



BEANTWOORDING RAADSVRAGEN

Nummer : 159-920
Onderwerp : Auto te gast straat in Uitdam
Portefeuillehouder : Harm Scheepstra
Datum : 8 april 2025

Vragen van de fractie van D66 aan het college van burgemeester en wethouders (ingezonden op 30 maart 2025) en beantwoording daarvan door het college van burgemeester en wethouders in cursief.

Toelichting

Vooraf aan de beantwoording van de vragen uit de raad van vooral de D66-fractie merkt het college over de “auto te gast straat” in Uitdam nog het volgende op.

Het blijft mogelijk geheel af te zien van parkeren op het wegdek. Dit omdat vast is komen te staan, dat er aanvullend parkeerplekken in de berm kunnen komen in de vorm van parkeerhavens. De kosten daarvoor kunnen ook ten laste komen van te verwachten subsidie. De mogelijkheden zijn aangeduid op bijgevoegd kaartje. Nu in de praktijk blijkt, dat zowel overdag als 's nachts er niet meer dan 9 tot 11 auto's op het wegdek staan (waarvan een zestal bij nummer 1) en er meer ruimte kan worden gemaakt dan dat, vervalt ook het door sommigen genoemde bezwaar tegen een parkeerverbod.

Het college maakt voorts van de gelegenheid gebruik om een tweetal toezeggingen aan de raad voor nadere informatie te honoreren.

Bebording 15 KM/h

Nu het hier anders dan in Broek in Waterland om een auto te gast straat gaat met een zevental drempels (en 2 visuele versmallingen) geeft het college de voorkeur aan om met adviesborden van 15 KM/h te volstaan.

Parkeren bij de kerk

De parkeerplaatsen bij de kerk zijn nu vrij toegankelijk en daarmee in de praktijk publiek bruikbaar.

Tegen deze achtergrond reageert het college op de gestelde vragen.

Vraag 1

Hoe wil het college parkeren op eigen grond stimuleren?

Antwoord 1

Parkeren op eigen grond is op één adres (nummer 1) na in heel Uitdam mogelijk. Verder stimuleren daarvan zit niet in de planning.

Vraag 2

Gaat u het aanleggen van parkeerplaatsen op eigen grond (voortuinen) (deels) betalen? Zo ja, hoe veel draagt u bij? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2

Nee, parkeren op eigen terrein is de primaire verantwoordelijkheid van de bewoners zelf. Het college ziet geen ruimte in haar financiële verantwoordelijkheid. Daarnaast zou dit precedentwerking geven.

Vraag 3

Hoe veel parkeerplaatsen zijn er in (voor)tuinen te creëren en op basis van welke informatie komt u tot deze conclusie?

Antwoord 3

In feite zie de antwoorden op vraag een en twee. Eventuele aanleg van parkeerplaatsen op eigen grond is afhankelijk van de bestemming van de betreffende gronden. Over het algemeen zijn overtuinen bestemd als tuin en staat het bestemmingsplan het creëren van parkeerplaatsen daar niet toe.

Vraag 4

De parkeerplaatsen van HHNK worden aangelegd ten behoeve van bezoekers van de zwemsteiger en picknickplaats. Klopt dit? Bent u het dan met ons eens dat bewoners hier niet kunnen parkeren?

Antwoord 4

Aan weerszijden van het noordelijke bebouwde kom bord zijn parkeerplaatsen ingepland. Vijf stuks naast de weg van HHNK en dertien stuks binnen de bebouwde kom naast de weg van de gemeente. Op dit moment ligt er halfverharding waar een viertal auto's geparkeerd kan worden. Toedeling van openbare parkeerplaatsen aan typen parkeerders (bijvoorbeeld recreatie, bezoekers, bewoners) is niet aan de orde. Ook speelt dat de benutting door recreanten in hoofdzaak gebonden is aan recreatie overdag en in het seizoen.

Vraag 5

Waar moeten bezoekers van de zwemsteiger en picknickplaats volgens het college parkeren, indien de HHNK-parkeerplaatsen worden gebruikt door bewoners en bezoekers van Uitdammers?

Antwoord 5

Zie antwoord vraag 4

Vraag 6

Van de dorpsraad Uitdam hebben wij begrepen dat het college stelt dat de paaltjes in Uitdam verwijderd moeten worden op verzoek van de brandweer en politie. Klopt dit? Kunt u deze documentatie delen?

Antwoord 6

De brandweer had dit verzoek niet gedaan. De politie heeft naar het ontwerp gekeken voor advies en daarop mondeling gereageerd. Het College herkent zich niet in de stelling van de dorpsraad.

Vraag 6a

Indien de politie hierover niet is geconsulteerd, kunt u dit alsnog doen? Wat is hun advies in deze situatie?

Antwoord 6a

De politie ontraadt het plaatsen van paaltjes op een fietsstraat in verband met het gevaar van aanrijdingen. Dit gegeven doet zich met name voor bij groepen fietsers waarbij de eerste fietser uitwijkt voor een paaltje en de volgende riskeren om het paaltje te raken, omdat ze het te laat zien. Ook voor auto's is het uitwijken voor een paaltje een risico omdat ze dan naar de andere zijde van de weg sturen waar het risico is dat ze frontaal fietsers tegen komen. Het passeren van de paaltjes rechtsom door fietsers levert een risico op om in de berm te geraken of het paaltje te raken.

Vraag 7

In hoeverre is het vanuit de subsidievereisten van de VRA noodzakelijk dat de huidige snelheid remmende paaltjes verdwijnen?

