Gemeente Oudewater

# Beantwoording rondvragen
20R.00741

| | | |
|---|---|---|
| **Van** | : | Wethouder W.J.P. Kok |
| **Portefeuille(s)** | : | Openbare Ruimte |
| **Datum** | : | 07-07-2020 |
| **Contactpersoon** | : | S. de Waard |
| **Tel.nr.** | : | 8554 |
| **E-mailadres** | : | waard.s@woerden.nl |

**Onderwerp:** Beantwoording rondvragen over Kaders Parkeerbeleid

Deze rondvragen zijn gesteld door de fractie van CDA tijdens de vergadering van het forum Ruimte van 7 juli 2020.

In de vergadering is afgesproken om deze vragen schriftelijk te beantwoorden.

**Beantwoording van de vragen:**

1. *Wat zou het alleen parkeren van de eerste auto van bewoners doen met het parkeerprobleem?*

Op twee maatgevende momenten, in de nacht van een doordeweekse avond en op een vrijdagavond, kan deze maatregel een respectievelijke daling van circa 20% en 15% betekenen op de parkeerdruk, gebaseerd op het aantal geregistreerde personenauto's. Hiermee komt de parkeerdruk binnen acceptabele grenzen en zal het parkeren van de eerste auto per huishouden zowel vanaf het moment van invoering als in de eerste jaren daarna als aanzienlijk prettiger en minder problematisch worden ervaren.

Er zijn 130 bedrijfsauto's geregistreerd in de binnenstad. In het parkeeronderzoek is geen onderscheid gemaakt tussen personenauto's en bedrijfsauto's. We weten hierdoor niet exact hoeveel hiervan op welke momenten geparkeerd staan in de binnenstad. Bovendien weten we ook niet hoeveel hiervan voor een eventuele eerste vergunning in aanmerking komen. Een deel van deze auto's zal waarschijnlijk ook uit de binnenstad geweerd worden als je maar één vergunning vergeeft, en dus een verlichting van de parkeerdruk geven.

2. *In de kaders wordt niet gesproken over het parkeren van werkbussen en andere werk gerelateerde voertuigen. Welke mogelijkheden zijn er om deze te weren of mogelijk uit te sluiten van een vergunning?*

Indien een voertuig langer dan 6 meter of hoger dan 2,4 meter is, kan deze worden geweerd. De meeste normale werkbussen vallen echter binnen deze categorie. Het handhaven van deze maatregel neemt inspanning en kosten met zich mee.

We hebben vanuit de werkgroep en ook de informatie avond zowel argumenten voor als tegen gehad als het gaat om het weren van werkbussen in de binnenstad. Het neemt vaak meer ruimte in beslag en kan een behoorlijke impact hebben op het aanzicht, als ook het overzicht voor verkeersveiligheid. De reden dat mensen hun werkbus graag voor hun huis hebben staan, is vanwege de angst voor inbraken in werkbussen, vooral het terrein naast het stadhuis wordt daarbij vernoemt. Met uitvoering van het parkeerbeleid kan worden gekozen om deze werkbussen een bepaalde (veilige) locatie te bieden, eventueel met een speciale parkeervergunning. Een andere manier is om per adres één vergunning te verstrekken, bewoners kunnen dan zelf kiezen of dit hun eigen personenauto wordt of de werkbus.

3. *In de kaders/raadsvoorstel worden geen uitspraken gedaan m.b.t. het handhaven van het parkeerbeleid. Komt dit wel terug in het uiteindelijke beleid? En worden de kosten daarvoor ook meegenomen in de budget neutrale uitvoering?*

Ja

4. *Klopt de veronderstelling dat kader vier alleen in het bezoekers-parkeren afwijkt van huidig beleid? En, laten we deze ook gelden voor de al vastgestelde beeldkwaliteitsplannen in de binnenstad?*

Op het moment wordt voor de toetsing van nieuwbouwplannen de landelijke richtlijn van de CROW gehanteerd. De parkeerkencijfers per type woning gaan uit van een bewoners -en bezoekersaandeel. Het is gebruikelijk om zowel het bewoners -als bezoekersparkeren op eigen terrein te faciliteren. De afgelopen jaren een precedent geschapen waarbij voor wat betreft het bezoekersparkeren regelmatig beroep werd gedaan op de parkeercapaciteit van de openbare ruimte. Dit beleid willen we in dit proces evalueren en wellicht aanpassen in de verdere uitwerking.

Hoewel de werkgroep graag ziet dat er in de bestaande plannen rekening wordt gehouden met de parkeerdruk in de binnenstad is, wordt het beleid niet met terugwerkende kracht ingevoerd. Ontwikkelingen die al vastgesteld zijn, zijn conform het huidige beleid reeds afgewogen.

5. *Wat is het huidige beleid voor het gebruik van het parkeerfond genoemd in kader vier? Welk bedrag zit er mogelijk in dit fond en waar is dit de afgelopen periode voor gebruikt?*

Het parkeerfonds van Oudewater is in 2004 ontstaan als gevolg van de toenemende parkeerdruk in de binnenstad. Momenteel zit er geen geld in het fonds, omdat dit in 2015 is gebruikt voor de kwalitatieve en kwantitatieve aanpak van het parkeerterrein aan het Plesmanplantsoen. Hier zijn circa 24 extra parkeerplaatsen gerealiseerd ten behoeve van de binnenstad, welke zijn betaald uit het parkeerfonds.

6. *In kader vijf wordt aangegeven dat er 'waar mogelijk' extra parkeercapaciteit bij herontwikkelingen gerealiseerd moet worden. Hoe moeten wij het 'waar mogelijk' duiden? Is dit een fysieke, financiële of maatschappelijke afweging en wie is er voor verantwoordelijk?*

Dit betreft over het algemeen een combinatie van een financiële en fysieke afweging. Met 'waar mogelijk' wordt enerzijds geduid op een praktische oplossing (denk bijvoorbeeld aan het efficiënter inrichten van een openbare ruimte) bij herontwikkeling, anderzijds kan worden gedacht aan een financiële tegemoetkoming (bijvoorbeeld vanuit het parkeerfonds). Of dit wenselijk en haalbaar is, zal bij de herontwikkeling afgewogen moeten worden. Met dit kader willen we extra aandacht vragen voor de parkeerdruk in de binnenstad naast alle andere belangen die er spelen bij dergelijke ontwikkelingen.

W.J.P. Kok
wethouder