

RAADSVRAGEN ZONDER ANTWOORD

Nummer : 118-109
Onderwerp : Parkeerbeleid (n.a.v. RID 118-104)
Portefeuillehouder : Harm Scheepstra
Datum : 19 april 2024

Vragen van de fractie van JOUW Waterland aan het college van burgemeester en wethouders (ingezonden op 19 april 2024).

Aanleiding/toelichting

In document 118-104 geeft de wethouder aan dat naar aanleiding van de bestendig hoge parkeerdruk en de autonome groei daarvan, de verjonging van de binnenstad, de komst van de nieuwbouwwijk Galgeriet heeft het college het op zich genomen om te komen met een voorstel parkeerbeleid. De opdracht aan het college is geweest om oplossingen of oplossingsrichtingen zoals betaald parkeren niet uit te sluiten.

Op grond van de beschikbaar gestelde stukken hebben wij een aantal vragen:

Nut en (huidige) noodzaak van het invoeren van dit parkeerbeleid. Uit de stukken blijkt dat er in de oude kern 890 huishoudens zijn en circa 1.200 auto geregistreerd staan op naam van bewoners van de oude kern en dat er 922 parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Gelet op deze gegevens kunnen we vaststellen dat het nu invoeren van het voorgestelde parkeer beleid levert dus geen extra parkeerplaatsen op.

Vraag 1

De eerste versie gaf als oplossing betaald parkeren, het huidige voorstel geeft aan betaald parkeren. Kunt u aangeven welke andere oplossingen er zijn uitgewerkt en waarom de raad niet geïnformeerd wordt over andere oplossingen c.q. mogelijkheden?

Vraag 2

Welke voordelen hebben de inwoners van de oude kern bij het vergunningen systeem als er geen garantie is dat zij hun voertuig in de oude kern kunnen parkeren?

In het factsheet Parkeerbeleid wordt gekeken naar Parkeerbeleid bij Gemeente, daarin wordt verwezen naar een constatering van Ostemeijer die in 2021 berekende dat een toename van de kosten van een parkeervergunning met € 100,00 leidt tot een gemiddelde afname van autobezit met 1,7%.

Uit de stukken blijkt:

Het rapport Parkeerbeleid binnenstad Monnickendam geeft dat er veel auto's verkeerd geparkeerd staan en dat er daardoor gevaarlijke situaties ontstaan. Opgemerkt wordt dat er veel auto's (10%) (120 voertuigen) verkeerd geparkeerd staan. Tijdens het bezoek aan onze fractie gaf de wethouder aan dat dit hem veel zorgen baart en dat hij vreest voor een ongeval ten gevolgen van deze situatie.

Vraag 3

De Wegenverkeerswet geeft ruimte om hierop te handhaven, op welke wijze is handhaving daarmee aan de slag gegaan?

Vraag 4

Onze fractie vreest dat het ontbreken van parkeervakken de herkenbaarheid van fout parkeren beperkt tot het blokkeren van doorgaande wegen en parkeren dicht bij hoeken of oversteekplekken. Zou het niet beter zijn eerst dit probleem aan te pakken door parkeervakken aan te leggen, hierop te handhaven en pas dan de volgende stap te nemen?

Volgens de documenten Galgeriet moet het parkeerbeleid voor het Galgeriet nog worden vastgelegd, het rapport Parkeerbeleid binnenstad Monnickendam geeft bij punt 13 Nieuwbouwwijk Galgeriet aan dat het parkeren in de openbare ruimte op een later moment zal worden uitgewerkt en aan de Raad zal worden voorgelegd.

Als je in een rapport opneemt dat juist het Galgeriet grote invloed gaat hebben op het parkeren dan kan je nu geen beleid maken voor 1200 auto's terwijl er straks een wijk bij komt van nog eens circa 1000 auto's. De Reok wekt de indruk dat we daar betaald parkeren gaan invoeren, hetgeen ook gevolgen kan hebben voor het parkeren in de oude kern maar mogelijk ook voor het parkeren op het Hemmenland en de Markgouw vanwege het risico dat partijen die niet wensen te betalen voor het parkeren daar hun auto gaan parkeren.

