

Technische vragen

Van : Gouda Positief/Sjane-Marie Koppers & Wim Schmidt
Datum vraag : 14-01-2023
Onderwerp : Parkeerverordening 2024
Raadsadviseur : Erwin Bok

Datum antwoord : 16 januari 2024

De fractie van Gouda Positief heeft de volgende vraag naar aanleiding van de Parkeerverordening 2024.

Ingekleurde versie

De ingekleurde versie geeft op twee terreinen aan wat de verschillen zijn tussen de parkeerverordening Gouda 2012 en de Parkeerverordening Gouda 2024. Daarbij geeft de kleur geel aan dat het vooral om update van termen etc gaat en blauw betreft nieuwe inhoud n.a.v. recentelijk beleid (Wijkmobiliteitsplan Binnenstad).

Vraag 1: Voor artikel 1 (geel gemarkeerd) geldt toch ook al dat dit artikel op basis van het Parkeerbeleidsplan en/of Wijkmobiliteitsplannen uitgevoerd moet worden, net als artikel 2 (blauw gemarkeerd) en artikel 3 (geel gemarkeerd). Waarom dit verschil?

Vraag 2: Onder artikel 3, lid 2 wordt verwezen naar de wijkmobiliteitsplannen in algemene zin. Klopt dit aangezien de aanpassing noodzakelijks is voor verwerking Wijkmobiliteitsplan Binnenstad?

Vraag 3: Artikel 3, lid 4. Waar is de onderbouwing te vinden dat het college binnen eigen mandaat een vergunningenplafond naar nul kan zetten?

Vraag 4: Artikel 9, lid 2. Er staat dat het college kan bepalen dat er op een adres nul, 1 of 2 bewonersvergunningen kunnen worden verleend. Is dat niet strijdig met het wachtlijstprincipe waarbij het plafond leidend en niet het adres?

Vraag 5: Artikel 9, lid 3. Er staat dat het college dat het maximum aantal te verlenen bewonersvergunningen wordt verminderd met het aantal op hetzelfde adres verleende bedrijfsvergunningen. Waar komt dit vandaan, aangezien dit niet in de vorige verordening is opgenomen?

Antwoorden:

1. Het is correct dat zowel de blauwe als de gele gemarkeerde gedeelten op basis van eerder vastgesteld beleid (Parkeerbeleidsplan en of Wijkmobiliteitsplan) uitgevoerd moeten worden. Om een snel overzicht te hebben welke wijzigingen waaruit voortvloeien (update van termen

etc of recentelijke vastgesteld nieuw beleid) zijn de teksten verschillend gemarkeerd.

2. Ja, dit klopt.
3. De kaders van de Raad zoals vastgelegd in bijvoorbeeld het Parkeerplan en de wijkmobiliteitsplannen zijn altijd leidend in de praktische uitvoering. Het is nu nog niet voorgekomen dat er een zone met maximaal nul bewonersparkeervergunningen ingesteld is. De verwachting is dat dit ook niet vaak voor gaat komen. In zeldzame gevallen kan het in de toekomst nodig zijn om in een kleine zone maximaal nul bewonersparkeervergunningen uit te laten geven. Dit zal altijd eerst door de Raad zijn vastgelegd in bijvoorbeeld het Parkeerplan of een wijkmobiliteitsplan. De werking is grotendeels gelijk aan hoe de GROP-lijst (geen recht op parkeervergunning) ook werkt. Enige verschil is dat op adressen die in een zone met maximaal nul bewonersparkeervergunningen vallen met de onderhavige Parkeerverordening Gouda 2024 wel een algemene sectorgebonden parkeerterreinvergunning aangevraagd kan worden. Adressen die op de GROP-lijst staan komen, als gevolg van artikel 19.1 (gebaseerd het in het wijkmobiliteitsplan Binnenstad vastgelegde beleid), niet in aanmerking voor een algemene sectorgebonden parkeerterreinvergunning. De GROP-lijst gaat over individuele adressen en met de nul bewonersvergunningen kan een zone aangewezen worden. In een aangewezen zone van nul bewonersvergunningen kan de parkeerbelasting slechts worden voldaan met minuten- of dagparkeerrechten, parkeerrechten op basis van een bezoekersvergunning, bedrijfsvergunning, mantelzorgvergunning, GPK-vergunning of deelautoparkeervergunning.

Het omgekeerde is met de onderhavige Parkeerverordening Gouda 2024 ook mogelijk, namelijk het door het college aanwijzen van een gebied met alleen belanghebbendenparkeerplaatsen. Daar mogen dan alleen bewoners met een belanghebbendenvergunning parkeren. Uiteraard gaat het college hier ook alleen toe over als dit is vastgelegd in het Parkeerplan of in een wijkmobiliteitsplan.

4. Nee, dit is niet strijdig met elkaar. In een specifieke vergunningsector kan het aantal parkeerplaatsen zo laag zijn, dat het college zich genoodzaakt ziet om te zorgen dat voor deze vergunningsector minder dan 2 bewonersvergunningen per adres afgegeven kunnen worden. Dit bijvoorbeeld om te voorkomen dat één adres twee bewonersparkeervergunningen heeft terwijl een nieuwe bewoner vanwege het bereiken van het plafond nog niet eens een eerste bewonersvergunning kan verkrijgen.
5. Dit is om scheefgroei in het aantal te verstrekken vergunningen per adres te voorkomen en de schaarse parkeerplaatsen eerlijker over alle vergunninghouders te verdelen. Er zijn, ondanks het ingestelde

maximum van 1 bewonersvergunning per adres, bewoners in de Binnenstad die meerdere auto's in de Binnenstad parkeren omdat ze naast de ene bewonersvergunning ook (een of meerdere) bedrijfsvergunningen in bezit hebben.