Eindverslag participatie Vernieuwd parkeerbeleid

Samenvatting

Als slot van de participatie over het nieuwe parkeerbeleid is het voorgenomen nieuwe parkeerbeleid 6 weken ter inzage gelegd. Tussen 31 augustus en 12 oktober hebben de Parkeervisie Houten 2021 en de Parknormennota ter inzage gelegen. Hierop is één reactie ontvangen.
Voorafgaand aan de ter inzage legging hebben al veel inwoners en bedrijven meegedacht. Via een online vragenlijst hebben 1.600 inwoners hun mening gegeven over problemen met parkeren en oplossingen. Bij acht wijkgesprekken hebben we de resultaten van het onderzoek besproken en doorgepraat over problemen en mogelijke oplossingen. We hebben gesproken over duurzame manieren van reizen, parkeren in de wijken en in het Centrum als daar nieuwe woningen bijkomen.

Uit de reacties vloeien geen wijzigingen voort voor het te voeren beleid.

Inhoud

- Samenvatting
- Procedure
- Overzicht inspraakreactie met beantwoording gemeente

Procedure

Op 9 maart 2021 heeft de gemeenteraad door middel van de startnotitie ‘Toekomstgericht parkeerbeleid, ook voor de korte termijn’ aangegeven waar het nieuwe beleid aan moet voldoen en de vormen van participatie. Op basis van de daarin beschreven koers is met verschillende stakeholders gesproken over de verschillende thema’s. We startten hierbij niet op nul. Als voorbereiding op de actualisering van het parkeerbeleid heeft de gemeente in 2018 een parkeerdruk onderzoek uitgevoerd. Ook zijn tijdens het proces van de Ruimtelijke Koers meningen opgehaald over de mobiliteitsmaatregelen waaronder parkeren, specifiek voor de gebieden waar woningen worden toegevoegd.

Voor de invulling van het parkeerbeleid hebben we op verschillende momenten bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden betrokken.

1. Online animatievideo en bijbehorende vragen/stellingen

Begin 2021 hebben we via een enquête gevraagd hoe inwoners en bedrijven het parkeren in hun directe woonomgeving ervaren. Dit is gedaan bij de deelnemers van het burgerpanel en een uitvraag via de online kanalen, vergezeld van een korte animatiefilm. We hebben gekozen voor een online aanpak in verband met de coronamaatregelen én om ook andere/meer doelgroepen te bereiken die veelal niet deelnemen aan fysieke bijeenkomsten. Deze enquête is door bijna 1600 mensen ingevuld. De vragen en stellingen die we online hebben voorgelegd, gaan over onderwerpen die voortvloeien uit het coalitieprogramma.

2. Verdiepende gesprekken

Na de online participatie zijn per wijk verdiepende gesprekken gevoerd over specifieke onderdelen. In het centrum zijn ondernemers en de eigenaar van de parkeergarages gevraagd hun mening te geven. Deze gesprekken hebben, mede gegeven de coronasituatie, digitaal plaatsgevonden. In bijlage 1 is een samenvatting opgenomen van de participatie opbrengst.

3. Inspraak op Parkeervisie Houten 2021 en Nota parkeernormen

Parkeren heeft impact op de leefomgeving. Daarom is het wenselijk om bewoners en stakeholders naast de participatie voorafgaand aan het opstellen van het beleid, ook de mogelijkheid te bieden om via inspraak een reactie te geven op de uiteindelijke nota's.

Vanaf 31 augustus tot en met 12 oktober 2021 hebben de Parkeervisie Houten 2021 en de Nota parkeernormen ter inzage gelegen met de mogelijkheid tot het geven van reactie. Aankondigingen van de ter inzage legging zijn gepubliceerd in 't Groentje, aangekondigd via een persgesprek en via een bericht aan alle deelnemers van de verdiepende gesprekken. Een week voor sluitingstijd is een reminder via Facebook uitgegaan. In totaal is één inspraakreactie binnengekomen van bewoners van de Goudsmedengilde die in de volgende paragraaf is beschreven met antwoorden van het college op de gestelde vragen. Het college acht het op basis van deze vragen en antwoorden niet nodig om de Nota Parkeernormen Houten aan te passen.

