

Aan de leden van de gemeenteraad van Sluis

Postadres:
Postbus 27
4500 AA Oostburg

Bezoekadres:
Nieuwstraat 22
4501 BD Oostburg

Telefoon 140117
Telefoon +31 (0)117 457 000
Telefax +31 (0)117 452 241

IBAN: NL33INGB0661900169
BIC code: INGBNL2A
BTW-nummer: 811046321B01

www.gemeentesluis.nl
info@gemeentesluis.nl

ons kenmerk : 23.00935
uw brief d.d. :
uw kenmerk :
behandeld door : P. Katsman
doorkiesnummer : 140117
onderwerp : Beantwoording vragen uit de Commissie Ruimte/AB d.d. 24 januari 2023
bijlage(n) : Geen

Oostburg,

- 3 FEB 2023

Geachte heer, mevrouw,

Middels deze brief treft U onder de beantwoording op de vragen gesteld in de Commissie

Ruimte / AB d.d. 24 januari 2023 bij de volgende onderwerpen:

- 1) Agendapunt 05: Voorstel tot het vaststellen van de "Parkeerverordening 2024" van de Gemeente Sluis, inclusief een presentatie;
- 2) Agendapunt 06: Voorstel tot het vaststellen van het Beleidsplan Openbare Verlichting 2023-2032;
- 3) Agendapunt 07: Voorstel tot het vaststellen van het Wegenbeheerplan 2023-2032;
- 4) Agendapunt 08: Voorstel tot gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan 'Peurssensstraat Aardenburg'.

Vragen en beantwoording:

- 1) **Agendapunt 05: Voorstel tot het vaststellen van de "Parkeerverordening 2024" van de Gemeente Sluis.**

- a) **Waarom gaan de meeropbrengsten naar de algemene reserve? (dhr. De Croock)**

De meeropbrengsten gaan niet per definitie naar de algemene reserve. De meeropbrengsten zouden eigenlijk in het grote geheel van baten en lasten ten tijde van de jaarrekening beschouwd moeten worden. Bij de bespreking van het rekeningresultaat worden op dat moment onderdelen bestemd en het restant wordt toegevoegd aan de algemene reserve.

Wellicht worden hier een aantal zaken door elkaar gehaald. In het raadsvoorstel is sprake van aanvullende structurele en incidentele lasten. Voorgesteld wordt om de structurele lasten te dekken met de extra opbrengsten uit parkeervergunningen die naar verwachting gehaald kunnen worden. Het gaat dan om de meeropbrengsten ten opzichte van de huidige in de begroting opgenomen baten parkeervergunningen. Voor een deel van de incidentele lasten wordt voorgesteld om als dekkingsmiddel hiervoor (een gedeelte van) het exploitatievoordeel wat in 2020 behaald is te gebruiken.

Het exploitatievoordeel Parkeren 2.0 fase 1 is conform raadsbesluit van 27 juni 2019 toegevoegd aan de algemene reserve. Door nu, zoals voorgesteld, dit exploitatieresultaat uit 2020 als dekkingsmiddel te gebruiken voor een deel van de structurele lasten, zullen deze nu weer onttrokken moeten worden aan de algemene reserve.

b) Waarom bij handhaving een PM-post opnemen? (dhr. Quaak)

De inzet van de handhaving is volledig afhankelijk van de uitkomsten van het parkeeronderzoek en de beleidskeuzes die daaruit voortvloeien. Wanneer de parkeersituatie blijft zoals deze nu is (vergunningen per vak) is de vereiste inzet van handhaving ook gelijk aan wat deze nu is. Wordt er overgegaan tot zonering van een heel gebied zal dit iets toenemen omdat er een groter gebied moet worden gecontroleerd. Dit staat nog los van de vraag of er efficiënter gehandhaafd moet worden door het inzetten van bv een scanauto. Persoonlijk contact met burger verdwijnt met inzet scanauto.

