

Parallelsessie Informatie en Ontmoeting, 15 april 2021
Parkeerbeleid Parkeer Programma binnenstad Gorinchem 2021-2025
Samenvattend verslag

Aanwezigen

Voorzitter: de heer B. Bahlmann
Raadsgriffie: de heer W. van der Meer
Fracties: Stadsbelang-Democraten Gorinchem-CDA-PvdA-SGP/ChristenUnie -
VVD-D66-SP-GroenLinks-Gorcum Actief-Fractie van Maaren
Portefeuillehouder: de heer J. van der Geest
Ambtelijk: de heren P. Oostenrijk en D. Jongen
Notulen: notulistenbureau Leeuwenburgh-Vendrig

Opening

De voorzitter opent de vergadering en heet iedereen hartelijk welkom.

Parkeerbeleid Parkeer Programma binnenstad Gorinchem 2021-2025

De aanleiding van deze sessie:

Het verkeersstructuurplan binnenstad 'Gorinchem: fijn om te verblijven!' (2015) en de Mobiliteitsvisie Gorinchem 2040 vormen de beleidskaders voor het Parkeerprogramma binnenstad Gorinchem 2021-2025.

De Mobiliteitsvisie zet in op een sprong in kwaliteit naar 2040. In de binnenstad wordt echter een hoge parkeerdruk ervaren. Hierdoor is het niet eenvoudig om de kwaliteit van de openbare ruimte in de binnenstad te verbeteren.

Samen met parkeerpanels is verkend op welke wijze de parkeerdruk verlaagd kan worden. Op 29 oktober 2020 is het advies van het Parkeerpanel aan de raad teruggekoppeld. Aan de raad is aangegeven dat het college voor de zomer 2021 komt met een nieuw parkeerbeleid (Parkeerprogramma) voor de binnenstad. In de bijlagen van het raadsvoorstel is het nieuwe Parkeerprogramma voor de binnenstad terug te vinden.

Wethouder Van der Geest verwijst naar de adviezen van de parkeerpanels. Voor ligt het parkeerprogramma voor de komende jaren. Het gaat niet alleen over autoparkeren maar ook over fietsparkeren.

De heer Jongen geeft een presentatie (beschikbaar op iBabs). Hij schetst de ambities op basis van de Mobiliteitsvisie: bereikbare binnenstad, ruimte voor kwaliteit en het stimuleren van schone en duurzame vervoerwijzen. De huidige situatie in de binnenstad wordt getoond. De ambities zijn uitgewerkt in een aantal doelstellingen en maatregelen. Een deel ervan kan dit jaar opgepakt worden. De maatregelen bij ambitie 1 worden toegelicht. In de avonduren is de bezetting ruim boven de 80%; daar moet dus iets aan gedaan worden. Het doorgaande verkeer in de binnenstad wordt geweerd. Maatregelen zijn de toegang bewonersvergunning in parkeergarages en bevroren uitgifte eerste bewonersvergunning. Het overzicht van parkeren op eigen terrein wordt geactualiseerd en toegepast. Verder is extra capaciteit nodig; bestaande locaties uitbreiden en particuliere capaciteit aan de rand van de stad inzetten. Ruimte voor kwaliteit: onderzoek uitbreiding Bagijnenwal, mobiliteitshubs in de rand van de binnenstad, onderzoek inzet parkeergarage door bewoners, digitalisering. In het kader van het stimuleren van schone en duurzame vervoerwijzen zal het autodelen worden gestimuleerd. Het aantal parkeervergunningen wordt de komende jaren verlaagd.

De adviezen van de parkeerpanels 2.0 worden toegelicht.

De raad wordt gevraagd het parkeerprogramma vast te stellen en voor de uitvoering van de maatregelen in 2021 een exploitatiebudget van € 40.000 vast te stellen; kosten te dekken vanuit de reserve infrastructuur.

De volgende stap is het maken van een routekaart voor de wijze waarop de maatregelen in gang worden gezet.

De voorzitter bedankt voor de presentatie en geeft gelegenheid voor het stellen van vragen.

De heer Roeland merkt op dat het om een enorme ontwikkeling gaat op het gebied van parkeren. Hij noemt het parkeren op Spijksepoort voor het personeel van de daar gevestigde bedrijven en vraagt of het parkeerterrein aan de noordzijde van het stadhuis ook ingezet kan worden. Welke criteria worden gehanteerd voor de wachtlijst voor parkeervergunningen?

De heer Jongen zegt dat er met de eigenaar van Spijksepoort en de ondernemers gesproken moet worden over het parkeren. Wellicht kan het Stadhuisplein benut worden voor bewoners en werknemers in de binnenstad als overloopvoorziening. Het parkeerterrein ten noorden van het stadhuis is nog niet genoteerd, maar hier zal naar gekeken worden. De wachtlijst: begonnen wordt met de lijst van het parkeren op eigen terrein. De tweede vergunning wordt stopgezet en er komen ook geen eerste vergunningen meer bij.

