

Technische vragen

Van : VVD Gouda, Kevin de Jonge
Aan : Erwin Bok, commissiegriffier Cie FLO
Datum vraag : 27 november 2023
Onderwerp : Startnotitie parkeerbeleid Gouda



Datum antwoord : 28 november 2023

Vragen:

1. [Uitgangspunt 2]: Kan het flexibel en adaptief parkeerbeleid nader geduid worden? Betekent dit bijvoorbeeld ook dat bij krapte voorzieningen worden toegevoegd?
2. [Uitgangspunt 2]: Is er al meer beeld bij de genoemde beleidsknoppen?
3. [Uitgangspunt 3]: In het verkeerscirculatieplan was de grondhouding tegenover betaald parkeren anders. Wat is dan toch de verbinding tussen het VCP en dit parkeerbeleidsplan?
4. [Uitgangspunt 4]: Onder uitgangspunt 4 wordt genoemd; het kunnen aanpassen op basis van een aantal aspecten. Kunnen deze nader geduid worden? Zitten hier bijvoorbeeld voorwaarden aan vast en zijn er concretere voorbeelden bij de aspecten te benoemen?
5. [Uitgangspunt 5]: Vanuit het STOMP-principe wordt altijd gekeken naar voorkeuren voor mobiliteitsvormen. Het parkeerplan gaat alleen over auto-parkeren. Er wordt aangegeven dat bij ontwikkelingen bepaalde voorkeuren gelden. Wat is de verhouding tussen deze begrippen en wat betekent dit concreet voor bijvoorbeeld parkeernormen bij ontwikkelingen?
6. [Uitgangspunt 6]: Wat betekent rekening houden met de benodigde parkeercapaciteit voor bewoners ondernemers en bezoekers? En wat betekent in ditzelfde uitgangspunt aandacht voor bepaalde groeivormen?
7. [Uitgangspunt 7]: Wie bepaalt of stelt vast wat die kwaliteit is voor iedereen, zoals aangegeven in uitgangspunt 7? Met andere woorden; hoe wordt dit objectief bepaald of getoetst?
8. [Uitgangspunt 7]: Wie bepaalt wanneer er afhankelijkheid is van een auto?
9. [Uitgangspunt 8]: Betekent uitgangspunt 8 dat dit parkeerbeleid vastgesteld gaat worden, terwijl pas later gekeken zal worden naar doelgroepenbeleid zoals mobiliteitsvoorzieningen voor mensen met een mobiliteitsbeperking?
10. [Overige punten]: In hoeverre maakt het creëren van parkeervoorzieningen op strategische posities onderdeel uit van dit parkeerbeleidsplan in wording?
11. [Overige punten]: Hoe wordt omgegaan met flankerende problematiek zoals de krapte op de woningmarkt? Jongeren wonen daardoor steeds langer thuis, maar hebben vanwege werk en een eigen sociaal leven vaak wel een auto nodig, wat zorgt voor meerdere auto's op 1 adres.

Antwoorden:

1. Een flexibel en adaptief parkeerbeleid betekent dat maatregelen niet in beton gegoten worden, maar dat de maatregelen kunnen worden bijgesteld afhankelijk van toekomstige ontwikkelingen of het effect van de maatregelen zelf. We halen niet zomaar voorzieningen weg, dat wordt goed onderbouwd. Mobiliteitshubs kunnen parkeerplaatsen vervangen. Qua parkeerdruk is er voldoende parkeergelegenheid in de stad. toevoegen van parkeerplaatsen lijkt niet aan de orde op basis van het parkeerdrukonderzoek uit september.
2. Beleidsknoppen waar aan gedacht wordt zijn bijvoorbeeld: parkeernormen (auto en fiets), tarieven straatparkeren & garageparkeren, regulering straatparkeren, aanbod laadinfrastructuur, aanbod deelmobiliteit en mobiliteitshubs & P+R's.

3. Parkeerbeleidsplan gaat over veel meer dan alleen betaald parkeren. Er zit geen verschil tussen VCP en parkeerbeleidsplan. Ook in het VCP en het mobiliteitsplan staat parkeerregulering al benoemd als mogelijk beleid. Gaat om verdelen van schaarse openbare ruimte, vergroening en verduurzaming. Het Parkeerbeleidsplan gaat bijdragen aan het realiseren van de doelen uit het VCP: het verbeteren van de leefbaarheid en gezondheid van mensen, een aantrekkelijke (binnen)stad, stimuleren van duurzame mobiliteit, verbeteren economische bereikbaarheid en toekomstigbestendig en haalbaar.
4. Het gaat hierbij om de parkeernormen. Parkeernormen zijn bedoeld om voor nieuwe ontwikkelingen te zorgen dat er voldoende parkeerplaatsen zijn. De Provincie Zuid-Holland heeft bijvoorbeeld beleid dat voor de sociale woningen nog maar een maximale parkeernorm van 0,7 gehanteerd mag worden. De lokale gebiedskenmerken hebben betrekking op de nabijheid (en beschikbaarheid) van alternatieven voor het gebruik van de auto, zoals OV en deelmobiliteit. In de landelijke richtlijnen valt op basis van onderzoek de norm voor bezoekersparkeren bij woningen lager uit dan in de oude parkeernormen. Al deze elementen nemen we mee in het nieuwe parkeerbeleid.
5. het Parkeerbeleidsplan gaat over het verdelen van de schaarse openbare ruimte. STOMP geeft de prioriteit van de mobiliteitsvormen aan. Bij nieuwbouwwontwikkelingen wordt de focus op stappen, trappen, openbaar vervoer en deelvervoer (MaaS) groter. Dit betekent voor de parkeernormen dat er meer afwijkmogelijkheden komen voor de autoparkeernormen als door de ontwikkelaar wordt geïnvesteerd in de faciliteiten of bereikbaarheid van andere mobiliteitsvormen.
6. Dit betekent dat we vooral kijken naar “wie moet daadwerkelijk daar zijn waar hij ook parkeert?” En “Wie willen we waar laten parkeren”? In verhouding tot de andere opgaves in de openbare ruimte. Bewoners moeten primair zoveel mogelijk in hun eigen woonwijk parkeren en bezoekers van een winkel moeten zoveel mogelijk in de nabijheid van de winkel parkeren. Werknemers kunnen mogelijk aan de rand parkeren in een geclusterde parkeervoorziening. Daarnaast moet er ook nog ruimte zijn voor groen, spelen, wandelen.
7. Zowel aan de denktank als aan inwoners, ondernemers etc. wordt gevraagd wat zij belangrijk vinden als het gaat om hun leefomgeving. Dat bepaalt de kwaliteit van de openbare ruimte voor iedereen, waarbij er wel verschil is per gebied. Ook verschilt het autobezit per buurt. De Omgevingsvisie geeft ook richting aan de kwaliteit.
8. Onder auto-afhankelijken verstaan wij vooral degenen die vanwege hun fysieke gezondheid of financiële situatie afhankelijk zijn van de auto.
9. De actualisatie van parkeerbeleid voor doelgroepen wordt niet na vaststelling van het Parkeerbeleidsplan opgesteld maar is onderdeel van het Parkeerbeleidsplan.
10. Het creëren van parkeervoorzieningen (bijv. P&R's/transferia) op strategische locaties maakt onderdeel uit van dit parkeerbeleidsplan.
11. Met dergelijke demografische/socio-economische trends wordt rekening gehouden in het Parkeerbeleidsplan.