Beantwoording technische vragen
D/21/026467
Z/21/005012

Vragen gesteld door:	ChristenUnie - SGP
Van de Fractie(s) :	ChristenUnie-SGP
Op datum:	28 juni 2021
Naar aanleiding van:	Raadsvoorstel Parkeerbeleid
Datum beantwoording:	2 juli 2021
Opsteller:	Sander de Waard

Beantwoording van de vragen:

1. Hoe groot is het geldbedrag in het parkeerfonds?
   25.000,- euro.

2. Het parkeeronderzoek is inmiddels 3 jaar oud. Het parkeerbeleid geeft aan dat het autobezit jaarlijks ong. 2% toeneemt.
   a. Kan gesteld worden dat de gemiddelde bezetting ong. 6% is toegenomen?
      Naar schatting is dit ongeveer 5.5%. De stijging in 2020 was iets lager dan 2%.

   b. Met hoeveel stijgt de parkeerdruk door vermindering van het aantal parkeerplekken?
      Op het moment zijn er nog geen parkeerplaatsen uit de stad verdwenen. Het aantal gereguleerde plaatsen na de voorziene ontwikkelingen is 880 (zie tabel paragraaf 5.1). Dus voor iedere 9 plaatsen minder stijgt de parkeerdruk met ongeveer 1%.

   c. Hoeveel is de parkeerdruk totaal door beide factoren toegenomen?
      Naar inschatting met ongeveer 13%

      Op vrijdagavond het maatgevende moment is het verschil in aantallen:
      - vanwege vergunde ontwikkelingen 76 stuks minder parkeerplaatsen 880 ipv 956
      - vanwege autobezit (aanname 5,5% groei) = 47 meer auto's,
      905 auto's ipv 858
      parkeerdruk excl. factoren 858/956= 90%

parkeerdruk incl. factoren 905/880 = 103%
antwoord: naar inschatting met ongeveer 13%

Deze berekening verschilt lichtelijk met de tabel in het parkeerbeleid, in de tabel in het beleid is namelijk niet de onder vraag 2a gestelde autonome groei in autobezit mee berekend.

3. Waarom kunnen bedrijven in het centrum een (eerste) vergunning aanvragen? Waarom is het aantal af te nemen vergunningen per bedrijfsadres afhankelijk van het aantal FTE?
   Omdat we economische vitaliteit voor detailhandel en horeca, en een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven nastreven. Koppeling in FTE maakt onderscheid in de behoefte duidelijk.

4. Hoe is het tarief van €1,50 per uur tot stand gekomen?
   Op basis van vergelijking met andere (vesting) steden in de buurt van kleinere omvang en vervolgens in lijn met een doorrekening naar een exploitatieneutraal resultaat.

5. Hoe is het geraamde bedrag voor betaald parkeren op straat á €53.797 berekend? Welke aannames zijn hiervoor gedaan?
   Uitgangspunt is een betalingsbereidheid van 80%. Dit houdt in dat we de cijfers van 2018 gebruikt hebben en dat de aanname is dat dat 80% van de mensen die hierin als bezoek aangemerkt stonden, in het gereguleerde gebied blijven parkeren en betalen.

6. Zijn de kosten voor vervanging van infrastructuur (betaalpalen, borden) meegenomen in de exploitatie?
   Ja

7. Welke voorwaarden worden gesteld aan ‘bezoekersparkeren voor bewoners’?
   Iedereen met een woonadres in de binnenstad mag een bezoekersregeling aan vragen. Deze inwoner mag dan zijn eigen bezoek online aanmelden om tegen gereduceerd tarief te parkeren in de binnenstad.

   a. Waarom is besloten voor deze groep een gereduceerd tarief voor te stellen?
      We hebben voor deze parkeerplaatsen als primaire doelgroep aangewezen zowel de bewoners als de bezoekers van bewoners. Bewoners krijgen het recht op een vergunning. Bezoekers van bewoners worden tegemoet gekomen door sterk gereduceerde tarieven.

      Dit is vriendelijk voor de bezoekers van bewoners, zodat kortstondig visite niet ver weg hoeft te parkeren.

   b. Conflicteert dit niet met de beperkte capaciteit? Het is toch juist de

bedoeling dat bezoekers elders parkeren?
Er wordt gestuurd om bezoekers van de binnenstad buiten de stad te laten parkeren. De bezoekersregeling is alleen voor bezoek van bewoners, zodat men bijvoorbeeld de oppas kan aanmelden en dat deze dan gedurende een paar uur goedkoper dichterbij kan parkeren.

c. Is dit gereduceerde tarief fraudegevoelig in een kleine gemeenschap als Oudewater?
Reductie vind plaats door invoering door een bewoner van kenteken per transactie, niet door een kortingspas of kraskaart. Een bewoner kan bewust frauderen, creëert dan wel extra parkeerdruk voor zichzelf en zijn/haar buren. Als algemene maatregel kan het aantal bezoekuren gelimiteerd worden.

