Beantwoording technische vragen

D/21/027368
Z/21/005012

Vragen gesteld door:	VVD/D66
Van de Fractie(s) :	VVD en D66
Op datum:	30 juni 2021
Naar aanleiding van:	Raadsvoorstel parkeerbeleid
Datum beantwoording:	5 juli 2021
Opsteller:	Sander de Waard

Beantwoording van de vragen:

Parkeerbeleid Oudewater 2021:

1. Welk effect bereikt dit beleid naar verwachting? Hoeveel procent zal de parkeerdruk afnemen ten op zichtte van het onderzoek in 2018?

   Het beleid is er op gericht om de schaarse plaatsen eerlijker te verdelen. In bewonersstraten kunnen dan bovenal bewoners en hun bezoek staan. Het effect op de parkeerdruk is nimmer vooraf in exacte procenten uit te drukken.

   Wat deze inschatting bemoeilijkt is het feit dat het een introductie van betaald parkeren betreft voor de gemeente, er is geen eerdere referentie in Oudewater. Hoeveel mensen dus daadwerkelijk een vergunning aanschaffen, bij het Stadskantoor gaan parkeren, of in de wijken om het gebied heen zal vooral in de praktijk blijken.

   Op basis van expertise is geschat dat 80% van de bewoners een vergunning afneemt. En dat 80% van de bezoekers bereid is om te betalen voor parkeren op straat. Deze doelgroepen vertegenwoordigen samen 100% van de parkeerders waardoor deze aanname resulteert in een geschatte parkeerdruk afname van 20% in het gereguleerde gebied.

   Na invoering van het beleid is het belangrijk om te evalueren en te meten hoe veel daadwerkelijk het uitwijkgedrag is. Zo kan het beleid efficiënt bijgestuurd worden.

2. Wat is de reden dat er op zondagochtend geen betaald parkeren zou moeten zijn? Wat is het financiële effect van deze wijziging ten op zichtte van het eerdere plan (hoeveel duurder is het parkeren geworden)?

   Dit komt uit de inspraak van enkele raadsfracties bij de vaststelling van het adviesrapport van de werkgroep.

   Bij het eerder plan zat geen financiële doorrekening. Maar om exact dezelfde opbrengsten te genereren (theoretisch gezien) zou de kosten van straat parkeren met 7.5 cent verhoogd moeten worden.

3. In welke gevallen mag iemand niet voor een eigen garage parkeren? Wanneer de garage bijvoorbeeld niet voldoet aan de genormeerde afmeting voor een parkeerplaats, is parkeren op de openbare weg achter de garage dan wel toegestaan? Heeft de gemeente in beeld waar "private" verbodsborden voor parkeren zijn opgehangen en heeft de gemeente beoordeeld waar dit terecht of onterecht gebeurt? Hoe wordt hierop gehandhaafd?

   Parkeren voor garageduren en inritten (aangeduid door een verlaagde stoeprand) is conform de Wegenverkeerswet verboden. "Private" verbodsborden hebben geen officiële status en hier kan niet op gehandhaafd worden. Handhaven op parkeren voor garagedeuren heeft op het moment geen prioriteit.

4. blz. 22: Het reguleringsgebied is erg groot. Waarom Ravelijnstraat en het Bolwerk meenemen terwijl daar geen/veel minder problemen zijn? Komt ook terug in de ingestuurde vragen/opmerkingen.

   Om te voorkomen dat de parkeerdruk zich verplaatst naar de Ravelijnstraat / Bolwerck in plaats van naar het parkeerterrein van het stadskantoor zijn deze in de regulering meegenomen.

5. Kan het college onderzoek doen naar de mogelijkheid om Wasserij de Wit te kopen. Is ooit voor € 300.000 te koop aangeboden en is in totaal 900 m2. Hier zouden dan circa 50 parkeerplekken gerealiseerd kunnen worden.

   Deze optie was niet bekend bij de werkgroep en is daarmee ook niet verder verkend in het proces om te komen tot een parkeerbeleid. De locatie ligt daarnaast niet ideaal voor een gebiedsgerichte voorziening.

6. Is er een check gedaan op het handmatig gele strepen trekken door inwoners? Hoeveel plekken zijn daarmee te winnen?

   Nee

7. Is er gekeken naar de straten waar om en om geparkeerd wordt, aan welke kant de meeste plekken zijn? Is het dan ook mogelijk om het hele jaar aan die kant te parkeren waar de meeste plekken zijn? Bijvoorbeeld Rode Zand en de Marktstraat. Langs de "oneven" kant parkeren op Rode Zand schijnt 5 extra plekken op te leveren.

   Nee, er is in de scope van het parkeerbeleid op beleidsniveau naar het parkeren gekeken. Individuele inrichtingsvraagstukken zijn hierin niet in detail beoordeelt.

