

Beantwoording technische vragen

20R.00183



Datum : 5 maart 2020
Portefeuillehouder : Wethouder Noorthoek
Contactpersoon: M. Bouwman

Fractie(s) : VVD

Onderwerp: Beantwoording technische vragen over Raadsvoorstel Parkeervisie + participatieplan

Beantwoording van de vragen:

Inleiding:

Voorstel zijn kaders en we willen toewerken naar beleid. Het college staat open voor inspraak over invulling en aanscherping van/ op de kaders. Het beleid gaat uiteindelijk vastgesteld worden na inspraak

Visie

1. Wat wordt verstaan onder het 'zo eerlijk mogelijk' verdelen van parkeerruimte?

In de binnenstad hebben we te weinig parkeerplaatsen om iedere doelgroep een exclusieve parkeerplaats te kunnen geven. Daarnaast hebben de Vestingraad en de gemeente de ambitie om in de toekomst een autoluwe binnenstad te hebben, wat heeft geresulteerd in het voorstel om geen parkeerplaatsen in de binnenstad meer bij te bouwen. Hierdoor is de druk op de reeds beschikbare parkeerplaatsen hoog. Met 'eerlijk' verdelen van parkeerruimte bedoelen we dat de beschikbare parkeerplaatsen zo goed mogelijk benut worden (zoveel mogelijk dubbelgebruik) en dat we daarbij rekening houden met de belangen van iedere afzonderlijke doelgroep.

2. Wat verstaat het college onder de opmerking dat parkeren voor bezoekers en bewoners 'waar mogelijk' wordt gefaciliteerd? Op basis van welke factoren wordt 'parkeren faciliteren waar dat kan' beoordeeld?

De ambitie om (een deel van) de binnenstad autoluw te maken heeft consequenties voor zowel de bezoekers als de bewoners van dit gebied. Beide groepen zullen in de toekomst op momenten op grotere afstand van hun bestemming moeten gaan parkeren. Ook kan dit betekenen dat de benodigde capaciteit in de parkeergarages op bepaalde momenten voor deze doelgroepen ontoereikend is. Voor die momenten moet er dus gezocht worden naar locaties waar de extra parkeervraag dan opgevangen kan worden. Met dit visiepunt willen we vooral aangeven dat er speciale aandacht is voor deze doelgroepen.

Uitgangspunten en kaders

3. Volgens de Parkeervisie komt er meer ruimte als er in de binnenstad minder auto's zijn. Hoe verhoudt deze bewering zich tot het feit dat alle straten blijvend bereikbaar moeten blijven voor hulpdiensten en laden en lossen, mensen met een handicap? Met andere woorden: in hoeverre kunnen straten anders worden ingezet?

Het is vanuit de Verkeersvisie de eis dat panden te allen tijde bereikbaar moeten blijven voor hulpdiensten. Daarnaast moet er voor bepaalde doelgroepen, denk bijvoorbeeld aan gehandicapten, altijd parkeerruimte beschikbaar blijven dicht bij de bestemming. Wanneer parkeerplaatsen opgeheven worden, moet hier rekening mee worden gehouden. De invulling van parkeerplaatsen die vrijkomen is een discussie voor de langere termijn en aanpassingen zullen

altijd in samenspraak met de gebruikers gebeuren.

4. Wanneer zijn parkeerplekken in de ogen van het college 'niet meer nodig'?

In de Verkeersvisie wordt het hebben van 'voldoende' parkeerplaatsen gespecificeerd door een maximale parkeerdruk van 85% na te streven. Andersom kan ook worden beredeneerd dat wanneer de parkeerdruk in een bepaald gebied structureel (minimaal een jaar) onder de 85% komt te liggen, bepaalde parkeerplaatsen niet meer nodig zijn. In dat geval kan erover worden nagedacht om parkeerplaatsen op te heffen. Dergelijke aanpassingen zullen altijd in samenspraak met de gebruikers worden genomen.

5. Hoe snel verdwijnt een parkeerplek als de binnenstad autoluw wordt? Wat zijn de gemiddelde kosten voor het (opnieuw) aanleggen van een parkeerplek?

Hoe snel er parkeerplaatsen opgeheven kunnen worden ligt aan de snelheid waarmee je de doelstelling wilt bereiken om als binnenstad autoluw te zijn. We stellen voor dit in fasen en in samenspraak uit te voeren. Daarnaast is het voorstel om pas parkeerplaatsen op te heffen als blijkt dat ze structureel niet meer nodig zijn (zie antwoord vraag 4). Dit moet minimaal over een periode van een jaar worden bekeken (monitoring). In de nu voorliggende Parkeervisie wordt overigens niet voorgesteld om nu parkeerplaatsen op te heffen.

De kosten voor het aanleggen van een parkeerplaats op maaiveld bedraagt gemiddeld zo'n € 5.000,-

6. Er wordt gesproken van korting die ondernemers aan hun klanten zouden kunnen geven, wanneer zij parkeren in de parkeergarage. Wat is hierbij een mogelijke rol voor de gemeente, nu de gemeente (indirect) exploitant van de parkeergarage is?

