

Parallelsessie Beraad en Advies, 27 mei 2021

Parkeerbeleid

Samenvattend verslag

Aanwezigen

Voorzitter: de heer K. van Willigen
Raadsgriffie: de heer B. Wijnsouw
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 heer R. Ottervanger
Notulen: notulistenbureau Leeuwenburgh-Vendrig

Opening

De voorzitter opent de vergadering en heet iedereen hartelijk welkom. Hij licht het programma voor deze sessie toe.

Parkeerbeleid

In navolging op de I&O sessie (15/04/2021) is de aanleiding van deze B&A 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 merkt op dat bij de eerste bullet geen 2020 maar 2022 moet staan. Hij meent dat er realistische en goede ambities om het parkeren op orde te krijgen. Hij verwijst naar de parkeerpanels die goede adviezen hebben gegeven voor het parkeerbeleid.

De heer Bil zegt dat GroenLinks een visie heeft voor de binnenstad; auto's buiten de stad parkeren, autodelen, fietsparkeren en dergelijke. Hij zou hier graag nader over spreken met het college. Hij ziet met deze plannen de problemen onvoldoende opgelost. De openbare ruimte is nog veel te goedkoop. Een parkeerplek kost 0,19 per dag. In de benedenstad is een grote overcapaciteit. Met deze plannen zal de parkeerdruk niet afnemen. Het autogebruik wordt niet ontmoedigd. Fietsgebruik wordt onvoldoende aangemoedigd. Het gaat over parkeren maar eigenlijk over auto's. Ook fietsen moeten geparkeerd kunnen worden maar die worden steeds vergeten.

De heer Onvlee vraagt of de heer Bil zicht heeft wanneer het effect heeft als een bepaald tarief wordt ingesteld.

De heer Bil zegt hier geen zicht op te hebben maar het is een kwestie van vraag en aanbod. Met de huidige prijs is er te veel vraag dus er zal iets aan gedaan moeten worden.

De heer Onvlee vraagt of 10 euro per uur acceptabel zou zijn.

De heer Bil zegt dat hij doelde op het tarief voor bezoekers en niet voor vergunningen. Hij vraagt vervolgens aandacht voor fietsstallingen. Er is nog steeds een tekort aan parkeerplaatsen voor fietsen. Daardoor komen er nog steeds mensen met de auto. Ontwikkelaars die bouwen in de binnenstad kunnen korting krijgen op parkeernormen, maar dat is een slechte zaak en dat verergert het parkeerprobleem. Aangemoedigd moet worden dat mensen iets verder van de binnenstad parkeren en dat moet ook gefaciliteerd worden.

De heer Van Santen heeft begrepen dat het met name gaat om het verlagen van de parkeerdruk in de avonduren.

De heer Bil zegt dat als parkeren buiten de stad ook aantrekkelijk wordt voor de avonduren, de druk in de avonduren ook verminderen zal. Hij noemt in dit kader de leefbaarheid. Er zal een omslag moeten komen in de verwachtingen. Er moeten keuzes gemaakt worden. GroenLinks meent dat keuzes met dit voorstel niet worden doorgezet.

De heer Foppen merkt op dat het voorstel een aantal foute aannames doet.

Mevrouw Van Maaren merkt op dat er verschil is in ervaring op het gebied van leefbaarheid.

De heer Bil bevestigt dit. Er zullen zeker parkeerplaatsen blijven in de binnenstad, maar er zullen ook mensen zijn die buiten de binnenstad parkeren of hun auto weg doen.

De heer Foppen merkt op dat het voorstel een aantal foute aannames doet. Het parkeerprobleem binnen de binnenstad is niet op te lossen. Al voor 2018 heeft de SP gepleit voor een park and ride buiten de binnenstad. De binnenstad heeft op dit moment slechts 0,7 auto per huishouden. Dit zou volgens het college 0,6 moeten worden. In Den Haag, de dichts bevolkte stad heeft men ook 0,6 auto per huishouden.

