Raadsvoorstel

Voorstelnummer: 342633
Zaaknummer: 752746

Houten, 26 oktober 2021

gemeente Houten

Onderwerp:
Vaststellen vernieuwd parkeerbeleid

Beslispunten:
1. Kennis te nemen van het eindverslag participatie Vernieuwd parkeerbeleid;
2. De Parkeervisie Houten 2021 vast te stellen met als hoofdkoers ‘faciliteren waar kan, waar nodig de druk op de openbare ruimte beheersen’, met inzet op duurzame vormen van mobiliteit;
3. De Nota Parkeernormen Houten vast te stellen waarbij ten opzichte van de vigerende parkeernormennota de volgende elementen zijn toegevoegd:
   a. Deelautogebruik wordt actief gestimuleerd;
   b. Parkeernormen voor sociale woningbouw;
   c. Kwaliteitseisen voor fietsparkeren.
4. In 2022 te starten met de vernieuwde procedure laadpalen en de 0-meting parkeerdruk en op basis van de resultaten de noodzaak en inzet voor structurele monitoring te bepalen.
5. De benodigde financiële middelen van € 60.000 te dekken uit de bestemmingsreserve Mobiliteit.

Samenvatting
Het collegeprogramma 2018-2022 geeft aan dat het parkeerbeleid wordt geactualiseerd. Het gaat daarbij om zowel de huidige parkeervisie als de nota parkeernormen. In de startnotitie 'Toekomstvast Parkeerbeleid' die op 9 maart 2021 door de raad is vastgesteld, zijn de uitgangspunten hiervoor aangegeven. Via een uitgebreid participatietraject (bijna 1600 enquêtes en 8 focusgesprekken) is onderzocht welke knelpunten en mogelijke oplossingen de Houtenaren zien.

Het college heeft op 31 augustus 2021 de Parkeervisie Houten 2021 en Nota Parkeernormen Houten vrijgegeven voor inspraak. Deze twee documenten vormen samen het vernieuwde Parkeerbeleid. Er is één reactie binnengekomen. Deze reactie geeft geen aanleiding om aanpassingen in de nota’s door te voeren. Parkeren en parkeerbeleid zijn geen doel op zich, maar een middel om andere ambities mogelijk te maken of te behouden. Dit kunnen ambities zijn als woningbouw, goede ruimtelijke kwaliteit, duurzaamheid en grotere economische vitaliteit.

In het parkeerbeleid willen we zorgen voor het behouden van een goede afstemming tussen de vraag naar en het aanbod van parkeren, zonder dat dit ten koste gaat van de leefbaarheid en de kwaliteit van de openbare buitenruimte. In het parkeerbeleid willen we het gebruik van schone en duurzame vervoersalternatieven stimuleren. Als fietsstad geven we prioriteit aan de fiets. Daarnaast stimuleren we ook andere vormen van schoon vervoer (lopen, openbaar vervoer en elektrisch rijden). De koers van het parkeerbeleid is daarmee ‘faciliteren waar kan, waar nodig de druk op openbare ruimte beheersen’. In de verdere toekomst is het voor duurzame gebiedsontwikkeling mogelijk noodzakelijk om een nieuwe ontwikkelingsgerichte parkeernormering te hanteren. De parkeervisie is ontwikkeld als een gereedschapskist die de mogelijkheid geeft om een passende vorm van parkeerregulering te kiezen, om bij nieuwe ontwikkelingen de effecten voor de bestaande omgeving te beheersen.

Voor de uitvoering van dit beleid wordt in 2022 een 0-meting voor de parkeerdruk uitgevoerd. Dit vormt de basis om te beoordelen welke inzet voor monitoring en community-aanpak nodig is. Aangezien de huidige plaatsingsprocedure van laadpalen succesvol is afgerond en heeft geleid tot een dekkend netwerk aan laadpalen, worden nieuwe aanvragen individueel beoordeeld. Voor de toetsing van de nieuwe aanvragen, wordt de plaatsingsprocedure aangepast en een inhaalslag gemaakt. Beide uitvoeringsstappen vergen personele inzet van medewerkers van team Voorbereiding en Ontwikkeling Beheer en team Ruimtelijke Ontwikkeling. Totale kosten voor 2022 en 2023 zijn geraamd op

incidenteel € 15.000 voor 0-meting van de parkeerdruk en € 45.000 voor de plaatsing van de laadpalen. Dekking vindt plaats uit de bestedingsreserve Mobiliteit.

