

Technische vragen

Van : D66
Datum vraag : 17 januari 2020
Onderwerp : Parkeerplan
Raadsadviseur :
Datum antwoord : 20 januari 2020

Vragen:

1. De lagere parkeernorm in de spoorzone is mede gebaseerd op de ervaringen bij meerdere recente bouwprojecten. Bij deze recente projecten is op grond van de afwijkingsbevoegdheid van het college telkens voor een lagere parkeernorm gekozen. Hierbij wordt beweerd dat dit niet tot extra parkeerdruk heeft geleid in de directe omgeving van deze bouwprojecten.
 - a. Graag krijgt onze fractie de relevante cijfers, gespecificeerd per gebouwde locatie, als onderbouwing van de voorgestelde lagere norm in de spoorzone.
 - b. Ook lezen wij graag waarom een specifieke locatie model staat voor de situatie in de spoorzone.
2. De lagere parkeernormen in de spoorzone kunnen resulteren in het parkeren van auto's in de omliggende wijken, wat voor overlast kan zorgen bij de desbetreffende bewoners die, zo is zeer wel denkbaar, mede vanwege de parkeermogelijkheden relatief ver van het centrum zijn gaan wonen.
 - a. Een voorgestelde oplossing voor dit potentiële probleem bestaat uit het invoeren van vergunning-parkeren in de omliggende wijken (op basis van draagvlak). Hierbij wordt gedacht aan bewonersvriendelijke vergunningstarieven. Is het redelijk om te veronderstellen dat desbetreffende bewoners voor bijvoorbeeld 25 euro per jaar per auto een vergunning kunnen krijgen?
 - b. Hetzelfde geldt voor bezoekers van de bewoners. Is het redelijkerwijs te verwachten dat er bijvoorbeeld een ruimhartige parkeer-strippenkaart voor bezoekers wordt verstrekt?
3. Er wordt beweerd dat het ondergronds parkeren te kostbaar is. Kunt u voor een aantal typisch te verwachten gebouwen in de spoorzone inzicht geven in de extra kosten voor een enkele parkeerlaag onder het maaiveld ten opzichte van de totale bouwkosten?
4. Hoe wordt geborgd dat de toekomstige bewoners en bezoekers van de te ontwikkelen spoorzone een voorkeur voor fiets en openbaar vervoer hebben en dus bij ruime meerderheid autoloos zullen zijn?
5. Zijn er voornemens om de stationsparkeergarage uit te breiden?

Antwoorden:

1a. In het Parkeerplan is een onderbouwing gegeven voor de hoogte van de voorgestelde parkeernormen, de gebieden waar deze van toepassing zijn en de voorwaarden waaronder deze van kracht kunnen zijn. Dit staat los van de ontheffingsmogelijkheden voor het college en is niet gebaseerd op andere bouwprojecten of mogelijke parkeerdruk als gevolg daarvan.

1b. Voor de Spoorzone staat geen specifieke locatie model. De Spoorzone is gelegen in de zones B en C waarvoor een gedifferentieerde normering van toepassing is.

2a. De gemeente voert parkeerregulering zo efficiënt mogelijk in zodat de kosten en daarmee ook de gevraagde bijdrage voor een parkeervergunning zo laag mogelijk blijven. Net als in andere gemeenten is de prijs van een vergunning sterk afhankelijk van de wijze van uitvoering: tegenover uitgebreide reguleringstijden en intensieve handhaving staan hogere kosten dan bij een beperkte regulering en het toezicht daarop. Ook de omvang van de uitbreiding van het gereguleerde gebied is mede bepalend voor de kosten en baten. Op dit moment liggen hier nog geen voorstellen voor. De uitwerking hiervan zal mede afhangen van de wensen en het draagvlak onder bewoners in de beoogde uitbreidingsgebieden.

2b. In Gouda wordt met de bezoekersregeling onbeperkt een korting verleend van 50% op het reguliere parkeertarief. In de meeste andere gemeenten is het aantal uren met een kortingstarief voor bezoekers beperkt tot een maximaal aantal uren, bijvoorbeeld 40 uur per maand. Indien wenselijk kan het college hiertoe een voorstel voorbereiden dat per 1 januari 2021 kan worden ingevoerd. Op dit moment liggen hier nog geen voorstellen voor maar hierover gaat het college graag met de raad en betrokkenen in gesprek.

3. De kosten van het realiseren van een parkeergarage onder maaiveld ten opzichte van de totale bouwkosten zijn bij de gemeente niet bekend. Wel hebben initiatiefnemers zoals ontwikkelaars en corporaties aangegeven dat onder maaiveld bouwen leidt tot een dermate stijging van kosten dat niet past binnen het gemeentelijk woningbouwprogramma.

4. Bij een beperkt aantal parkeerplaatsen zullen niet alle toekomstige bewoners niet de mogelijkheid hebben om over een eerste of tweede auto te beschikken. Daarmee zullen zij meer aangewezen zijn op andere vervoermiddelen zoals een bijvoorbeeld een deelauto, fiets of reizen per openbaar vervoer.

5. Het college is bereid tot het onderzoeken van een mogelijke capaciteitsuitbreiding van de stationsparkeergarage maar zet in eerste instantie in op het beter benutten van parkeerterrein Vossenburchkade en de overige parkeerterreinen en -garages.