De heer Onvlee zegt dat alles over een kam geschoren wordt door de heer Foppen. Hij vergelijkt de hele stad Den Haag met de binnenstad van Gorinchem. Vergelijk de binnenstad van Den Haag ook eens met Gorinchem. In Den Haag is de parkeernorm 0,3.

De heer Foppen zegt dat er geen appels met peren vergeleken moeten worden. De buitenwijken van Den Haag komen wel overeen met Gorinchem.

De heer Onvlee zegt dat 0,6 acceptabel is ten opzichte van 0,3 in Den Haag. Het is inderdaad appels met peren vergelijken.

De heer Foppen verwijst naar de I&O sessie en stelt voor dat de inwoners van binnenstad hun auto moeten kunnen parkeren, bijvoorbeeld door ondergrondse parkeerplaatsen. Hij overweegt een amendement in te dienen.

De heer Van Santen merkt op dat de parkeerdruk verlagen in de avonduren 80% van het probleem is. Dit moet direct aangepakt worden en het kan op meerdere manieren. Voorstellen met betrekking tot de fiets, schoon en duurzaam is een goede weg maar er moet ook rekening gehouden worden met de huidige status en kansen voor de inwoners van de binnenstad. Sommige mensen wonen al lang in de binnenstad en hebben meer auto's. Het OV en de fiets bieden niet altijd uitkomst. Het voorstel is de binnenstad autoluw te maken. De VVD stelt voor te kijken wat mogelijk is. Benut plekken zodat mensen ook dichtbij kunnen parkeren. Als je in de binnenstad woont kan het niet zo zijn dat je drie blokken moet lopen naar Kweeklust. Het afbouwen van de tweede vergunning die een veelvoud kost van de eerste; er wordt een jaar uitgetrokken voor een zoektocht naar een alternatief voor die doelgroep. Dat is geen afbouw maar gewoon stoppen. Uitgegaan moet worden van een acceptabele loopafstand. Er is nog geen alternatief; een loopafstand van 500 meter is ook een uitdaging. Hij vraagt zich af of dit wel zo realistisch is.

De heer Bil vraagt of de heer Van Santen de kosten van de tweede vergunning acceptabel vindt.

De heer Van Santen heeft daar geen mening over. Zijn fractie heeft er moeite mee dat er nog geen alternatief is. Gaat dat binnen een jaar wel lukken? De overgang binnen een jaar lijkt te kort. Zijn fractie worstelt om die reden nog met het voorstel.

De heer Hassouna staat achter de visie en het raadsvoorstel. Er wordt een hoge parkeerdruk ervaren. Als er meer gebruik gemaakt wordt van het OV en de fiets en minder van de auto komt dat de leefbaarheid ten goede. Deelauto's en mobiliteitshubs wil men stimuleren. Er moet ook rekening worden gehouden met nieuwbouw en verbouw in de binnenstad. Ondergronds parkeren, ook voor fietsen zorgt voor verbetering van de openbare ruimte. In de laatste I&O heeft hij gevraagd of het juridisch haalbaar is om ondergronds parkeren af te dwingen bij nieuwe bouwprojecten. Met betrekking tot Kweeklust vraagt hij hoe ver de plannen gevorderd zijn want het ziet er niet mooi uit. Kan de uitbreiding gecombineerd worden met een andere functie zoals een appartementengebouw? De auto zal in de toekomst ook een minder grote rol gaan spelen. Gorinchem scoort slecht in het onderzoek van de fietsersbond. Een goed fietsbeleid moet betrokken worden bij het parkeerbeleid. Hij vraagt de wethouder in gesprek te gaan met de fietsersbond dan wel met de gemeente Veenendaal.

De heer Oostrum spreekt waardering voor het parkeerpanel uit. Hij gaat er vanuit dat er een gedagen voorstel voor ligt. Hij kan zich er in grote lijnen in vinden. In reactie op de heer Bil sluit hij zich aan bij het stimuleren van het fietsgebruik. Er moet eerst over ambities en rechten gesproken worden en pas daarna over tarieven. Er ligt een goede realistische ambitie voor en hij hoopt dat deze sneller uitgevoerd kan worden. Kweeklust zal uitgebreid moeten worden.

