Raadsvoorstel

Onderwerp:	Opstellen beleid parkeren en mobiliteit stationsomgeving oost
Portefeuillehouder:	J. Reus
Datum college besluit:	6 april 2021
Behandelend ambtenaar:	Michèle van Leest; Neil Goss
Registratienummer:	GZDGCB105455/150952

Inleiding:
Voor de stationsomgeving wordt een integrale visie opgesteld. Daarin wordt het station als regionale hub vormgegeven, conform een van de doelstellingen van het GVVP. Dat betekent dat het optimaal bereikbaar is voor forenzen vanuit de regio HUB, waar reizigers gemakkelijk kunnen overstappen naar verschillende vervoersvormen en dat lokaal de prioriteit is op langzaam verkeer, dan deelmobiliteit en daarna de privé auto.

Uitgaande van de ambities op duurzame mobiliteit is de OV-hub de plek die zich het beste leent om de grote woningbouwopgave in te vullen. Het stationsgebied heeft immers openbaar vervoer naast je deur en het bezit een (privé) auto is in veel gevallen niet persé noodzakelijk. Om voldoende woningen te kunnen bouwen is een aanzienlijke verdichting in het gebied noodzakelijk. Dat kan alleen maar als het autobezit laag is en het parkeren in de openbare ruimte beperkt is. Die ruimtebesparing op geparkeerde auto's kan worden ingezet voor klimaatadaptatie en een hoge kwaliteit van de openbare ruimte om te wandelen, spelen, verblijven. Daarnaast wordt het gebied aantrekkelijker voor projectontwikkelaars om te investeren.

De huidige beleidskaders voor parkeren en mobiliteit passen niet bij deze ambities en zullen deze onuitvoerbaar maken. Dit houdt in dat het beleid moeten worden herzien voor deze omgeving om de unieke kansen die de ligging van het gebied naast het station biedt te benutten, en gelijktijdig overlast in de bestaande wijken te voorkomen.

Het voorstel is het opstellen van beleid voor parkeren en mobiliteit, passend bij de ontwikkelingen van de stationsomgeving, waarbij klimaatadaptatie en de goede kwaliteit van de openbare ruimte samengaat met een hoger aantal woningen. Dat wordt mogelijk wordt gemaakt door lagere parkeernormen, die op haar beurt afhankelijk is o.a.:

- Invoering van een mobiliteitsfonds
- Invoering van parkeerregulering
- Een goed deelmobiliteitsaanbod/concept waar de gemeente de regie op zich neemt
- Een gebiedsgerichte parkeervoorziening

Waarover besluit de raad?
Het mobiliteitsfonds heeft dezelfde strekking als het al bestaande parkeercompensatiefonds van Culemborg. Initiatiefnemers kunnen het aantal parkeerplaatsen dat zij niet op eigen terrein kunnen aanleggen afkopen tegen een vastgesteld tarief. Een parkeercompensatiefonds is echter beperkt inzetbaar, namelijk alleen voor de aanleg van nieuwe parkeerplaatsen. Een mobiliteitsfonds biedt meer ruimte om de gelden uit het fonds in te zetten, bijvoorbeeld voor het stimuleren van deelmobiliteit. Om een mobiliteitsfonds op te zetten, moeten er beleidsregels vastgesteld worden. Dit valt onder bevoegdheid van het college. Het tarief per af te kopen parkeerplaats en de inzet en het beschikbaar stellen van de gelden, vallen onder bevoegdheid van de gemeenteraad.

Om parkeeroverlast in omliggende straten/wijken als gevolg van de woningbouwontwikkelingen te voorkomen, is enige vorm van regulering in deze straten/wijken nodig. De uitvoering van de parkeerregulering valt onder de bevoegdheid van het college. Indien er als gevolg van het invoeren van parkeerregulering een eventuele tariefswijziging noodzakelijk is (bijvoorbeeld bij vergunninghoudersparkeren of betaald parkeren), dan valt dit onder de bevoegdheid van de gemeenteraad.