Het parkeersysteem dat sinds 2018 in Castellum operationeel is, biedt de mogelijkheid om dit te kunnen faciliteren. De rol van de gemeente is dan ook om als facilitator op te treden. In principe moet de ondernemer die korting geeft het 'kortingsbedrag' zelf aan de gemeente voldoen, tenzij de raad ervoor kiest om de ondernemers die van deze mogelijkheid gebruik maken een financieel voordeel te geven. Hiervoor zouden dan in de verordening parkeerbelasting de voorwaarden geschept moeten worden.

7. Met welke reguleringsinstrumenten gaat de gemeente handhaven dat bezoekers in de parkeergarage parkeren en bewoners op straat? Beschouwt het college de verschillende vormen van regulering als uitvoering of wordt hiervoor een voorstel aan de raad voorgelegd?

Dit is uitwerking. Als bezoeker ben je niet in het bezit van een vergunning. Als we gebieden aanwijzen als uitsluitend vergunninghoudersgebied (en hier dus geen mogelijkheid aanbieden om los te betalen) en je parkeert als bezoeker in een dergelijk gebied, ben je in overtreding omdat je zonder vergunning parkeert.

Andersom geldt ook: als je vergunning op bepaalde plaatsen niet geldig is wordt het heel onaantrekkelijk (lees: duur) om er toch langdurig te gaan staan.

Het college is voornemens om het parkeerbeleid met de reguleringstypen, -gebieden en -tijden ter besluitvorming aan de raad voor te leggen, vanwege de impact van het voorstel. Na vaststelling van het parkeerbeleid wordt het beleid vertaald naar bepalingen in de parkeerverordening, de verordening parkeerbelasting en het aanwijzingsbesluit parkeren.

8. Klopt het dat de Parkeervisie tot gevolg kan hebben dat bewoners van de binnenstad tijdens winkeltijden of piekuren hun auto dienen te verplaatsen?

Dit kan uiteindelijk een gevolg zijn van de ambitie om de binnenstad autoluw te maken. Behoudens voor de Nieuwstraat en de Wagenstraat (in ieder geval tijdens winkeltijden) is dat niet het voorstel wat nu voorligt. Samen met het review panel wordt gekeken of dit een gewenst toekomstbeeld is en welke fasering ze in dat geval voor ogen hebben. Bovenstaande is overigens alleen van toepassing voor bewoners van het kerngebied. Voor bewoners buiten het kerngebied (lees tussen de

centrumring en de singel) worden de bezoekers van de winkels en horeca in de binnenstad juist geweerd uit de woonstraten en wordt het voor bewoners gemakkelijker om de auto te parkeren.

9. Zijn er cijfers bekend over de verhouding tussen de oorzaken 'uitwijkgedrag' en 'te hoog autobezit'?

We beschikken over deze gegevens. We weten wat het autobezit in de binnenstad is en we weten hoeveel vergunningen en abonnementen er in de binnenstad zijn verleend. Echter kunnen auto's na 18:30 uur gewoon vrij parkeren, dus het kan best zo zijn dat er mensen wel een tweede auto hebben, maar geen vergunning nodig hebben. Daarom hebben we aanvullend een parkeeronderzoek in de schilwijken uitgevoerd om het uitwijkgedrag in beeld te brengen.

10. Aan wat voor manieren wordt gedacht bij het verminderen van het gemiddelde autobezit en -gebruik? Is de kansrijkheid van het inzetten op vormen van duurzame mobiliteit door ontwikkelaars bij nieuwe ontwikkelingen behalve aannemelijk ook aantoonbaar te maken?

Dit is uitvoering. Gedacht kan worden aan het stimuleren van andere vervoerswijzen, het stimuleren van het gebruik van deelmobiliteit en het ontmoedigen van het autogebruik, bijvoorbeeld door het terugbrengen van het aantal uitgegeven vergunningen.

Er zijn goede voorbeelden van nieuwe ontwikkelingen (bijvoorbeeld in Amersfoort) waar het autobezit laag is, vanwege de inzet van deelmobiliteit. Wel moet het concept Deelmobiliteit in dat geval goed worden neergezet en moet de gemeente als gebiedsregisseur optreden. Daarnaast moet het voor bewoners van dergelijke ontwikkelingen niet mogelijk zijn om rond de ontwikkeling op straat te parkeren. In de beeldvormende vergadering van de Parkeervisie is toegezegd om voor dit onderwerp een apart moment met de raad in te plannen.

11. Wat wordt verstaan onder het 'limiteren van autobezit'?

Hier kan bijvoorbeeld worden gedacht aan het instellen van een vergunningenplafond, het uitfasen van een tweede bewonersparkeervergunning of dat er strenger op wordt toegezien dat mensen met een parkeerplaatsen op eigen terrein ook van deze parkeergelegenheid gebruikt maken.

12. Komen de criteria voor plannen van ontwikkelaars op gebied van duurzame mobiliteit ter vaststelling naar de raad? Zo ja, wanneer?

