



Parkeren op Westelijke Randweg 1

De Beleidsnotitie parkeernormen gemeente Bloemendaal 2019 geeft de kaders aan voor het parkeren in de gemeente. Het doel van de Parkeernota is het *“faciliteren van parkeerbehoefte bij ruimtelijke ontwikkelingen, om zowel op het terrein van de ontwikkeling zelf als in de omgeving een zo goed mogelijke parkeersituatie te waarborgen.”*¹

Uitgangspunt zijn de CROW-parkeerkentallen. In zijn toelichting op het voorgestelde besluit van 26 februari, bestemd voor de gemeenteraadsvergadering d.d. 4 juli 2019 schrijft het college dat de Parkeernota beoogt: *“verschillende parkeerscenario's concreter vast te leggen, door de (algemene) kentallen van het CROW te vertalen naar specifieke Bloemendaalse parkeernormen. Dat schept meer duidelijkheid voor alle partijen die betrokken zijn bij ruimtelijke ontwikkelingen.”* Er is echter een politieke keuzeruimte, soms is maatwerk nodig.² Het doel daarbij is steeds een invulling te geven aan het begrip “voldoende parkeerplaatsen”.

De parkeernota hanteert een stappenplan om te komen tot een adequate berekening van het aantal benodigde volwaardige parkeerplaatsen. In stap 2 wordt de mate van stedelijkheid bepaald. Het grootste deel van Overveen wordt als sterk-stedelijk aangemerkt. Gezien de geïsoleerde ligging van WR1 lijkt de classificatie matig-stedelijk of weinig-stedelijk voor deze specifieke locatie echter meer voor de hand te liggen.³

Alle woonkernen van de gemeente Bloemendaal worden aangemerkt als “rest bebouwde kom”. Er volgt dan een tabel met gebruiksfuncties en daaraan gekoppelde parkeernormen (met marges). Als we kijken naar de door Wibaut gewenste ontwikkeling, past daar het beste de gebruiksfunctie “huur kamer – geen studenten”⁴ bij, zij het dan dat we deze functie doorgaans in “zeer sterk-stedelijk” gebied (centrumgebied en centrumschil) zullen aantreffen. De “appartementen” die Wibaut aanbiedt, zijn immers in werkelijkheid woonplekken die uit één kamer bestaan. De parkeernorm die bij deze gebruiksfunctie past, is 0,6 – 0,8 volwaardige parkeerplaats per kamer(woning). Wibaut voorziet 109 kamerwoningen. Dat betekent dat er volgens de Bloemendaalse parkeernota een aantal volwaardige parkeerplaatsen nodig is dat varieert tussen $109 \times 0,6 = 65$ en $109 \times 0,8 = 87$. Bedenk daarbij dat deze normering zeer laag gesteld is, het is een norm die ook voor tiny houses wordt gehanteerd! Over oplaadplekken voor elektrische auto's (horen niet bij het aantal vereiste volwaardige parkeerplaatsen) wordt niet gerept.

¹ Beleidsnotitie parkeernormen gemeente Bloemendaal 2019 (Parkeernota), blz. 2.

² Voorstel college aan gemeenteraad, reg.nr. 2019000128, blz. 3 en 4.

³ Beleidsnotitie parkeernormen gemeente Bloemendaal 2019, blz. 5.

⁴ Beleidsnotitie parkeernormen gemeente Bloemendaal 2019, blz. 8.

Minimaal 65 parkeerplaatsen zijn dus benodigd i.p.v. de 39 waarin het plan voorziet. Hier komt de aap uit de mouw! Niet het bedienen van jonge woningzoekenden staat bij de projectontwikkelaar voorop, maar winstmaximalisatie door de beschikbare ruimte te gebruiken voor woningbouw ten koste van parkeerplaatsen. En dit in extreme mate! Het gebrek aan parkeerplaatsen heeft niet alleen gevolgen voor het heden, maar ook voor de toekomst. De “jonge” bewoners – van 18 tot 35 jaar! (zie hieronder) – moeten straks wellicht noodgedwongen genoeg nemen met de situatie, maar als de omstandigheden op de woningmarkt wijzigen, zal het pand ongeschikt blijken voor elke andere doelgroep.

In een bijlage bij de Nota Ruimtelijke Beoordeling worden onder het hoofdstuk “Handreiking ruimtelijke kwaliteit” de volgende beoordelingscriteria genoemd:⁵

Is er voldoende flexibiliteit in het plan?

o Kan het gebied of gebouwen (in de toekomst) ook gebruikt worden voor andere functies of gebruikers?

o Is een plek levensloopbestendig en is er aandacht voor mensen van alle leeftijden en mindervaliden?

Het Stedenbouwkundig Plan voor WR1 voldoet dus niet aan de eisen van ruimtelijke kwaliteit die in de Nota Ruimtelijke Beoordeling gesteld worden! Overigens: niet alleen vanwege het gebrek aan parkeerplaatsen.

