

Debatpunten 1^e wijziging Parkeerverordening 2024

Commissie Fysieke Leefomgeving – woensdag 4 december 2024

GV	<ol style="list-style-type: none">1. Elke bewoner van het gereguleerde gebied met een auto met kenteken die is ingeschreven in het gereguleerde gebied op een adres daar heeft recht op een parkeervergunning zoals de 1e bewonersvergunning 45.- per jaar.2. Discretionaire bevoegdheid De wethouder de bevoegdheid geven om af te wijken van de verordening in schrijdende gevallen
VVD	<ol style="list-style-type: none">1. Flexibiliteit in bovengrens 2 parkeervergunningen per woning. <i>Toelichting/inleiding: het is evident dat door krapte op de woningmarkt mensen soms langer thuis wonen in verschillende woonsituaties en samenstellingen. Dit zorgt ervoor dat er soms meer dan 2 personen die een eigen auto nodig hebben op één adres wonen. Ik zou met mijn collega's graag van gedachte willen wisselen over de mogelijkheid om flexibiliteit in de bovengrens van 2 parkeervergunningen per woning aan te brengen.</i>
SGP	<ol style="list-style-type: none">1. Aantal vergunningen per adres afhankelijk van aantal ingeschreven volwassenen. <i>In artikel 9 lid 3 lezen we dat het college kan bepalen of er in een zone nul, een of twee vergunningen per adres worden uitgegeven. Dit uitgangspunt is niet in lijn met de eerdere communicatie tijdens bewonersbijeenkomsten in de wijken KA en KH. Daar is juist altijd de deur open gehouden dat er nog gekeken zou worden naar de mogelijkheden van een derde of vierde vergunning. Tijdens de avond van 25 november is vanuit het college ingebracht dat niet alles kan blijven zoals het nu is omdat er op dit moment sprake zou zijn van een parkeerprobleem. Als we dan het rapport 'Parkeerdruk Gouda' er bij pakken is te zien dat tijdens een doordeweekse nacht in de <u>gereguleerde gebieden</u> rondom de binnenstad 80-100% van de voertuigen uit het eigen gebied komt. In de niet gereguleerde gebieden rond de binnenstad is dit 60-80%. Bij Korte Akkeren Oud is 's nachts de parkeerdruk tussen de 85% en 100%. Als er in dit gebied gereguleerd parkeren wordt ingevoerd en mensen van buiten deze wijk niet of veel minder zullen parkeren scheelt dat dus 20- 40% van de voertuigen. Dat zou nogal een verschil zijn. Zouden we gezien o.a. de huidige omstandigheden op de woningmarkt maar ook gezien de ruimte die er komt in de wijk als er veel niet-wijkbewoners elders gaan parkeren niet moeten kijken naar een alternatief maximum op het aantal vergunningen? Concrete oplossingsrichting: Het aantal ingeschreven volwassenen / 21+ers per adres bepaald het maximaal aantal vergunningen.</i> <ul style="list-style-type: none">- <i>Daarmee doe je dan ook iets aan iemand die alleen woont maar wel twee auto's wil/heeft, wat dus ook weer ruimte op kan leveren.</i>- <i>De beschikbare ruimte wordt eerlijker verdeeld over inwoners i.p.v. over adressen. Debatpunt: Met het invoeren van gereguleerd parkeren hebben wijkbewoners minder last van auto's van buiten de wijk. Een strakke grens van een max van twee vergunningen per adres doet geen recht aan de situatie in de wijken. Het aantal ingeschreven</i>

volwassenen / 21+ers / rijbewijshouders per adres is een eerlijkere indicator voor het aantal vergunningen.

2. *Alternatieven / uitwijkmogelijkheden op orde voor starten met vergunning parkeren
Alternatieve parkeervoorzieningen (busjes parkeerplaats met toezicht of parkeerterreinen buiten de wijk / op terreinen) en alternatieve vervoersvormen moeten uiterlijk op het moment van start parkeerregulering functioneren in een wijk waar parkeerregulering wordt ingevoerd.*
3. *Vrije speelruimte van het college inperken zodat uitvoeringsbesluit in lijn is met de meegegeven kaders
In de huidige parkeerverordening zit veel ruimte voor het college om nadere besluiten te nemen. Als we kijken naar het huidige uitvoeringsbesluit zitten er punten in die voor verschillende raadsfracties toch wat 'vreemd' overkomen ten opzichte van de insteek die er is meegegeven bij de parkeerverordening. Blijkbaar zijn we er als raad toen onvoldoende in geslaagd om de kaders die we het college meegeven duidelijk mee te geven. Om dit te voorkomen moeten we in de parkeerverordening misschien als raad al specifiekere zijn en minder punten open laten.*

Ik noem enkele voorbeelden die nu opvallen in de verordening die opvallend veel ruimte geven aan het college. (het lijstje is zeker niet uitputtend).

