

Technische vragen bij Raadsvoorstel Parkeerbeleid Woerden (20.R.01207)

Raadsvoorstel

1. Waarop is de (ruimte voor) 0.3 fte gebaseerd welke is opgenomen in de begroting? Is het juist dat bij de begroting al duidelijk was dat de uitwerking en verdere implementatie van het parkeerbeleid op te planning staat?

Binnen de urenraming is ruimte gereserveerd voor algemene beleidsondersteuning op het product parkeren. Dit ter ondersteuning van het bestaande parkeerbeleid. Met de implementatie van het nieuwe parkeerbeleid kan deze ruimte daarvoor worden ingezet.

2. Opgemerkt wordt dat er extra inkomsten bovenop de taakstelling vanuit de Strategische Heroriëntatie zijn bewerkstelligd. Tegelijkertijd wordt aangegeven dat de extra kosten worden gedekt met onder meer deze extra inkomsten. In hoeverre kunnen deze extra inkomsten gekwalificeerd worden als 'meevallers' welke toegevoegd worden aan de algemene reserve (zoals besproken bij de strategische heroriëntatie)?

Het zijn structurele extra baten ten gevolge van de tariefsverhoging en extra baten inzet scanauto - hogere naheffingsaanslagen (80 k). Die komen niet ten gunste van de algemene exploitatie (algemene reserve is incidentele pot is dus niet de juiste benaming).

Extra baten los van de Strategische Heroriëntatie zijn:

- Parkeerinkomsten Defensie Eiland: 28 k
- Extra inkomsten verhoging tarief Strategische Heroriëntatie: 30 k
- Betaald parkeren stationsomgeving: 15 k
- Betaald parkeren Bloemenkwartier: 75 k
- Netto opbrengsten inzet scanauto: 80 k

Voorgesteld wordt dat deze baten worden inzet voor de noodzakelijke uitbreiding van de formatie en het invoeren van betaald parkeren in de Stationsomgeving en het Bloemenkwartier.

Er kan ook voor gekozen worden de tarieven minder te verhogen maar dan is er onvoldoende dekking voor de benodigde uitbreiding van de formatie. In dat geval kan het voorgestelde beleid niet worden vormgegeven.

Kadernota Parkeerbeleid

Missie

3. Op welke wijze is de missie meetbaar? Met andere woorden, wanneer is sprake van een goede leefkwaliteit, gastvrijheid, economische vitaliteit en een aantrekkelijk vestigingsklimaat?

In het nieuwe parkeerbeleid worden diverse maatregelen ingezet op de missie. Een van de belangrijkste uitgangspunten is de vraag 'wie parkeert waar?'. Door antwoord te geven op deze vraag en de maatregelen daarop af te stemmen wordt voor iedere doelgroep een zo goed mogelijk parkeerbeleid gehanteerd. Door bijvoorbeeld in de woonstraten in het centrum alleen dagkaarten aan te bieden komen de parkeerplaatsen meer beschikbaar voor bewoners en haar bezoekers - leefbaarheid. Daar tegenover staat dat de Wagenstraat, parkeerkoffer Achterstraat, Plantsoen en

Nieuwstraat tijdens winkeltijden uitsluitend beschikbaar zijn voor kortparkerende bezoekers van winkels(geen vergunningen)- gastvrijheid. Kortparkeren is in dit geval max. 2 uur, met uitzondering van de Nieuwstraat, waar kortparkeren circa 0,5 uur zal worden. In de garage worden kort- en langparkerende bezoekers van de binnenstad centraal gesteld – gastvrijheid en economische vitaliteit. Voor schilwijken en winkelcentra kan apart naar de problematiek gekeken en opgepakt worden- goede leefbaarheid en aantrekkelijk vestigingsklimaat

Autoluwe binnenstad

4. Op welke wijze wordt geborgd dat binnenstad daadwerkelijk autoluw wordt en blijft?

Dit zal geleidelijk gaan. In eerste instantie worden er geen nieuwe vergunningen meer uitgegeven en alleen nog maar abonnementen voor de parkeergarage. Met deze maatregel zal het op termijn rustiger worden op straat met geparkeerde auto's in de binnenstad (door overgang bij verhuizing en wisseling van kenteken). Wat volgt is een werkgroep met diverse stakeholders die gaan kijken waar de parkeerplaatsen weg kunnen (geclusterd). Voor dat deze parkeerplaatsen weg gaan, moet er een alternatief klaar liggen. Dus 'wat gaan we doen met de vrij gekomen ruimte'. Hierbij kunnen we denken aan een fietsstraat, groen, speelvoorzieningen, fietsvoorzieningen, kunst, zitjes etc.