De heer Roeland vraagt naar het parkeren tijdens grote evenementen.

De heer Jongen antwoordt dat hiervoor nog geen concrete locaties zijn genoemd. Het parkeren als onderdeel van evenementen zal de aandacht krijgen. Wat aan de rand van de stad wordt toegevoegd, zal ook ingezet worden bij evenementen.

Mevrouw Pellikaan vond de presentatie en stukken erg duidelijk. Het ambitieniveau is hoog. Zij vraagt aandacht voor het gebruiken van baten uit de parkeerexploitatie en de reserve infrastructuur en vraagt hoe zich dit tot elkaar verhoudt. Met betrekking tot het stopzetten van de eerste bewonersvergunning vraagt zij waar men een tweede auto kan parkeren.

De heer Jongen zegt dat de € 40.000 uit de reserve infrastructuur gehaald wordt. Eventuele baten vanuit de parkeerexploitatie worden gerealiseerd door optimalisering van de parkeerketen, onder andere met digitalisering. Het kostenpatroon wordt ook beperkt. De stop op de eerste bewonersvergunning wordt ingevoerd met een overgangsregeling. De tweede auto kan worden geparkeerd in Kweeklust of Kazerneplein of een andere locatie aan de rand van de binnenstad. Het minder autobezit en minder autobezit wordt gestimuleerd.

Mevrouw Pellikaan leest in het voorstel dat baten uit de parkeerexploitatie kunnen worden ingezet, maar dat is ook zo voor het fietsparkeren. Hoe werkt dit?

Wethouder Van der Geest licht toe dat het fietsparkeren in de routekaart opgenomen wordt. Het is de bedoeling dat er meer baten uit het parkeren komen, ook door de kosten te verlagen.

De heer Van Santen verwijst naar de aanbevelingen van het parkeerpanel en vraagt naar de eenduidigheid; in hoeverre zijn er adviezen overgenomen en verschillen de mensen van de panels ook van mening?

De eerste vergunning wordt in een jaar afgebouwd; is dat niet wat kort? De alternatieve parkeerplekken liggen wel wat ver weg. Wordt het verhogen van de prijs voor de vergunning gezien als een uiterst middel? In de presentatie miste hij aandacht voor laadpalen voor elektrische auto's.

De heer Jongen weet niet hoe het advies van de panels tot stand is gekomen. De adviezen zijn nagenoeg integraal overgenomen maar hij weet niet in hoeverre die unaniem waren.

Wethouder Van der Geest licht toe dat het de bedoeling was de adviezen integraal over te nemen. Hij wijst ook op de roadmap die opgesteld wordt en geeft aan dat de capaciteit uitgebreid zal worden.

De heer Jongen zegt dat een jaar wordt uitgetrokken voor het stoppen met de tweede vergunning. In dat jaar wordt ook gezocht naar capaciteit voor die doelgroep. Er zal een alternatief geboden moeten worden. De prijsverhoging past bij het ontmoedigen van het autogebruik en -bezit. Er zal een doorrekening gemaakt worden van het effect van een verhoging. Voor laadpalen heeft de gemeente een contract met Allegro. Als er een aanvraag komt, kan dat snel geregeld worden. Het doel is om elektrisch vervoer te stimuleren.

De heer Van Santen vraagt nog aandacht voor de loopstanden als de tweede vergunning gestopt wordt. Worden er ook buiten de parkeergarages laadpalen geplaatst?

De heer Jongen zegt dat een loopafstand van 500 meter acceptabel geacht wordt als alternatief voor de tweede vergunning. Ten aanzien van laadpalen zegt hij dat dit steeds afgewogen wordt. Het gebruik van de garages wordt gestimuleerd, dus daar ook het liefst laadpalen. Waar nodig wordt ook gekeken waar buiten de garages laadpalen kunnen komen.

De heer Hassouna verwijst naar de ambities en zegt dat de binnenstadsbewoners niet gedwongen kunnen worden om de auto weg te doen. Kan niet bij iedere afgifte van bouwvergunningen afgesproken worden dat er ondergrondse parkeermogelijkheden moeten zijn? Als voorbeeld noemt hij het Kazerneplein. Naast Kweeklust had ook een ondergrondse garage gerealiseerd kunnen worden.

De heer Jongen licht toe dat de parkeernormen aangepast worden aan de gewenste situatie in de binnenstad. Het afdwingen van ondergrondse parkeervoorzieningen heeft een aantal haken en ogen. Afdwingen op eigen terrein te parkeren is wel mogelijk. De ruimtelijke kwaliteit moet wel voorop staan. De tweede vergunning is in het leven geroepen vanwege de tweede auto. Die kan alleen in de binnenstad tijdens winkeltijden gebruikt worden. De uitgebreide vergunning heeft dezelfde rechten als de eerste. Het is de bedoeling de tweede vergunning met het nachtparkeren af te bouwen. Het alternatief is dan een plek in de parkeergarage.