Overzicht inspraakreactie met beantwoording gemeente

Inspraakreactie bewoners Goudsmedengilde en omgeving op de Nota Parkeernormen Houten
Onze reactie is gericht op de consequenties van de Nota Parkeernormen Houten voor de bewoners van Houten die geconfronteerd gaan worden met grootschalige woningbouwplannen.

De Nota Parkeernormen Houten biedt namelijk de mogelijkheid om af te wijken van de aangegeven Parkeernormen voor het bewonersdeel bij het inzetten van deelmobiliteit en woningbouwontwikkeling. De teksten daarvan staan beschreven in paragraaf 3.2 van de Nota Parkeernormen Houten.

Algemene opmerkingen
Deze Nota Parkeernormen Houten biedt ruime mogelijkheden om bij woningbouwontwikkeling en/of specifieke gebiedsontwikkelingen af te kunnen wijken van de voorgestelde parkeernormen. De wijze waarop dat mogelijk wordt gemaakt vraagt om een kritische reactie.
Het is te simpel en onverantwoord om afwijkingen van de parkeernormen voor het woning-deel te bepalen en/of toe te staan als er geen integrale afweging wordt gemaakt van alle consequenties voor parkeren bij grootschalige gebiedsontwikkeling. Bij de ontwikkeling van bijvoorbeeld de Koppeling, Molenzoom en het Centrum moeten voor elk van deze gebieden inclusief aangrenzende wijken de consequenties voor parkeren en de (eventuele) te nemen maatregelen zoals parkeerregulering in beeld gebracht worden. Alleen op basis daarvan kan dan bepaald worden in hoeverre afgeweken kan worden van de parkeernormen. Hierbij moet ook worden ingegaan op de effecten op parkeren van werken en maatschappelijke voorzieningen in de Koppeling, de Molenzoom en het Centrum. De huidige nota biedt de mogelijkheid om de ontwikkelingen bij de Koppeling, Molenzoom en Centrum op te knippen in specifieke gebiedsontwikkelingen waardoor juist een integrale afweging achterwege kan blijven. Daarnaast moeten deze afwijkingen en de consequenties daarvan objectief getoetst kunnen worden en niet gebaseerd zijn op vage aannames van de initiatiefnemers (ontwikkelaars): in paragraaf 3,2 omschreven als ' zorgvuldige afwegingen ' en 'voldoende aannemelijk '. Om op basis van deze nota Parkeernormen daarvoor ook al percentages vast te stellen voor afwijkingen van de parkeernorm zoals bij deelmobiliteit is in dat opzicht 'wensdenken ' .
Specifieke vragen en opmerkingen naar aanleiding van paragraaf 3.2 bij de onderwerpen:

- **Verlaging van de parkeereis als gevolg van de inzet van deelmobiliteit**
- **Verlaging van de parkeereis bij een specifieke gebiedsontwikkeling**

- **Verlaging van de parkeereis vanuit betaalbaarheid en/of bereikbaarheid**

Verlaging van de parkeereis als gevolg van de inzet van deelmobiliteit
We hebben hierover de volgende vragen en opmerkingen:

1. De initiatiefnemer voor deelmobiliteit moet een zorgvuldige afweging maken en voldoende aannemelijk maken dat deelmobiliteit leidt tot een verlaging van de parkeerbehoefte. **VRAGEN:**

Hoe gaat de gemeente dit toetsen ? Wat wordt verstaan onder ' een zorgvuldige afweging ' ? Wat wordt verstaan onder ' voldoende aannemelijk maken''? Wordt dit objectief/wetenschappelijk getoetst ? Wat kunnen burgers die de consequenties van zo'n ontwikkeling in hun buurt voor de kiezen krijgen met zo'n subjectieve omschrijving ?
Antwoord college:
Gemeente Houten wil de kansen benutten die deelmobiliteit kan bieden voor de leefbaarheid en bereikbaarheid. Deelmobiliteit is ook in ontwikkeling, waardoor vooraf niet alle objectieve kaders kunnen worden vastgelegd. De gemeente toetst de onderbouwing die een ontwikkelaar maakt, op basis van de meest recente (wetenschappelijke) inzichten zoals bijvoorbeeld door CROW (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek) wordt verzameld. Om de omgeving van een ontwikkeling te beschermen tegen parkeeroverlast door nieuwe bewoners zijn de maximum percentages aangegeven.

