



memo

aan Gemeenteraad
onderwerp Beantwoording vragen n.a.v. verkenning Parkeerplan Gouda 2020
van College van burgemeester en wethouders
datum 20 november 2019

memo

In dit memo is de beantwoording en toelichting opgenomen bij de nog openstaande vragen naar aanleiding van de verkenning van het Parkeerplan Gouda 2020 door uw raad op 30 oktober jongstleden.

VVD

Waarom is alleen voor mensen in Gouda met een groot huis in de binnenstad de parkeernorm gestegen.

De parkeernorm voor grote woningen in zone A (binnenstad) is gelijk gebleven, deze was 1,4 (1,1 + 0,3) en blijft 1,4 (1,2 + 0,2).

Hoe wordt gecommuniceerd dat in garages en op terreinen parkeren goedkoper geparkeerd kan worden dan in de binnenstad en hoe worden parkeerders hiernaartoe verwezen?

Via de parkeerbewegwijzering wordt vanaf alle invalswegen in Gouda naar uitsluitend naar de (goedkopere) garages en terreinen verwezen. Ook via verschillende websites is parkeerinformatie beschikbaar. Driekwart van de bezoekers is afkomstig uit Nederland en de meeste van deze parkeerders maken gebruik van de mobiele telefoon om te parkeren en de tarieven in te zien. Aanvullend kunnen nog reclame-uitingen in de stad en op de automaten worden toegepast om het (goedkoper) parkeren in de garages en op de terreinen te stimuleren.

D66

Valt in de spoorzone het parkeren op eigen terrein wel of niet binnen de parkeernormen en is het mogelijk bij de bouwinitiatieven aldaar op eigen te parkeren?

Het aantal volgens de parkeernorm te realiseren parkeerplaatsen kan zowel op eigen terrein als in (over te dragen) openbaar gebied worden gerealiseerd. Wanneer parkeren uitsluitend op eigen terrein wordt gerealiseerd, zal een deel exclusief voor bewoners en een deel aan bezoekers moeten worden toegekend. Er zijn nog geen bouwinitiatieven uitgewerkt die inzicht bieden in het aandeel parkeerplaatsen dat op eigen terrein en in openbaar gebied gerealiseerd zal worden.

Gouda Positief

In hoeverre zijn de voorstelde wijzigingen in tarieven gebaseerd op hoop en niet op het effect?

In het streven naar een autoluwe binnenstad zijn in het verkeerscirculatieplan mogelijkheden opgenomen om het parkeren van bezoekers in de binnenstad terug te dringen. Of en zo ja welke maatregelen volgtijdelijk nodig zijn om dit doel te bereiken, zal afhangen van het effect van elke maatregel. In eerste instantie zullen door middel van financiële prikkels bezoekende parkeerders worden gestimuleerd om van de goedkopere parkeermogelijkheden aan de randen van de binnenstad gebruik te maken. Afhankelijk van het resultaat van deze maatregel zal beoordeeld worden of vervolgstappen nodig zijn om auto's van bezoekers uit de binnenstad te weren.

ChristenUnie

Hoe zijn de ontheffingsmogelijkheden en verlaagde normen tot stand gekomen, zijn deze realistisch en zijn er voorbeelden waar dit ook is toegepast?

Zie bijlage.

In hoeverre lost het uitbreiden van de betaald parkeertijd in sector 2 tot overlast aan de randen met omliggende buurten?

In het gehele gereguleerd parkeergebied van Gouda is in de sectoren 1 en 3 en op de parkeerterreinen (sectoren 4, 5 en 6) sprake van betaald parkeren tot 21 uur. Daarnaast kennen de alle parkeergarages een permanente betaalplicht. Te midden van deze gebieden, terreinen en garages is sector 2 het enige gebied waar tot 18 uur betaald parkeren geldt. Dit leidt tot overlast voor bewoners omdat bezoekers en parkeerders vanuit andere gebieden (met betaaltijd tot 21 uur of later) om die reden vanaf 18 uur in sector 2 gaan staan en er minder tot geen ruimte voor parkeren door bewoners overblijft. Een aantal parkeerders zal zich na het gelijktrekken van betaald parkeren tot 21 uur verder naar de randen van betaald parkeergebied verplaatsen. Dit is overal langs de overgang van betaald naar niet-betaald parkeergebied een gegeven en daartoe wordt een gebiedsgerichte aanpak voorgesteld.

In hoeverre zijn autovrije zones mogelijk?

Zie bijlage.

CDA

Voor onderzoeken naar lagere parkeernorm is belangstelling.

Zie bijlage.

Parkeergarage: gaat een eventuele mogelijke huurder van een verdieping in het Huis van de Stad 30 parkeerplaatsen toegewezen krijgen?

In paragraaf 5.3 van het Parkeerplan wordt voorgesteld het aantal abonneenthouders van de Stationsgarage te maximeren zodat er ook ruimte overblijft voor dag- en kortparkeerders evenals NS-reizigers. Er wordt nog ruimte geboden aan de afname van 30 abonnementen voor een huurder van een verdieping van het Huis van de Stad.

