

Beantwoording vragen voorafgaand aan de oriënterende commissies

Nummer DOC-19-160462
 Zaaknummer Z-18-046220
 Naam commissielid G. Mos
 Fractie D66
 Onderwerp Commissievragen D66 Parkeren Medemblik
 Datum waarop de vraag is gesteld 3 juni 2019

Beantwoording uiterlijk woensdag 15:00 uur, voorafgaand aan de oriënterende commissie.

Portefeuillehouder

Afdeling

1.	<p>Bijlage 1, Algemeen Kader, punt 8.</p> <p>Voor parkeerregulering wordt - globaal - uitgegaan van twee opties, t.w. vergunningen, en parkeerschijfzones met ontheffing voor bewoners. De vraag is: zou een systeem met parkeerschijven het probleem wel oplossen, aangezien ieder ander dan de bewoners toch - zij het beperkt qua tijd - van deze plekken gebruik kan maken. M.a.w blijft dan er genoeg ruimte over voor de bewoners - hetgeen immers een belangrijke doelstelling is.</p>
antwoord	<p>Overdag verdwijnen de langparkeerders. Er blijft dan genoeg ruimte over de bewoners. In de avonden ontstaat genoeg ruimte door 1 vergunning per woning toe te delen aan de daarvoor benodigde parkeerplaatsen, die liggen in de Oosthoek of daar direct tegen aan.</p> <p>In het geval van een parkeerschijfzone kunnen de bezoekers en dienstverleners (leveranciers, sociaal bezoek, zorgverleners) van de bewoners ook parkeren. Daar staat tegenover dat ook winkelbezoekers, gedurende een gelimiteerde tijd, gebruik kunnen blijven maken van de parkeerplaatsen in de woonomgeving.</p> <p>In het geval van parkeren van vergunninghouders is ook een bezoekersvergunning voor de bezoekers en dienstverleners van de bewoners nodig.</p>
2.	<p>Bijlage 1, Algemeen Kader, punt 10.</p> <p>Dit gaat over reguleringstijden.</p> <p>Kan deze passage nader worden toegelicht, m.n. de laatste zin, waarin staat vermeld dat voor een combinatie van de de doelen regulering nodig is van 13 tot 22 uur?</p>
Antwoord	<p>Als je zowel langparkeerders (werknemers, toeristen) wil weren en de parkeerruimte 'eerlijk' wil verdelen onder de bewoners (in de avond) heb je parkeerregulering nodig in de middag en de avond.</p>

3.	<p>Bijlage 1, Algemeen Kader, pag. 4.</p> <p>Hier wordt vermeld dat het autobezit in Nederland nog steeds stijgt. Houdt het college - mede gelet op de lange periode waarover de kapitaallasten op investeringen moeten worden betaald - ook rekening met de mogelijkheid dat er door de ontwikkeling van mobiliteit en techniek een ontwikkeling kan komen waarbij het autobezit juist minder wordt?</p>
Antwoord	<p>De ontwikkelingen zijn mogelijke ontwikkelingen. Het is niet bekend hoe dat precies uit gaat pakken en zeker nog niet specifiek voor Medemblik. Als het autobezit zou dalen geeft dat wat meer ruimte in de avond- en nachturen. De parkeerdruk ten gevolge van werknemers, winkelbezoekers, toeristen, evenementenbezoekers zal echter niet dalen.</p>
4.	<p>Bijlage 2, Kader parkeerterrein C.</p> <p>Op pag 2 staat vermeld:</p> <p>Werknemers zullen uitsluitend van deze parkeervoorzieningen gebruik maken als niet uitwijken naar andere buurten. Daarvoor zijn structurele afspraken noodzakelijk met werkgevers en werknemers.</p> <p>Hoe stelt het college zich het effect daarvan voor? Afspraken met werkgevers of werknemers hebben formeel geen enkel rechtsgevolg voor de individuele weggebruiker/parkeerder. Ter vergelijking: in Oosterblokker zijn afspraken met ondernemers gemaakt dat vrachtwagens op bepaalde tijden niet over de Zuiderdracht rijden. Dit werkt niet omdat het geen enkele juridische consequentie heeft.</p>
Antwoord	<p>Afspraken werken inderdaad uitsluitend op basis van onderling vertrouwen en handelen naar de afspraken. Monitoring en evalueren is dan ook noodzakelijk. Indien de afspraken niet structureel blijken te werken is het een optie om de parkeerregulering uit te breiden.</p>