Vraag 5

Waarom niet nu gelijk uitsluitel geven over hoe en waar we gaan parkeren op het Galgeriet? Met deze constatering kunnen we ons toch een onderzoek door een extern bureau besparen!

Vraag 6

Waarom nu niet gelijk een parkeervisie schrijven voor de hiervoor genoemde gebieden en rekening houdende met de ontwikkelingen zodat er straks een herkenbaar parkeerbeleid is?

In alinea 7 van het rapport Parkeerbeleid binnenstad Monnickendam geeft aan dat handhaving essentieel is om een maximaal effect te realiseren van het beleid. Hiervoor gaan we een scanvoertuig gebruiken waarbij BOA's aan de hand van de beelden de boetes gaan opleggen. We hebben al eerder vastgesteld bij een ander onderwerp dat onze BOA's een vaste dagindeling hebben en door de werktijden al geen avond handhaving kunnen uitvoeren.

Vraag 7

Het rapport geeft aan dat een BOA aan de hand van de beelden van de scanauto 72 auto's per uur kunnen controleren, er zijn 922 parkeerplaatsen en 120 auto's die verkeerd parkeren. Hebben de BOA's er voldoende tijd, geschat 20 uur per rondje van de scanauto om foutparkeerders te herkennen eigendomsgegevens op te vragen en boetes op te leggen zonder dat dit ten kosten gaat van hun andere taken?

Bij punt 8.1 geeft de wethouder inzage in het financiële plaatje en daarbij geeft de wethouder aan dat van maandag t/m zaterdag drie keer per dag te zullen controleren, de wethouder geeft aan dat daarmee de beste betalingsbereid en naleving van het parkeerregime wordt bereikt. Als ik kijk naar de vraagstelling zoals gesteld bij vraag 9 dan baart de uitvoering hiervan ons zorgen. Op grond van 18 handhavingsrondes per week koste het parkeerregime de gemeente € 348.793,00.

Vraag 8

In het financiële overzicht wordt gesproken over inzet BOA's € 97.500,00 en € 100.000,00 Parkeerbeheerder. Welke bevoegdheden hebben de parkeerbeheerders als de BOA's dagelijks de beelden moeten bekijken en boetes moeten opleggen?

Vraag 9

In de financiële paragraaf geeft de wethouder aan dat handhaving op straat en naheffingsaanslagen een omzetverwachting hebben van € 334.888,00. Vooral het bedrag van € 258.448,00 op basis van naheffingsaanslagen intrigeert ons. Kunt u aangeven om welke hoeveelheid boetes het hier gaat en waar het aantal op gebaseerd is?

Bij de nota van beantwoording geeft u bij vraag 4.3 aan dat er voldoende wetenschappelijk onderzoek is waaruit blijkt dat gratis parkeren geen invloed heeft op het winkel bezoek en u verwijst naar dan naar rapporten van Mingardo 2012, Hans Voerknecht 2014 en wederom Mingardo uit 2015.