Een goed mobiliteitsaanbod/concept vraagt om mobiliteitsbeleid. De uitvoering van het mobiliteitsbeleid valt onder de bevoegdheid van het college. De gemeenteraad stelt de kaders voor het uitvoeren van het mobiliteitsbeleid vast.

Om het mobiliteitsbeleid in het stationsgebied te laten slagen zijn gebiedsgerichte parkeervoorzieningen nodig (bijvoorbeeld een centrale parkeerplaats of parkeergarage). De investeringen voor een gebiedsgerichte parkeervoorziening komen mede vanuit de bijdrage aan het mobiliteitsfonds.

Argumenten:

Betaalbare woningbouw mogelijk maken, maar met behoud van een kwalitatief goede leefomgeving;
De vraag naar woningen is groot. In het stationsgebied zijn meerdere potentieel goede ontwikkellocaties. We moeten hier slim omgaan met schaarse ruimte. Mobiliteit en specifiek parkeerplaatsen nemen veel ruimte in. Bij een verdichting is die ruimte juist nodig voor een goed en gezond woon- en leefklimaat. De huidige parkeernorm handhaven zou extra investeringen betekenen in kostbare parkeerplaatsen waarvan op de meeste percelen alleen door de bouw van een parkeergarage kan worden voorzien. Die investeringen worden doorberekend in de prijs van de woningen en zetten daarmee de betaalbaarheid ervan onder druk. De parkeernorm moet daarom omlaag. Het stationsgebied leent zich bij uitstek voor een lager autobezit. We moeten wel voorkomen dat omliggende wijken overlast krijgen door geparkeerde auto's die er niet 'thuis horen'.

Behoefte aan passend beleid op gebied parkeren en mobiliteit;
Bovenstaande plannen voor het stationsgebied passen op meerdere vlakken niet binnen de huidige beleidskaders voor parkeren en mobiliteit. In een nieuw beleid voor het stationsgebied oost leggen we de voorwaarden vast op welke manier we omgaan met mobiliteit. Het is een complex vraagstuk waarbij soms tegengestelde belangen verenigd moeten worden. Een vraagstuk dat ingepast moet worden in meerdere werkvelden. Klimaatadaptatie en het behoud van de kwaliteit van de openbare ruimte is hierbij van groot belang. Elke ontwikkeling moet bijdragen aan de verbetering van het leefgebied. Daarnaast moeten we ontwikkelaars verleiden om te investeren in het gebied.

Kanttekeningen:
Onvoldoende sterk of onvolledig mobiliteitsconcept;
Gemeente en ontwikkelende partijen moeten duidelijk zijn in de marketing van het gebied; er wordt ingezet op verminderd autobezit.. Voor de ontwikkelaars moeten de eisen aan de voorkant duidelijk zijn; welke taak in het verzorgen van de deelmobiliteit hebben zij zelf en welke (aanvullende) vervult de gemeente. Een belangrijke voorwaarde is dat het mobiliteitsconcept operationeel moet zijn voor de eerste bewoners de sleutel van hun huis

ontvangen. Dat is het moment dat mensen een keuze maken over hun mobiliteit. Als het concept direct goed functioneert kan het slagen. Zo niet, besluiten meer mensen mogelijk toch tot het aanschaffen van een privé auto.

Overlast bestaande straten;
In de directe omgeving van het plangebied liggen bestaande straten/wijken (Achter 't Zand, Lanxmeer). Het toepassen van een ander mobiliteitsconcept in de stationsomgeving met lagere parkeernormen heeft een groot risico van geparkeerde auto's in de bestaande straten die er niet 'thuis horen'.

Om dit te voorkomen is een vorm van parkeerregulering nodig. Hiervoor zijn verschillende opties (vergunningen, blauwe zone, betaald parkeren). In het voorjaar van 2021 gaan we met de huidige bewoners en overige belanghebbenden van de wijken ten oosten van het station in gesprek om te horen hoe zij de huidige situatie ervaren, welke problemen zij verwachten en welke mogelijkheden zij zien om een ongewenste situatie te voorkomen. Voor een goede nulmeting hebben we de bestaande parkeerdruk vast in beeld gebracht.