2. De berekende parkeereis voor het bewonersdeel kan met 20% verlaagd worden onder de voorwaarde dat in de omgeving van deze woningbouwontwikkeling parkeerregulering van kracht is, of bij gemeentelijk besluit wordt. Hierbij geldt de voorwaarde dat de loopafstand tot de grens van de parkeerregulering ten minste tweemaal de acceptabele loopafstand voor bewoners is.

OPMERKING:
Afhankelijk van de besluitvorming zijn er plannen voor het mogelijk realiseren van maximaal 2600 woningen (exclusief werken en maatschappelijke voorzieningen) in de ontwikkelgebieden Centrum, de Molenzoom en de Koppeling (CMK gebied). De voorgestelde aanpak om het bepalen van de afwijking op deze wijze toe te passen op zo'n ingrijpende gebiedsontwikkeling is te simpel en onverantwoord. Een eventuele afwijking van het bewonersdeel van de parkeereis kan voor het CMK gebied en overige grotere gebiedsontwikkelingen alleen als er een integraal plan ligt waarin alle consequenties in beeld zijn gebracht. De noodzaak van een integraal plan wordt onderstreept door het feit dat op dit moment het grootste deel van de aangrenzende wijken van het CMK gebied geen parkeerregulering kent. Dus hoe kun je dan op basis van het nu al procentueel vastleggen van deze afwijkingen een goed plan maken rekening houdend met mogelijke parkeerregulering ?

3. Eén deelauto vervangt vijf parkeerplekken. **VRAAG**: waarop is deze aanname gebaseerd ?

Antwoord college:
Deze aanname is gebaseerd op wereldwijd onderzoek dat CROW heeft gebundeld in factsheets autodelen.

4. Als een initiatiefnemer met grootse verwachtingen komt over de effecten van deelmobiliteit kan nog meer afgeweken worden van het bewonersdeel van de parkeernorm in gebieden met parkeerregulering.

OPMERKING:
Ook hier is volstrekt onduidelijk hoe dit objectief getoetst wordt. Alleen verwijzen naar actuele inzichten en ervaringen is volstrekt onvoldoende en volledig gebaseerd op 'wensdenken'.

VRAAG:
Daarnaast is dit alleen mogelijk via een collegebesluit. De effecten van dit besluit kunnen groot zijn voor betrokken bewoners. Waarom is het afwijken van de parkeernorm daarom niet een Raadsbesluit ?
Antwoord college:
Afwijken van de parkeernorm is bij deelautogebruik een collegebesluit omdat dit ook kan gelden voor relatief kleine ontwikkelingen. Het besluit tot het verlagen van de parkeereis bij een gebiedsontwikkeling met een bijzondere uitwerking zoals is beschreven in paragraaf 3.2 sub 2 is onderdeel van de ruimtelijke besluitvormingsprocedure welke doorgaans via een raadsbesluit zal lopen.

5. Voor minimaal 10 jaar moet deelmobiliteit ter beschikking worden gesteld op exclusief aangewezen parkeerplaatsen. **VRAAG**: wat gebeurt er als de initiatiefnemer/ontwikkelaar deze voorwaarde niet kan nakomen, omdat er te weinig gebruikt gemaakt wordt van deelmobiliteit en/of de aanbieder failliet is ? En er structureel te weinig parkeerplekken beschikbaar zijn, omdat de ruimte daarvoor al is ingevuld door woningbouw. Wat gaat de gemeente dan doen ?

Antwoord college:
Aangezien de wereld van deelmobiliteit sterk in ontwikkeling is, is de toetsing van de uitgangspunten van de ontwikkelaar vooraf met de meest recente kennis over autodeelgedrag en -gebruik belangrijk. De gemeente kan redelijkerwijs niet voorzien of een aanbieder in de toekomst failliet gaat of zich andere onvoorziene omstandigheden voordoen.

6. VRAAG: waarom wordt in de nota Parkeernormen uitgegaan van een Centrum gebied dat niet overeenkomt met het gebiedspaspoort Centrum in de laatste versie van de Ruimtelijke Koers 29 september 2020.

Antwoord college:
De ruimtelijke Koers is door de gemeenteraad niet aangenomen. Daarom gaat de Nota Parkeernormen uit van de huidige gebiedsgrenzen en zijn onder de kopjes 'Verlaging van de parkeereis bij een specifieke gebiedsontwikkeling' en 'Verlaging van de parkeereis vanuit betaalbaarheid en/of bereikbaarheid' in paragraaf 3.2 die specifieke situaties voor wat betreft parkeren aangegeven.