- *Pagina 4, Artikel 3, lid 1 > het college kan weggedeelten aanwijzen die bestemd zijn voor het parkeren van vergunninghouders en de tijdstippen vaststellen waarop dit parkeren door vergunninghouders is toegestaan.*
- *Pagina 5, artikel 3, lid 3, > Het college kan vergunningssectoren bepalen/herindelen. Op die manier beperk je dus de vrijheid dat iemand in de eigen wijk vrijelijk kan parkeren.*
- *Pagina 5, artikel 4 > Het college kan de tijden voor vergunning parkeren aanpassen. Dit heeft indirect te maken met hoeveel het kost/opbrengt en dus met het budgetrecht van de raad. Dit kan dus geen college bevoegdheid zijn.*
- *Pagina 5, artikel 5 > Het college kan de regels aanpassen die gebruikt worden bij de aanvraag van elk soort parkeervergunning.*
- *Pagina 7, artikel 9, lid 3 > College heeft de vrijheid om voor hele sectoren te bepalen dat het aantal vergunningen per huishouden nul, één of twee is.*
- *Pagina 7, artikel 9, lid 4 > College kan ervoor kiezen om bedrijfsvergunningen af te halen van het recht op bewonersvergunningen. Vanuit de discussie op 25 november over een speciaal terrein voor busjes begrepen we van de wethouder dat bedrijfsvergunningen op een adres ten koste gaan van recht op bewonersvergunningen. Het is dan dus niet fair om hier te doen alsof dat allemaal nog mogelijk is.*
- *Pagina 11, artikel 21, lid 4 en 5 > College kan de bezoekerregeling qua aantal en tijds-kaders aanpassen naar eigen inzicht. Dan zou je dus niet op alle tijdstippen je bezoek een gereduceerd tarief kunnen bieden.*

Zo zijn er nog meer voorbeelden te noemen waarin het college veel vrijheid krijgt om naar eigen inzicht het parkeerbeleid nog flink te beïnvloeden. De vrijheid die het college heeft kan namelijk twee kanten op werken.

Debatpunt 3a: Wij zouden hier sowieso minder open eindjes in willen. We sturen deze verordening terug naar het college en vragen om per vergunning een concreet afwegingskader te geven hoe men komt tot het verlenen van een vergunning zodat vanaf het moment dat deze verordening ingaat het voor bewoners en bedrijven goed in te schatten is hoe succesvol hun aanvraag zal zijn. Nu heb je als aanvrager geen idee welke regels er mogelijk nog later zijn vastgesteld door het college.

Debatpunt 3b: Alle besluiten van het college (binnen het kader van deze verordening of aanpassingen van regels bij het beoordelen van een vergunningsaanvraag mogen alleen als effect hebben dat vergunningen sneller (dus minder voorwaarden of afwijzingsgronden) worden uitgegeven of de tijdsblokken van het vergunningenparkeren korter worden.

4. De herziene GROEP-lijst inclusief reden van geen recht op parkeren moet onderdeel zijn van deze verordening.
In de verordening spreekt men over de GROEP-adressen. Deze zijn nu geen onderdeel van de verordening. Dit zou wel moeten om helder te hebben waar het over gaat.
Debatpunt: Zonder GROEP-lijst (+ motivatie) is de verordening niet compleet.
5. Terreinvergunningen voor GROEP-adressen
In meerdere artikelen in de verordening (artikel 11 over Stationsgarage en artikel 19 over terreinen) krijgen bewoners geen vergunning als voor hun adres een geen-recht-op-parkeren geldt. Echter, de inwoners die op hun adres geen-recht-op-parkeren kennen hebben geen recht op een vergunning voor straatparkeren. Voor deze adressen zou moeten gelden dat zij juist wel een vergunning moeten kunnen krijgen op een van de terreinen. Als alleen mensen met recht op parkeren een terreinvergunning kunnen aanvragen hebben die een dubbel voordeel t.o.v. mensen met een GROEP op hun adres.
Debatpunt: GROEP gaat over straat parkeren. Terreinvergunningen / Stationsgaragevergunningen moeten wél verstrekt worden aan mensen die op de GROEP lijst staan.
6. Maak het mogelijk een vergunning aan te vragen voor terreinen/binnenstad terwijl je al een vergunning hebt.
In de verordening en zien we dat een vergunning niet verstrekt wordt aan binnenstad bewoners die een terreinvergunning aanvragen terwijl ze een binnenstad vergunning hebben. Door een van de insprekers werd dit punt ook ingebracht.
Debatpunt: Als je als inwoner aangeeft dat je je huidige vergunning (Binnenstad of Terrein) inlevert op het moment dat je de andere vergunning (Terrein of Binnenstad) toegekend krijgt, moet het mogelijk zijn om een vergunning aan te vragen én te krijgen als je op dit moment al aan je 'maximale aantal' zit.