8. In hoeverre hebben de (vele) reacties tot daadwerkelijke wijzigingen in het parkeerbeleid geleid?
Concreet heeft dit geleid tot een aanpassing op de regulering van de Havenstraat: Deze zal voor de ondernemers aan het eind van de straat blauwe zone blijven. Daarnaast is het voorstel voor reguleringstijden versoepeld op de zondag op basis van reacties uit de gemeenteraad en de Grote Kerk.
Ook is op de kaart het stukje IJsselvere uit het reguleringsgebied gehaald (hier zijn geen parkeerplaatsen aanwezig).

Reacties over de reguleringsvorm hebben niet geleid tot een wijziging in het advies. Alle reguleringsvormen zijn door de werkgroep onderzocht en de voorgestelde vorm is volgens de experts van Empaction en de werkgroep de beste vorm voor Oudewater die aan de raadskaders voldoet.

Reacties over het creëren van extra parkeerruimte en andere inrichtingsvraagstukken vallen buiten de scope van het parkeerbeleid, maar worden wel betrokken bij het Masterplan Binnenstad, of bij het maken van extra parkeerplaatsen vanuit het Parkeerfonds.

Suggesties die strijdig zijn met wet en regelgeving zijn niet meegenomen in het parkeerbeleid.

9. Kan het college in 1 overzichtelijk tabel de financiële gevolgen van het invoeren van dit beleid voor de jaren 2021 en 2022?

Hieronder het overzicht, dit geeft de financiële lasten en baten met de aanname dat het parkeerbeleid vanaf Juli 2022 kan draaien. Daarmee zijn 50% van de exploitatie lasten en baten meegenomen. 2023 is toegevoegd om een beeld te geven hoe de financiën er uit zien in een jaar waarin het beleid volledig draait.

	2021	2022	2023
Afronding parkeerbeleid	- 25.000,-	-	-
Coördinatie implementatie fase	- 35.000,-	- 40.000,-	-
Kapitaallasten invoering	-	- 29.280,-	- 28.782
Exploitatie lasten	-	- 98.206,-	- 196.413,-
Exploitatie baten	-	+ 119.438,-	+ 238.877,-

10. Wat zijn de financiële consequenties van het niet invoeren van dit beleid?
    De kosten om dit plan te maken, inclusief overschrijding van 25k, zijn nodig ongeacht invoering. De invoeringskomsten voor komend jaar hoeven dan niet betaald te worden (75k). Verder sluiten inkomsten en uitgaven op elkaar aan (gevraagd budgetneutraliteit). De financiële consequenties van het niet nemen van maatregelen op het gebied van parkeren voor de samenleving zijn niet becijferd (bijv. meer handhavingscapaciteit).

11. Kan het college nader aangeven welke mate van handhavingscapaciteit ingeschakeld kan worden met het ingeboekte bedrag? Is dit afdoende om het beleid in goede mate te handhaven en free riders gedrag te weren?
    Het bedrag is berekend op 2 handhavers die als koppel 16 uur in de week volledig handhaven op parkeren in de binnenstad. Onze inschatting is dat dit afdoende is.

12. Is het weren van bezoekersparkeren in de vergunningszone overwogen? (Dus louter bezoekersparkeren op de parkeerterreinen). Waarom wel/niet?
    Niet waar het gaat om bezoekers van bewoners. Dit is een primaire doelgroep voor het aangewezen areaal.

    Ja voor bezoekers van het centrum, dit kan echter alleen door invoering van een zone voor vergunningshouders. We hebben gekozen voor de vorm van fiscaal/betaald parkeren. Het afweegkader hiervoor staat beschreven in hoofdstuk 4.3 van het parkeerbeleid.

    a. Zou invoeren hiervan leiden tot extra capaciteit voor bewonersparkeren?
       Ja, binnen het gereguleerde gebied.

13. In verband met de bouwkundige staat is de Marktbrug enkele jaren geleden afgesloten voor verkeer.
    a. Wat is de stand van zaken rond de bouwkundige staat?
       Groot onderhoud aan de marktbrug staat voor uitvoering gepland in 2022 en zal uitgevoerd worden in samenhang met de Reconstructie Markt en omgeving vanuit het Masterplan Binnenstad.

b. Welke stappen gaat het college ondernemen om de bouwkundige staat te verbeteren?
Zie antwoord a.

c. Welke mogelijkheden ziet het college om op korte termijn lichter autoverkeer weer op de marktbrug te laten rijden, zodat de oude route op de H hersteld kan worden en doorgaand sluipverkeer door de Korte Havenstraat - Markt Oostzijde -Leeuweringerstraat wordt teruggedrongen?
Het voorkomen van sluipverkeer of zwaar verkeer staat los van het voorstel om parkeren te reguleren. Het al dan niet herstellen van de bocht over de marktburg, of beter, de routing in het centrum kan beter aan de orde komen bij het verkeersbesluit van de Visbrug.

Bijlagen: