Technische vragen n.a.v. agenda tafels d.d. 13 december 2022

Parkeernormen 2022	
Vragen fractie D66: In de Nota parkeernomen staat op blz 18 Voor openbare gebouwen dient tenminste 1 gehandicaptenparkeerplaats gerealiseerd te worden. 1. Voor openbare gebouwen dient tenminste 1 gehandicaptenparkeerplaats gerealiseerd te worden. Is dit niet wat weinig gezien de vergrijzing? Is hier onderzoek naar de behoefte gedaan? Ook staat er in de nota: Met de toename van het bezit van elektrische voertuigen groeit de vraag naar laadmogelijkheden. 2. Er is echter ook oneigenlijk gebruik van oplaadpunten, auto's staan er 24 uur per dag. Is dit bekend bij de afdeling handhaving. Hoe vaak en hoe wordt hierop gehandhaafd. Zijn er al boetes uitgeschreven? 3: worden de plekken met laadpalen meegenomen als reguliere parkeerplaatsen? Het zijn plekken waar niet constant geparkeerd mag worden, maar alleen om op te laden. Graag uitleg hierover. Op pagina pagina 19 van de nota parkeernormen staat: Dubbelgebruik Bijvoorbeeld als er woningen boven een winkelcentrum worden gesitueerd. De parkeervraag van woningen is het hoogste 's avonds en's nachts. Dat zijn momenten wanneer de parkeervraag bij winkels juist laag is. 4. Dit dubbel gebruik hangt wel af van de	1. De algemene landelijke richtlijn van het CROW is dat minimaal 2 procent van de parkeerplaatsen algemene gehandicaptenparkeerplaatsen moeten zijn. Mocht die 2 procent minder zijn dan afgerond 1, dan moet er toch minimaal 1 gehandicaptenparkeerplaats worden gerealiseerd. Er kunnen in praktijk functies zijn die een grotere vraag naar gehandicaptenparkeerplaatsen met zich meebrengen. In die gevallen wordt maatwerk geleverd en het aantal gehandicaptenparkeerplaatsen uitgebreid. 2. In Dijk en Waard worden er geen boetes voor laadpaalkleven uitgeschreven. In de APV is geen verbod om een elektrische auto met volgeladen accu te parkeren opgenomen (de auto op deze plek moet wel met een laadsnoer verbonden zijn aan de laadpaal). We hebben op dit moment niet het voornemen om dit verbod in de APV op te nemen. Het afgelopen jaar hebben wij twee meldingen ontvangen over laadpaalkleven. 3. Ja, plekken met laadpalen zijn reguliere parkeerplaatsen. Het toekennen van parkeerplaatsen bij laadpalen wordt aanvaardbaar geacht, aangezien de elektrische auto in de meeste gevallen een 'normale' brandstofauto vervangt. De gevolgen voor de totale parkeercapaciteit blijken daarom in praktijk verwaarloosbaar.

leeftijd van de bewoners. Als er hoofdzakelijk ouderen wonen is het dubbelgebruik minder. Is hier rekening mee gehouden bij het aantal te situeren parkeerplaatsen. Op pagina 21 van de nota parkeernormen staat: De gemeente stimuleert het gebruik van actieve en duurzame vervoerswijzen zoals openbaarvervoer, deelvervoer, fiets en te voet 5. Stimuleren van b.v. Openbaar vervoer is een goede zaak als men via de bus rechtstreeks op het station of Stadshart kan komen. Niet alle buslijnen gaan via het station. Gaat hier nog naar gekeken worden samen met de vervoersbedrijven? 6. Hoeveel plekken met deelauto's zijn er in Dijk en Waard? Hoe relevant is het om de parkeernormen te verlagen hiervoor?	4. De aanwezigheidspercentages gaan uit van gemiddelden. Over het algemeen is bij ruimtelijke ontwikkelingen namelijk vooraf niet bekend wat de leeftijd van de nieuwe bewoners is. 5. Ja, met de huidige vervoerder Connexxion en de concessieverlener provincie Noord-Holland hebben wij hierover gesprekken. Over de nieuwe dienstregeling per 11 december bent u onlangs geïnformeerd via een collegebericht. Over een 'herijking' van het busvervoer op de iets langere termijn wordt u binnenkort geïnformeerd. 6. In Heerhugowaard is er 1 openbare parkeerplaats gereserveerd voor een deelauto (Greenwheels). Wij verwachten in toenemende mate deelauto's bij ruimtelijke ontwikkelingen in het Stadshart en Stationsgebied. Deelvervoer is kansrijk om particulier autobezit deels te vervangen en dus relevant voor het toepassen van parkeernormen. In de Nota Parkeernormen 2022 is hiervoor een reductiefactor opgenomen.