SGP

Is het beleid voor nieuwe parkeernormen gebaseerd op wensdenken? Deelauto's, laadpalen, normen verlagen want OV maar dat moet allemaal nog blijken. Straks enorm autoprobleem?

Zie bijlage.

SP

Wordt er bij aanwijzen van zones die betaald worden of met parkeernorm 0 gekeken hoe dat sociaal economisch zit? Voor wie is auto echt noodzakelijk? Dat verschilt nogal.

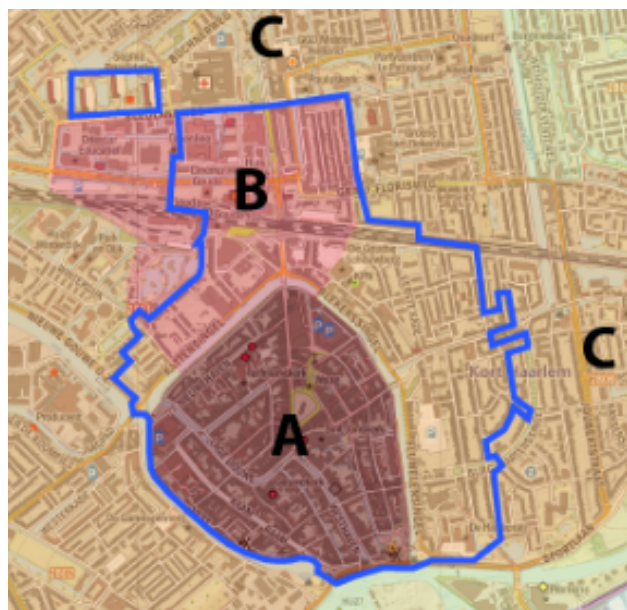
Zie bijlage.

Gemeentebelangen Gouda

Graag meer inzicht in de parkeernormen voor de Spoorzone.

Zie bijlage.

Zone-indeling
parkeernormen



BIJLAGE Nadere toelichting Parkeernormen auto's

Door enkele raadsfracties is om een nadere toelichting en een aantal voorbeelden gevraagd bij de voorgestelde aanpassingen van de parkeernormen zoals opgenomen in het Parkeerplan Gouda 2020 (hoofdstuk 4).

Toelichting verlaging normen

In de gebieden waar voor bepaalde woningcategorieën een fors lagere norm mogelijk wordt gemaakt (zones A en B, zie afbeelding op pagina 2) is het gemiddelde autobezit op dit moment 0,6 voertuig per huishouden. Dit gemiddelde is gebaseerd het totaal van alle woningtypes. Gelet op de geringe beschikbare ruimte voor woningbouwontwikkelingen, andere functies als groen- en speelvoorzieningen en gezien de directe nabijheid van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) is het streven het autobezit- en gebruik per huishouden in deze gebieden niet verder te laten toenemen. Dit kan gerealiseerd worden door het hanteren van de voorgestelde parkeernormen voor nieuwbouwinitiatieven.

Bij een sociale woning in de categorie zeer klein (< 55m²) betekent dit dat de laagste parkeernorm tot 0,2 (t.b.v. bezoekers) per woning kan worden gereduceerd en tot minimaal 1,2 voor grote woningen. Hiermee wordt bereikt dat het gemiddelde autobezit niet stijgt en gebruik van andere vervoermiddelen wordt gestimuleerd.

Wel gelden daarbij de volgende (beleids)uitgangspunten:

- Een zeer lage parkeernorm is mogelijk bij ontwikkelingen die binnen het gereguleerde gebied plaatsvinden en waar het gereguleerde gebied van een behoorlijke omvang is, zodat het risico op uitwijkgedrag naar gratis plekken wordt beperkt;
- Een deel van de toekomstige gebruikers van een ontwikkeling waar een zeer lage parkeernorm, is gehanteerd zal niet de beschikking krijgen over een parkeervergunning.

Een theoretisch voorbeeld voor de Blokkerlocatie:

600 woningen met daarbij 550 parkeerplaatsen op grond van de voorgestelde normen.

Voor bezoekers zullen 120 parkeerplaatsen worden gerealiseerd en daarmee resteren 430 parkeerplaatsen voor bewoners die bijvoorbeeld vanwege fysieke beperkingen, voor het werk of anderszins afhankelijk zijn van een auto.

Dit betekent dat 0,7 parkeerplaats per huishouden beschikbaar is, iets boven het huidige gemiddelde van 0,6 in de binnenstad en (stations)omgeving. Het betekent evenwel ook dat 170 huishoudens (600-430) niet over een parkeervergunning zullen beschikken. Dit komt overeen met de huidige realiteit in deze hoogstedelijke omgeving en beantwoordt eveneens de vraag vanuit de raad of wellicht sprake is van wensdenken.