Aanleiding

Er zijn verschillende aanleidingen om een nieuwe parkeervisie op te stellen:

- In het collegeprogramma is de wens voor nieuw parkeerbeleid opgenomen. Hierbij ondersteunt het nieuwe parkeerbeleid de ambities van de coalitie op gebied van woningbouw, ruimtelijke kwaliteit, duurzaamheid en grotere economische vitaliteit.
- Houten staat bekend als een groene gemeente en als fietsstad. In het collegeprogramma hebben we de ontwikkeling van een groene en duurzame gemeente als missie benoemd. Maar tegelijkertijd is het autobezit en –gebruik in Houten nog steeds hoog. Om het fietsen verder te stimuleren zijn extra (kwaliteits-) eisen aan fietsparkeren bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen gewenst. Het parkeren legt een steeds grotere druk op de openbare ruimte. Dat vraagt om een herijking hoe we in de nabije toekomst omgaan met toenemende druk op de ruimte, in bestaande woonomgevingen en bij nieuwe ruimtelijke en mobiliteitsontwikkelingen.
- Regionale ontwikkelingen zoals het Integraal Ruimtelijk Perspectief (IRP) en Mobiliteitsstrategie én de Houtense woningbouwambities, vragen dat Houten het instrumentarium op orde brengt. Dit instrumentarium kan worden ingezet om duurzame mobiliteitsambities in te vullen, toenemende parkeerdruk hanteerbaar te maken en duurzame gebiedsontwikkeling mogelijk te maken. In de regionale parkeerstrategie wordt een gezamenlijke aanpak voorbereid met parkeerinstrumenten aan de bestemmingskant, herkomstkant, alternatieven voor de (eigen) auto én het opbouwen van een netwerk van overstappunten. Hierdoor is het voor Houtenaren niet altijd meer vanzelfsprekend dat aan de bestemmingszijde in de regio goed geparkeerd kan worden. Houten zal meer met P&R gedrag te maken krijgen.

Kortom regionale ontwikkelingen én de Houtense woningbouwambities, vragen voor Houten een nieuw parkeerbeleid. Doel is dat dit bijdraagt aan een goede kwaliteit van de openbare ruimte en tevens een instrumentarium biedt om duurzame mobiliteit in te vullen, toenemende parkeerdruk hanteerbaar te maken en duurzame gebiedsontwikkeling mogelijk te maken.

Beoogd effect

Het parkeerbeleid draagt bij aan een fijn woon-, werk- en leefklimaat. Het parkeerbeleid bevat een visie en normen voor nieuwe ruimtelijke initiatieven, biedt bescherming aan bestaand gebied en beschrijft oplossingsrichtingen voor gebieden of straten waar parkeeroverlast ontstaat. Parkeerbeleid is geen eenheidsworst. Er is differentiatie nodig in de maatregelen die je inzet per gebied. Een locatie in een woonwijk dicht bij de rondweg vraagt andere keuzes en maatregelen dan een locatie op loopafstand van het station. Het parkeerbeleid bestaat uit in te zetten parkeerinstrumenten op het moment dat een gebied of locatie hierom ‘vraagt’. Wij willen met dit nieuwe parkeerbeleid de kansen benutten die duurzame mobiliteitsvormen bieden en tegelijk erkennen we dat autogebruik bij Houten hoort. De koers van het parkeerbeleid is daarmee ‘faciliteren waar kan en waar nodig de druk op de openbare ruimte beheersen, met inzet op duurzame vormen van mobiliteit’. Op deze manier kan Houten de kansen voor een duurzaam mobiliteitsbeleid benutten en tegelijkertijd sluit deze ook aan op de behoeften van inwoners en bedrijven.

