

RAADSVOORSTEL

20R.01082

Indiener: College van burgemeester en wethouders

Datum: 17 december 2020

Portefeuillehouder(s): wethouder W.J.P. Kok

Portefeuille(s): Verkeer & Vervoer

Contactpersoon: S. de Waard

Tel.nr.: 8554

E-mailadres: waard.s@woerden.nl

Onderwerp: Vaststellen adviesrapport werkgroep parkeerbeleid

De raad besluit:

- a. De adviezen zoals beschreven in het adviesrapport van de werkgroep Parkeerbeleid Binnenstad Oudewater vast te stellen.
- b. Het college opdracht te geven om de adviezen van de werkgroep in het beleid verder uit te werken met alle daarbij behorende onderdelen.

Inleiding:

In 2017 is het Masterplan binnenstad vastgesteld. 1 van de deelprojecten in dit masterplan was het opstellen van parkeerbeleid. Op 13 februari (document 19R.01066) is het proces om te komen tot parkeerbeleid in de binnenstad door uw raad vastgesteld. Aan de hand hiervan is een werkgroep samengesteld met daarin een gebalanceerde vertegenwoordiging van de bewoners, ondernemers en gebruikers van de binnenstad. Onder leiding van Empaction heeft de gemeente, samen met de werkgroep, zich ingezet om te komen tot passend parkeerbeleid voor de Binnenstad van Oudewater.

De bevindingen van de werkgroep zijn terug te vinden in het advies document wat is opgesteld in samenspraak met de werkgroep. Binnen de werkgroep zijn diversen tegenstrijdige belangen vertegenwoordigd. Uiteindelijk is er op basis van consensus en inzicht in elkaars belangen een advies opgesteld wat door de volledige werkgroep gedragen wordt. Dit advies omvat de speerpunten van het parkeerbeleid.

Met dit raadsvoorstel wordt de goedkeuring van uw raad gevraagd op de adviezen die door de werkgroep zijn opgesteld. Bij goedkeuring wordt het beleidsdocument met alle bijbehorende vergunningen, verordeningen en notities verder uitgewerkt. De adviezen van de werkgroep waarover consensus is worden hier 1 op 1 in overgenomen. Adviezen die buiten de gestelde

kaders van de raad vallen worden als voorstel aangedragen voor verdere uitwerking.

De onderdelen die in de verdere uitwerking van het beleid worden uitgewerkt zijn:

- Opstellen van parkeerverordeningen
- Opstellen van vergunningen
- Opstellen implementatieplan (inclusief backoffice)
- Uitwerken financiële exploitatie (Hierin heeft de gemeenteraad ook de vrijheid om aan de diversen knoppen te draaien. Bijvoorbeeld: Prijs van de vergunningen, tarieven voor betaald parkeren en gewenste hoeveelheid handhaving. Dit heeft vervolgens weer effect op de exploitatie.
- Opstellen van de nota parkeernormen.

De bevoegdheid van de raad komt voort uit de volgende wet- en/of regelgeving:

Gemeentewet

Beoogd effect:

- Het invoeren van parkeerregulering in de binnenstad van Oudewater. (Blauwe zone in het winkelgebied, Betaald parkeren in de rest van de binnenstad)
- Het aanscherpen van handhaving op illegaal en gevaarlijk parkeren.
- Efficiënter verdelen van de schaarse ruimte in de binnenstad en daarmee de parkeerdruk verminderen.
- Het vaststellen en borgen van richtlijnen voor parkeer gerelateerde ontwikkelingen (invalide parkeren, elektrisch parkeren, fiets parkeren en parkeren bij nieuwbouw ontwikkelingen)
- Vitaliteit van de binnenstad te borgen door ontwikkelingen conform het geldende parkeerbeleid mogelijk te houden.

Argumenten:

Het volledige advies is terug te vinden in de bijlage (20.020532). In dit hoofdstuk worden de hoofdzaken nogmaals uitgelicht.

Noodzaak:

- Er is geen (actueel) parkeerbeleid.
- Auto's zijn in de loop der jaren groter geworden waardoor bij herinrichting nieuwe maatvoeringen worden aangehouden wat resulteert in minder parkeerplaatsen in dezelfde parkeerruimte.
- Woningssplitsingen en nieuwe ontwikkelingen leiden tot een extra parkeervraag die niet altijd volledig op eigen terrein wordt opgelost. Hiermee neemt het autobezit en de parkeerdruk in de binnenstad verder toe.
- Er is weinig ruimte aan de randen van de binnenstad om extra parkeervoorzieningen te realiseren, de huidige parkeervoorzieningen aan de randen van de stad worden slecht gebruikt.
- Zonder sturend beleid gaat dit de leefbaarheid van de binnenstad verder aantasten en zal het naar verwachting ook op meerdere vlakken 'pijn' gaan doen (vitaliteit binnenstad, gastvrijheid, ruimtelijke kwaliteit, verkeersveiligheid, ...)

