

Extra Technische vragen n.a.v. agenda tafel d.d. 5 juli 2023

Goedemiddag,

Hierbij stuur ik jullie enkele technische vragen die zijn ontstaan naar aanleiding van het behandelen van de peilnota parkeren afgelopen woensdag 5 juli.

We hopen dat deze beantwoord kunnen zijn voor de behandeling, zodat wij een goed besluit kunnen nemen over deze nota.

RV Peilnota Integraal Parkeerbeleid	Antwoorden:
Vragen fractie VVD: 1. De richtinggevende uitspraken benaderen scenario 2 het meest. Betekent dit dan ook concreet dat scenario 2 wordt uitgewerkt?	Nee, de richtinggevende uitspraken benaderen scenario 2 weliswaar, maar dat is niet het scenario wat in het vervolg volledig wordt uitgewerkt. De scenario's in de peilnota zijn denkrichtingen en indicatief. Scenario 2 bevat bijvoorbeeld het invoeren van betaald parkeren bij alle winkelcentra. Het advies luidt om hier vooralsnog niet op over te gaan. De richtinggevende uitspraken bepalen de hoekstenen waarbinnen het integraal parkeerbeleid wordt uitgewerkt. Met een besluit op de richtinggevende uitspraken wordt een voorkeursscenario uitgewerkt om de impact en de financiële gevolgen goed in beeld te krijgen.
2. In scenario 2 en 3 wordt het volgende gesteld: De toename van de behoefte van inwoners wordt in scenario 2 en 3 gedempt door vergunningplafonds en de aanleg van minder extra parkeerplaatsen;. 1. Kan hier meer onderbouwing over gegeven worden waar dit op gebaseerd is?	Vergunningplafonds en een verlaging van de capaciteit verhogen de drempel om een auto aan te schaffen en verhogen de aantrekkelijkheid van alternatieve vervoerswijzen. Omgekeerd wordt de drempel om een auto aan te schaffen verlaagd door een ruim vergunningenbeleid en/of verhoging van de capaciteit.
2. Hoe verhoudt dit zich tot de toename van het autobezit tot 2050?	In scenario 2 en 3 wordt autobezit minder sterk gefaciliteerd doordat er direct bij de woning minder ruimte komt voor meerdere auto's per huishouden. Voor wie meerdere auto's nodig heeft is er gelegenheid om

	deze op afstand te parkeren op een parkeercluster met vergunning of abonnement.
3. Kan er een overzicht komen van waar het college voornemens is om vergunningsplaatsen te maken?	Dit overzicht is er nu nog niet. In ieder geval wordt het bestaande vergunning gebied gehandhaafd. Dit wordt aangevuld met locaties waar een hoge parkeerdruk is, o.a. stationsgebied, kernwinkelgebied Middenwaard en in schoolomgevingen. Dit behoeft een afbakening op straatniveau en komt terug bij de uitwerking van het integraal parkeerbeleid.
4. In de tafel van 5 juli werd gesteld dat er ook vergunningen bij scholen zou toegepast worden en dat dit opgelost wordt o.a. door parkeerhavens op afstand. 1. Bij welke scholen is dit van toepassing?	Het invoeren van vergunningparkeren voor bewoners en het realiseren van parkeerhavens in de nabije omgeving voor ouders is van toepassing bij de basisscholen waar rond schooltijden hoge parkeerdruk en gevaarlijke verkeerssituaties ontstaan. Niet overal is dit in gelijke mate van toepassing. Het uiteindelijke integraal parkeerbeleid bevat een verdere uitwerking van de schoolomgevingen waar de problemen het grootst zijn.
2. Is er voldoende ruimte om dit soort parkeerhavens toe te passen bij deze scholen?	Ja, op een aantal plaatsen is er momenteel al ruimte op afstand beschikbaar. Deze worden echter onvoldoende gebruikt. Het verbeteren van de looproutes tussen de parkeerplaats en de school is essentieel. Op andere plaatsen moet nader worden onderzocht of er ruimte is voor parkeerclusters op afstand.
3. Indien deze ruimte er niet is, wat is de beoogde maximale afstand die de ouders met scholieren moeten afleggen?	Het streven is om binnen een loopafstand van 300 meter een goed alternatief te vinden. Dit is een gangbare afstand. Het verbeteren van de loop- en fietsroutes kan ook een alternatief zijn.
4. Wat is de financiële impact hiervan? (e.g. het vormgeven van een andere openbare ruimte, plaatsen van borden)	Dit komt terug bij de uitwerking van het integraal parkeerbeleid.
5. Verdwijnen de Kiss & Ride locaties bij scholen hierdoor?	Nee, de K&R verdwijnen niet (automatisch). K&R is ook officieel afzetten en weer doorrijden, en valt daarmee juridisch niet onder parkeren (namelijk onmiddellijk in- of uitstappen van passagiers). Dit komt terug bij de uitwerking van het integraal parkeerbeleid.

