

Beantwoording technische vragen CDA m.b.t. Parkeerbeleid

1. Ten aanzien van betaald parkeren voor bezoekers is er onderscheid tussen het straatparkeren en het garage parkeren. Dat komt in de verschillende documenten naar voren.

- Kan op een rij worden gezet wat het tarief op straat (autoluwgebied, bewonersgebied en Nieuwsstraat / Warmoeshof / Wagenstraatgebied) en in de garage wordt per dag en tijdstip en kan dit vergeleken worden met de huidige situatie?

Zie bijlagen voor de huidige tarieven. Een vergelijking met de huidige situatie is lastig te maken, daar de zones anders zijn ingedeeld.

- Wat is de overweging om in de garage niet van 09.00 tot 10.00 uur het parkeren gratis te maken?

Het verlaten op straat is voor de echte kortparkeerders. Zij kunnen binnen dit uur hun boodschappen doen. Het is gezien de tijdsperiode van een uur en de loopafstanden minder gewenst om deze doelgroep in de garage op te vangen.

- Wat is de overweging om in de garage na 18.30 uur nog de helft van het tarief te hebben terwijl dit op straat niet het geval is?

Het risico is dan dat ook doelgroepen aantrekt die je niet in de garage wil faciliteren, zoals b.v. bewoners van het centrum die geen vergunning willen betalen c.q. afnemen, of bewoners uit schilwijken die gratis overdekt hun auto willen stallen.

Daarnaast is de toegevoegde waarde van een abonnement afgenomen.

2. Wat is de planning voor stappen die gezet moeten worden om resultaat te boeken in het fietsparkeren in de binnenstad en hoe hangt dit samen met de activiteiten uit het Actieplan Binnenstad op ditzelfde thema?

Na positieve besluitvorming zal als onderdeel van de uitwerking gewerkt worden aan onder andere het opstellen van een fietsparkeerplan. Bij het opstellen van dit plan zal een planning worden opgesteld en zal onderzocht worden waar aansluiting gevonden kan worden bij overige plannen zoals het Actieplan Binnenstad.

In het plan komen in ieder geval de plannen om te komen tot een bewaakte fietsenstalling, extra nietjes op zichtafstand en de concrete fietsparkeernorm in terug.

3. Als de schilwijken zijn uitgewerkt in aanvullend beleid is dit dan een raadsbevoegdheid om hierover te besluiten of berust dit bij het college?

Daar waar implementatie van aanvullend beleid in de schilwijken financiële consequenties heeft, zal dit een raadsbevoegdheid zijn.

4. Maakt het sturen van een brief naar alle bewoners ook onderdeel uit van de communicatie na het raadsbesluit?

Het sturen van een brief naar alle bewoners maakt géén onderdeel uit van de communicatie na het raadsbesluit. Wel zal een persbericht worden verzonden en zal een bericht op de gemeentepagina worden geplaatst en zal informatie terug te vinden zijn op de website van de gemeente Woerden. Daarnaast zullen alle vergunninghouders afzonderlijk worden geïnformeerd over de consequenties van het besluit.

5. Wat is de tijdelijke situatie zoals die in de Nieuwsstraat gaat gelden na vaststelling van dit beleid zolang er nog geen deelgebiedsplan is uitgewerkt?

Voor het huidige areaal in de Nieuwsstraat geldt dat tijdens winkeltijden een kort parkeren regime wordt ingevoerd met een maximale parkeerduur van 0,5 uur.

6. In de financiële paragraaf en de bijlage hierbij is toegelicht hoe de financiering van het plan tot stand komt. De excel is vrij ingewikkeld leesbaar omdat ook aannames zijn opgenomen. Kan in een vergelijking tussen de huidige en de toekomstige situatie worden aangegeven wat inkomsten en uitgaven zijn en op welke manier intensiveringen en besparingen worden opgebracht?

De huidige financiering is inderdaad gebaseerd op aannames. Gedurende de uitvoering en uitwerking zullen deze aannames verder worden onderbouwd. Hierover zal terugkoppeling aan de raad plaatsvinden via de gebruikelijke cycli.

7. Onderdeel van het beleid is ook een versterking van de ambtelijke capaciteit op parkeren.
- Is dat een toerekening op het product parkeren of ook een ophoging van het personeelsbudget zoals lijkt te blijken uit het beslispunt?