Verlaging van de parkeereis bij een specifieke gebiedsontwikkeling

7. **VRAAG**: klopt het dat met deze bepaling betrokken bewoners/omwonenden op geen enkele wijze kunnen terugvallen op de nota Parkeernormen als kader en als enige mogelijkheid hebben in bezwaar te gaan in het kader van de ruimtelijke besluitvormingsprocedure.

Antwoord college:
Bij deze afwijking van de parkeernormen kunnen belanghebbenden in bezwaar gaan bij de ruimtelijke besluitvormingsprocedure.

8. **VRAAG:** op deze wijze zullen heel veel ontwikkelingen binnen het CMK gebied worden aangemerkt als een specifieke gebiedsontwikkeling. Van een integraal plan voor de deelgebieden de Koppeling, de Molenzoom en Centrum zal dan geen sprake meer zijn. Op deze wijze kunnen de parkeernormen naar lieverlee per specifieke gebiedsontwikkeling worden verlaagd. Is dat de strategie van dit college met deze nota Parkeernormen ?

Antwoord college:

Zonder ruimtelijk kader van het CMK gebied, zijn geen uitspraken mogelijk over de parkeernormen voor dit gebied. Het negeren van de samenhang tussen de noodzaak tot duurzame gebiedsontwikkeling met de nota parkeernormen zou juist leiden tot vragen. De strategie van het college is om duurzaam vervoer in overige woningbouwplannen te stimuleren en mogelijk maken.

9. **VRAAG**: kan het college aangeven wat de bedoeling is van de bepaling dat bij het verlagen van de parkeereis bij gebiedsontwikkeling de ontwikkeling als geheel wordt uitgesloten van alle typen parkeervergunningen?

Antwoord college:
Indien het verlagen van de parkeereis noodzakelijk geacht wordt en daarbij uitstralingseffecten naar de omgeving worden verwacht, zal dit besluit alleen in combinatie met het besluit tot het instellen van parkeerregulering in de omgeving van die ontwikkeling worden genomen. Het besluit tot het verlagen van de parkeernorm vanuit betaalbaarheid en of bereikbaarheid is onderdeel van de ruimtelijke besluitvormingsprocedure. De nieuwe bewoners van de ontwikkeling zullen dan niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning op straat, zodat dit geen uitstraling op de omgeving zal geven.

10. **VRAAG**: wat gaat de gemeente doen als de 'structurele ' parkeeroplossing door de initiatiefnemer/ontwikkelaar niet gewaarborgd wordt en de onderbouwing hoe de overloop van de parkeerbehoefte naar de omgeving voorkomen wordt, niet blijkt te werken?

Antwoord college:

Het college verwacht met de waarborgen in de nota Parkeernormen voldoende instrumenten in handen te hebben voor de nabije toekomst. Een mogelijk toekomstig sterkere sturing op parkeernormen kan echter alleen in de context van de duurzame gebiedsontwikkeling (kwaliteit openbare ruimte, beperkte verkeer aantrekkende werking, betaalbaar, voldoende ruimte voor groen) worden opgesteld vanwege de onderlinge verbanden. Hier kan de nota parkeernormen niet op vooruit lopen.

Verlaging van de parkeereis vanuit betaalbaarheid en/of bereikbaarheid

11. **OPMERKING**: voor deze grond tot verlaging van de parkeereis gelden de opmerkingen en vragen die hierboven zijn gesteld.

Antwoord college:

Voor deze vraag gelden gelijke antwoorden als bij specifieke gebiedsontwikkelingen.