De heer Bil zegt dat het voor GroenLinks te goedkoop is voor de eerste en tweede auto een parkeerplaats te hebben in de binnenstad. Iedereen moet een plek krijgen maar er moet differentiatie ingebracht worden. De prijs van de vergunning moet verhoogd worden.

De heer Oostrum zegt dat hij het liever heeft over de rechten dan over de tarieven.

Mevrouw Van Maaren merkt op dat de tarieven wel verhoogd kunnen worden maar er wonen ook mensen in de binnenstad die het niet breed hebben maar wel hun auto nodig hebben voor hun werk.

De heer Oostrum vervolgt en sluit zich aan bij mevrouw Van Maaren. In het voorstel wordt aangegeven dat de lijst geactualiseerd wordt voor parkeren op eigen terrein. Dat is prima. Tweede vergunningen beperken is een goede zaak met een overgangsregeling. Dat zou in een jaar moeten kunnen. Bevriezen van vergunningen is ook een goede zaak. Hij vindt het een prima beleidsvoorstel.

De heer Van Santen vraagt waarom hij denkt dat het in een jaar kan.

De heer Oostrum antwoordt dat hij dat denkt omdat vergunningen voor een jaar uitgegeven worden. Iedereen heeft dan nog een jaar de tijd om maatregelen te treffen.

De heer Onvlee merkt op dat er een spanningsveld tussen leefbaarheid en het fysieke domein blijft. Het gaat om een transitie en de stip op de horizon van 2030 helpt wel. Er ligt nu een compleet plaatje voor. Hij noemt Kweeklust en particulier terrein, fietslocaties en fietsparkeren; het moet integraal benaderd worden. Hij is hier blij mee. Een aandachtspunt is wel de gehandicaptenparkeerplaatsen waaraan voldoende aandacht besteed moet worden.

Mevrouw Pellikaan vindt het een ambitieus maar realistisch programma. Zij is benieuwd naar de reactie van de wethouder op de gestelde vragen. De bijdrage van het parkeerpanel is waardevol. Het is goed dat het ook een adaptief programma is. Een aandachtspunt is communicatie via de gebruikelijke kanalen. Zij vraagt zich af of dat voldoende is omdat het veel emoties kan oproepen.

De heer Ploeg staat positief tegenover het voorstel. Het zijn mooie ambities en een gebalanceerde ambitie. Hij deelt het ideaal van de heer Bil met betrekking tot het autobezit maar mensen zijn wel afhankelijk van hun auto in bepaalde gevallen. Een goede afweging tussen duurzaamheid en leefbaarheid is belangrijk. Als het autobezit ontmoedigd wordt moeten er goede voorzieningen zijn. Hij noemt de treinfiets en de autofiets.

De voorzitter merkt op dat in de chat door de heer Bil is aangegeven dat hij een schriftelijke reactie zal geven op de inbreng van de heer Onvlee.

De heer Bahlmann bedankt het parkeer panel voor de inbreng. Een autoluwe binnenstad heeft de voorkeur en dat komt de verblijfskwaliteit ten goede. Iedereen moet welkom zijn in de vesting, bewoner en bezoeker. Parkeren moet kunnen plaatsvinden in de garages in de avonduren, ook voor fietsers. De eerste vergunning moet voor iedereen betaalbaar zijn.