Wethouder Van der Geest noemt het parkeren op eigen terrein dat niet overal mogelijk is. Hij noemt het voormalige V&D gebouw en het wonen boven winkels. Ondergronds parkeren is buitengewoon duur. Waar mogelijk worden met ontwikkelaars afspraken gemaakt over het parkeren.

De heer Jongen zegt dat de kwaliteit van de openbare ruimte een belangrijke ambitie is. Liever ondergronds parkeren dan bovengronds, maar daar zitten ook financiële consequenties aan.

De heer Kuijten noemt de relatie met de revitalisering van het kernwinkelgebied en het stimuleren van het wonen boven winkels. Dat zorgt voor veel parkeerdruk. Voordat begonnen wordt met het wegnemen van de tweede vergunning en het verhogen van parkeertarieven meent hij dat eerst Kweeklust uitgebreid moet worden. Hij vraagt ook om zorgvuldigheid bij de Bagijnenwal. Linge II Zuid is recent aan de orde geweest; wellicht is het mogelijk om daar parkeerruimte te realiseren. In de binnenstad zijn vve's met parkeergarages waar wellicht op termijn wat ruimte vrij komt. Ook vraagt hij aandacht voor mobiliteitshubs bij bijvoorbeeld Mercon en de Evenementenhal als er evenementen zijn.

De heer Jongen gaat in op het vervallen van de tweede vergunning en het verhogen van het tarief. Daar moet zeker extra capaciteit tegenover staan. Kweeklust is op dit moment

onderwerp van studie. Het autodelen zal gestimuleerd worden; dat onderwerp en ook de mobiliteitshubs zullen onderdeel worden van de routekaart.

De heer Kuijten denkt dat er achter Kweeklust mogelijkheden zijn voor meer dan 100 parkeerplaatsen.

De heer De Jong noemt stadspromotie, wonen en winkelen in de binnenstad; heeft het college de prioriteiten helder en wordt dat goed afgestemd? Overigens had hij dezelfde vragen als de heer Hassouna.

Wethouder Van der Geest antwoordt dat het college de prioriteiten wel duidelijk heeft. Hij noemt voorts de uitbreiding van Kweeklust de zeker nodig is. Hij noemt ook de vergunningen en parkeermetingen. Er moeten niet te veel vergunningen zijn. Ook noemt hij het thuiswerken en het stimuleren van fietsvoorzieningen. Als de tweede vergunning wordt afgebouwd moet er zeker een alternatieve parkeerplek geboden worden. In de stad moet ook leefruimte zijn, er moet ondernomen kunnen worden, geleefd en gewoond.

Mevrouw Stevens vraagt in hoeverre de belangen van mensen die minder mobiel zijn meegewogen worden. Zijn er ook voldoende mensen aanwezig in de parkeerpanels die in deze doelgroep vallen?

De heer Jongen zegt dat de toegankelijkheid in de hele binnenstad optimaal moet zijn. Er moeten ook parkeerplaatsen zijn voor minder validen die aan kwaliteitseisen voldoen. Hij weet niet in hoeverre hiervoor aandacht was in de parkeerpanels.

Wethouder Van der Geest vult aan dat het gehandicaptenplatform ook een zetel in het parkeerpanel had.

De heer Roeland adviseert bij de uitbreiding van Kweeklust ook een invalidentoilet en fietsparkeerplaatsen te realiseren. Hij vraagt ook hoe de parkeerpanels aan hun informatie komen.

De heer Jongen zegt dat de eerste insteek extra parkeercapaciteit is, maar nagegaan zal worden of de gesuggereerde voorzieningen hierbij betrokken kunnen worden. Bij de routekaart zullen de panels ook betrokken worden en zal nagegaan worden hoe zij aan hun informatie komen.

De heer Hassouna vraagt of uitgezocht kan worden of het juridisch mogelijk is om bij het afgeven van een bouwvergunning aan een ontwikkelaar ondergronds parkeren af te dwingen.

De heer Jongen antwoordt dat dit uitgezocht kan worden.

Wethouder Van der Geest zegt dat bij nieuwe ontwikkelingen het parkeren zeker de aandacht krijgt. Het risico bij juridisch afdwingen van dergelijke zaken is wel dat het financieel onhaalbaar kan worden. Er wordt ook gekeken naar de mogelijkheden van een mobiliteitsfonds.

De heer Hassouna merkt op dat er wel voorbeelden zijn zoals het Kazerneplein. Hij meent dat dit ook bij de Helden van Gorinchem had gekund en ook bij toekomstige projecten.

Wethouder Van der Geest zegt dat hij hetzelfde doel voor ogen heeft maar dat dit niet overall mogelijk is in de historische binnenstad.

De voorzitter stelt vast dat niemand meer het woord verlangt. Op 27 mei vindt de B&A-sessie plaats.

Wethouder Van der Geest bedankt de raadsleden voor de suggesties die meegegeven zijn.

Sluiting

De voorzitter bedankt de aanwezigen voor hun inbreng en sluit de vergadering.