Argumenten per beslispunt

1.1 De uitkomsten van participatie geven inzicht in de latere haalbaarheid van maatregelen.

In de Parkeervisie en Nota parkeernormen worden nu geen specifieke maatregelen in de openbare ruimte voorgesteld. De participatieopbrengst geeft inzicht in reacties en draagvlak en is tevens gebruikt als onderbouwing voor het voorgestelde beleid. De inspraakreactie betreft de onzekerheid over de samenhang tussen parkeren en voorgenomen gebiedsontwikkeling rond het Centrum, De Molen en de Koppeling. De angst bestaat bij de insprekers dat deze Nota parkeernormen wordt gebruikt om af te wijken van de normen. Het vigerend parkeerbeleid biedt echter ook deze mogelijkheid en het doel van de nieuwe Nota parkeernormen is om vooruitlopend op een mogelijke nieuwe ruimtelijke visie de kansen te benutten voor het stimuleren van duurzaam vervoer. Via onder andere social media zijn ook reacties binnengekomen over het ontbreken van aandacht voor invalidevoertuigen en kampeervoertuigen. Mogelijkheden hiervoor zijn opgenomen in Algemeen Plaatselijke

Verordening (APV) en landelijk beleid voor invalideparkeerkaarten. Dit parkeerbeleid geeft geen beperkingen of verruimingen hiervoor aan.

1.2 Het nieuwe parkeerbeleid heeft invloed op de leefomgeving.
Parkeren heeft impact op de woon- en leefomgeving van inwoners. Daarom is het goed als de raad kennis neemt van het feit dat er een inspraakreactie is gekomen en hoe het college deze reactie heeft gewogen. Bij de totstandkoming van de nieuwe visie is via enquêtes en focusgesprekken ook veel input opgehaald. De gemeenteraad is bij de start betrokken via een startnotitie en is voor de zomer bijgepraat over de uitkomst van het eerste deel van de participatie.

2.1 Door de insteek van de drie leidende principes ontstaat adaptief parkeerbeleid
Het gemiddelde autobezit per huishouden en per persoon laat landelijk en binnen de provincie een zeer lichte en gestage groei zien. In Houten is deze groei iets minder snel gegaan. De toekomstige trend voor Houten is lastig te voorspellen. Wel kan het parkeerbeleid een positieve bijdrage leveren aan duurzaamheid door per gebied volgens drie leidende principes de parkeermaatregelen te nemen. Deze leidende principes zijn:
1) alternatieven voor autogebruik stimuleren (zodat bewoners en bezoekers minder auto gericht zijn);
2) duurzaamheid van autogebruik stimuleren (zoals autodelen en elektrisch vervoer);
3) parkeerdruk in de openbare ruimte beheersen (het zo goed mogelijk verdelen van de openbare ruimte).
Zo kunnen afhankelijk van de situatie, locatie en in de loop van de tijd adaptief de parkeermaatregelen worden genomen.

2.2 Het draagvlak is groot om duurzaamheid als onderlegger voor parkeerbeleid te hanteren
Uit de participatie blijkt dat de helft van de automobilisten is over te halen om vaker de fiets of openbaar vervoer te gebruiken. Maatregelen die genoemd worden om hieraan bij te dragen zijn: een verbetering van het fietsnetwerk, beter aanbod van openbaar vervoer en het minder aantrekkelijk maken van parkeren. De raad heeft met de vaststelling van de startnotitie ‘Naar een toekomstgericht Parkeerbeleid’ deze koers ook voor ogen. De informatie die ten behoeve van de parkeervisie is opgehaald, ondersteunt deze richting.

2.3 Parkeren in bestaande wijken is overwegend goed geregeld
Geconstateerd is dat de parkeerdruk in de wijken niet problematisch is, maar het verdelingsvraagstuk heel lokaal (in enkele delen van wijken of enkele straten) wel leidt tot irritaties en verminderd gevoel van leefbaarheid. Door uit te gaan van een community aanpak is niet het uitvoeren van een ‘technische parkeeroplossing’ het uitgangspunt, maar het gezamenlijk constateren wat de buurt belangrijk vindt in de openbare ruimte. De rol van de gemeente verandert daarbij van parkeeroplossingen uitvoeren naar facilitator van het gesprek. Uitgangspunt hierbij is dat nieuwe parkeerplaatsen niet ten kosten gaan van groene openbare ruimte (grijs voor groen).

3.1 De hoogte van de normen past bij Houten
De hoogte van de nu gehanteerde parkeernormen blijkt in de praktijk niet te leiden tot schaarste aan parkeerplaatsen. Uit de analyse van de parkeercijfers uit 2018 blijkt dat ongeveer per gebied de parkeerdruk de acceptabele norm van 90% niet overschrijdt. Bij sociale woningbouw is op enkele locaties zelfs sprake van een overschot aan parkeerplaatsen. Omdat Houten in de nabije toekomst behoefte heeft aan toevoeging van deze categorie woningen, wordt net zoals bij de CROW-kencijfers, een afzonderlijke norm voor deze categorie toegevoegd. In lijn met amendement 102 bij de Startnotitie (raadsvergadering van 9-3-2021) wordt met deze normen de parkeerruimte voor bestaande functies en wijken niet verminderd.