Noot: de grote parkeerterreinen langs de kust en in kern Sluis waar betaald parkeren is ingevoerd worden nu ook reeds op kenteken gecontroleerd zonder gebruik scanauto.

c) Graag nadere info over de verhouding kosten, handhaving en revenuen. (dhr. Verherbrugge)

De eerste analyse van het huidige parkeerbeleid heeft uitgewezen dat aanpassing/modernisering hiervan noodzakelijk was. Dit was ook te lezen in het visie document op basis waarvan de raad heeft besloten in dec 2021 het project door te zetten. Een groot deel van de kosten die in dit project worden gemaakt hebben met deze beleidsoptimalisatie te maken. Omdat de wens van de raad was over te gaan naar een digitaal systeem op basis van kenteken registratie is deze stap daarin direct meegenomen.

De juridische basis van gereguleerd parkeren moest dus al herschreven worden om voor de toekomst gereed te zijn. ongeacht of de uitvoering digitaal is of niet. Deze basis wordt gevormd door de volgende stukken:

1. Parkeerverordening (vastgesteld door gemeenteraad)
2. Parkeerbelaastingverordening (vastgesteld door gemeenteraad)
3. Aanwijzingsbesluit (vastgesteld door college)
4. Nadere beleidsregels parkeren (vastgesteld door college)

Ook het parkeeronderzoek dat wordt gebruikt om de definitieve invulling te geven aan de vraag "waar parkeert wie?" was in alle gevallen, analoog of digitaal, noodzakelijk geweest gezien de vragen/wensen bij de stakeholders.

Het component dat strikt te maken heeft met digitalisering is daar door een stuk kleiner. Ca € 60.000. de overige kosten hadden ten behoeve van nieuw parkeerbeleid ook gemaakt moeten worden (incl. communicatie e.d.)

Een parkeerbeleid dat is gedigitaliseerd op basis van kentekenregistratie biedt daar meer mogelijkheden voor de toekomst verder efficiëntieslagen te maken en kosten besparingen te realiseren.

d) Parkeeronderzoek ten behoeve digitaal vergunning verlenen gericht op Sluis / Cadzand – Bad of ook overige kernen? (dhr. Verherbrugge)

Het huidig parkeeronderzoek richt zich primair op parkeerduur, parkeercapaciteit, parkeermotief en parkeerdruk in de kernen Sluis en Cadzand-Bad. Secundair worden deze 4 aspecten ook onderzocht voor de kernen Oostburg, Breskens, Retranchement, Cadzand-dorp, Groede, Nieuwvliet en Zuidzande omdat er ook vanuit deze kernen met enige regelmaat klachten worden ontvangen omtrent parkeren.