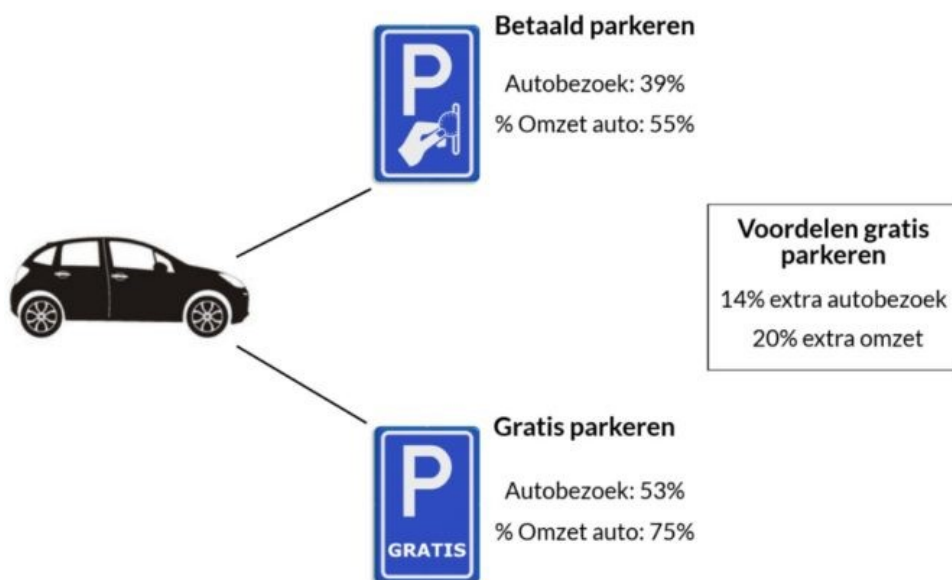
Enkele deskundige geven juist aan dat publicaties van Hans Voerknecht en Giuliano Mingardo geschreven worden uit naam van het kennisplatform verkeer en vervoer, het CROW en de Erasmus Universiteit; Deze rapportage zijn gebaseerd op onderzoeken in Rotterdam en Leiden en geven volgens andere deskundige geen representatieve weergave omdat zij bij de bezoekersaantallen de bestedingen ook de fietsers en de voetgangers hebben meegenomen;

Voor de onderbouwing van dit regime verwijst u naar rapporten uit 2012, 2014 en 2015 terwijl we weten dat de wereld in de 10 tot 12 jaar aanzienlijk is veranderd? Juist Gemeenten zoals Amsterdam, Utrecht, Den Haag, Rotterdam en Leiden waar betaald parkeren is ingeburgerd hebben veranderingen in regime minder invloed dan in Stadscentra waar geen betaald parkeren van toepassing was. In een rapportage uit 2019 stelt Hans van Tellingen, eigenaar van Strabo BV en winkelcentrumonderzoeker, namelijk dat tot een jaar of 7 geleden die conclusie van de genoemde bureaus door niemand in twijfel werd getrokken. Strabo heeft echter over de periode 2015 tot 2017 34 willekeurige winkelcentra geselecteerd bestaande uit 8 wijkwinkelcentra en 27 stadscentra.

Samenvattend resulteren de volgende uitkomsten:

- 44% van alle bezoekers komt met de auto. Dat is een gemiddelde van zowel kernwinkelgebieden, stadsdeelcentra als wijkwinkelcentra.
- De automobilist is goed voor 61% van de totale winkelomzet.
- Bezoekers per auto besteden gemiddeld twee tot bijna drie keer zoveel als bezoekers die lopend komen of per fiets.
- In een aantal stadsdeelcentra, met geheel of gratis parkeren, ligt het aandeel 'auto' in de winkelomzet vaak nog hoger dan 60% en bedraagt het omzetaandeel soms meer dan 80%.

Dit onderzoek geeft aan dat gratis parkeren leidt tot extra winkelomzet.



Zie ook:

- <https://www.hansvantellingen.nl/blog/2023-03-09/creer-meer-winkelomzet-met-gratis-parkeren/>
- <https://strabo.nl/assets/uploads/documents/ONDERZOEKSVERANTWOORDING%20Met%20meer%20autobezoekers%20veel%20meer%20winkelomzet%20de%20kale%20feiten%20III.pdf>

De fractie JOUW Waterland heeft over de voorgelegde documenten de slot vraag;

Vraag 10

Invoeren van parkeerbeleid dat extra uitgaven voor onze inwoners zonder tegenprestatie tot gevolg heeft, kan niet gebaseerd worden op een kleine regio terwijl de beschikbaar gestelde informatie juist melding maakt van een groter risico/werkgebied door de komst van het Galgeriet en kan en mag ook niet gebaseerd zijn op verouderde gegevens. Waarom niet eerst handhaven op verkeerd parkeren en in die periode een visie schrijven met toekomstperspectief en gebaseerd op hedendaagse informatie?