

Reactienota Parkeerbeleid Binnenstad Oudewater



Gemeente Oudewater

Onderwerp van de vraag.	Beantwoording vragen omgeving.
0. Doel	Het doel van het Parkeerbeleid is om de schaarse/weinige ruimte in de binnenstad beter te verdelen. Met het beleid wordt geprobeerd om alle doelgroepen op de daarvoor bestemde parkeerplaatsen te laten parkeren. In het parkeerdruk onderzoek uit 2018 is gesignaleerd dat er veel bezoekers in de binnenstad staan op tijden dat deze plaatsen beschikbaar moeten zijn voor bewoners. Met behulp van regulering worden bezoekers en werknemers van de binnenstad gestimuleerd om op locaties te parkeren die hiervoor bestemd zijn. Hierdoor wordt de eerste/primaire doelgroep, de bewoner, beschermd en zal deze vaker de mogelijkheid hebben om dicht bij huis te parkeren. In de evaluatie worden de belanghebbenden ook betrokken om na te gaan of zij kunnen parkeren op de daarvoor bestemde parkeerplaatsen. Dit wordt vervolgens objectief gemeten met een parkeeronderzoek. Bij parkeersituaties zegt het gevoel soms meer over het succes van maatregelen dan de harde cijfers. Daarom worden beiden geëvalueerd en zijn cijfermatige doelstellingen niet per definitie leidend.
1. Extra parkeerruimte	In de ideale wereld wordt parkeerregulering (het verdelen en toewijzen van de schaarse parkeerplaatsen aan de juiste doelgroepen) in de binnenstad gecombineerd met genoeg vrije parkeerruimte buiten de binnenstad. Op deze manier wordt verkeers- en parkeeroverlast in het centrum vermeden, de leefbaarheid op deze plek verhoogd en is de bereikbaarheid van de stad gewaarborgd. Er is door de werkgroep uitgebreid stilgestaan bij het zoeken naar een locatie voor een extra parkeervoorziening. Geschikte locaties voor een gebiedsgerichte parkeervoorziening zijn schaars of al voor andere doeleinden bedoeld. Daarnaast zijn de financiële mogelijkheden voor het aanleggen van extra parkeerruimte op het moment beperkt. Daarom zijn afspraken noodzakelijk om de bestaande parkeerruimte optimaal te gebruiken. Het invoeren van parkeerregulering gaat daar nu voor zorgen. Veel terreinen worden al gebruikt en een parkeervoorziening moet financieel ook te realiseren en exploiteren zijn. De werkgroep geeft daarom het advies om de haalbaarheid van een parkeerterrein of gebouwde parkeervoorziening verder te onderzoeken. Er is op het moment geen mogelijkheid om gebruik te maken van extra investeringsgelden vanuit de gemeente om een extra parkeervoorziening te maken. In de nog aan de gemeenteraad voor te leggen Nota Parkeernormen zal een parkeer/mobiliteitsfonds worden voorgesteld. Hiermee kan gespaard worden voor investeringen in het verbeteren van de parkeersituatie.
2. Ideeën en oplossingen door	De oplossingen die aangedragen zijn via parkeerbeleid@oudewater.nl, worden in een aparte lijst meegenomen naar de gemeenteraad.