Er is geen sprake van aanvullende ontheffingsmogelijkheden bovenop de voorgestelde parkeernormen. Wel kunnen normen verder worden verlaagd wanneer van deelauto's (4.3) of andere mobiliteitsvormen (4.4) gebruik wordt gemaakt.

Autovrij gebied

Er zullen geen gebieden ontstaan die geheel autovrij zijn. Voor bezoekers zullen parkeerplaatsen beschikbaar zijn en voor de meeste woningen ook. De laagste normen gelden voor het gebied (zone B) waarvandaan het maximaal 10 minuten lopen of 5 minuten fietsen is naar het trein- en busstation. Het Blokkerterrein (zone C) valt daar buiten.

Beperken en inkaderen ontheffingen

Met het vaststellen van geactualiseerde parkeernormen wordt ook beoogd de mogelijkheden tot het verlenen van ontheffing door het college beter in te kaderen. Steeds vaker dient het college van deze mogelijkheid gebruik te maken omdat het vigerende normenstelsel de bouwinitiatieven blokkeert, zoals bijvoorbeeld bij navolgende transformaties van:

- kantoren naar wonen (voormalig stadskantoor, politiebureau)
- bedrijven naar wonen (De Producent)
- wonen boven winkels
- bioscoop naar Cheese Experience
- winkels naar wonen (V&D)
- bibliotheek naar wonen en restaurant (voormalig weeshuis)

Bovenstaande voorbeelden zijn illustratief voor situaties waarvoor maatwerk en het verlenen van ontheffing van de parkeernorm wenselijk was en waaraan door het college –onderbouwd en voorzien

van oplossingsrichtingen- gevolg is gegeven. Afhankelijk van de situatie zijn daarbij nadere voorwaarden gesteld zoals deze ook in het Parkeerplan zijn opgenomen (regulering, geen afgifte van vergunningen, gebruik maken beschikbare parkeercapaciteit etc.)

Referenties

Hoewel elke situatie locatieafhankelijk en per stad moeilijk te vergelijken is, zijn diverse onderzoeken en voorbeelden beschikbaar met betrekking tot het hanteren van (lagere) parkeernormen.

Provincie

De provincie Zuid-Holland heeft in de Grote omgevingstest (GOT) onderzocht in wat voor type woning en type woonomgeving inwoners van de provincie Zuid-Holland het liefst wonen. De resultaten van dit onderzoek worden door provincie, gemeenten, woningcorporaties, ontwikkelaars en andere initiatiefnemers gebruikt om de bouw van nieuwe woningen en de inrichting van de omgeving zoveel mogelijk af te stemmen op de wensen van bewoners.

Uit het onderzoek blijkt dat mensen die stedelijk willen wonen, liever een woning hebben zonder parkeerplek dan helemaal geen woning of liever een betaalbare woning zonder parkeerplek in het centrum dan eentje met parkeerplek aan de rand. Ook vindt een groot deel van de nieuwe bewoners betaalbaarheid van de woning en leefbaarheid van de woonomgeving belangrijker dan parkeren. Lagere normen passen bij nieuwe duurzame (binnen)stedelijke woonmilieus, het stimuleren van andere vervoersvormen. Daarnaast draagt ook het beperken van autoverkeer bij aan een leefbare woonomgeving bij nieuwe gebiedsontwikkelingen in de aangegeven delen van de stad. Er is al een grote groep huishoudens zonder auto, zowel bewoners van kleinere maar ook van grotere woningen. Het is legitiem daar rekening mee te houden bij verdergaande verdichting van binnensteden binnen de beperkte ruimte die er is.

<https://www.zuid-holland.nl/publish/pages/16606/parkerenenverstedelijking.pdf>

Delft

https://ris.delft.nl/internet/vergaderingen_41207/agenda/commissie-spoorzone-verkeer-en-ruimte_9388/college-van-bw-uitgangspuntennotitie-parkeren-spoorzone-delft.pdf_464461.pdf

Leiden

<http://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/XHTMLoutput/Actueel/Leiden/CVDR226691.html>

Dordrecht

<https://www.dordrecht.net/nieuws/2019-06-27-24556-flexibele-parkeernormen-om-groeiambitie-mogelijk-te-maken.html>

Schiedam

<https://www.schiedamsnieuws.nl/schiedam-schrapt-parkeernorm-binnenstad/>

Rotterdam

https://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/xhtmloutput/Historie/Rotterdam/486392/486392_1.html

Utrecht

[http://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/xhtmloutput/Historie/Utrecht%20\(Utr\)/CVDR625816/CVDR625816_1.html](http://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/xhtmloutput/Historie/Utrecht%20(Utr)/CVDR625816/CVDR625816_1.html)

<https://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/wonen-en-leven/bouwen/bouwprojecten/merwedekanaalzone/2018-04-Eindrapport-Mobiliteitsconcept-voor-Merwede.pdf>