- e) **Waarom weer een parkeeronderzoek? Er zijn het verleden al onderzoeken verricht waaronder in de kern Breskens. (dhr. Elfrink)**
Er zijn nimmer volledige parkeeronderzoeken uitgevoerd die inzage geven in parkeercapaciteit, parkeerdruk, parkeerduur en parkeermotief.
- f) **Waarom op plattegrondtekening Sluis wel oranje gebieden aangemerkt voor parkeren werknemers in de kern Sluis en niet in Cadzand-Bad? (dhr. Quaak)**
Plattegronden ten behoeve overleg met o.a. stakeholders werden in 2022 indicatief ingekleurd w.o. oranje gebieden t.b.v. parkeren werknemers. Tijdens overleg met de stakeholders in Cadzand-Bad werd duidelijk gemaakt dat er aldaar geen behoefte is aan specifieke gebieden voor parkeren werknemers, deze kunnen zonder problemen in de wijken parkeren.
Het huidig parkeeronderzoek moet o.a. voor de kern Sluis uitwijzen waar werknemers kunnen parkeren en hoeveel vergunningen op dit gebied verstrekt kunnen worden.
- g) **Verzoek om antwoord op vragen amendement 2021. (dhr. Quaak)**
In dit kader wordt verwezen naar de bandopname vergadering gemeenteraad december 2021.
- h) **Waarom staan er bedrijfsvoertuigen voorzien van buitenlands kenteken in de woonwijken met vergunning? (dhr. Quaak)**
Bewoners van wijken in bijvoorbeeld de kern Sluis, zijn bijvoorbeeld werkzaam in België en maken voor woon-werkverkeer gebruik van een Belgische bedrijfsauto. Deze bewoners mogen op grond van het huidige parkeerbeleid een parkeervergunning aanvragen voor het parkeren van bedrijfsvoertuigen in de wijken.
- i) **Kan toezicht handhaving efficiënter worden ingericht bijvoorbeeld middels gebruik van een scanauto? (dhr. Quaak)**
De gemeenteraad heeft besloten de voorgenomen 3de fase (aanschaf scan auto) in het project parkeren 2.0 on hold te plaatsen; gelet op het financieel verloop van de 1ste fase. Het oorspronkelijk gevoteerde krediet 3de fase is hiermee komen te vervallen. Daarnaast zou moeten blijken of aanschaf van scanauto opweegt tegen eventueel efficiënter handhaven. Persoonlijk contact met de burger prefereert boven het anoniem rondrijden met een scanauto.
- j) **Waarom in voorseizoen een onderzoek gedurende enkele weken en in het hoogseizoen slechts gedurende een kortere periode? (dhr. Thomas)**
Zowel in het hoogseizoen en laagseizoen worden gedurende eenzelfde tijdsperiode meerdere onderzoeken verricht. Waarbij het onderzoek in het laagseizoen moet worden afgerond voor 15 maart. Het onderzoek hoogseizoen moet uiterlijk de tweede week van juli worden afgerond, om zo de besluitvorming Raad november 2023 mogelijk te maken.
- k) **Wat is er gedaan met de opmerkingen van de stakeholders? (dhr. Thomas)**
Op grond van de opmerkingen stakeholders, welke kenbaar zijn gemaakt eind 2022, wordt thans een aanvullend parkeeronderzoek verricht. Primair in de kernen Sluis en Cadzand-Bad. Secundair worden de kernen Oostburg, Breskens, Retranchement, Cadzand-dorp, Groede, Nieuwvliet en Zuidzande ook onderzocht omdat er vanuit deze kernen met enige regelmaat klachten worden ontvangen omtrent parkeren.
- l) **Let op gebruik digitaal systeem vergunningen door ouderen die bijvoorbeeld visite wensen te ontvangen. (dhr. Eversdijk)**
Hier is zeker aandacht voor. Er zijn diverse mogelijkheden om ook deze groep mensen te helpen. Deze worden nader uitgewerkt en aan het college voorgelegd.

- m) Hoeveel vergunningen mag men aanvragen in kader toeristenvergunning en per gezin (gezinswoning); speelt wellicht voornamelijk in Cadzand-Bad en minder in Sluis.(mevr. Riemens)**

In het huidige beleid is het nu al mogelijk een parkeervergunning te verkrijgen in Sluis en Cadzand-Bad. Nu is dat 1 parkeervergunning per woning in Cadzand-Bad (zowel toeristen als gezinswoning); in Sluis kent men nu geen toeristen parkeervergunningen daar bestaat alleen de mogelijkheid om maximaal 2 bewonersparkeervergunningen aan te vragen. Daarnaast heeft men in Sluis de mogelijkheid een bezoekersparkeerschijf aan te schaffen.

- n) Graag aandacht voor realisatie parkeerplaats t.b.v. campers en touringcars. (mevr. Riemens)**

Dit aspect komt aan de orde in de mobiliteitsvisie.

- o) Schatting meeropbrengst ca. € 50.000 mits er tegenvallers zijn. Zijn er tegenvallers te verwachten? (dhr. Babijn)**

Dit is onder andere afhankelijk van de beleidskeuzes die worden gemaakt op basis van het onderzoek (zonering ja/nee). Ook de tarieven voor de parkeervergunningen die de raad zal vaststellen hebben hier invloed op. Hiervoor zal een onderbouwd voorstel voor worden uitgewerkt wat t.z.t. bij de behandeling van de Verordening Parkeerbelasting zal worden voorgelegd aan de Raad.