5. Wat zijn de kosten om extra handhaving in te huren in scenario 1, 2, en 3? (incl. scanauto's)	In alle scenario's is een verdubbeling van de personele inzet van de handhaving nodig. In 2030 is dit geraamd op € 600.000 per jaar. Dit is opgenomen in de businesscase.
6. Bij de uitwerking van de scenario's staat op pagina 59 dat de capaciteit ook afneemt op eigen terrein bij scenario 2 en 3. 1. Kan het college toelichten waarom dit zo is?	In scenario 2 en 3 wordt autobezit minder sterk gefaciliteerd doordat er direct bij de woning minder ruimte komt voor meerdere auto's per huishouden. Voor wie meerdere auto's nodig heeft is er gelegenheid om deze op afstand te parkeren op een parkeercluster met vergunning of abonnement.
2. Betekent dit dat de parkeernormen bij ontwikkelingen aangepast wordt aan de hand van deze scenario's	Op basis van keuzes die de raad maakt zal in het vervolg worden gekeken welke invloed dit heeft op de verschillende onderdelen van het parkeerbeleid, waaronder de parkeernormennota.
7. Er wordt aangegeven dat de voorbereidingskosten afhankelijk van de nader te maken keuzes over uitgaven en inkomsten tussen €1,7 en €5,9 miljoen extra kosten. 1. Kan er toegelicht worden welke voorbereidingskosten bij welk scenario passen?	Voor 2025-2026 zijn deze geraamd tussen €400.000 (scenario 1) tot €1.000.000 (scenario 3). Deze kosten bestaan uit o.a. invoeren digitale systemen en uit personele kosten, zoals handhaving en beheer. Dit is opgenomen in bijlage 4 van de peilnota.
2. Hoe is het college voornemens deze kosten te dekken?	Dekking komt uit parkeergelden en 2 ^e of meer vergunningen. Dit komt terug bij de uitwerking van het integraal parkeerbeleid.
8. Er wordt op pagina 60 gesteld dat in scenario 2 en 3 20% tot 40% minder extra parkeerplaatsen worden gerealiseerd dan op basis van de parkeernormennota mag worden verwacht. Wat voor invloed heeft dit op de vastgesteld parkeernormen nota? Wordt deze opnieuw vastgesteld in het najaar?	Op basis van keuzes die de raad maakt zal in het vervolg worden gekeken welke invloed dit heeft op de verschillende onderdelen van het parkeerbeleid, waaronder de parkeernormennota. Nee, dit is op dit moment niet aan de orde. Dit moet blijken uit de volgende fase.
9. In tabel Inkomsten vergunningen en abonnementen op pagina 79, staat bij de inkomsten in scenario 2 voor de 1e	In scenario 2 zijn de 1 ^e bewonersvergunningen gratis. Het

