A.04.c Vragen raadsleden / fractieassistenten

Vrijdagavond (22 september 2023) kreeg de fractie van de Partij van de Arbeid een brief van inwoners rondom de Kennedystraat onder ogen. In deze brief werd aangegeven dat de gemeente een parkeerverbod wil instellen aan de noordelijke kant van de Kennedystraat, vanaf de Iepenlaan tot de Populierenlaan.

De bewoners van de Kennedystraat hebben van de gemeente een brief ontvangen waarin staat:

> *" In de Kennedystraat wordt er op dit moment aan beide zijden van de weg en ter plaatse van de wegversmallingen geparkeerd. Hierdoor ontstaan onveilige situaties waarover wij en onze collega's van Handhaving verschillende meldingen hebben ontvangen.*
>
> *Om de verkeersveiligheid te vergroten willen we een parkeerverbod instellen aan de noordkant van de Kennedystraat….".*

Verder leest de fractie van de Partij van de Arbeid in de brief die naar de bewoners van de Kennedystraat is gestuurd, dat de brief gedateerd is op 18 september 2023 en dat als naar aanleiding van deze brief nog vragen of opmerkingen zijn dat voor 29 september contact met de gemeente opgenomen kan worden via het sturen van een e-mail of door te bellen. Verder lezen we dat daarna het verkeersbesluit wordt gepubliceerd in het Gemeenteblad.

Wij hebben hier een aantal vragen over:

1. Hoeveel meldingen zijn er jaarlijks ontvangen over het genoemde gedeelte van de Kennedystraat?
    a. *Voor team Handhaving: sinds begin 2018 13 Fiximeldingen ontvangen over de Kennedystraat die te maken hebben met parkeren/verkeer. 1 melding heeft betrekking op het parkeren bij een versmalling waardoor de doorgang voor fietsen wordt belemmerd. De overige gaan over het parkeren van aanhangers en campers, het langdurig parkeren van een auto, de opslag van grond, hinderlijke beplanting en bouwcontainers. Tijdens surveillances zijn de handhavers mondeling aangesproken, waarbij werd gevraagd om maatregelen.*

2. Waarom is dit nu een probleem, terwijl deze situatie al tientallen jaren zo is?
    a. In gesprek met de handhaving kwam dit probleem naar voren. Zij gaven aan dat het parkeren langs dit gedeelte van de Kennedystraat tot verkeersonveilige situaties leidt, met name voor fietsers. Dit in verband met de geplaatste wegversmallingen op het wegdek.

De afdeling verkeer heeft de situatie beoordeeld door desk research en een schouw op locatie. Resultaat daarvan was dat de meest praktische oplossing gezien de parkeerdruk en de inrichting van de weg, een éénzijdig parkeerverbod is.

3. Waarom is er niet eerst met inwoners gesproken om de situatie te veranderen, zodat mensen niet meer bij de wegversmalling parkeren?
    a. De collega's van handhaving zijn meerdere keren door buurtbewoners aangesproken tijdens het maken van hun ronde dat er onveilige situaties ontstaan door het parkeren bij wegversmallingen. Dit is voor ons aanleiding geweest om te kijken of we als gemeente maatregelen moeten treffen. Het nadeel van mondelinge afspraken zoals in de vraag wordt voorgesteld is dat het niet handhaafbaar is indien mensen het uiteindelijk toch niet doen en dat het het probleem voor de lange termijn vaak niet oplost.

4. Is er handhavend opgetreden bij de situatie rondom de wegversmallingen?
    a. Nee, handhaving heeft op dit moment geen wettelijke grond om te handhaven ter plaatse van de wegversmallingen. Dit is ook de reden dat een parkeerverbod op die plekken wordt overwogen.

5. Is er participatie met de buurt (Bewoners van de Kennedystraat en de desbetreffende zijstraten) geweest?
    a. Zo ja, wat is het resultaat van die participatie?
        i. Ja, er is geparticipeerd door een brief te versturen naar de bewoners die in de buurt wonen van het voorgenomen parkeerverbod. In de brief wordt gevraagd om opmerkingen of reacties te versturen naar de gemeente over het voornemen. Met de input vanuit de bewoners gaan we bepalen of er voldoende draagvlak is om het parkeerverbod in te stellen. Vooralsnog lijkt dit draagvlak niet voldoende op basis van de binnengekomen reacties.
    b. Zo nee, waarom niet? In het aangenomen en inmiddels in werking getreden Parkeerbeleidsplan Duiven 2022 staat beschreven wat de processen zijn voor veranderingen van de regels met betrekking tot parkeren. Genoemd wordt onder meer dat er maatwerk wordt geleverd. Waarom is dit in de voorliggende situatie niet gebeurd?
        i. N.v.t.

6. Wanneer en op welk tijdstip is de parkeerdrukmeeting uitgevoerd? Wat waren de resultaten en welke resultaten hadden eerdere parkeerdrukmeeting? Is er rekening mee gehouden dat veel mensen in deze buurt overdag met de auto weg zijn en 's avonds weer terugkeren naar huis?
    a. In december 2020 is een uitgebreide parkeerdrukmeting gehouden waarbij op 6 momenten is gemeten hoeveel auto's geparkeerd staan in heel Duiven. Aan de hand van het aantal geparkeerde

voertuigen in een sectie en de vooraf bepaalde parkeercapaciteit per sectie is voor iedere sectie de bezettingsgraad bepaald. Door alle parkeercapaciteiten en de aantallen geparkeerde voertuigen per uur op te tellen is vervolgens de parkeerdruk voor het gehele onderzoeksgebied bepaald. De parkeerdruk geeft aan hoeveel procent van het onderzoeksgebied bezet is per meetmoment. Het geeft dus ook aan hoeveel parkeerruimte nog beschikbaar is. Er is gemeten op de volgende momenten:

i. Donderdag 10 december 2020 tussen 09:00-12:00 uur;
ii. Donderdag 10 december 2020 tussen 13:00-16:00 uur;
iii. Donderdag 10 december 2020 tussen 19:00-22:00 uur;
iv. Vrijdag 11 december 2020 tussen 00:00-03:00 uur;
v. Zaterdag 12 december 2020 tussen 09:00-12:00 uur;
vi. Zaterdag 12 december 2020 tussen 13:00-16:00 uur.