Voorgestelde Regime vanuit de werkgroep:

Om te voorkomen dat de parkeersituatie in de toekomst verder verslechtert stelt de werkgroep het volgende parkeerregime voor:

- De parkeerkwaliteit te borgen door het invoeren van parkeerregulering in de binnenstad.
- Het invoeren van betaald parkeren in de (woon)straten waar bewoners de primaire parkeerders zijn. (*maandag – vrijdag 16.00-22.00u, op zaterdag en zondag van 09.00-*

22.00u)

- De huidige blauwe zone voor kort bezoek te handhaven in de binnenstad. *maandag – zaterdag 9.00-18.00u, op vrijdag van 9.00 tot 21.00u. De blauwe zone in de lus van het havengebied geldt 1 uur, bij de klepper en het touwmuseum 2 uur.*
- Het parkeerterrein naast het Stads kantoor en het Plesmanplantsoen aan te merken als gratis parkeergelegenheid voor het langdurige bezoek aan de binnenstad en inwoners die niet voor een vergunning in het betaald parkeergebied willen betalen.
- Op het moment is er sprake van een weekend afsluiting voor de binnenstad. Binnen de werkgroep is dit onderwerp niet besproken en daarmee worden er geen wijzigingen voorgesteld aan de weekend afsluiting. Bij de uitwerken zal er gekeken moeten worden of de tijden waarop de afsluiting er op gaat voldoende aansluit op het parkeerregime.

Voorgestelde beleid op vergunningen vanuit de werkgroep:

- Bij invoering van het parkeerbeleid heeft ieder adres de mogelijkheid om onbepaald aantal parkeervergunningen aan te vragen. Daarna wordt terug gegaan naar maximaal 2 vergunningen per woonadres.
- Ieder woonadres met een eigen voordeur, heeft altijd recht op de eerste parkeervergunning.
- Alleen voor de 2^e vergunning geldt de wachtlijst. De wachtlijst gaat op basis van de tijd van aanvraag.
- De prijs van de 2^e vergunning is hoger dan de 1^e vergunning.
- Een verhuismoment leidt er toe dat de nieuwe bewoner bij de aanvraag van een 2^e vergunning achteraan komt op de wachtlijst. De nieuwe bewoner heeft wel meteen recht op een 1^e parkeervergunning.
- Het aanschaffen van een andere auto (ook vervanging na afloop van een leaseperiode) wordt gezien als kentekenwijziging waardoor de vergunning van de 1^e en 2^e auto niet komt te vervallen (en men niet op de wachtlijst hoeft). Een 3^e (of 4^e, etc.) vergunning komt bij kentekenwissel wel te vervallen conform het nieuwe beleid.
- Een bezoekersvergunning geeft het recht om bezoekers tegen sterk gereduceerd tarief te laten parkeren in het betaald parkeren gebied.
- Per bedrijfsadres is het aantal af te nemen vergunningen afhankelijk van het aantal fte van het bedrijf, voor het aantal af te nemen parkeervergunningen voor bedrijven is een tabel opgenomen in het werkgroep advies.
- Het invoeren van een POET-lijst (Parkeren Op Eigen Terrein) om bewoners met een parkeergelegenheid op eigen terrein uit te sluiten van het recht op een eerste parkeervergunning. De werkgroep is van mening dat een bewoner met een eigen oprit, waar deze oprit een voetpad kruist en een parkeerplaats in de openbare ruimte onttrekt die daar anders aanwezig mag zijn, op de POET-lijst gezet kan worden. Deze bewoners komen daarmee dan niet in aanmerking voor de eerste parkeervergunning. De werkgroep vindt wel dat daarbij de keuze (eenmalig) mag worden gegeven aan de betreffende bewoners. Men kan de oprit aan het trottoir laten vervangen door een “normale” trottoirband waardoor er op de openbare weg mag/kan worden geparkeerd en men wel het recht verwerft voor een eerste vergunning. Dit zal niet van toepassing zijn op garages die direct aan straat staan.

Beoogde voordelen van het regime:

- Op korte termijn efficiënter dubbel gebruik van schaarse ruimte
- Op lange termijn stimulans voor vermindering van autobezit in binnenstad.
- Blauwe zone in het winkelgebied wordt voorgesteld om het vriendelijke imago van Oudewater als boodschappenstad te waarborgen
- In het woongebied wordt betaald parkeren voorgesteld om de bewoners te beschermen tegen bezoekers en werknemers van de binnenstad die in de woonstraten parkeren.
- Het betaald parkeerregime gaat einde van de dag in, om gedurende de dag zo veel mogelijk dubbelgebruik te stimuleren wanneer het relatief rustig is in de binnenstad.
- In vergelijking met andere reguleringsvormen is betaald parkeren een flexibele vorm van sturen. Kosten die gemaakt worden voor reguleren kunnen over diversen gebruikers verdeeld worden waardoor de kosten per gebruiker relatief laag blijven.
- Boetes die worden uitgeschreven in de betaald parkeerzone zijn naheffingen die terugvloeien naar de gemeente. In andere vormen van reguleren vloeien deze boetes naar het rijk.