- p) Bij inloggen DigiD enz. de privacy gewaarborgd en hoeveel kosten zijn hieraan verbonden? (mevr. Koens)**

Het Rijk heeft DigiD voorgeschreven als veilige wijze om op persoonlijk niveau zaken digitaal met de overheid te regelen. Deze methode is veilig bedrijven die deze inlogmethode mogen gebruiken moeten hierbij aan strikte regels voldoen. Hier worden periodiek audits op uitgevoerd om veiligheid te waarborgen. Kosten per aanmelding zijn landelijk vastgesteld.

- q) Overige vragen: Link tussen parkeeronderzoek en mobiliteitsvisie?**

Primair worden de onderzoeksgegevens nu gebruikt voor de aanpassing van het parkeerbeleid. Deze kunnen zo nodig ook gebruikt worden voor de ontwikkeling van de mobiliteitsvisie

2) Agendapunt 06: Voorstel tot het vaststellen van het Beleidsplan Openbare Verlichting 2023-2032.

- a) Lantaarn Bakkersstraat ter hoogte van afslag Boomkreekweg, waarom werd die nooit herplaatst na een ongeval? Ter hoogte van die ontbrekende lantaarn is in het verleden helaas een voetganger doodgereden (dhr. Babijn).**

In 2016 is de gemeentelijke lichtmast nabij de kruising Bakkersstraat/Boomkreekweg aangereden. Dit is een weg buiten de bebouwde kom van het Waterschap. Buiten de bebouwde kom wordt in principe niet verlicht, uitgezonderd locaties die een risico voor de verkeersveiligheid opleveren zoals rotondes en belangrijke kruisingen. Omdat sprake is van een rustige T-splitsing heeft de gemeente besloten om de lichtmast niet terug te plaatsen. In het buitengebied vindt geen uitbreiding van verlichting plaats. Uit oogpunt van comfort wordt vaak wel de aanwezige oriëntatieverlichting in buurtschappen (aaneengesloten woonbebouwing) gehandhaafd. Bij vervanging van verlichting in het buitengebied worden voornamelijk aluminium masten, vanwege bots-vriendelijkheid, toegepast.

- b) Is het mogelijk verkeersveilige lantaarnpalen te plaatsen bij vervanging die verkreukelen bij een aanrijding en geven mee? (dhr. Babijn)**

Bij wegen waar de snelheden hoger liggen passen we bots-vriendelijke lichtmasten toe (aluminium), bijvoorbeeld in het buitengebied en langs ontsluitingswegen vanaf 50 km/u (Maaidijk in Oostburg). We passen hoofdzakelijk stalen masten binnen de bebouwde kom toe, omdat deze robuuster en duurzamer zijn. Bij kleine aanrijdschades hoeft de mast niet direct te worden vervangen.

- c) Wordt er nog nader gesproken, n.a.v. van inspreker dhr. Suurbier, met de dorpsraad Nieuwvliet over de lichtkwaliteit ter plaatse en de grootte van de lichtpalen nabij de rotondes (dhr. Quaak)**

De verlichting bij de rotondes is van de Provincie Zeeland. Vanwege de afmetingen van de rotondes en de ontsluitingswegen zijn deze lichtmasten hoger om te voldoen aan het lichtniveau en de gelijkmatigheid. De Provincie Zeeland hanteert de lichtkleur 4000K.

- d) Kan het werk niet door eigen personeel worden uitgevoerd, aandacht voor de dimfunctie van de armaturen van de verlichting en waarom worden de energiedoelstellingen niet gehaald bij uitvoering van dit beleidsplan. (dhr. Verherbrugge)**

Ons eigen personeel heeft niet de vereiste kwalificaties, materieel en tijd om onderhoud aan de verlichting uit te voeren. Elk armatuur wordt standaard voorzien van dimprofielen indien dit technisch mogelijk is. De energiedoelstelling (50% energiebesparing in 2030) wordt wel gehaald, omdat we versneld armaturen vervangen en retrofit LED-oplossingen toepassen.