3.2 De nieuwe Nota parkeernormen geeft meer mogelijkheid tot verduurzaming bij nieuwbouwprojecten.
Ondanks de beperkte aanpassing van de realistisch geformuleerde autoparkeernormen voor Houten, voornamelijk toevoeging norm voor sociale huurwoningen, heeft vaststelling hiervan zeker meerwaarde voor fiets en deelautogebruik. Door bij de vernieuwde parkeernormen naast eisen aan de aantallen ook kwaliteitseisen mee te geven voor het fietsparkeren, wordt het fietsgebruik bij nieuwbouwprojecten aantrekkelijker. Ook stimuleert de gemeente Houten deelautogebruik bij nieuwbouwprojecten, waardoor ze ervan uitgaat dat het aantal te realiseren parkeerplaatsen lager kan worden.

4.1 De ontwikkeling van elektrisch laden is sterk in ontwikkeling.
Op basis van huidig beleid is in Houten gewerkt met de plankaart elektrisch laden. Nagenoeg alle punten zijn hiervan ingevuld waardoor in alle buurten op 300 meter afstand een openbare laadpaal beschikbaar is. Door over te gaan op vraag gestuurd aanleggen van laadpalen, sluiten we beter aan op de daadwerkelijke vraag.

4.2 De 0-meting parkeerdruk bepaalt inzet communityaanpak
De actualisatie van de aanpak Parkeren op Maat wordt op basis van de eerste 0-meting van de parkeerdruk opgesteld. Of structureel onderzoek nodig is, moet blijken uit de resultaten van de parkeerdrukmeting (alleen indien de parkeerdruk aanzienlijk wijzigt ten opzichte van eerdere jaren) en hangt ook af van mogelijke ambities ten aanzien van woningbouw. Na de 0-meting en nadat meer bekend is over woningbouwambities kan hier een goede inschatting voor worden gemaakt. Uitwerking van nieuwe reguleringsvormen is aan de orde wanneer de mogelijkheid voor een passende vorm van parkeerregulering nodig blijkt, bijvoorbeeld om bij nieuwe ontwikkelingen de effecten voor de bestaande omgeving te beheersen.

5.1 Incidentele middelen volstaan om het laadpalenbeleid en community-aanpak voor 2022 en 2023 uit te voeren
Er zijn al structurele middelen/inzet beschikbaar voor laadpalenbeleid en diverse verkeerskundige monitoringsonderzoeken. Het elektrisch rijden groeit echter zo hard dat voor de komende 2 jaar extra capaciteit en middelen nodig zijn. De benodigde incidentele middelen zijn in lijn met de uitvoering van het bestedingsplan Mobiliteit en worden ten laste gebracht van de bestemmingsreserve Mobiliteit. Daarna is de verwachting dat de piek van de extra vraag voorbij is en binnen de huidige beschikbare capaciteit en budgetten invulling kan worden gegeven aan laadpalenbeleid. Met betrekking tot de monitoringonderzoeken geven de resultaten uit de 0-meting meer inzicht in de benodigde inzet en regelmaat van onderzoek. Ook wanneer meer bekend is over woningbouwambities kan hierover een betere inschatting worden gemaakt.

Kanttekeningen

2.1 Het nieuwe beleid zoekt de oplossing van concrete lokale parkeerknelpunten niet in het uitbreiden van parkeerplekken
Uit de analyse van het parkeeronderzoek uit 2018 blijkt dat er absoluut gezien weinig knelpunten zijn. Op buurtniveau zijn er voldoende parkeerplekken. Een nieuwe parkeervisie lijkt daarmee niet nodig. Wel is bij parkeerklachten vaak de wens richting gemeente om parkeerplaatsen toe te voegen. Dit is echter een suboptimale oplossing omdat niet het aantal parkeerplekken het knelpunt is, maar het gebruik van deze plekken en het parkeergedrag. Door de aanpak parkeren op maat te vervangen door de community-aanpak willen we meer inzoomen op de leefbaarheid van een straat of buurt in plaats van oplossing van een ervaren parkeerknelpunt.