8. Welke andere voorbeelden zijn er van opmerkingen van inwoners waarmee plekken te winnen zijn?

   Er zijn verschillende kleine inrichtingsvoorstellen binnen gekomen die mogelijk leiden tot kleine uitbreiding van het parkeer areaal, de zijn in de RIB "Reactienota Parkeerbeleid Oudewater (D/21/015162) aan de raad gecommuniceerd. Deze voorstellen zullen onafhankelijk van het parkeerbeleid beoordeeld worden en indien verkeerstechnisch wenselijk kan er besloten worden om deze inrichtingsvoorstellen uit te voeren uit het parkeerfonds of in combinatie met reconstructie werken in de binnenstad.

9. Is het terrein van de kerk besproken als extra capaciteit? Zo ja, wat was daar de uitslag van? Zo nee, waarom niet?

   Er is ten tijde van de werkgroepsessies om te komen tot een parkeerbeleid wel een uitnodiging gedaan aan de kerk om in gesprek te gaan hierover. Destijds was hier geen interesse voor. Omdat het verder geen eigendom van de gemeente is, is hier door de werkgroep geen verder actie voor

ondernomen.

Naar aanleiding van het besluit 4 februari jl. van uw gemeenteraad om het adviesrapport vast te stellen, is er opnieuw contact geweest met de Hervormde kerk Gemeente Oudewater-Hekendorp. Hier is het verzoek gedaan om de regulering op zondag later te starten. Dit is inmiddels aangepast in het Parkeerbeleid. Wat betreft het Kerkplein en de parkeerplek die nu aan omwonenden ter beschikking wordt gesteld, overweegt de kerk om deze te gaan "sluiten" voor vrij parkeren, indien er naar betaald parkeren wordt gegaan. Hierover zal nog nader gesproken moeten worden met de kerk.

10. Waarom is het meest drukke moment in de week, namelijk vrijdagavond, gekozen als maatgevend moment? Zou dit moment niet beter kunnen worden geduid als piekmoment en het wekelijks gemiddelde per dagdeel moeten gelden als maatgevend moment?

    Het klopt dat vrijdagavond het piekmoment is. Vaak is het piekmoment ook het maatgevende moment. Redenen om hiervan af te wijken zijn bijvoorbeeld een exorbitante incidentele belasting als door een evenement. Daar is hier geen sprake van. Met andere woorden, er is geen reden bekend waarom in deze het piekmoment en het maatgevende moment dienen af te wijken. Daarnaast is niet alleen de vrijdagavond een probleem. Op bladzijde 7 van het parkeerbeleid staat een tabel exclusief de parkeerterreinen aan de rand en inclusief vergunde bouwprojecten en dan is te zien dat er al op vijf momenten in de week er een tekort aan parkeerplaatsen is in het te reguleren gebied.

11. Hoe wordt in het voorgestelde beleid omgegaan met POET wanneer een garage kadastraal niet is verbonden aan een woning in de binnenstad, maar wel behoort tot dezelfde eigenaar als de woning in de binnenstad?

    Op het moment wordt een garage die los staat van een pand niet in beschouwing genomen. Een vergunning wordt verleent aan een adres, als het adres een garage heeft wordt dit gezien als POET plaats. Een losse garagebox wordt niet gezien als woon adres en daarmee dus ook niet als POET plaats.

12. Het college schat in dat de komende vijf jaar nog eens 50 woningen/appartementen bij komen in het gereguleerde gebied, waarvan een groot deel door woningsplitsing. Waar is deze inschatting op gebaseerd? Is het college voornemens ruimhartig om te gaan met verzoeken tot woningsplitsing?

    Dit is slechts een inschatting op basis van huidige ontwikkelaanvragen (o.a. Kapellestraat 26), huidige stedenbouwkundige visies (zoals de visie op de Wijngaardstraat) en trends. Het geeft een gevoel bij aanvragen die mogelijk richting de gemeente komen. Uiteindelijke aanvragen zullen op dezelfde wijze als nu getoetst worden of ze voor ontwikkeling in aanmerking komen of niet.

Nota Parkeernormen:

1. Indien de nota parkeernorm wordt aangenomen, hoe wordt dan omgegaan met reeds opgestarte initiatieven. Wat geldt als meetmoment om het vigerende beleid (oud of nieuw) te bepalen. Is dat bijvoorbeeld het indienen van een haalbaarheidsonderzoek of de aanvraag van een omgevingsvergunning?

   De regels hiervoor zijn opgenomen in de overgangsregeling van de nota parkeernormen (pagina 15).

   De huidige lopende initiatieven die reeds getoetst zijn aan de parkeernormeringen zullen aan de normen worden gehouden die reeds zijn overeengekomen. Nieuwe initiatieven zullen aan de nieuwe normen getoetst worden.