Antwoord 7

De toepassing van de CROW normen door de VRA levert op dat er in deze auto te gast straat geen paaltjes kunnen worden gebruikt.

Vraag 8

Hoe veel verkeersongelukken zijn er de afgelopen 5 jaar geregistreerd rondom de paaltjes in Uitdam? Welke cijfermatige informatie is hiervoor beschikbaar bij politie?

Antwoord 8

De politie geeft aan dat er in de Uitdammerdorpsstraat na 2014 vijf ongevallen geregistreerd zijn (VIA-Stat). De laatste jaren is de dijk afgesloten geweest waardoor er vrij weinig verkeer door de straat reed.

Vraag 9

Vereist het ontvangen van subsidie van de VRA dat er een parkeerverbod wordt opgelegd voor de dorpsstraat?

Antwoord 9

De VRA stelt dat een parkeerverbod op een fietsstraat wel gebruikelijk is maar niet verplicht. Afwijking daarvan vergt een goede onderbouwing. Die ziet het college niet voor zich. Niet voor niets verwees het college eerder onder meer naar artikel 3.24, lid 1 van de Verordening Fysieke Leefomgeving 2022 van de Gemeente Waterland.

Vraag 10

Hoe kan het dat er voorbeelden te geven zijn van 'auto-te-gast' straten waar wel geparkeerd mag worden? Bijvoorbeeld op de Broekermeerdijk in Broek in Waterland.

Antwoord 10

Ook op de Broekermeerdijk speelt het parkeren van auto's op de rijbaan niet. Hier wordt geparkeerd in de berm wat hier door de bodemgesteldheid mogelijk is. De weg is van het HHNK. HHNK was voornemens om parkeervakken in de berm aan te leggen met de realisatie van de fietsstraat. Ze zijn in afwachting van de renovatie van de beschoeiing. Na de renovatie van de beschoeiing zullen er naar verwachting alsnog parkeervakken aangelegd worden.

Vraag 11

Graag ontvangen wij een afschrift van de volledige subsidievereisten van de VRA.

Antwoord 11

Zie ook raadsstuk 159-878, Vragen Broek in Waterland, antwoord 4: informatie over de Brede Doeluitkering (Verordening BDU Infrastructuur Vervoerregio Amsterdam | Lokale wet- en regelgeving <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR410374/2>) en de spelregels waarmee de VRA invulling aan de samenwerking geeft (Spelregels projecten - Vervoerregio Amsterdam <https://www.vervoerregio.nl/spelregelsprojecten>).

Overigens draagt het college er graag zorg voor om geen subsidiekansen mis te lopen. De subsidieaanvraag voor Uitdam betreft een aanvraag voor de derde trance impuls verkeersveiligheid via VRA bij het Rijk en een bijdrage veilige fietspaden uit BDU gelden van de VRA.

Vraag 12

Hoe veel geld van de vier ton die dit college heeft gereserveerd voor verkeersproblematiek is er reeds uitgegeven? Graag ontvangen wij een specificatie (op hoofdlijnen) van de uitgaven.

Antwoord 12

Binnen de financiële huishouding lopen de 'vier ton', het reguliere budget en subsidie inkomsten door elkaar. Vandaar dat onderstaand tabel inderdaad de situatie op hoofdlijnen weergeeft met behulp van toerekening.

jaar	bedrag	onderwerp
totaal beschikbaar 2022	€ 100000,-	beschikbaar
totaal uitgaven 2022	€ 13500,-	Uitgaven aan: onderzoek parkeerdruk gefinancierd uit regulier budget, restant budget overgeheveld naar 2023
2023	€ 100000,-	beschikbaar door overheveling
2023	€ 175000,-	subsidie
totaal beschikbaar 2023	€ 275000,-	
totaal uitgaven 2023	€ 150000,-	Uitgaven aan: kosten gemaakt voor bushalte zuideinde en bij bernhardbrug en voorbereiding parkeerbeleid monnickendam en werkzaamheden monnickendammerrijweg en markering katwoude, aanschaf matrixbord, hiervan grootste deel gesubsidieerd, restant budget overgeheveld naar 2024
2024	€ 125000,-	beschikbaar door overheveling
2024	€ 300000,-	begroot
totaal beschikbaar 2024	€ 425000,-	
totaal uitgaven 2024	€ 225000,-	uitgaven aan: apparaat kosten, voorbereiding parkeerbeleid, aanbrengen parkeervakken, laatste werkzaamheden extra bushaltes, restant budget overgeheveld naar 2025
totaal beschikbaar 2025	€ 200000,-	beschikbaar door overheveling
2025	€ 100000,-	uitgaven: apparaat kosten
2025	€ 100000,-	restant budget

Vraag 13

Om hoe veel geld gaat de totale subsidieaanvraag van de verkeersmaatregelen in Uitdam? Uit welke onderdelen is dit bedrag opgebouwd (auto te gast straat, parkeerplaatsen, etc)?

Antwoord 13

De totale kosten waar subsidie voor wordt aangevraagd, komen op ruim 500.000 euro. Specificeren is hier lastig. Bij de verdere uitwerking is eventueel te verhelderen welk bedrag voor welk onderdeel beschikbaar komt.

Voor de derde trance investeringsimpuls (Rijk) gaat het om een te verwachten bijdrage van ruim een ton voor de auto te gast straat. Daarnaast volgt een te verwachten BDU bijdrage(VRA) van 50 tot 80 procent van de resterende kosten voor de snelheid remmende maatregelen en de auto te gast straat.