

Memo

Onderwerp: Thema's en vragen parkeren – afstemming gemeenteraad
Van: [REDACTED]
Aan: Gemeenteraad
Datum: 20 april 2023

Beste gemeenteraad,

Op 1 juni 2023 praten wij u graag bij over de op te stellen Parkeervisie voor Waalwijk en de uitwerking daarvan in parkeerbeleid voor de auto, de fiets en deelmobiliteit. De bijeenkomst dient twee doelen. Enerzijds informeren we u (doel 1). We geven u deze avond een toelichting op het proces en de opgehaalde input uit de bureaustudie, parkeeronderzoek en enquête. Daarnaast halen we uw mening op (doel 2). Via een discussie over een aantal thema's zoeken wij richting voor de parkeervisie en – beleid.

Daarbij leggen wij de gemeenteraad graag een aantal thema's met een parkeerrelatie ter discussie voor. Deze memo geeft alvast een doorkijk naar deze thema's en bijhorende discussiepunten. We bediscussiëren hoe Waalwijk via haar parkeervisie en -beleid kan sturen op deze thema's.

We hebben een en ander uitgewerkt in tegenstellingen als vertrekpunt van de discussie. Met deze memo stellen we raadsleden in de gelegenheid om zich goed voor te bereiden en, indien nodig, afstemming te zoeken met hun achterban.

We bespreken parkeren binnen de volgende thema's :

- 1 Mobiliteitstransitie
- 2 Ontwikkelingen en maatwerk
- 3 Parkeerregulering en -exploitatie

1 Mobiliteitstransitie

De mobiliteitstransitie draait om het anders invullen van vervoer om zo toe te werken naar een aantrekkelijkere stad voor iedereen. Door een inzet op alternatieve en duurzame mobiliteit vergroten we de leefbaarheid, bereikbaarheid en duurzaamheid van Waalwijk. Het stimuleren van wandelen, fietsen, het openbaar vervoer, MaaS (Mobility as a Service) en deelmobiliteit verkleint immers de rol van de auto. Ook de gemeentelijk inzet op (fiets)parkeren speelt daarbij een rol.

Het nieuwe mobiliteitsbeleid van Waalwijk beschrijft al dat we duurzame en actieve mobiliteit aantrekkelijker willen maken door de parkeernormen te verlagen. Dit draagt direct bij aan het veranderen van de openbare ruimte naar een groene, fiets- en loopvriendelijke omgeving. Daarnaast vergemakkelijkt het om woningen te bouwen in de nabije toekomst.

Ook zetten we in op aantrekkelijke fietspaden naar het centrum en veilige, comfortabele en kwalitatief goede stallingsruimtes voor het parkeren van de fiets. Daarvoor wijst Waalwijk specifieke locaties in het centrum aan voor geconcentreerde fietsparkeerplaatsen.

Voor het parkeerbeleid willen we graag weten hoe u denkt over de mobiliteitstransitie in Waalwijk en waar volgens u nog kansen en mogelijkheden liggen. We praten graag met u over de volgende discussiepunten:

Sturen of faciliteren?

Als gemeente Waalwijk gebruiken we ons parkeerbeleid vooral om te sturen in het kader van de mobiliteitstransitie.

OF

Als gemeente Waalwijk gebruiken we ons parkeerbeleid vooral om de behoeften van onze bewoners en bezoekers te faciliteren.

Stimuleren of ontmoedigen?

Als gemeente Waalwijk zetten we actief in op het stimuleren van de wandelen, fiets en ov. Dit doen we bijvoorbeeld door betere fietsroutes naar het centrum en goede stallingsruimte voor de fiets op centrale locaties. We gaan niet de auto pesten, door het stimuleren van de wandelen en fietsen gaan mensen vanzelf minder de auto gebruiken.

OF

We zetten actief in op het ontmoedigen van het autogebruik, juist daardoor ontstaat meer ruimte voor wandelen, fiets en ov. Dit doen we bijvoorbeeld door het verminderen van het aantal parkeerplaatsen, lagere parkeernormen en variabele parkeertarieven waarbij je minder (of niets) betaalt als je verder weg parkeert.

Snel of langzaam?

Als gemeente Waalwijk zetten we vol in op de mobiliteitstransitie, dit betekent dat we een actieve proeftuin zijn en vooruitstrevend aan de gang gaan. We willen investeren in nieuwe, slimme mogelijkheden en nemen risico's. We wachten niet af wat andere gemeenten doen, Waalwijk is leidend in de regio en vervult een voorbeeldfunctie. De belangrijkste ambities willen we binnen 10 jaar gerealiseerd hebben.