   Hierbij dient te worden opgemerkt dat de nota parkeernormen geïmplementeerd moet worden in de bestemmingsplannen, voordat er daadwerkelijk aan getoetst kan worden. Na vaststelling van de parkeernormen dient dan ook een paraplubestemmingsplan in procedure te worden gebracht.

2. Op blz. 9 staat dat de verrekening (salderen) van de parkeernorm komt te vervallen als er sprake is van langdurige leegstand (3 jaar). Hoe weegt dit op tegen langlopende ontwikkelingen zoals postkantoor e.d. de we juist los willen trekken?

   Bij het postkantoor is al een besluit genomen over de ontwikkeling. Het vervallen van de saldering heeft alleen betrekking op panden die al meer dan 3 jaar leegstaan, voordat een besluit wordt genomen op een omgevingsvergunningaanvraag.

3. Aangaande deelmobiliteit kan een ontwikkelaar een zogenaamd mobiliteitsplan indienen waarin is opgenomen wat voor deelmobiliteit de ontwikkelaar zal gaan organiseren waarop het college kan besluiten om maximaal 10% van het gebruikersdeel kan reduceren. Welke garanties biedt een dergelijk mobiliteitsplan wanneer parkeren niet wordt gereguleerd met vergunningen?

   Wanneer de parkeereis wordt gereduceerd door middel van bijvoorbeeld een mobiliteitsplan zullen de afspraken hieromtrent worden vastgelegd in de omgevingsvergunning en eventuele overige overeenkomsten. Zodat de initiatiefnemer en eventuele rechtsopvolgers aan de benoemde parkeeroplossing kunnen worden gehouden (pagina 13).

4. Op pagina 10 staat dat voldaan kan worden aan de parkeereisen door gebruik te maken van bestaande parkeerplaatsen. Hoe wordt voorkomen dat ter bevordering van ontwikkeling overmatig gebruik wordt gemaakt van openbare pareerplaatsen zoals bijvoorbeeld naast het Stadskantoor? Welke garanties biedt een dergelijke “doorverwijzing” wanneer parkeren niet wordt gereguleerd met vergunningen?

   In het kader van beter benutten dient aangetoond te worden dat gebruik kan worden gemaakt van openbare ongebruikte parkeerplaatsen. Dit dient aangetoond te worden door middel van een parkeerdrukmeting. Er kan dan ook niet overmatig gebruik worden gemaakt van openbare parkeerplaatsen want de parkeerdruk moet onder de 75% blijven. Daarnaast wordt de oplossing bij elke ontwikkeling worden toegepast vastgelegd in de vergunningen. Het is dan ook inzichtelijk in hoeverre ontwikkelingen worden afgewikkeld op openbare parkeerplaatsen.

5. Indien niet kan worden voldaan aan de parkeereis kan deze worden afgekocht met een bijdrage aan het parkeerfonds. Welke verplichting neemt de gemeente dan op zich en binnen welke termijn moet een dergelijke verplichting worden ingevuld?

   Verplichting tot het creëren van een parkeerplaats in de openbare ruimte binnen 10 jaar.

6. Hoe verhouden de voorgestelde parkeernormen voor de auto (bijlage 2) zich tot de huidige normen? Graag een vergelijking tussen Ist en Soll.

   Er zijn geen huidige normen vastgelegd voor Oudewater. Per ontwikkeling worden deze nu vastgesteld met de richtlijnen van het CROW als uitgangspunt. De gevraagde kan aldus niet gemaakt worden.

   Het nieuwe parkeerbeleid adviseert om de parkeernorm vast te stellen in het midden van de door de CROW opgestelde bandbreedte.

7. Het rekenvoorbeeld in bijlage 6 klopt niet. Tijdens een werkdagnacht is de bezetting van een bewoner 100% en daarmee moet het getal niet 33,6 zijn, maar 42.

   Klopt. Feitelijk zijn cijfers in de tabel “verschoven”. Dit wordt aangepast.

Aan de raad wordt verzocht om dit als ondergeschikte wijziging te zien en dit via de griffier tekstueel aan te laten passen.

8. Het college stelt voor dat zij zelfstandig kan besluiten om bij maatschappelijk relevante ontwikkeling af te wijken van de parkeereisen. Gezien de woningnood en stijging van de huizenprijzen zijn er veel situaties denkbaar waarbij het college deze afwijking toestaat. Hoe kan de raad grip houden op dit maatwerk?

   In het parkeerbeleid is omschreven dat maatwerk een afweging is van alle betrokken belangen en een afweging van de ontwikkeling tegenover parkeren en verkeersstromen. Dit maatwerk zal zich kunnen voordoen bij ontwikkelingen die passen binnen het bestemmingsplan of een afwijking van het bestemmingsplan nodig hebben die onder de bevoegdheid van het college vallen. De parkeernormen of maatwerk voor gebiedsontwikkelingen zullen door de raad kunnen worden vastgesteld in de uitgebreide procedures of bestemmingsplannen.