Ja, hiervoor zal een apart traject opgezet worden, maar hiervoor moet nog een concrete planning worden opgesteld.

13. Waarom ziet het college het als een taak van de gemeente om op te treden als gebiedsregisseur mobiliteit? Hoe verhoudt de inspanning van de gemeente bij het zorgen voor beschikbaarheid, betaalbaarheid en diversiteit zich tot de vrije markt van aanbieders van duurzame mobiliteit?

Het college ziet dit als een taak van de gemeente, omdat de gemeente beslist over het gebruik van de openbare ruimte. Aangezien er nu van meerdere aanbieders dezelfde klasse auto's in een gebied geparkeerd staan en je per aanbieder een ander account moet hebben, is dit systeem niet klantvriendelijk en niet toekomstbestendig. Voor het succes van deelmobiliteit moet je de beschikbaarheid van een auto kunnen garanderen, een diversiteit aan klasse auto's kunnen aanbieden en een lage prijs kunnen garanderen. Het college wil de regie houden en marktwerking bewerkstelligen door een platform te contracteren waar verschillende aanbieders bij aangesloten zijn. Gebruikers kunnen dan lid worden van het platform en via het platform via diverse aanbieders een vervoersmiddel reserveren. Het is dus uiteindelijk aan de markt om hierin houd aan te geven. Daarnaast wil het college in wijken de ruimte creëren om centraal het aanbod van deelmobiliteit te kunnen ontsluiten.

14. Hoe is het college van plan om middels het parkeerbeleid het delen van auto's te stimuleren? Verschillen in tarieven voor vergunningen en parkeerkosten?

De genoemde opties behoren op termijn inderdaad tot de mogelijkheden. Allereerst wil het college het aanbod van deelmobiliteit zodanig maken dat mensen worden verleid om zich op een andere wijze dan met de eigen auto te verplaatsen. Voor de verdere details over de invulling verwijzen we ook naar de genoemde extra avond over deelmobiliteit.

Participatie

15. Met welke partijen is er geparticipeerd voor de totstandkoming van het nu voorliggende raadsvoorstel? Met de Vestingraad, ondernemers, bewoners, andere partijen?

In het raadsvoorstel staat onder het kopje 'hoe is dit voorstel tot stand gekomen' genoemd met welke partijen is geparticipeerd om tot dit raadsvoorstel te komen.

16. Klopt het dat het Parkeerbeleid eerder definitief wordt vastgesteld dan de uitkomst van het participatieproces in de schilwijken? Is de uitkomst van het participatieproces in de binnenstad dan ook het kader voor de uitkomst van het proces in de schilwijken? Waarom worden deze participatieprocessen *na* elkaar gevoerd, en wordt er al vóór afloop van het participatieproces in de schilwijken een definitief Parkeerbeleid vastgesteld?

Nee, dat klopt niet. Het participatieproces in de schilwijken loopt parallel aan het participatieproces in de binnenstad, maar is op een ander niveau. In de binnenstad gaan we al bezig met de uitwerking van het parkeerbeleid, omdat we qua beleid en kaders al een stuk verder zijn. In de schilwijken gaan we juist met een aantal vertegenwoordigers uit de schilwijken (klankbordgroep) het beleid en kaders opstellen, zodat we de uitwerking per wijk later (na vaststelling van het parkeerbeleid) in review panels kunnen gaan oppakken. Het advies van de klankbordgroep van de schilwijken is dus input voor het parkeerbeleid. Het advies van het review panel in de binnenstad is input voor de uitwerking van het parkeerbeleid. Beiden wordt tegelijk rond de zomer aan de raad aangeboden. Wel wordt er een relatie gelegd tussen de het review panel en de klankbordgroep door een tweetal bewoners van de schilwijken een plek te geven in het reviewpanel. Ons voorstel is dat dat deze bewoners automatisch ook lid zijn van de klankbordgroep en dus terugkoppeling kunnen geven aan de klankbordgroep en ruggespraak kunnen houden over hetgeen besproken is in het review panel binnenstad. De vergaderingen van het review panel en de klankbordgroep zullen elkaar dan ook afwisselen.

17. Wordt het Parkeerbeleid nogmaals als raadsvoorstel aan de raad voorgelegd ná afloop van het participatieproces in de schilwijken?

Ja. Er komt straks één parkeerbeleid voor heel Woerden met onder andere een hoofdstuk over de binnenstad en een hoofdstuk over de schilwijken. Ook beleidsregels voor parkeren op bedrijventerreinen en parkeren in de rest van Woerden en de kernen krijgen hierin een plekje. Dit wordt dus in één keer rond de zomer aangeboden.

Omdat de kaders voor de binnenstad al bekend zijn (zie raadsvoorstel parkeervisie) is ervoor gekozen om hier al een verdere detailleringsslag mee te maken. Voor de binnenstad zal er, aanvullend op het parkeerbeleid, al een voorstel worden aangeboden voor de uitwerking van het beleid. Eenzelfde uitwerking zal na vaststelling van het parkeerbeleid ook volgen voor de schilwijken waar dit van toepassing is.

Bijlagen:

n.v.t.