2.2 Actief stimuleren elektrische laadpalen en deelauto's leidt tot lokaal hogere parkeerdruk
Omdat we ervoor kiezen geen extra parkeerplaatsen aan te leggen bij het plaatsen van elektrische laadpalen en/of deelauto's in bestaande wijken, kan actief stimuleringsbeleid een negatief effect hebben op de parkeerdruk. Op de lange termijn zal de hogere parkeerdruk afnemen, omdat het doel van dit actieve beleid is een afname van autobezit. Door te monitoren wordt een eventuele hogere parkeerdruk inzichtelijk gemaakt.

3.1 De parkeernormen voorzien onvoldoende in oplossingen voor gebiedsontwikkelingen
In de toekomst zal er vaker aanleiding en noodzaak zijn, om bij (gebieds)ontwikkelingen te werken met lagere parkeernormen vanwege de haalbaarheid van deze ontwikkeling en het bereikbaar houden van het gebied. Dit is regionaal in het kader van het Integraal Ruimtelijk Perspectief (IRP) U16 onderkend als gezamenlijke opgave. Een gewenste sterkere sturing op parkeernormen kan echter alleen in de context van de integrale duurzame gebiedsontwikkeling worden opgesteld. Dit is vanwege de onderlinge verbanden tussen verschillende aspecten, zoals kwaliteit openbare ruimte, beperkte verkeer aantrekkende werking, betaalbaar en voldoende ruimte voor groen. Ook zal dan op projectoverstijgend niveau aandacht gegeven moeten worden aan het vrijwaren van de bestaande omgeving van extra parkeerdruk. Deze projectoverstijgende aandacht is ook de zorg die via de inspraakreactie is verwoord. Het nieuwe beleid biedt de mogelijkheid, net als in bestaand beleid, om in uitzonderingsgevallen, onderbouwd af te wijken van de geldende

parkeernormen. Een voorbeeld van een uitzondering is een ruimtelijke ontwikkeling voor een specifieke doelgroep met aantoonbaar lager autobezit.

3.2 Reductie van parkeernormen door deelauto gebruik kunnen leiden tot een hogere parkeerdruk
De nota parkeernormen biedt mogelijkheden, onder condities, voor nieuwe ontwikkelingen om een reductie van 5% toe te passen op het bewonersdeel van de parkeernormen. Van de ontwikkelaar(s) wordt altijd gevraagd overtuigend aan te tonen dat de parkeernorm lager kan zijn en niet gaat leiden tot parkeerproblemen voor de nieuwe ontwikkeling en de nabije omgeving. Alleen als er een vorm van parkeerregulering is ingevoerd (of gepland en het besluit hierover is genomen) dan kan in dat betreffende gebied een reductie van 20% op de parkeernorm worden toegepast. Ook dan moet een ontwikkelaar overtuigend aantonen dat de parkeernorm lager kan zijn en niet gaat leiden tot parkeerproblemen voor de nieuwe ontwikkeling en de nabije omgeving.

4.1 Voordat nieuwe reguleringsinstrumenten worden ingevoerd, is meer duidelijkheid nodig over vorm en inhoud van de maatregel
Op dit moment is het niet nodig om een andere vorm van regulering in (centrumgebieden in) Houten te introduceren. Wel willen we de mogelijkheid voor andere reguleringsvormen in de gereedschapskist houden om, als de omgeving overlast ondervindt, deze te kunnen uitwerken en invoeren. Uitstralingseffecten in de omgeving kunnen ontstaan door de wens om gebiedsgericht lagere parkeernormen in te stellen ten behoeve van duurzame gebiedsontwikkeling. Hoe groot die uitstralingseffecten zijn en hoe de parkeermaatregelen er dan uit moeten zien, is afhankelijk van de locatie, omvang en doelgroep voor de bouwontwikkeling. Zodra blijkt dat de huidige regulering onvoldoende werkt moet in overleg met de omgeving het reguleringsinstrument verder worden uitgewerkt. Als er wordt gekozen om gebruik te maken van nieuwe reguleringsvormen uit de gereedschapskist moet er wel rekening worden gehouden met lange implementatie tijd, afhankelijk van de grootte van het gebied waar dit voor van toepassing gaat worden, omdat het om de introductie om nieuwe gereedschappen gaat.