Verordening parkeerfonds Oudewater 2021:

1. Volgens artikel 3 kan het parkeerfonds niet worden gevoed uit baten die voortkomen uit parkeerregulering (i.e. vergunningen en boetes). Waarom is hiervoor gekozen?

   Door de raad is besloten dat de exploitatie van het beleid budget neutraal dient te zijn. Dat betekent dat opbrengsten uit de exploitatie terug vloeien om de kosten van de exploitatie te dekken.

2. Volgens het voorstel zal voordat er voldoende budget is voor uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen de parkeerdruk, bovenop de reeds ingezette ontwikkelingen (zoals Oranje Bolwerck en Wijngaardstraat), eerst verder toenemen. Dit gaat zeker op wanneer het voorgestelde parkeerbeleid niet wordt overgenomen door de raad. Hoe wordt deze toename van parkeerdruk gemonitord? Voorziet het college nog een beslissingspunt voor de raad wanneer de parkeerdruk te hoog wordt?

   Het college vindt de parkeerdruk te hoog, vandaar ook dit voorstel. Als het beleid niet wordt aangenomen is het is te adviseren om nadat er verschillende grote ontwikkelingen zijn afgerond, om opnieuw een parkeerdrukonderzoek uit te voeren.

3. Op blz. 3 punt 3 staat dat de gemeente de gelden terug betaalt als er geen parkeerplekken worden gerealiseerd. Waarom is deze bepaling opgenomen? Waarom is er gekozen voor 10 jaar? Is er een wettelijke grondslag voor deze bepaling?

   De parkeerplaatsen dienen binnen een redelijke termijn te worden aangelegd. Jurisprudentie hiervoor laat zien dat dit tussen de 1 en 10 jaar is. Als niet binnen 10 jaar wordt voldaan aan de verplichting om de parkeerplaatsen te realiseren dan zal restitutie van het bedrag moeten plaatsvinden.

4. De bijdrage aan het parkeerfonds lijkt enkel gebaseerd op een geschatte investering van de meest waarschijnlijke uitbreidingslocatie enerzijds en de inschatting van de ontwikkelingen in de binnenstad de komende vijf jaar. Zijn de aannames die het college maakt niet concreter te maken? Eerder is het bedrag van 35.000,- per parkeerplaats genoemd. Waar was dat bedrag op gebaseerd?

   De huidige inschatting is inderdaad met name gebaseerd op de kosten die het daadwerkelijk kost om een parkeerplaats boven of onder maaiveld aan te brengen.
   Dit is in vergelijking met andere gemeenten van deze omvang aan de hoge kant van de bandbreedte. Er zijn inderdaad echter gemeenten die nog meer vragen, richting de €35.000,-

Reactienota parkeerbeleid Oudewater:

1. Er komt een apart beleid over laadpalen. Wanneer kunnen we dat verwachten? Is het niet beter om dit direct mee te nemen omdat er anders al teveel is bepaald door het vaststellen van deze beleidstukken?

   Er komt inderdaad een laadvisie in 2022. Het doel van de laadvisie is het bepalen van een strategie waarmee tijdig een passende laadinfrastructuur voor alle elektrische modaliteiten wordt gerealiseerd. De visie omvat alle verschillende vormen van laden – van publiek tot privaat, en snelladen – en alle verschillende vormen van elektrische voertuigen. Het huidige beleid Vaak is dit beleid 'laadpaal volgt auto'. Dit is echter nog maar een fractie van de opgave. De passages in dit voorstel verstoren het nieuwe beleid niet.

2. Extra creëren van parkeerplekken door in te gaan op de suggesties van inwoners wordt pas gedaan na het vaststellen van het parkeerbeleid. Is dat geen vreemde volgorde?

   Het wordt gedaan onafhankelijk van het beleid. Het wachten heeft als voordeel dat het parkeerfonds als dekking kan worden gebruikt.

3. Is er onderzocht of de bus parkeerplaats op het Arminiusplein verplaatst kan worden naar de parkeerplaats aan de Waardse Dijk? Zie de suggestie zoals gedaan op pagina 19.

   Op het moment is niet bekend hoeveel gebruik er wordt gemaakt van de bus parkeerplaats. Deze suggestie kan net als de andere parkeersuggesties onafhankelijk van het beleid opgepakt worden.

4. Is er onderzocht of het schuin parkeren op Rode Zand en Noord IJsselkade mogelijk is? Hoeveel extra plekken levert dit op?

   Nee. Dit is een inrichtingsvraagstuk dat buiten de scope van het beleid valt. Dit dient los van het beleid beoordeeld te worden.

Bijlagen: