Vraag D66 fractie nav parkeerbeleid.

Vraag:
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 automobiliteit 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?

Voor D66 is dit van het grootste belang, want alleen dan zullen de beoogde autoloze bewoners hier komen wonen, zal de parkeerdruk niet tot een waterbed-effect in de omliggende wijken leiden en krijgt Gouda haar aantrekkelijke stadsentree.

Antwoord:
Om toekomstbestendige gebieden te realiseren wordt in het Ontwikkelperspectief Spoorzone zoveel mogelijk rekening met actuele trends op het gebied van duurzame mobiliteit. Inzet is om de gunstige ligging bij het station te benutten en nieuwe (schone en slimme) mobiliteitsconcepten vanuit ontwikkelaars te stimuleren en lagere parkeernormen te stellen. . Het college wil daarmee het aantal autoverkeersbewegingen en daarmee de CO2-uitstoot beperken. Binnen de Spoorzone vindt het college leefbaarheid belangrijker dan autobereikbaarheid. Daarom wordt in het Ontwikkelperspectief een flexibele mobiliteitsvisie met een aantal ontwikkelkaders geïntroduceerd, die gezamenlijk een Programma van Eisen vormen voor de ontwikkeling van de deellocaties. Deze mobiliteitsvisie wordt per woonmilieu ingevuld op basis van vier overtuigingen:

- Elk gebied is maatwerk;
- Het college wil gewenst gedrag stimuleren en tegelijkertijd ongewenst gedrag ontmoedigen;
- Duurzame reisbeleving is ook een ontwerpopgave;
- Een goede start is essentieel voor succes.

Dit betekent dat enerzijds op project- en locatieniveau van begin af aan mobiliteit in de ontwerpopgave moet worden betrokken. Hiertoe worden in de op te stellen kavelpaspoorten voor de afzonderlijke projecten en locaties nadere voorwaarden opgenomen. Anderzijds zijn maatregelen nodig op het hogere schaalniveau van Spoorzone als geheel waarvoor de gemeente Gouda primair verantwoordelijk is. De aspecten die in de vraag worden genoemd komen hierbij mede aan de orde.

De komende periode wordt onderzocht welke investeringen in het gebied van Spoorzone noodzakelijk zijn. Uitgangspunt is dat de direct toerekenbare kosten als gevolg van herontwikkeling voor rekening zijn van de initiatiefnemers. De bovenplanse kosten worden waar mogelijk in rekening gebracht bij initiatiefnemers. Hiervoor gelden de PPT principes (profijt, proportionaliteit en toerekenbaarheid). Een

deel van deze kosten komt hoogstwaarschijnlijk voor rekening van de gemeente omdat deze ook al nodig zijn als gevolg van autonome ontwikkelingen los van Spoorzone.
Als het gaat om de gebiedsinvesteringen wordt tevens gekeken in hoeverre deze bij initiatiefnemers kunnen worden neergelegd en welk deel daarvan voor rekening van de gemeente Gouda komt.

In het kader van het bovenstaande wordt bezien in hoeverre inzet van middelen vanuit de reserve versnelling woningbouw tot de mogelijkheden behoort en in hoeverre bijdragen in het kader van de anterieure overeenkomsten in een reserve of voorziening kunnen worden ondergebracht.

Het college zal de gemeenteraad nog afzonderlijk vertrouwelijk informeren over de resultaten van de integrale financiële verkenning van Spoorzone en de consequenties daarvan.