Stagnerende voortgang doet partijen afhaken
Een aantal ontwikkelaars heeft haast en wil de betaalbare woningen maken waar de gemeente veel behoefte aan heeft. Onder het huidige parkeerbeleid zijn de ontwikkelingen niet mogelijk. Ontwikkelaars kunnen het aantal gewenste woningen niet realiseren en zullen daarnaast de volledige ruimte van het perceel nodig hebben om in parkeren te voorzien. Hun proces stagneert en zonder vooruitzicht op de korte termijn haken partijen mogelijk af. Er is dus op korte termijn behoefte aan parkeerbeleid voor het gebied. En daarbij ook een tussenregeling voor lopende ontwikkelingen die doorgang moeten vinden.

Geen consensus over het hele pakket aan maatregelen
Het hele mobiliteitsconcept kent een zekere samenhang van maatregelen. Zo gaat een lagere parkeernorm vaak gepaard met parkeerregulering om te kunnen sturen op het autobezit en het voorkomen van overlast in de omgeving. Verminderd autobezit vraagt naast goed OV ook om een goed aanbod van deelmobiliteit (auto, scooter, e.d.). En de gemeente moet (deels) de regie kunnen houden op de nieuwe parkeercapaciteit door (deels) te participeren in collectieve gebouwde parkeervoorzieningen (bijvoorbeeld een parkeergarage). Laat je dit aan de ontwikkelaars zelf over dan verliest de gemeente de grip om te kunnen reguleren op een lager autobezit en om dubbelgebruik toe te passen. Het is daarom van belang dat we blijven sturen op, en communiceren van, de noodzaak dat alleen het totale pakket aan maatregelen tot het gewenste effect zal leiden.

Kosten, Baten, Dekking:
Het opstellen van beleid voor parkeren en mobiliteit zelf heeft geen financiële consequenties.

De vervolgstappen van de visie hebben wel financiële gevolgen. Een gebiedsgerichte pareervoorziening is al snel een investering van een paar miljoen euro voor een (bovengronds)gebouw, ondergronds een veelvoud. Betaald parkeren invoeren is ook een behoorlijk bedrag (ca. 12.500 euro voor een parkeerautomaat, excl. software, beheer, onderhoud, installatie etc.). Hier kan een exploitatie tegenover staan die kan sluiten. Voor de garage is dat lastiger, dat is ook een investering in de omgeving/leefbaarheid/een "enabeler" voor de ontwikkelingen. De financiële consequenties worden in het beleid inzichtelijk gemaakt.

Personele en/of Juridische gevolgen:
Personele gevolgen
Voor de visie voor de stationsomgeving, de onderzoeken en het opstellen van het beleid voor parkeren en mobiliteit zijn uren geraamd. De capaciteit hiervoor is beschikbaar en opgenomen in de budgetten van Stedelijke Ontwikkelingsprojecten.

Juridische gevolgen
nvt

Communicatie en Burgerparticipatie:
Participatie met belanghebbenden vormt onderdeel van de gebiedsvisie en de hoofdlijnen van het bijpassende beleid. Hiervoor worden bewoners en andere belanghebbenden uit de wijken Achter ’t Zand en Lanxmeer betrokken. Daarnaast natuurlijk ook de potentiële ontwikkelaars en waar van toepassing ondernemers in het gebied.

Bijlagen:

- Proces aanpak (reg. nr. GZDGCB105455/150950)

Raadsbesluit

Registratienummer: GZDGCB105455/150952

De gemeenteraad van Culemborg besluit;

- Het College te verzoeken om beleid voor parkeren en mobiliteit op te stellen voor de stationsomgeving oost conform proces aanpak (reg. nr. GZDGCB105455/150950).

Aldus besloten in de vergadering van de Raad,

Gehouden op 20 mei 2021.

De griffier De voorzitter

A. van Aarsen G. van Grootheest