Het betreft een verhoging van het personeelsbudget dat wordt gefinancierd uit het product Parkeren om voldoende uitvoering te geven aan het parkeerbeleid

- Is dit capaciteit die tot op heden vaak incidenteel wordt ingehuurd? Zo ja, wordt dit budget in vermindering gebracht

Dit betreft niet de capaciteit die tot heden wordt ingehuurd. Voor het opstellen van dit parkeerbeleid is afzonderlijk budget beschikbaar.

- Is dit capaciteit die nu elders van de organisatie wordt onttrokken zonder dat ze ten laste van parkeren komen en zo ja, worden deze budgetten in vermindering gebracht met deze intensivering?

Er is sprake van een toenemende vraag ten aanzien van parkeerproblematiek. Nu wordt op een onvoldoende wijze uitvoering gegeven aan de afhandeling van de vragen en het bestaande parkeerbeleid. Als gevolg hiervan is er meer druk op de afdeling verkeer.

- Is de verwachting dat na de implementatie en uitwerking van het beleid (voorstel voor komende tijd) dit weer in vermindering kan worden gebracht?

Na uitwerking van het beleid is niet de verwachting dat er weer vermindering komt in de capaciteit. Immers op dat moment zal het beheer van de genomen maatregelen veel meer tijd vragen.

8. Er wordt gesproken over een regisserende rol van de gemeente op het thema deelmobiliteit.

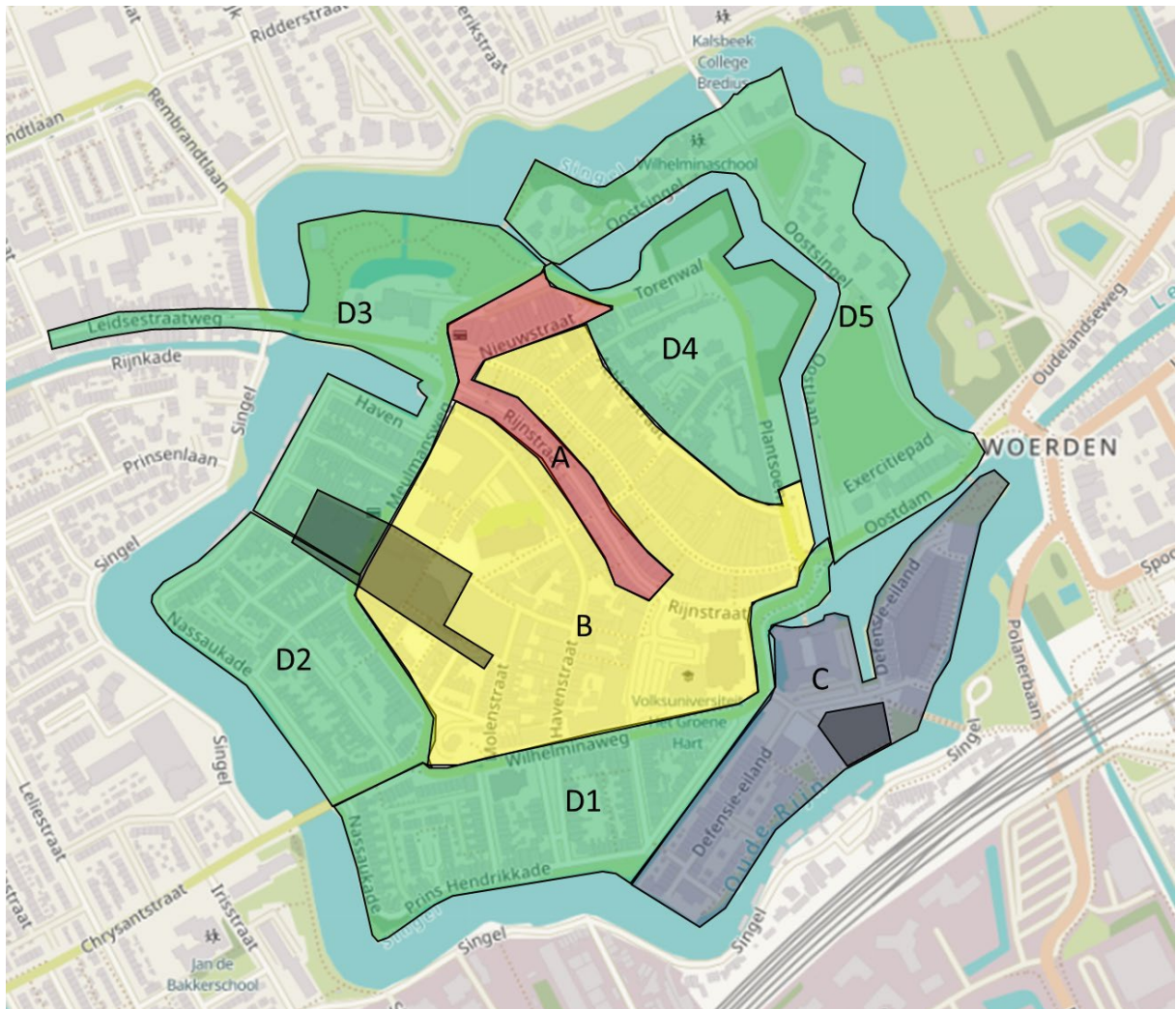
- Wordt een uitwerking daarvan nog voorgelegd aan de raad voor besluitvorming?