Parkeervisie

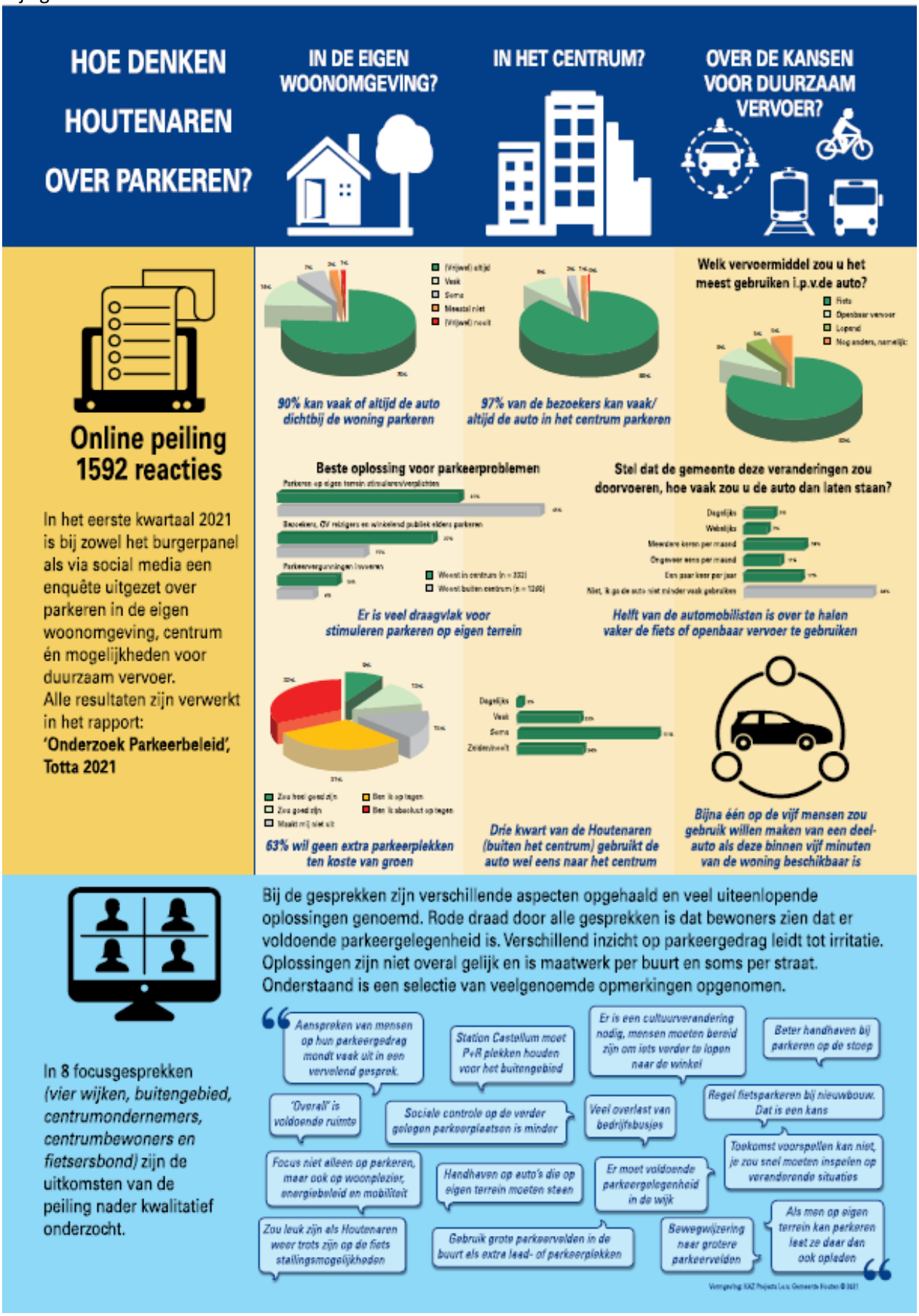
12. **VRAAG:** waarom wordt in de Parkeervisie niet als uitgangspunt opgenomen dat bij ontwikkelingen parkeren op maaiveld zoveel mogelijk beperkt wordt. Dit kan door bijvoorbeeld een percentage aan te geven van het aantal parkeerplaatsen op maaiveld in desbetreffend gebied.

Antwoord college:
Vooraf een minimaal percentage ongelijkvloers parkeren te eisen, geeft in sommige gevallen een te hoge druk op de haalbaarheid. Ieder project heeft de eigen randvoorwaarden en afwegingen in het geheel zoals de eisen aan de kwaliteit van de openbare ruimte (zoals ondergronds parkeren), typen woningen, hoeveelheid groen en betaalbaarheid etc.