Ook de manier waarop dit project is aangepakt, waarbij een goed gebruik van de beschikbare ruimte zo overduidelijk ondergeschikt gemaakt wordt aan het economisch optimum voor de aanvrager is flagrant in strijd met de Nota Ruimtelijke Beoordeling.⁶

In het Stedenbouwkundig Plan wordt de zo objectief mogelijke systematiek van het CROW opzij geschoven. Volgens Wibaut wordt de specifieke doelgroep door het CROW niet beschreven. Dat is juist, want het CROW classificeert nooit naar doelgroep, of dat nu statushouders, voetballiefhebbers, bootbezitters, of wat dan ook zijn. Wie behoren dan tot die doelgroep die zo de voorkeur heeft van de ontwikkelaar? Dat zijn “jonge mensen tussen de 18 en de 28 jaar oud”, zo lezen we.⁷ Op dezelfde bladzijde lezen we ook dat de grootste groep geïnteresseerden zelfs begin 20 is. Dat komt allemaal goed uit, want er is maar een heel beperkt aantal parkeerplaatsen. Maar... we worden vanaf het begin al voor de gek gehouden! En het college gaat daarin mee!⁸ De doelgroep bestaat namelijk uit mensen die een 5-jaarscontract kunnen krijgen als zij tussen de 18 en 28 jaar oud zijn. Iemand die dus zijn contract aanvangt vlak voordat hij 28 jaar wordt, kan tot zijn 33^e jaar blijven wonen. Door een onvolkomenheid in de wetgeving kan hij daarna nog twee jaar eraan vastplakken, zodat hij pas vlak voor zijn 35^e verjaardag gedwongen is te vertrekken. Ondertussen is ook de eerder genoemde groep begin-twintigers al een heel stuk ouder geworden! Hetgeen volgens de redentie in het SP slecht uitpakt voor het benodigde aantal parkeerplaatsen.

Het CROW vermijdt dit soort doelredeneringen en gaat slechts uit van een zo objectief mogelijk gegeven, namelijk het type woning. Naast objectiviteit biedt dit het voordeel dat de berekening kloppend blijft als de samenstelling van een bepaalde bewonersgroep verandert.

De firma Wibaut heeft hoge verwachtingen van deelauto's, hoewel nu nog niet bekend is welke aanbieders bereid zijn om een of meer deelauto's op deze locatie neer te zetten. Op basis van

⁵ Nota Ruimtelijke Beoordeling 2017, blz. 27.

⁶ Nota Ruimtelijke Beoordeling 2017, blz. 12.

⁷ Stedenbouwkundig Plan & Beeldkwaliteitplan 28 juli 2020, blz.33.

⁸ Raadsvoorstel Stedenbouwkundig Plan Westelijke Randweg 1, blz. 6.

navraag (!) meent men voorlopig te kunnen aannemen dat 1 deelauto 5 reguliere auto's kan vervangen en komt zo dan via nog niet geverifieerde berekeningen op precies het beschikbare aantal van 39 parkeerplaatsen uit! Dat is een bijzonder gelukkig toeval te noemen, want op het krappe perceel is er geen ruimte om nog meer parkeerplaatsen te creëren.⁹

Hoeveel auto's er niet meer nodig zijn als er een deelauto beschikbaar is, hangt natuurlijk sterk af van de locatie waar die deelauto staat. In een stadscentrum waar het extreem duur parkeren is, zal er heel wat meer animo zijn voor die mogelijkheid dan in een gebied waar geen gebrek aan parkeerplaatsen bestaat. Dat betekent dat de al zo vaag gestelde aanname in het SP volledig in het lichtledig hangt! Het CROW is overigens minder optimistisch dan Wibaut wat de kansen op deze locatie voor het autodelen betreft. Het geeft antwoord op de zelf gestelde vraag waar autodelen kansrijk is: "Autodelen is het meest succesvol in dichtbevolkte wijken met een hoge parkeerdruk en een ruim palet aan mobiliteitsopties."¹⁰ Alleen als Wibaut er met medewerking van college en raad in slaagt om kunstmatig de parkeerdruk heel hoog op te voeren (door te weinig parkeerplaatsen bijvoorbeeld), verbeteren de kansen voor de deelauto. Dit effect wordt echter teniet gedaan door het ontbreken van het vereiste "ruim palet aan mobiliteitsopties". Doordat men in de meeste gevallen eerst twintig minuten moet lopen voor men bij een openbaar vervoerspunt komt, zullen meer bewoners gebruik willen maken van een eigen vervoersmiddel!

Voor de bewoners van het nabijgelegen Kennemerpark kan een tekort aan parkeerplaatsen op WR1 heel vervelend uitpakken. Nadat voor beide wegkanten van de Willem de Zwijgerlaan een parkeerverbod is uitgevaardigd i.v.m. de verkeersveiligheid, zal uitwijkparkeren onvermijdelijk worden.

Samenvattend: Het in het SP genoemde getal van 39 parkeerplaatsen is in ernstige mate ontoereikend. De berekeningen zijn gebaseerd op onbewezen en deels aantoonbaar onjuiste aannames. Er zijn volgens de normen van de Bloemendaalse Parkeernota minimaal 65 en zeer waarschijnlijk meer volwaardige parkeerplaatsen nodig. Er is geen rekening gehouden met oplaadplekken voor elektrische auto's.

⁹ Stedenbouwkundig Plan & Beeldkwaliteitplan 28 juli 2020, blz. 33. Raadsvoorstel Stedenbouwkundig Plan Westelijke Randweg 1, blz. 6.

¹⁰ CROW, Waarom autodelers minder auto's nodig hebben, blz. 2.