Wethouder Van der Geest bedankt voor de inbreng van de raadsleden. Het is een gebalanceerd stuk met enkele uitschieters en dat is ook nodig. Hij noemt de P&R en een pendelbus en dat is voor bezoekers maar de parkeerdruk gaat vooral over de bewoners. De parkeerruimte buiten de binnenstad, bij het stadhuis, Spijksepoort en goede fietsparkeervoorzieningen op die plaatsen is een goed idee. De autofiets is genoemd. Met betrekking tot de tarieven sluit hij zich aan bij de heer Oostrum; we zijn nog een auto afhankelijke stad en veel mensen hebben die nodig om naar hun werk te gaan. De eerste vergunning in prijs verhogen is nu nog niet realistisch. Voor gasten van binnenstadbewoners zal ook gekeken worden naar mogelijkheden. Niet het tarief verhogen om te sturen. Een bewaakte fietsenstalling is een ambitie van het college. Opmerkingen zijn gemaakt over het verplichten van vastgoedeigenaren inzake ondergronds parkeren. Er wordt gekeken naar parkeren op eigen terrein. De wethouder verwijst naar het mobiliteitsplan; gezocht wordt naar voorzieningen waardoor er minder parkeerdruk komt op straat. Hij noemt in dit kader het wonen boven winkels. Parkeervoorzieningen aan de rand van de stad moeten daarvoor gerealiseerd worden. Kweeklust zal eind 2022-2023 uitgebouwd zijn. Het is belangrijk voor bezoekers en ook voor bewoners. Er wordt hard gewerkt aan Kweeklust. Na Kweeklust wordt verder gegaan met maatregelen. Ambtelijk wordt gesproken met de fietsersbond; vorig jaar was het plan om een bezoek te brengen aan Zwolle maar door corona was dit niet mogelijk. De wethouder hoopt dat dit alsnog mogelijk zal zijn. Gesproken is over eerst rechten bekijken en dan tarieven. Aandacht voor gehandicapten parkeerplaatsen is er zeker. Het is een adaptief programma; effecten monitoren en bijsturen, nieuwe inzichten erbij betrekken. De communicatie zal zeker geïntensiveerd worden.

De heer Van Santen merkt op dat een vergunning een jaar loopt, dat is misschien handig maar niet praktisch. Het probleem wordt misschien wel even groter door de maatregelen.

De heer Oostrum gaat in op termijnen. Als nu begonnen wordt met een overgangsregeling dan is het over anderhalf tot twee jaar klaar en dan is Kweeklust uitgebreid. Het kan dus meevallen en parallel lopen. En mensen kunnen ook bedenken of ze hun auto ergens anders willen parkeren.

De heer Van Santen is het wel eens met het uiteindelijke doel maar hij vindt de fasering cruciaal. Hij denkt na over een amendement.

Wethouder Van der Geest staat open voor een gesprek. De realisering van Kweeklust staat eind 2022, begin 2023 op de planning. Van de tweede vergunning plus kan nog gebruik

gemaakt worden aan de randen van de stad. Mensen die aan het eind van het jaar verlengen kunnen in 2022 nog gewoon de vergunning hebben. Parkeervoorzieningen aan de randen van de stad moeten beter te gebruiken zijn.

De heer Van Santen vraagt agendering van het voorstel als bespreekstuk in verband met de fasering.

De heer Hassouna bedankt voor de beantwoording van de wethouder; hij wil ook graag mee op bezoek in Zwolle. Kweeklust is een esthetisch iets en moet integraal benaderd worden; hij pleit voor een combinatie met een appartementencomplex of iets dergelijks. Voor ondergronds parkeren is naar zijn mening meer draagvlak. Hij pleit ervoor dit af te dwingen bij bouwprojecten.

Wethouder Van der Geest zegt dat de heer Hassouna welkom is om mee te gaan naar Zwolle. Met betrekking tot het ondergronds parkeren wijst hij op de grondwater problematiek. Soms is het eenvoudigweg niet mogelijk maar waar mogelijk wordt het gestimuleerd. Appartementen realiseren bij Kweeklust wordt naar zijn mening erg krap. Er wordt wel gekeken naar een goede inpassing in de omgeving.

De voorzitter sluit de beraadslagingen af. Het voorstel als bespreekstuk geagendeerd voor de raadsvergadering van 10 juni a.s..

Sluiting

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