Tot slot

Het idee van een integrale visie is positief. Echter strakke parkeernormen vanuit de Gemeente voor het hele plangebied zijn daarbij noodzakelijk en niet alleen voor een bouwkavel.
Ontwikkelaars zullen toch altijd vooral naar hun eigen belang in het te ontwikkelen gebied kijken en niet naar de totale ontwikkeling in de Koppeling, Molenzoon en het Centrum.
Voorts is het belangrijk dat er goed wordt gemonitord en dat samen met burgers de evaluatie plaats vindt en de praktijk aan het doel van het beleid wordt getoetst (geen afwenteling van parkeerdruk , overal moet goed geparkeerd kunnen worden). Dat de gemeente kiest om het beleid straks niet te monitoren is uiterst teleurstellend, gaat in tegen de principes van een goede beleidscyclus, hetgeen in 2022 met de invoering van de Omgevingswet tevens een vereiste is !
Parkeerregulering kan/mag in feite nooit aan de orde zijn, omdat er dan iets is mis gegaan met een nieuwbouwplan/ontwikkeling. Bij de laatste moet volgens het beleid (lees de Gemeente) dan de oplossing worden gezocht. Iedere verwijzing naar regulering hoort dus niet in het beleid.
Bij een nieuwbouwplan zou er tot slot altijd een plan B moeten zijn waar je de initiatiefnemer en/of ontwikkelaar minimaal 10 jaar lang op zou moeten kunnen aanspreken.

Bijlage 1:


HOE DENKEN HOUTENAREN OVER PARKEREN?
IN DE EIGEN WOONOMGEVING?
IN HET CENTRUM?
OVER DE KANSEN VOOR DUURZAAM VERVOER?
Online peiling 1592 reacties
In het eerste kwartaal 2021 is bij zowel het burgerpanel als via social media een enquête uitgezet over parkeren in de eigen woonomgeving, centrum én mogelijkheden voor duurzaam vervoer.
Alle resultaten zijn verwerkt in het rapport:
'Onderzoek Parkeerbeleid', Totta 2021
90% kan vaak of altijd de auto dichtbij de woning parkeren
97% van de bezoekers kan vaak/ altijd de auto in het centrum parkeren
Welk vervoermiddel zou u het meest gebruiken i.p.v.de auto?
Beste oplossing voor parkeerproblemen
Er is veel draagvlak voor stimuleren parkeren op eigen terrein
Stel dat de gemeente deze veranderingen zou doorvoeren, hoe vaak zou u de auto dan laten staan?
Helft van de automobilisten is over te halen vaker de fiets of openbaar vervoer te gebruiken
63% wil geen extra parkeerplekken ten koste van groen
Drie kwart van de Houtenaren (buiten het centrum) gebruikt de auto wel eens naar het centrum
Bijna één op de vijf mensen zou gebruik willen maken van een deel-auto als deze binnen vijf minuten van de woning beschikbaar is
In 8 focusgesprekken (vier wijken, buitengebied, centrumondernemers, centrumbewoners en fietsersbond) zijn de uitkomsten van de peiling nader kwalitatief onderzocht.
Bij de gesprekken zijn verschillende aspecten opgehaald en veel uiteenlopende oplossingen genoemd. Rode draad door alle gesprekken is dat bewoners zien dat er voldoende parkeergelegenheid is. Verschillend inzicht op parkeergedrag leidt tot irritatie. Oplossingen zijn niet overal gelijk en is maatwerk per buurt en soms per straat. Onderstaand is een selectie van veelgenoemde opmerkingen opgenomen.
Aanspreken van mensen op hun parkeergedrag mondt vaak uit in een vervelend gesprek.
Station Castellum moet P+R plekken houden voor het buitengebied
Er is een cultuurverandering nodig, mensen moeten bereid zijn om iets verder te lopen naar de winkel
Beter handhaven bij parkeren op de stoep
'Overall' is voldoende ruimte
Sociale controle op de verder gelegen parkeerplaatsen is minder
Veel overlast van bedrijfsbusjes
Regel fietsparkeren bij nieuwbouw. Dat is een kans
Toekomst voorspellen kan niet, je zou snel moeten inspelen op veranderende situaties
Focus niet alleen op parkeren, maar ook op woonplezier, energiebeleid en mobiliteit
Handhaven op auto's die op eigen terrein moeten staan
Er moet voldoende parkeergelegenheid in de wijk
Zou leuk zijn als Houtenaren weer trots zijn op de fiets stallingsmogelijkheden
Gebruik grote parkeervelden in de buurt als extra laad- of parkeerplekken
Bewegwijzering naar grotere parkeervelden
Als men op eigen terrein kan parkeren laat ze daar dan ook opladen