Kantttekeningen:

- Er wordt voorgesteld om twee regimes naast elkaar te laten bestaan. Hiervoor moet aandacht zijn in de handhaving
- Bijkomend nadeel van het hebben van twee vormen van regulering is dat er extra aandacht voor bebording en/of duidelijke belijning moet komen. Het moet duidelijk zijn waar het ene regime begint en het andere regime eindigt. Ondanks duidelijke bebording en belijning kan het nog steeds verwarrend zijn voor gebruikers.
- Er is behoefte aan een toekomstvisie of stedenbouwkundige visie voor de binnenstad i.r.t. het parkeren. De werkgroep constateert dat er zeer weinig ruimte is in en rond de binnenstad om parkeergelegenheid bij te bouwen. Elke vrije locatie die er op het moment is, is reeds bestemd voor woningbouw. Om het probleem echt toekomstbestendig op te lossen zou er parkeergelegenheid bijgebouwd moeten worden. Een private gebiedsgerichte voorziening zou hiervoor uitkomst kunnen bieden. Met een dergelijke voorziening zou het mogelijk zijn om meer toe te groeien naar een binnenstad waar de auto een minder prominente plek heeft.

Financiën:

- Er zijn geen financiële middelen beschikbaar om de parkeersituatie te verbeteren waardoor een nieuw beleid budget neutraal zal moeten draaien.
- Een initiële investering zal nodig zijn om het beleid op te zetten, de kapitaallasten hiervoor worden volledig gedekt met de exploitatie. Ter indicatie is hiervoor in de raming rekening gehouden met 200.000,- euro aan hardware (borden, automaten etc.) en 30.000,- euro aan software (digitaal vergunningensysteem etc.)
- Er kan gekozen worden om automaten te leasen, dan zullen de investeringskosten vele malen lager zijn. De jaarlijkse kosten nemen dan wel toe.

Een randvoorwaarde van het beleid is budget neutraliteit. Met behulp van een concept exploitatie is het voorgestelde regime doorgerekend. Hieruit blijkt dat het voorgestelde regime, inclusief handhaving, ambtelijke lasten en kapitaallasten van een initiële investering elk jaar budget neutraal kan draaien. Daarmee zal het voorstel voor het implementeren van parkeerbeleid een budget neutrale begrotingswijziging zijn.

In deze concept exploitatie is uitgegaan van een betaald parkeer tarief van 1-2 euro per uur en een vergunning tarief van 100-150 euro per eerste vergunning/ontheffing.

Een exact tarief kan nog niet bepaald worden op dit moment omdat er nog een uitvoerplan opgesteld moet worden. Het aantal parkeerautomaten en de mogelijkheid om aan te sluiten bij externe initiatieven als Parkeerservice zijn uiteindelijk leidend voor de omvang van de jaarlijkse kosten.

Vervolgens kan er door de raad ook nog aan verschillende knoppen gedraaid worden (prijs van een vergunning, tarieven van automaten, meer of minder handhaving etc.) dit zal uiteindelijk effect hebben op de totale exploitatie en zal rond gerekend worden bij het voorstel voor het uiteindelijke parkeerbeleid.

De structureel hogere lasten van het inrichten van het parkeerbeleid zijn een mogelijk risico. Er zijn zoals geschetst diversen beleidskeuzes die nog van invloed zijn op de exploitatie. Wanneer de tarieven te laag worden ingesteld, of wanneer er aangenomen inkomsten (zoals inkomsten van boetes) te laag is ingeschat, is er een risico dat de exploitatie niet budget neutraal zal zijn. Het is daarom essentieel dat de definitieve exploitatie geëvalueerd wordt om te kijken of bijsturing noodzakelijk is. Een voorstel en uitwerking van deze exploitatie zal bij het parkeerbeleidsdocument aangeboden worden.

Uitvoering:

Na uw besluit kan het beleid verder uitgewerkt worden en kunnen alle onderliggende documenten uitgewerkt worden.

Communicatie:

Uw besluit wordt gepubliceerd via de gebruikelijke kanalen.

Samenhang met eerdere besluitvorming:

Masterplan Binnenstad, vastgesteld september 2017, geregistreerd onder nummer 17.016948
RIB parkeerbeleid, geregistreerd onder nummer 19R.00656
Raadsbesluit 'proces opstellen parkeerbeleid' geregistreerd onder nummer 19R.01066
Raadsbesluit 'kaderstelling parkeerbeleid binnenstad Oudewater' geregistreerd onder nummer 20R.00661

Bijlagen:

1. Het raadsbesluit, 20R.01122
2. Het adviesdocument van de werkgroep (20.020532)

De indiener: College van burgemeester en wethouders

functie1

handtekening1

functie2

handtekening2

naam1

naam2