- e) Kan bij het realiseren van het plan de expertise van Dethon worden ingeschakeld. (dhr. De Croock)**

Indien het aan onze wensen en eisen voldoet, kunnen we gebruik maken van leveranciers die de expertise van Dethon gebruiken voor hun productie.

3) Agendapunt 07: Voorstel tot het vaststellen van het Wegenbeheerplan 2023-2032

- a) Klopt de indexering 2 á 3 % ? (dhr. Babijn)**

De indexering is conform de indexering zoals bepaald in de Kadernota brief 2023 (pagina 4, "Gemeentelijke heffingen / indexeringen").

- b) Betalen de ondernemers van de strandslaaphuisjes ook mee aan het onderhoud van de parkings ter plaatse? (dhr. Elfrink)**

De ondernemers betalen niet mee aan het onderhoud van de parkings.

- c) Waarom wordt er geen gebruik gemaakt van een duurzaam asfalt-mengsel? Dit is toch veel beter. En leidt het uitstel van onderhoud in de toekomst niet tot een grotere kostenpost? (dhr. Babijn)**

We maken gebruik van duurzame asfaltmengsels. Bij het frezen en opbreken van verouderde asfaltverhardingen wordt het freesafval (uitgezonderd teerhoudend) hergebruikt in nieuwe asfaltlagen.

We zorgen ervoor dat het onderhoud op asfalt tijdig wordt uitgevoerd om kapitaalvernietiging te voorkomen. Uitstel van asfaltonderhoud leidt namelijk tot onnodig duurdere onderhoudsmaatregelen. Bij elementenverhardingen is kapitaalvernietiging niet aan de orde, omdat het uitstellen van onderhoud niet kan leiden tot duurdere maatregelen, alleen de omvang neemt toe.

4) Agendapunt 08: Voorstel tot gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan 'Peurssensstraat Aardenburg'.

a) Er 8 woningen zijn gesloopt en er nu maar vier worden teruggebouwd ter plaatse. Waar blijven de andere 4 woningen? (dhr. De Croock)

Betreffende de leges:

De leges voor de planologische procedure om de bestemmingsplanwijziging te realiseren vallen voor de rekening van de huidige eigenaar en tevens initiatiefnemer, bij dit plan is de eigenaar Woongoed Zeeuw-Vlaanderen (ZVL).

Op het moment dat de percelen verkocht worden, wat naar verwachting vanaf de vaststelling van het bestemmingsplan zal plaatsvinden, zijn de nieuwe eigenaren verantwoordelijk voor de leges die toebehoren aan de realisatie van hun woning (lees: omgevings- en bouwvergunningen).

Betreffende de bouwtitels:

Woongoed ZVL heeft aan de noordzijde van de Peurssensstraat in Aardenburg 4 blokken van twee woningen onder één kap gesloopt. Van meet af aan is het de bedoeling geweest dat op de plek van elk blok één vrijstaande woning nieuw kan worden gebouwd. In de Planmonitor woningbouw is dat opgenomen (sloop 8 woningen en nieuwbouw 4 woningen; saldo -4). Aandachtspunt voor de nieuwe bestemmingsregeling is dus dat er per perceel ten hoogste één woning is toegestaan. De bouwtitels van de gesloopte woningen die bij dit plan niet worden her-ingezet blijven in bezit van woongoed ZVL. Dit is afgesproken in de planmonitor woningbouw (en de daarbij horende plan van aanpak plancapaciteit).

Woongoed ZVL heeft namelijk ondervonden dat er een stijging is in de vraag naar sociale huurwoningen, om deze reden blijven ze in bezit in van de bouwtitels die zij op een later moment elders zullen inzetten.

Wij vertrouwen erop hiermee u voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN SLUIS,

De secretaris,

S.I. de Kievit-Minnaert

De burgemeester,

mr. M.M.D. Vermue