PvdA

1. Hoe kijken de collegae aan tegen het zover mogelijk naar voren halen van de pilot "Beveiligde busjes parkeerplaats in Korte Akkeren".
2. Hoe kijken de collegae aan tegen het gefaseerd in voeren van betaald parkeren in Korte Akkeren?

	<p>3. Hoe kijken de collegae aan tegen het afgeven van een garantie om de prijzen van betaald parkeren te bevrozen op het huidige dan wel aangekondigde prijspeil en alleen aan te passen wanneer dat noodzakelijk is om de kosten van de vergunningen alleen kostendekkend te houden?</p>
CU	<p>1. Is het wenselijk dat er een GROEP-lijst komt voor huidige inwoners van KA en KH? Zo ja, dan hebben mensen die daarop geplaatst worden recht op bezwaar en beroep, voordat vergunningsysteem ingaat. (Motie?)</p> <p>2. Er moet een 3e vergunning mogelijk blijven, onder strenge voorwaarden die de raad benoemt. (Amendement nodig)</p> <p>3. Bezoekersregeling voor Binnenstad en omliggende wijken moet gelijk getrokken, zowel qua tarief als qua parkeren bij de deur (Motie?)</p> <p>4. Er moet een aparte zorgverlenersvergunning komen (Amendement)</p> <p>4a.Laten we de term 'niet-commercieel' schrappen uit de verordening bij de maatschappelijke vergunning.</p> <p>5. Voor bezoekersparkeren moet een tegoed worden verstrekt door de gemeente: eerste 100 uur gratis bezoek (motie)</p> <p>6. Bij de nieuwe regeling voor maatschappelijke niet-commerciële bedrijven gaat het college een lijst SBI-codes opstellen, om te bepalen wie hiervoor in aanmerking komt. Hoe kunnen we hiermee instemmen als we geen idee hebben wat er op die SBI-lijst komt?</p> <p>7. De definitie voor mantelzorgers is '8 uur per week, minimaal 3 maanden zorg nodig'. Die 8 uur hoeft niet op 4 dagen geleverd te worden. In andere gemeentes geldt hiervoor een WLZ-indicatie of een WMO-verklaring. Kan hiervoor een betere regeling gemaakt worden?</p> <p>Onderbouwing debatpunt 4: zorgverlenersvergunning:</p> <p>A. Zorgverleners komen nu niet in aanmerking voor een maatschappelijke niet-commerciële vergunning, omdat zorgverleners altijd commercieel zijn.</p> <p>B. Zorgverleners kunnen via een bedrijfsvergunning maximaal 3 vergunningen aanvragen, wat voor grote organisaties niet voldoende is.</p> <p>C. Zorgverleners werken vaak in heel Gouda, niet in 1 wijk. Bovendien moeten zij bij voorkeur dichtbij de cliënt kunnen parkeren en niet op een terrein.</p> <p>D. Cliënten moeten nu gaan betalen voor parkerende zorgverleners, via de bezoekersregeling. Juist mensen die zorg nodig hebben, kunnen deze extra kosten niet dragen. Als ze die via een tikkie zouden indienen bij de organisatie, of als zorgverleners hun parkeerkosten declareren, kost dat enorm veel administratie.</p>

	<p>E. Het huidige systeem sluit niet aan op de behoefte van een beroepsgroep die wij in Gouda heel hard nodig hebben.</p> <p>F. In Dordrecht is met een pilot getest of een apart vergunning voor zorgverleners effectief is. Dit blijkt zo succesvol, dat deze vergunning nu is ingevoerd. Ook andere gemeentes kennen vergelijkbare regelingen, zoals Den Haag, Rotterdam en Utrecht.</p>
CDA	<p>Zijn mijn collega's het met het CDA Gouda eens dat verenigingen en buurthuizen van onschatbare waarde zijn voor Gouda en haar inwoners, en dat we actief moeten meedenken en samenwerken om deze verenigingen, buurthuizen en hun vrijwilligers te ondersteunen? Dit betekent ook dat we bij deze parkeerverordening specifiek oog moeten hebben voor de vrijwilligers, zodat zij niet worden belemmerd in hun waardevolle bijdrage aan onze stad.</p>
GoPo	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bezoekersregeling binnen de binnenstad mogelijk maken, gelijke behandeling voor de binnenstad en omliggende wijken, idem voor tarief. 2. Verleiden tot opzeggen straatparkeren vergunning Binnenstad niet alleen op basis van tarief maar ook op basis van transparantie ten aanzien van wachtlijsten/tijden en bevestiging dat inwisselen tot zekerheid leidt en aanzien van moment en terrein.