5.1 Laadpalenbeleid en parkeermonitoring vraagt mogelijk structurele inzet.
Door corona is het gebruik van Openbaar vervoer lager dan voorheen. Voor een zo realistisch mogelijk beeld van de parkeerdruk wordt de parkeermonitoring na de zomer opgestart. De 0-meting naar parkeerdruk past niet binnen reguliere middelen. Met betrekking tot de structurele monitoringonderzoeken geven de resultaten uit de 0-meting meer inzicht in de benodigde inzet en regelmaat van onderzoek. De technologie van het laden van elektrische auto’s en het laadgedrag is sterk in ontwikkeling. Deze ontwikkeling bepaalt voor de verdere toekomst de structurele inzet in elektrisch laden.

Participatie

Via een online peiling is bij bijna 1.600 mensen de mening gepeild over knelpunten en oplossingen. Via 8 focusgesprekken op wijkniveau zijn nadere achtergronden gevraagd op deze uitkomsten. Gevraagd is naar parkeren in de eigen omgeving, mogelijkheden voor duurzame mobiliteit en parkeermaatregelen als in het centrum woningbouw wordt toegevoegd. Belangrijke resultaten zijn:

- De absolute parkeerdruk in woonwijken is acceptabel. Heel lokaal in bepaalde straten leiden parkeerergernissen tot vermindering van de leefbaarheid.
- Als oplossingsrichtingen ziet men het stimuleren van gebruik van eigen terrein door communicatie met bewoners en anders door het verplichten ervan. De inzet van vergunningparkeren in woonwijken kan echter op weinig draagvlak rekenen.
- Houtenaren willen geen uitbreiding van parkeerplaatsen ten koste van groen. 90% geeft aan dicht bij huis te kunnen parkeren. Ook de analyse op beschikbare capaciteit geeft aan dat er over het algemeen gezien geen parkeertekorten zijn. De tot nu toe gehanteerde parkeernorm in de bestaande gebieden is dus realistisch gebleken. Dit is in lijn met het aangenomen amendement 102 bij de Startnotitie (raadsvergadering van 9-3-2021): ‘Als uitgangspunt geldt dat de parkeernormen in bestaande wijken niet verlaagd worden’.
- De helft van de automobilisten is over te halen vaker de fiets of openbaar vervoer te gebruiken. Dit zal niet direct leiden tot minder parkeerplaatsen maar in eerste instantie vooral tot minder autobewegingen.
- Eén op de vijf automobilisten zou overwegen de eigen auto weg te doen indien een deelauto binnen vijf minuten lopen van de woning beschikbaar is.

- Bestaande bewoners in het centrum hebben minder auto's dan gemiddeld en reizen relatief vaak per fiets en openbaar vervoer. Een eerste reactie van veel inwoners op mogelijkheden voor betaald parkeren en vergunningparkeren is de vrees dat het centrum minder aantrekkelijk wordt en dat dit tot omzetverlies gaat leiden voor de winkeliers. Uit de focusgesprekken blijkt dat ondernemers het juist belangrijk vinden dat het centrum aantrekkelijk is, goed bereikbaar en dat klanten gegarandeerd in de garages terecht kunnen om te parkeren. Nieuwe woningbouw kan in hun ogen bijdragen aan het draagvlak en de aantrekkelijkheid van het centrum.

Deze resultaten zijn met raadsleden gedeeld tijdens de bijpraatavond op 1 juni 2021.

Van 31 augustus tot en met 12 oktober lagen de Parkeervisie Houten 2021 en de Nota Parkeernormen Houten ter inzage. Hierop is één inspraakreactie binnengekomen. Antwoorden op deze vragen zijn opgenomen in het eindverslag Participatie Vernieuwd parkeerbeleid.

Financiën en formatie

Op basis van de vast te stellen Parkeervisie kan de plaatsingsprocedure laadpalen worden aangepast en de aanpak parkeren op maat worden geactualiseerd tot een community-based aanpak.

De belangrijkste verandering in de community-aanpak is een verschuiving van een stappenplan gericht op het oplossen van een parkeerprobleem naar een actieve, signalerende community-gerichte aanpak gericht op het oplossen van een leefbaarheidsprobleem. Hiervoor is eerst een 0-meting voor de parkeerdruk nodig, de kosten hiervoor bedragen € 15.000. Op basis van de uitgevoerde 0-meting in 2022 zullen de eventuele aanvullende middelen bepaald moeten worden. De eventuele aanvullende middelen zullen betrokken worden bij het overdrachtsdocument nieuwe bestuursperiode.