OF

Als gemeente Waalwijk zijn we volgend in de mobiliteitstransitie, we lopen dus niet voorop. We beschrijven in ons beleid alleen die zaken waar we nu invloed op hebben en anticiperen later op nieuwe ontwikkelingen. Transitie kennen een lange doorlooptijd, dit betekent dat we onze ambities binnen de mobiliteitstransitie wat verder vooruit schuiven in de tijd, naar 2050.

2 Ontwikkelingen en maatwerk

Het centrum van Waalwijk verandert de komende jaren door ingrijpende woon- en winkelontwikkelingen met gevolgen voor parkeren. Gemeente en ontwikkelaars beschreven de uitgangspunten voor parkeren bij De Els en Gedempte Haven in richtinggevende samenwerkingsovereenkomsten. De uiteindelijke invulling hangt echter nog af van de uitkomsten van het recent uitgevoerde parkeeronderzoek, deze geven onder andere inzicht in de restcapaciteit, en natuurlijk van het verdere ontwerp- en inrichtingsproces.

Voor het parkeerbeleid willen we graag weten in hoeverre de uitgangspunten voor deze grootschalige ontwikkelingen al richting geven en waar volgens u nog kansen en mogelijkheden liggen. We praten graag met u over de volgende discussiepunten:

Opheffen, inbreiden of uitbreiden?

Het aanbod moet passen bij de vraag en op dit moment zien we dat het parkeeraanbod in Waalwijk te groot is, zelfs na de geplande inbreiding in het centrum. Voor een aantrekkelijker centrum kiezen we ervoor om overbodige parkeerplaatsen op te heffen ten gunste van meer groen, meer ruimte voor fiets parkeren en een betere leefbaarheid.

OF

Als gemeente Waalwijk zetten we vooral in op inbreiding van parkeerplaatsen. We zijn niet bang voor een parkeerprobleem, de huidige en toekomstige beschikbare restcapaciteit blijven we gebruiken voor het mogelijk maken van ruimtelijke ontwikkelingen.

OF

Als gemeente Waalwijk gaan we niet onbeperkt door met inbreiding, een buffer blijft nodig om problemen in de toekomst te voorkomen. Begrijpelijk dat dit voor de doorgang van de recente centrumontwikkelingen nodig was, maar dat zien we niet als wenselijk voor de toekomst. Nieuwe ontwikkelingen maken daarom geen gebruik van de restcapaciteit, maar moeten voorzien in hun eigen parkeerbehoefte en extra parkeerplaatsen realiseren wanneer dit nodig is.

Parkeerfonds of mobiliteitsfonds?

In navolging op een raadsnotie over de afkoop van parkeerplaatsen, zetten we als Waalwijk in op een parkeerfonds. Op die manier willen we ontwikkelaars, die de parkeervraag niet op eigen terrein kunnen oplossen, een oplossing bieden richting realisatie van de ontwikkeling. Als gemeente zetten wij het geld uit het parkeerfonds in om openbare parkeerplekken elders te realiseren. Een dergelijk fonds vinden wij het meest eerlijk. De ontwikkelaar koopt immers parkeerplaatsen af en wij voorkomen een parkeerprobleem in de toekomst door juist parkeerplaatsen te realiseren.

OF

In Waalwijk zetten we niet in op een parkeerfonds, maar op een mobiliteitsfonds. We bieden projectontwikkelaars de mogelijkheid om bij te dragen aan een mobiliteitsfonds op momenten dat er bij nieuwe ontwikkelingen geen ruimte is voor voldoende parkeerplaatsen. De ontwikkelaar koopt die parkeerplaatsen in feite af en wij zetten dit bedrag

daarna in voor allerlei andere vormen van mobiliteit. Bijvoorbeeld voor een nieuw fietspad in de buurt, voor een bijdrage aan een mobiliteitshub of fietsenstalling of voor het verbeteren van de veiligheid op een kruispunt. Een dergelijke oplossing past veel beter in onze gedachte over de mobiliteitstransitie. We willen immers juist dat mensen minder met de auto reizen en minder parkeren.

Vaste of maatwerk parkeernormen?