inwonersvergunning een bedrag van € 223.575. Daarboven staat echter een tarief van 0. Kan er verduidelijkt worden of er nu wel of niet betaald moet worden voor een 1e inwonersvergunning en wat dan de opbrengsten hiervan zijn?	genoemde bedrag staat per abuis in de tabel en had € 0 moeten zijn. De overige inkomsten (voor 2 ^e bewonersvergunningen, bedrijvenvergunningen en abonnementen) tellen op tot het genoemde bedrag (€ 409.800).
10. Er wordt aangegeven om de kosten meer dekkend te maken dat de bijdrage van ontwikkelaars gecontinueerd moet worden om een deel van de parkeereis af te kopen. Is er specifiek beleid hierop gemaakt? Zo ja, kan dit gedeeld worden met de gemeenteraad?	De huidige bijdrageregeling aanleg, gebruik en instandhouding is beschreven in paragraaf 4.6 van de nota parkeernormen.
11. Zijn er op dit moment al parkeer clusters? Waar bevinden deze zich? Waar is het college voornemens deze te creëren in de toekomst?	Binnen de gemeente is er een aantal parkeercluster, zoals de parkeergarages en -terreinen bij winkelcentra. Op verschillende plekken in de gemeente zijn er parkeerplaatsen die geschikt zouden zijn om te transformeren naar parkeercluster. Op wijkniveau vergt dit verdere uitwerking.
12. Klopt het dat er afspraken zijn met de eigenaar dat er geen betaald parkeren wordt ingevoerd bij het winkelcentrum de Broekerveiling?	De gemeenteraad van Langedijk heeft een motie aangenomen waarin het college wordt opgedragen om geen betaald parkeren in te voeren. Andere afspraken zijn ons niet bekend. Na overleg met de eigenaar is het advies van MuConsult om vooralsnog geen betaald parkeren in te voeren in de omgeving van winkelcentrum Broekerveiling, maar dit pas te doen wanneer dit nodig is en haalbaar voor de ondernemers. MuConsult verwacht dat dit waarschijnlijk het geval is in 2030.
13. Er wordt aangegeven dat de additionele kapitaallasten van het parkeer cluster bij het stationsgebied € 870.000 bedragen. Kan er toegelicht worden wat er hier met een parkeer cluster bedoeld wordt? Betekent dit dat er een parkeergarage gerealiseerd wordt in het stationsgebied?	Een gebouwde parkeervoorziening waar de parkeerbehoefte van een groter gebied gecentreerd kan worden opgevangen. In het stationskwartier betreft het een voorziening waar zowel (nieuwe) bewoners, bezoekers van bewoners als treinreizigers kunnen parkeren. Aan de hand van de richtinggevende uitspraken wordt de realisatie van een parkeervoorziening verder uitgewerkt. De raad neemt tegen die tijd een besluit over de realisatie.
14. Hoeveel medewerkers van de Gemeente Dijk en Waard hebben op dit moment ontheffingen om in het vergunningsgebied of betaalde gebied in het stadshart te parkeren en wat is het algemene beleid hierop?	Er worden circa 135 ontheffingen verkeersmaatregelen (RVV) verstrekt en circa 250 parkeervergunningen. De medewerkers die een parkeervergunning ontvangen om te parkeren op de parkeerplaatsen direct grenzend aan het gemeentehuis Parelhof 1, zijn:

	a. Werknemers met een afstand woon-werkverkeer van meer dan 10 kilometer en die het gemeentehuis Parelhof 1 als standplaats hebben; b. Chronisch minder valide werknemers die het gemeentehuis Parelhof 1 als standplaats hebben. Het recht op een parkeervergunning is geen garantie op een parkeerplek (vol = vol). Het beleid is om te stimuleren dat mensen met de fiets en/of het openbaar vervoer gaan door fietsregelingen en OV business kaarten te verstrekken.
15. Wat zijn de kosten om de open parkeerdata in te voeren/aan te passen?	De kosten betreffen de lidmaatschapskosten voor het Servicehuis Parkeren en Verblijven (SHPV), nodig voor registratie in het Nationaal Parkeerregister, een provisie voor het gebruik van parkeerapps voor mobiel parkeren (3% van de inkomsten), alsmede de personele kosten. Totale kosten zijn geraamd tussen € 140.000 (scenario 1) en € 250.000 (scenario 3).
16. Is er bekend of de deelobjecten (1 auto en 15 fietsen) worden gebruikt?	Eerder is per abuis een foutief aantal van 15 OV-fietsen genoemd terwijl het er ca. 47 zijn. De OV-fietsen worden goed gebruikt. Een snelle scan leert dat er op het moment van beantwoording (maandag 10 juli aan het begin van de middag) 38 van de 47 fietsen in gebruik zijn. Het gebruik van de deelauto is niet bekend.
17. Tijdens de avond in de binding spraken beide insprekers elkaar tegen, graag zouden wij willen weten of Wereldhave graag tariefverhogingen ziet of dat dat juist niet het geval is?	Voor Wereldhave is het verbeteren van de doorstroming op de parkeerterreinen belangrijk. Momenteel wordt er veel lang geparkeerd. Het maximale dagtarief van € 2 maakt dit aantrekkelijk. Met hogere tarieven kan lang parkeren door niet-bezoekers worden ontmoedigd. Wereldhave staat daar voor open.
18. Bij het invoeren van dubbelgebruik van parkeerclusters in het stadshart (bijv. overdag parkeerclusters betaalde clusters voor bezoekers en 's avonds abonnementen voor inwoners). 1. Zijn daar mogelijke baten van bekend?	Dit is onderdeel van alle drie de scenario's en wordt in het integraal parkeerbeleid uitgewerkt. Een indicatie van de baten per cluster kan niet worden gegeven vanwege de integrale samenhang met de andere reguleringsinstrumenten in de scenario's (bijv. al dan niet betaald parkeren, een aangescherpt vergunningenregime e.d.).

2. Is dit een mogelijk alternatief in plaats van (betaalde) vergunning voor tweede (en meer) auto's van inwoners van vergunningsgebied?	Dit is al meegenomen in de scenario's in de vorm van een betaald abonnement.
3. Is er zicht op de mogelijke verlichting van parkeerdruk in omringende wijken?	De effecten van de integrale scenario's op de parkeerdruk zijn in kaart gebracht in paragraaf 6.4.
19. Digitalisering voor parkeerders, wat zijn de kosten om dat in voeren en wat zijn de uiteindelijke besparingen (geen papier meer, geen betaalkasten meer)?	De kosten en baten van digitaal parkeren hangen af van het voorkeursscenario en de consequenties hiervan voor de personele kosten van o.a. beheer en handhaving. De globale lijn is dat handhaving en beheer moeten worden geïntensiveerd bij uitbreiding van parkeerregulering en dat dit in alle scenario's leidt tot een stijging van de personele kosten. Deze stijging kan beperkt worden door verhoogde efficiency (o.a. door de inzet van een scanauto voor handhaving en een digitaal vergunningensysteem voor vergunningbeheer). Aan de batenkant leidt digitalisering tot een hogere betalingsbereidheid door de verhoogde effectiviteit van de handhaving. De exacte kosten en baten van het integrale parkeerbeleid, waaronder digitalisering, worden uitgewerkt op basis van de richtinggevende uitspraken.
20. Alternatief vervoer stimuleren en verbeteren: Is er contact geweest met de OV-bedrijven? Hoe bereidwillig zijn zij hierin?	Het (stimuleren van) openbaar vervoer is onderdeel van gesprekken met de provincie en vervoerders.
Vragen fractie ADW: Inleiding: Op 5 juli j.l. is de Peilnota Integraal Parkeren gepresenteerd waarin bedragen betreffende parkeerkosten, -tijden en -vergunningen genoemd zijn. Vragen: Zijn de genoemde bedragen en tijden etc in de peilnota bindend of zijn het alleen voorstellen zonder consequenties en hebben we de mogelijkheid nog tot moties en amenderingen?	De genoemde bedragen en tijden zijn nog niet bindend, maar wel richtinggevend voor de verdere uitwerking. Het besluit op het definitieve integraal parkeerbeleid, in het najaar is wel bindend.