BEANTWOORDING TECHNISCHE VRAGEN

Politieke avond

Aan: De gemeenteraad
Van: Het college van burgemeester en wethouders
Datum politieke tafel: 31 oktober 2023
Zaaknummer: 0000630300
Onderwerp: Technische vragen integraal parkeerbeleid

Aanleiding

Op 27 oktober 2023 heeft het college technische vragen ontvangen over het integraal parkeerbeleid. Dit onderwerp staat op de agenda van de politieke avond van 31 oktober 2023. In dit bericht staan de antwoorden op deze vragen.

Toelichting van de vragensteller(s) van de fractie VVD Dijk en Waard

Naar aanleiding van de politieke tafel betreffende het integraal parkeerbeleid dd. 31 oktober 2023, zijn er nog enkele verduidelijkende vragen.

Beantwoording

Antwoorden

Er zijn voor het opstellen van het nieuwe parkeerbeleid zes rondes van participatie geweest in drie deelgebieden. Deze participatiesessies waren toegankelijk voor iedereen en hier is veel informatie opgehaald.

1. Ondernemers in de betreffende deelgebieden hebben hele andere belangen dan inwoners, zijn er ook participatiesessies gehouden specifiek voor ondernemers? Zo nee, waarom niet? Zo ja, kunt u deze met ons delen?

Antwoord:
Tijdens de verschillende rondes van participatie waren ook ondernemers (o.a. zzp'ers, ontwikkelaars en winkeliers) aanwezig. Zij hebben daar waardevolle inbreng geleverd en juist het delen van de verschillende belangen in deze gezamenlijk sessies gaf de aanwezigen inzicht in en begrip voor elkaars belangen. Gezien het resultaat van de sessies is er voor gekozen om geen extra participatiesessies voor ondernemers te organiseren. Overigens komt het onderwerp ook regulier aan de orde met ontwikkelaars en initiatiefnemers binnen de gebiedsontwikkeling Stationskwartier.

2. Er wordt uitgebreid gesproken over schoolomgevingen en ook uit de participatiesessies blijkt dat er onvrede heerst over de huidige parkeersituatie rondom scholen. Zijn er participatiesessies gehouden specifiek voor schoolbesturen/-medewerkers? Zo nee, waarom niet? Zo ja, kunt u deze met ons delen?

Antwoord:
Binnen het Octopusplan (een bewezen stappenplan waarmee omgegaan kan worden met schoolomgevingen en onveilige/overlast situaties) vindt overleg plaats met schoolbesturen. Bewoners hebben in de participatiesessies input geleverd over de problematiek bij schoolomgevingen. Zodra we hiermee aan de slag gaan, wordt binnen de aanpak van het Octopusplan met schoolbesturen overlegd en kunnen maatregelen ingevoerd worden.

3. In het concept integraal parkeerbeleid wordt gesproken over de volgende manier van parkeeroverlast: ‘Inwoners met parkeergelegenheid kiezen ervoor om hun auto(‘s) te parkeren op openbare parkeervakken of op straat’. Hoe ziet het college het voor zich om bovenstaande vorm van parkeeroverlast te ‘handhaven’?

Antwoord:
Dit kent een relatie met het invoeren van vergunningenparkeren. Op pagina 33 staat: ‘de privé-capaciteit van inwoners wordt beter benut door een vergunningenregime in te voeren in de buurt waarbij adressen met parkeergelegenheid op eigen terrein later in aanmerking komen voor een vergunning dan adressen zonder parkeergelegenheid op eigen terrein’. En op pagina 32 staat: ‘het totaal aantal uit te geven vergunningen is maximaal 90% van de beschikbare parkeercapaciteit in een vergunningszone. Woonadressen zonder parkeergelegenheid op eigen terrein (oprit) komen als eerste in aanmerking voor een vergunning’. Inwoners met wel een eigen parkeergelegenheid staan op de zogenaamde POET-lijst (Parkeren Op Eigen Terrein-lijst). Zij komen later in aanmerking voor een vergunning dan adressen zonder parkeergelegenheid op eigen terrein.

4. Er is voor betaald parkeren een tarief vastgesteld van €2.20,- per uur en een maximaal dagtarief van €12,- per 24 uur, met het eerste uur gratis parkeren. Zijn er alternatieve financiële scenario’s uitgerekend voor het betaald parkeren? Zoals een dagtarief van €6, €8 en €10? Zo nee, waarom niet? Zo ja, kunt u deze met ons delen?

Antwoord:
Om te komen tot een budget neutrale businesscase, waarbij de opbrengsten opwegen tegen de kosten, zijn er verschillende scenario’s doorgerekend. Aan de inkomstenkant kan de businesscase in 2030 budgetneutraal worden met één van de volgende drie scenario’s:

- Administratiekosten voor de 1e bewonersvergunning a €25 per jaar.
- Verhogen tarief betaald parkeren van €2,00 per uur naar €2,50 per uur (met een maximum van €12,00 per dag).
- Verhogen kosten 2e vergunningen en abonnementen voor bewoners van €100 naar €300 per jaar.

Elk scenario heeft een opbrengst van circa € 200.000. Op basis van de richtinggevende uitspraken die de raad op 11 juli 2023 heeft gedaan en het aannemen van de motie ‘streven naar kostendekkendheid’ ligt het huidige voorstel aan uw raad voor, waarbij gekozen is voor een combinatie van een hoger uurtarief (€ 2,20) en hogere kosten voor 2e vergunningen en abonnementen (€ 200,00).

Er zijn geen scenario’s geformuleerd om te snijden in de kostenkant. De kosten zijn namelijk gebaseerd op het in te voeren voorkeursscenario. De kosten dekken de lasten voor extra handhaving, een scanauto, aanschaf van systemen en een bijdrage aan het oppakken van wijkspecifieke problemen.

5. Wordt er een waterbed-effect verwacht wanneer parkeerregulering wordt toegepast waardoor het parkeerprobleem zich verplaatst? Zo ja, hoe wordt hierop geanticipeerd?

Antwoord:
Nee, het invoeren van parkeerregulering wordt zodanig uitgevoerd dat een waterbed wordt voorkomen. Dit wordt vervolgens gemonitord en geëvalueerd.

Bijlagen

Geen.