b. De parkeerdruk op het maatgevende moment (donderdagavond en nacht donderdag op vrijdag) wanneer de meeste bewoners thuis zijn ligt op 80% binnen de acceptabele loopafstand van 100 meter tot aan de woningen. Daarbij hebben we gekeken naar de parkeerdruk in de Kennedystraat, de Lariks, de Iepenlaan, en de Hazelaar. Hierbij is het parkeren aan één zijde van de weg meegeteld met uitzondering van de locaties waarbij haakse parkeervakken liggen. Op die plekken is het niet wenselijk dat er voertuigen tegenover de haakse vakken parkeren in verband met de bereikbaarheid van de vakken.
c. Met het invoeren van het enkelzijdige parkeerverbod gaan er nauwelijks parkeerplekken verloren omdat er aan de overzijde van de weg (huisnummers 36 t/m 56) nog steeds geparkeerd mag worden. Het verbod zorgt er voor dat iedereen aan dezelfde zijde parkeert, of in de daarvoor bestemde vakken. Dit komt de verkeersveiligheid ten goede.

7. Op een parkeerplaats met een laadpaal mag geen gewone auto parkeren. Is er rekening gehouden dat in het gebied rondom de Kennedystraat nog geen laadpalen met bijbehorende parkeerplaats staan en dat dergelijke parkeerplaatsen ook impact hebben op de parkeersituatie in een wijk?
    a. Ja, daar is rekening mee gehouden. Echter staat er op de vastgestelde plankaart van de gemeente Duiven voor het plaatsen van laadpalen in de omgeving van de Kennedystraat geen laadpaal gepland.

8. Welke andere maatregelen zijn overwogen om het de verkeersveiligheid te verhogen? Is er overwogen om de wegversmallingen weg te halen?
    a. Zo ja, waarom is er besloten om deze wegversmallingen te laten staan (waarvan sommige wellicht verkeersgevaarlijk gesitueerd zijn)? Nee, de wegversmallingen zorgen er voor dat de maximumsnelheid van 30 kilometer per uur wordt gehandhaafd.
    b. Zo nee, waarom is het weghalen van de wegversmalling geen optie geweest? Zouden deze worden weggehaald, dan nodigt de weg

(met een breedte van 6,50 meter) uit tot harder rijden. De wegversmallingen zijn niet verkeersonveilig gesitueerd, maar de geparkeerde voertuigen zorgen voor verkeersonveilige situaties.

c. Is er overwogen op extra parkeerhavens op de Kennedystraat te realiseren? Nee, zoals in het antwoord onder vraag 6 valt te lezen, is de huidige parkeerdruk op het piekmoment 80% (avond en nacht). Dit is ruim onder de acceptabele grens van 90% zoals vastgesteld in het gemeentelijke parkeerbeleidsplan. Er is dus geen noodzaak tot het realiseren van extra parkeervakken. Overigens zou het realiseren van extra parkeervakken betekenen dat er openbare groenvoorzieningen moeten wijken. Het uitgangspunt van het gemeentelijke parkeerbeleid is dat geen groenelementen uit het straatbeeld verdwijnen ten gunste van parkeervoorzieningen.

9. Waarom zijn de bewoners van de Iepenlaan en de zijstraten van de Kennedystraat niet meegenomen in de communicatie met betrekking tot het bericht van het voornemen om een parkeerverbod in te stellen? Sommige achtertuinen grenzen nagenoeg aan de Kennedystraat.
    a. We hebben de bewoners waarvan logischerwijs verwacht mag worden dat zij nu parkeren op de plekken waar we voornemens zijn een parkeerverbod in te stellen een brief verzonden. Dit zijn voornamelijk bewoners van de Kennedystraat, alsook enkele bewoners van de Lariks, de Hazelaar en de bewoner op de hoek van de Iepenlaan.

10. Waarom kunnen de bewoners van de Kennedystraat binnen slechts negen werkdagen reageren?
    a. De brief is bij bewoners op maandag 18 september in de brievenbus beland. Zij hebben tot en met vrijdag 29 september de mogelijkheid gehad om te reageren. Een bewoner kan ook in het weekend reageren. In geval van een vakantieperiode worden 3 of 4 weken reactietijd gehanteerd. De reactietermijn viel niet in een reguliere vakantieperiode. De meeste reacties op de brief zijn overigens in de eerste week bij de gemeente binnen gekomen.

11. Is het college bereid om de besluitvorming met betrekking tot het instellen van het parkeerverbod op de Kennedystraat op te schorten en met de desbetreffende inwoners (bewoners Kennedystraat, Iepenlaan en de desbetreffende zijstraten) in gesprek te gaan om gezamenlijk naar oplossingen te kijken en via maatwerk, zoals beschreven in het Parkeerbeleidsplan Duiven 2022, het verkeersveiligheid probleem op te lossen?
    a. Zie toezegging wethouder Zwaga-Komen. Besluit wordt voorlopig uitgesteld en er wordt met de bewoners naar andere oplossingen gezocht. Bewoners ontvangen en terugkoppeling van de reacties en een uitnodiging per brief, waarbij we voor zullen stellen om met een afvaardiging van de buurt in gesprek te gaan.