

Nagekomen vragen incl. antwoorden CU

1. Vanuit de binnenstad wordt aangegeven dat de parkeerplaatsen voor huisartsen niet meer nodig zijn en daarom kunnen worden opgeheven.

In hoeverre herkent het college zich in dit beeld en wordt deze maatregel overwogen?

Artsen/specialisten woonachtig in de binnenstad en in bezit van een parkeervergunning konden in het verleden een parkeerplaats aangewezen krijgen. Er worden al enkele jaren geen artsenplaatsen meer toegekend en bij beëindiging van de praktijk/functie of intrekken parkeervergunning wordt de artsenplaats opgeheven (uitsterfbeleid).

2. Onder andere bij bouwinitiatieven is de inzet om te komen tot lagere parkeernormen. Dit is voor een deel gebaseerd op wensdenken. De komende jaren zal de behoefte aan parkeerplaatsen nog groot zijn.

Op welke wijze is het college bereid bij planvorming dit onderwerp meer integraal te benaderen en rekening te houden met goede aansluiting op het OV, deelauto's en parkeerfaciliteiten elders, zodat de parkeerdruk niet verschuift naar de directe omgeving?

In de voorstellen voor aanpassing van de parkeernormen is rekening gehouden met een verschuiving in mobiliteitsvormen of deelgebruik. (Toekomstige) bewoners van bijvoorbeeld de binnenstad of in de stationsomgeving zijn zich er van bewust dat men, gelet op de beperkte ruimte en beschikbare alternatieven, niet over een onbeperkt aantal auto's kan beschikken. Het college zet bij bouwinitiatieven daarom ook altijd in op het integraal opnemen van goede mogelijkheden om het gebruik van fiets, OV en deelauto's te stimuleren.

3. Steeds meer autobezitters zullen overstappen naar elektrische auto's.

In hoeverre gaat het college bij haar streven naar verlaging van de parkeernorm hiermee rekening houden en is het ze het eens dat het niet zozeer om minder auto's hoeft te gaan, maar vooral om meer duurzaam vervoer?

Elektrische auto's zorgen bij het rijden voor nagenoeg geen CO2 uitstoot in vergelijking met benzine- of dieselauto's, maar dat geldt niet voor de productie van de auto en de opwekking van elektriciteit. Daarnaast staan auto's circa 95% van de tijd stil maar vragen wel een forse ruimtebehoefte en congestie op piekmomenten. Het gebruikmaken van beschikbare alternatieve vervoersmiddelen en deelmobiliteit blijft dus wenselijk om naast parkeren ook voldoende ruimte te behouden voor andere functies als wonen, groen, spel en recreatie.

Nav beantwoording aanvullende vraag van de CU

Antwoord vraag 2 gaat niet in op bestaande behoefte auto's die ik wel heb genoemd in de vraag. Transitie naar minder auto's, OV en deelauto's kost tijd en het gaat ook het hier en nu.

Deze zal vanavond mondeling beantwoord worden.

Nagekomen vraag van CDA

Op basis van de antwoorden inderdaad nog wel een toelichtende vraag.

Het gaat om de derde vraag (Hoe wordt voorkomen dat lage, of lagere parkeernormen leiden tot regulering in aangrenzende buurten?). Het antwoord op die vraag gaat namelijk in op het waarom en niet op het hoe. Ik zou het waarden als op daar voor het debat begint nog wel kort iets over gezegd kan worden.

Deze vraag zal vanavond mondeling beantwoord worden

Vragen D66

Hierbij mijn vraag als het vervolg op het antwoord op vraag 4:

Het (concept) ontwikkelperspectief Spoorzone bevat 6 leidende principes welke de randvoorwaarden bepalen voor een aangepaste parkeernorm in het voorliggende Parkeerplan.

De belangrijke elementen hierbij zijn:

- Jamessingel aantrekkelijk voor langzaam verkeer
- Groen en water voor verkoeling en opnamecapaciteit overvloedige regenval
- Fijnmazig netwerk voor veilig en comfortabel fietsen
- Stimulering duurzame mobiliteit
- Goed aanbod van deelmobiliteit
- Gebieden worden zo ontworpen dat automobilititeit wordt ontmoedigd.

Bent u het met mij eens dat de lagere parkeernorm in de Spoorzone alleen behaald kan worden als aan de bovenstaande randvoorwaarden is voldaan?

Zo nee, waarom niet?

Zo ja, hoe borgt u dat hieraan wordt voldaan in het licht van de ontwikkelstrategie?

Immers, de ontwikkelstrategie is gefaseerd (of versnipperd) en bovendien niet bedoeld als blauwdruk, maar als een vorm van minimale regie. Hierdoor is er enerzijds een groot risico dat in de loop van de tijd de samenhang in de spoorzone zal ontbreken. Anderzijds is het risico zeer reëel dat onder financiële druk deze randvoorwaarden zullen worden genegeerd. Dergelijke financiële druk ligt op de loer omdat een versnipperde aanpak ook tot versnippering van beschikbare middelen leidt.

De kernvraag is dus: hoe wordt geborgd dat financiële middelen beschikbaar blijven en worden besteed aan het openbaar gebied zoals verwoord in de randvoorwaarden van het ontwikkelperspectief?

Deze vraag zal vanavond mondeling beantwoord worden