Als gemeente Waalwijk zetten we in op vaste lage parkeernormen. De parkeereis voor de ontwikkeling, volgend uit onze normen, biedt voldoende kansen voor het realiseren van ruimtelijke ontwikkelingen. We wijken zo min mogelijk af van de berekende parkeereis, een lagere parkeernorm leidt immers al tot een lagere parkeereis en we willen geen toekomstige parkeerproblemen veroorzaken.

OF

Als gemeente Waalwijk zetten we in op maatwerk parkeernormen. De parkeereis, die volgt uit onze normen, betreft het maximale aantal parkeerplaatsen dat een ontwikkelaar moet realiseren. Echter, door het toepassen van innovatieve maatregelen, passend binnen de mobiliteitstransitie (bijvoorbeeld deelmobiliteit of een fietsstimuleringsplan voor werknemers), kan de ontwikkelaar korting krijgen op de parkeereis. Daardoor hoeft deze minder parkeerplaatsen hoeft te realiseren.

Parkeerregulering en -exploitatie

Het centrum van Waalwijk kent betaald parkeren, zowel met als zonder slagbomen. Voor bewoners in en om het centrum werkt de gemeente met een vergunningensysteem. Een kostendekkend systeem vormt daarbij het uitgangspunt voor de exploitatie. Een parkeerevaluatie maakte eerder al diverse wensen en knelpunten inzichtelijk.

Voor het parkeerbeleid willen we graag weten hoe u denkt over de huidige parkeerregulering en -exploitatie en waar volgens u nog kansen en mogelijkheden liggen. We praten graag met u over de volgende discussiepunten:

Vooraf- of achteraf betalen?

Als gemeente Waalwijk willen we af van achteraf betalen. We zetten liever in op regulier straatparkeren waarbij parkeerders via een app of contant betalen. Daardoor voorkomen we wachtrijen bij de slagboom en bevorderen we een gastvrij en open centrum.

OF

Als gemeente Waalwijk willen we het parkeren achter slagbomen behouden. We vinden het belangrijk dat onze bezoekers alleen betalen voor de exacte parkeertijd. Ook voorkomen we daarmee extra inzet op handhaving.

Grenzen behouden of gebieden vergroten?

Als gemeente Waalwijk moeten we voorkomen dat parkeeroverlast ontstaat in de wijken buiten het betaald parkeren – en vergunningshouders gebied. We zetten daarom niet in op het vergroten van de huidige vergunninghouders gebieden, maar op maatregelen die de overlast voorkomen. Denk daarbij bijvoorbeeld aan meer parkeervoorzieningen voor werknemers aan de rand van het centrum.

OF

We zijn als Waalwijk niet tegen het vergroten van de gebieden voor vergunninghouders. Soms is het waterbed effect niet te voorkomen, zeker niet als we inzetten op minder autoparkeren in het kader van de mobiliteitstransitie. Indien objectief nodig en bij voldoende draagvlak onder de bewoners, biedt vergroten een uitkomst voor bewoners van die wijken.

Parkeertarieven behouden of verhogen?

Als gemeente Waalwijk zien we een noodzaak voor het toepassen van betaald parkeren, dat wil niet zeggen dat we onze bewoners en bezoekers onnodig veel laten betalen. We streven naar een kostendekkende exploitatie, voorsnog zien we dan ook geen noodzaak om de tarieven te verhogen.

OF

Als gemeente Waalwijk zien we parkeren als een sturingsmiddel binnen de mobiliteitstransitie. We zien kansen om, na het toepassen van hogere tarieven, de opbrengsten daarvoor in te zetten. Bijvoorbeeld voor het faciliteren van deelauto's en deelfietsen of voor het realiseren van fietsenstallingen. Hogere tarieven zorgen er daarnaast voor dat minder mensen met de auto naar het centrum komen.

Vast of locatiegebonden tarief?

Als gemeente Waalwijk willen we een simpel en eenduidige parkeerregulering met één vast tarief. Dat maakt het voor bezoekers van het centrum duidelijk en kan iedereen parkeren waar hij of zij wil zonder extra kosten.

OF

Als gemeente Waalwijk gaan we werken met een locatiegebonden tarief. We zetten daarbij in op het faciliteren van voldoende langparkeerplaatsen aan de rand van het centrum voor werknemers en winkelend publiek. Deze parkeerplaatsen bieden we of helemaal gratis aan of voor een laag tarief. Parkeerplaatsen in het centrum, te gebruiken voor boodschappen of een kort bezoek, betalen een hoger tarief.