5. De Wagenstraat en de Nieuwstraat behoren niet tot de autoluwe binnenstad. Op welke wijze wordt geborgd dat de parkeergarages de primaire parkeergelegenheid is voor bezoekers van de binnenstad?

In de Wagenstraat en Nieuwstraat wordt (indien uw Raad akkoord gaat) het parkeertarief € 0,25 per 6 minuten en in de parkeergarage € 0,20 per 6 minuten. Er wordt middels goede communicatie duidelijk gemaakt welke tarieven waar geldig zijn. Men kan hier ook enkel kort parkeren. Voor lang parkeren moet men automatisch naar de garage.

6. Ten aanzien van de Wagenstraat is geen volledige consensus binnen de werkgroep. Kan worden aangegeven op welk punt (met bijbehorende onderbouwing/overwegingen) er geen consensus is? In het raadsvoorstel wordt aangegeven dat er geen consensus was. Is er (inmiddels) wel of geen consensus?

Bewoners aan de Wagenstraat gaven aan dat er een financieel acceptabel alternatief moet zijn voor tijdens de winkeltijden. Aangezien de bewoners geen aanspraak meer maken op een vergunning, maar alleen een abonnement in de parkeergarage. We hebben daarom voorgesteld om de tarieven van het bewonersabonnement in de parkeergarage te verlagen en de bewonersvergunning voor op straat iets te verhogen. Daarmee is het abonnement in de parkeergarage gelijk in tarief aan de eerste bewonersvergunning en wordt tegemoet gekomen aan de wens voor een financieel acceptabel alternatief.

7. Waarom wordt het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte 'op termijn' afgebouwd (clustergewijs)? Wordt hierbij gekeken naar andere werkzaamheden in dezelfde straat of op de locatie? Wat wordt verstaan onder 'op termijn'?

We zijn van mening dat op verschillende plekken in de binnenstad één parkeerplaats weghalen minder effect heeft op de leefbaarheid en kwaliteit van de openbare ruimte dan dat we dit geclusterd doen. 'Op termijn' is afhankelijk van de snelheid waarmee de vergunningen op straat 'terug lopen'. We halen pas parkeerplaatsen op straat weg, als deze niet meer nodig zijn (op basis van de vergunningen).

Parkeerregulering schilwijken

8. In hoeverre is een coulante overgangsregel haalbaar gelet op de komst van de autoluwe binnenstad waardoor er (waarschijnlijk) nog meer parkeerdruk zal ontstaan in de schilwijken? Zijn deze trajecten op elkaar afgestemd? In de planning op pagina 31 lijken deze trajecten na elkaar te lopen.

De coulante overgangsregeling heeft in de schilwijken met name te maken met het aantal vergunningen dat uitgegeven wordt. Het advies is om mensen die nu meerdere auto's hebben, niet ineens te confronteren met betaald parkeren (met vergunningen). Waarbij men minder vergunningen kan aanvragen dan dat ze auto's kunnen hebben (maximaal 2 vergunningen).

De trajecten worden op elkaar afgestemd, echter zal het begin van de autoluwe binnenstad eerder in gang gezet worden. Dit betekent dat men, na initieel respecteren van de huidige vergunningen, geen vergunning meer kan aanvragen voor de openbare ruimte, maar alleen nog maar in de parkeergarage. Het daadwerkelijk afbouwen van het aantal parkeerplaatsen zal in afstemming met de planning van de regulering in de schilwijken gebeuren.

9. 'Een eventuele winst op de parkeerexploitatie in schilwijken zou dan eigenlijk moeten worden ingezet voor het verder verbeteren van de leefbaarheid in deze schilwijken. (pagina 22)'. Voorgaande citaat suggereert dat het niet mogelijk is om de winst in te zetten voor het verbeteren van de leefbaarheid in de schilwijken. Klopt dit? Zo ja, waarom is dit niet mogelijk?

