkelingen. Dit beperkt zich echter wel tot informatie over autonome verkeersontwikkelingen en lopende projecten. De gemeente doet immers niet aan reserveringen voor mogelijke toekomstige initiatieven. Het vooroverleg met initiatiefnemer en het delen van informatie voorkomt onnodige onderzoekskosten.

Voor onze reactie op de opmerking van de HVO over de uitzondering voor sociaal culturele voorzieningen van een bijdrage aan het parkeerfonds wordt verwezen naar hetgeen onder punt 4 is opgemerkt.

Conclusie

De zienswijze van de HVO vermeld onder punt 3 leidt niet tot aanpassing van de parkeernormennota.

4. Tot slot merkt de HVO in haar zienswijze op dat de huidige opzet van het parkeerfonds niet transparant en eenduidig is en voert daar meerdere gronden voor aan.

Reactie gemeente

In hoofdstuk 6 van de Parkeernormennota worden de maatwerkmogelijkheden beschreven die er zijn voor partijen die iets willen realiseren. Dit omdat de werkelijkheid van het parkeren vaak weerbarstiger blijkt dan de theorie. In paragraaf 6.6 wordt in dit verband genoemd de mogelijkheid 'de resterende parkeerbehoefte niet in te vullen'. Dit kan als het algemeen belang gediend in bij de ontwikkeling en de bezwaren tegen het niet voldoen aan de parkeereis hieraan ondergeschikt is. In genoemde paragraaf wordt opgemerkt dat aan zo'n afwijking een eenmalige financiële verplichting gekoppeld kan worden. Gedoeld wordt hiermee niet op een parkeerfonds. Zo'n fonds heeft de gemeente Ommen namelijk niet en het college stelt om de navolgende redenen ook niet voor om een parkeerfonds in het leven te roepen.

Een parkeerfonds heeft tot doel om te zorgen voor voldoende parkeerplaatsen, ook als dit binnen een bouwplan niet past. Bij bouwplannen of wijzigingen van de bestemming worden initiatiefnemers geacht om op eigen terrein voldoende parkeerplaatsen te realiseren. Als hieraan niet kan worden voldaan, en de parkeeroplossing ook niet gevonden kan worden op reeds bestaande of nieuwe private parkeerterreinen dan wel door gebruik te maken van openbare parkeervoorzieningen, kan onder voorwaarden vrijstelling worden verleend. Aan deze vrijstelling is een financiële verplichting gekoppeld, de zogenaamde afkoopregeling. Met deze financiële verplichting wordt de gemeente in staat gesteld alsnog het benodigde aantal parkeerplaatsen op een alternatieve locatie te realiseren. Uit jurisprudentie blijkt echter dat bij de toepassing van een parkeerfonds wel voldoende aannemelijk moet worden gemaakt dat de gevraagde parkeerbijdrage binnen een redelijke termijn ook daadwerkelijk wordt besteed door de gemeente aan het aanleggen van parkeerplaatsen in de directe nabijheid van de locatie van het bouwplan.

Nu doet zich in de praktijk het probleem van het niet kunnen realiseren van voldoende parkeerplaatsen zich vrijwel uitsluitend voor binnen gebieden met een hogere bebouwingsdichtheid. In Ommen hebben we het dan over het centrumgebied. Hier kan het lastig zijn om het parkeren binnen de gebouwde ontwikkeling, op het bijbehorend perceel of in de nabij omgeving op te lossen. Buiten het centrum is veelal voldoende ruimte om te voldoen aan de geldende parkeernorm op eigen terrein of men kan in de openbare ruimte extra parkeerruimte toevoegen of zelfs gebruik maken van de bestaande overcapaciteit. Wanneer een initiatiefnemer dit niet kan, is het hoogst onwaarschijnlijk dat de gemeente dit op termijn wel kan.

Een parkeerfonds kan met andere woorden alleen een uitkomst bieden bij ontwikkelingsprojecten in het centrum. Bij het instellen van een parkeerfonds wordt echter de indruk gewekt als ware dat de oplossing van het probleem. De initiatiefnemer 'koopt de verplichting af' en gemeente neemt de parkeerlast op zich. Dat veronderstelt echter wel dat de gemeente dit ook concreet maakt en parkeerplaatsen aanlegt, wat niet altijd als reëel kan worden veronderstelt of binnen afzienbare termijn kan plaatsvinden.

Een parkeerfonds heeft verder een prijsopdrijvende werking. De kosten hebben namelijk altijd een weerslag op het project. Vooral voor de realisatie van sociale woningen vormt dat een potentieel probleem. Een ander veelgenoemd argument tegen een parkeerfonds is dat de verantwoording voor de ontstane parkeersituatie uitsluitend wordt neergelegd bij de nieuwkomers. Terwijl het parkeerprobleem in het centrum een gezamenlijk probleem is voor alle ondernemers en autobezitters in het centrum.

Tot slot wordt opgemerkt dat in voorkomende gevallen de gemeente altijd kan terugvallen op de Wet ruimtelijke ordening op grond waarvan de gemeente op privaatrechtelijke wijze kosten kan verhalen. Dat wordt dan ook bedoeld met de in paragraaf 6.6 genoemde eenmalige financiële verplichting. Dit kan ook op publiekrechtelijke wijze door middel van het exploitatieplan en/of het verbinden van voorschriften aan de omgevingsvergunning.

Genoeg redenen om geen parkeerfonds in te stellen. Bovendien zal de gemeente alleen in heel bijzondere omstandigheden, bij initiatieven van bijzonder algemeen belang, besluiten de resterende parkeerbehoefte niet in te vullen.

Conclusie

Naar aanleiding van de zienswijze vermeld onder punt 4 is paragraaf 6.6 aangepast in die zin dat aan de bepaling over een eenmalige financiële verplichting is toegevoegd dat hierover concrete afspraken gemaakt worden in een overeenkomst tussen de initiatiefnemer en de gemeente. Het schema op pagina 9 (Fase 3: maatwerk als dat moet) is dienovereenkomstig aangepast.