Aangezien de huidige plaatsingsprocedure van laadpalen succesvol is afgerond en heeft geleid tot een dekkend netwerk aan laadpalen, worden nieuwe aanvragen individueel beoordeeld. Voor de toetsing van de nieuwe aanvragen, is een actualisatie van de plaatsingsprocedure noodzakelijk. Voor 2022 en 2023 is voor deze nieuwe aanpak incidenteel € 45.000 benodigd voor beoordeling/capaciteit en plaatsing van laadpalen ter uitvoering van de visie.

Beide uitvoeringsstappen vergen personele inzet van medewerkers van team Voorbereiding en Ontwikkeling Beheer en team Ruimtelijke Ontwikkeling. Totale kosten zijn geraamd op € 15.000 voor 0-meting van de parkeerdruk en € 45.000 voor de plaatsing van de laadpalen. Binnen de raming van € 45.000 is een deel opgenomen voor inhuur van externe capaciteit. Deze incidentele kosten voor 2022 en 2023 worden gedekt uit de bestemmingsreserve Mobiliteit. Op basis van de uitgevoerde 0-meting in 2022 zullen de eventuele aanvullende middelen bepaald moeten worden. De eventuele aanvullende middelen zullen betrokken worden bij het overdrachtsdocument nieuwe bestuursperiode.

Geen financiële consequenties Wet M&O, VPB en/of BTW

Communicatie

Na behandeling in de gemeenteraad worden inwoners en betrokkenen via een persbericht op de hoogte gesteld.

Voortgang

De plaatsingsprocedure voor laadpalen wordt aangepast op basis van deze visie en vanaf 2022 verder uitgevoerd. Na de zomer 2022 zal de 0-meting parkeerdruk worden uitgevoerd.

Evaluatie

Op basis van de 0-meting parkeerdruk na de zomer 2022 en afhankelijk van de bouwinitiatieven en klachten op wijkniveau kan de community aanpak verder worden ingevuld/aangescherpt. De nota parkeernormen is een kader voor nieuwe locatie- en gebiedsontwikkelingen. Voor lopende bouwaanvragen geldt een overgangsregeling. De parkeervisie en de nota parkeernormen worden bij invoering van de Omgevingswet onderdeel van de omgevingsvisie en het omgevingsplan.

Houten, 26 oktober 2021

het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Houten
de secretaris, de burgemeester,

A.J. Barink G.P. Isabella

Bijlagen

1. Parkeervisie Houten 2021
2. Nota parkeernormen Houten
3. Eindverslag Participatie Vernieuwd parkeerbeleid
4. Onderzoek Parkeerbeleid
5. Overzicht participatieopbrengst
6. Startnotitie ‘Toekomstgericht Parkeerbeleid ook voor de korte termijn’

Verantwoordelijke portefeuillehouders college

1e PoHo: Kees van Dalen
2e PoHo:

Raadsbesluit *(gewijzigd in de raadsvergadering van 14 december 2021)*

Voorstelnummer: 342633

Onderwerp
Vaststellen vernieuwd parkeerbeleid

De raad van de gemeente Houten heeft het voorstel van het college van burgemeester en wethouders d.d. 26 oktober 2021 gelezen en besluit:

1. Kennis te nemen van het eindverslag participatie Vernieuwd parkeerbeleid;
2. De Parkeervisie Houten 2021 vast te stellen met als hoofdkoers ‘faciliteren waar kan, waar nodig de druk op de openbare ruimte beheersen’, met inzet op duurzame vormen van mobiliteit;
3. De Nota Parkeernormen Houten vast te stellen waarbij ten opzichte van de vigerende parkeernormennota de volgende elementen zijn toegevoegd:
   a. Deelautogebruik wordt actief gestimuleerd;
   b. Parkeernormen voor sociale woningbouw;
   c. Kwaliteitseisen voor fietsparkeren.
4. In 2022 te starten met de vernieuwde procedure laadpalen en de 0-meting parkeerdruk en op basis van de resultaten de noodzaak en inzet voor structurele monitoring te bepalen *en tevens een lange-termijnplan te maken voor het plaatsen van laadpalen.*
5. De benodigde financiële middelen van € 60.000 te dekken uit de bestemmingsreserve Mobiliteit.

Dit is besloten in de openbare vergadering van de raad op 14 december 2021.

De raad van de gemeente Houten,
de griffier, de voorzitter,

C.M.S. Visser G.P. Isabella