Bij deze zin ligt de nadruk op 'eventuele winst'. Het is de vraag of de baten opwegen tegen de kosten. Volgens de eerste berekeningen voor verschillende schilwijken is de parkeerexploitatie onder aan de streep nul.

10. Wordt een waterbed-effect verwacht wanneer parkeerregulering wordt toegepast in de schilwijken (bloemenkwartier) waardoor het parkeerprobleem zich verplaatst? Zo ja, hoe wordt hierop geanticipeerd?

Met de inzet van een werkgroep (Review Panel) wordt een brede groep uitgenodigd. Dit betekent dat ook stakeholders van de wijk ernaast deel nemen aan de groep. Zij kunnen dan bepalen waar de grens komt te liggen, mits voldaan wordt aan de voorwaarden (logisch afgebakend gebied). Zo voorkomen we dat we straat voor straat moeten reguleren omdat het probleem zich verplaatst, maar maken we het gebied ook niet onnodig groot. Tevens is er maximaal een jaar na invoering betaald parkeren een evaluatie en wordt gekeken of het waterbed-effect dermate groot is dat uitbreiding nodig is.

Fietsparkeren

11. Is inzichtelijk hoe groot de groep bezoekers met fiets die voor een (halve) dag komen winkelen is?

Dit is om dit moment niet inzichtelijk.

12. Wat wordt bedoeld met 'grootschalige stalling' (pagina 25)?

Een grootschalige stalling is een stalling met meerdere fietsnietjes aan de rand van het centrum. Dit is nu onder andere het geval aan het begin van de Rijnstraat (inrit vanaf Wagenstraat). Met de verschillende grootte stallingen worden verschillende doelgroepen bediend. Met de fietsvakken de

fietzers die kort/snel een boodschap doen bij een specifieke winkel. De grootschalige stallingen voor fietsers die bijvoorbeeld bij 2 of 3 winkels moeten zijn.

Digitale parkeerketen

13. Wordt de (volledig) digitale parkeerketen door de automobilist als gebruiksvriendelijk ervaren?

In steeds meer steden in Nederland wordt een volledig digitale parkeerketen geïmplementeerd. Het voordeel voor de gebruiker is dat alle parkeerproducten die zij hebben in een online omgeving te vinden is. Vanuit die omgeving kunnen ook verschillende wijzigingen doorgevoerd worden (zoals kenteken wijzigen). Het is dan niet noodzakelijk om naar het stadhuis te komen om deze wijzigingen door te voeren.

Van beleid naar maatregelen

14. In de planning is de het parkeerbeleid 'opgeknapt' in verschillende onderwerpen. Op welke wijze wordt de integraliteit van de verschillende onderwerpen geborgd? Voorbeeld: in Q2 wordt gestart met de implementatie en uitvoering van de afbouw van parkeerplaatsen ten behoeve van een autoluwe binnenstad. In 2022 vindt er een nadere uitwerking voor parkeren gehandicapten plaats. Hoe wordt voorkomen dat in korte tijd tweemaal werkzaamheden zijn op 1 locatie?

Bij alle onderwerpen zal de vakafdeling Verkeer betrokken zijn. Door nauwe afstemming binnen de afdeling en binnen de gemeente worden de werkzaamheden op elkaar afgestemd. Waar het gaat om beleidsregels (zoals parkeren gehandicapten parkeerplaatsen en grote voertuigen) zal dit los van elkaar vastgesteld kunnen worden. Voor de uitvoering zal een aparte uitvoeringsagenda worden opgesteld, waarbij de integraliteit van de onderwerpen continue gecontroleerd wordt.

Financieel effect tarievenblad

15. De tarieven voor een bewonersvergunning (1^e en 2^e) stijgen meer dan het tarief voor een bedrijfsvergunning. Wat is hiervoor de reden?

De tarieven van de bewonersvergunning op straat is gelijk getrokken aan de sterk gereduceerde bewonersabonnement voor de parkeergarage. De bedrijfsvergunning was een fors bedrag en om die reden is het advies om deze niet in gelijke mate te laten stijgen.