Als deze uitwerking een financiële paragraaf krijgt wel. Een aanpassing van de APV valt hier als voorbeeld niet onder. Het uitschrijven van een concessie voor de ontsluiting van de stad via één deelmobiliteitsapp ook niet, tenzij hier een financiële investering vanuit de gemeente aangekoppeld wordt, dan wel. Uw raad zal in wél meegenomen worden in het besluitvormingsproces.

- Er wordt daarbij gesproken van een gemeentelijke mobiliteitsapp. Hebben meer gemeente dat als toepassing of wordt er vaker gekozen voor regie bij de markt? Zijn er kosten verbonden aan de ontwikkeling van zo'n app?

Er wordt inderdaad steeds vaker door gemeenten gekozen voor een regio houdende rol t.o.v. deelmobiliteit, met of zonder eigen financiële investeringen. Als we kiezen voor financiële investeringen vanuit de gemeente komen we hiervoor terug naar de raad.

Bijlage: Uiteenzetting regimes Woerden



Zone A (20 pp.)

Rijnstraat (6 pp.), Nieuwstraat (14 pp.)

Maximale parkeerduur 30 minuten

Tarief € 0,25 per 6 minuten (€ 2,50 per uur)

Geen nieuwe parkeervergunningen

Maximaal één bewonersabonnement voor parkeergarage

Zone B (238 pp.)

Groenendaal (15 pp.), Molenstraat (13 pp.), Hogewoerd (3 pp.), Havenstraat (22 pp.), Wagenstraat (129 pp.), Achterstraat (22 pp.), Jan de Bakkerstraat (16 pp.), Plantsoen (18 pp.)

Maximale parkeerduur 120 minuten

Tarief € 0,25 per 6 minuten (€ 2,50 per uur)

Geen nieuwe parkeervergunningen

Maximaal één bewonersabonnement voor parkeergarage

Zone C (in ontwikkeling)

Defensie-eiland (in ontwikkeling)

Tarief € 20,- per dag

Geen bewonersparkeervergunningen en -abonnementen conform afspraken

Bezoekersregeling

Zone D (623 pp.)

Wilhelminaweg (29 pp.), Prins Hendrikkade (59 pp.) Prises Beatrixstraat (25 pp.), Prins Bernhardlaan (29 pp.), Julianastraat (16 pp.), Willem Alexanderhof (13 pp.), Nassaukade (52 pp.), W.A. Bakestraat (9 pp.), Emmakade (85 pp.), Binnenhof (10 pp.), Costerusstraat (11 pp.), Van Loonstraat (9 pp.), Gedempte Binnengracht (32 pp.), Kruittorenweg (13 pp.), Van Oudheusdenstraat (7 pp.), Nieuwe Markt (10 pp.), Eendrachstraat (11 pp.), Leidsestraatweg (26 pp.), Haven (32 pp.), Jan de Bakkerstraat (16 pp.), Torenwal (6 pp.), Warmoeshof (25 pp.), Hogewalstraat (3 pp.), Oostlaan (30 pp.), Oostsingel (55 pp.), Exercitiepadi (10 pp.)

Tarief € 20,- per dag

Eerste bewonersvergunning € 16,- per maand

Tweede bewonersvergunning € 32,- per maand (indien plek op straat)

Bezoekersregeling