omgeving	Parallel aan het Parkeerbeleid zal er gekeken worden naar de haalbaarheid van de diverse aangedragen oplossingen. Kleine verbeteringen in de parkeersituatie kunnen als dat mogelijk is ook onafhankelijk van het beleid uitgevoerd worden of meegenomen worden bij herinrichtingsprojecten.
3. Inrichtingsvragen	Vragen over de inrichting van de openbare ruimte worden niet in het Parkeerbeleid meegenomen. De ideeën en oplossingen hierover worden als input meegenomen bij mogelijke projecten waar sprake is van de herinrichting van de openbare ruimte. In het kader van dit Parkeerbeleid worden er geen bomen, verkeersremmende maatregelen, parkeerplaatsen, verkeerspalen, beveiligingscamera's en andere (inrichtings)elementen in de openbare ruimte direct verwijderd en/of gekapt en/of aangebracht. Dat geldt ook voor vragen over in- en uitritten. De huidige paaltjes, waarmee de binnenstad tijdens het weekend afgesloten kan worden, blijven gehandhaafd. Elementen die horen bij het Parkeerbeleid (bijvoorbeeld parkeerautomaten en bebording) worden tijdens de implementatie meegenomen. Hierover wordt de omgeving geïnformeerd. Meldingen voor de openbare ruimte die erop dit moment zijn, kunnen via het meldingen systeem (MOR openbare ruimte) ingediend worden.
4. Parkeerplaatsen herinrichtingen	Bij de herinrichting Lange Burchwal, Wijngaardstraat en omgeving wordt het aantal formele parkeerplaatsen niet minder. Er is in het projectgebied momenteel wel sprake van parkeren op plekken, waar dit formeel niet toegestaan is (bijvoorbeeld voor garagedeuren). Daar worden dan ook geen parkeerplaatsen aangeduid. Het aantal parkeerplaatsen aan De Brede Dijk en in het projectgebied rondom De Brede Dijk wordt niet minder. In het laatste voorstel worden 36 parkeerplaatsen extra gerealiseerd.
5. Vorm parkeerregulering	De werkgroep adviseert de om de primaire doelgroepen, zoals ingetekend in de afbeelding van paragraaf 4.2.1 in het adviesrapport, als volgt te beschermen: 1. De ingetekende (woon)straten voor 'bewoners' worden betaald parkeren; 2. De huidige blauwe zone voor 'bezoekers kort' blijft grotendeels gehandhaafd, dit is de oranje lus met deels parkeerplaatsen van het parkeerterrein achter de Klepper en bij het Touwmuseum. Het voorstel is om het gedeelte Havenstraat, wat nu blauwe zone is, als woonstraat aan te wijzen omdat aan deze straat relatief weinig winkels zitten 3. De parkeerterreinen naast het Stads Kantoor en het Plesmanplantsoen blijven gratis. In de parkeerkoffers (parkeerplaatsen) bij het Touwmuseum en achter de Klepper is sprake van een combinatie. Hier blijven de blauwe zone plaatsen zoals ze nu ook zijn. De overige plaatsen zullen in het betaald parkeer gebied vallen. Buiten de tijden van de blauwe zone zullen de blauwe zone plaatsen vrij

	parkeren zijn. De parkeerterreinen die niet van de gemeente zijn, kunnen niet als openbare (parkeer)ruimte meegenomen worden.
6. Tijden	1. Betaald parkeren: maandag – vrijdag 16.00-22.00u, op zaterdag en zondag van 09.00-22.00u. 2. Blauwe zone: van maandag – zaterdag 9.00-18.00u, op vrijdag van 9.00 tot 21.00u. De blauwe zone in de H is 1 uur, bij De Klepper en het Touwmuseum 2 uur. Om op zondag het betaald parkeren in te laten gaan vanaf 11:00u of 11:30u wordt als alternatief meegenomen naar de gemeenteraad. Buiten de gereguleerde tijden mag iedereen vrij parkeren binnen het gebied.
7. Reguleringsgebied en omgeving	Er wordt geadviseerd om het gebied niet te beperken tot de stadskern. Hoe kleiner het gebied, hoe groter het effect van uitwijkgedrag. Het advies is daarom om natuurlijke barrières (bijvoorbeeld grote wegen en/of water) aan te houden als grens, deze verminderen van nature het uitwijkgedrag. Een kaart van het gebied (betaald parkeren, blauwe zone en gratis parkeerplaatsen) is gepresenteerd tijdens de online informatieavond van 8 maart 2021. De Oude Singel is de grens van het betaald parkeergebied, maar zal zelf geen onderdeel hiervan uitmaken (dus geen betaald parkeren). Het Medisch Centrum valt buiten het reguleringsgebied. Ideeën voor uitbreiding van parkeergelegenheid nabij het Medisch Centrum of voorstellen over exclusief gebruiksrecht van aanwezige plekken worden opgenomen in de lijst met ideeën en oplossingen die inzichtelijk wordt gemaakt voor de gemeenteraad. Het parkeerterrein Waardsedijk valt buiten het reguleringsgebied. Hier kan dus vrij geparkeerd worden. Het parkeerterrein bij de Coop is eigen terrein. De gemeente heeft daarom geen zeggenschap.
8. Blauwe zone	In de binnenstad is een blauwe zone aanwezig. Het parkeren in een blauwe zone kan door een blauwe schijf achter de voorruit te leggen met daarop de tijd van aankomst. Buiten de tijden van de blauwe zone kan hier vrij geparkeerd worden. In Oudewater geldt een parkeerdurbeperving in de volgende zones: Maximale parkeerduur van 1 uur In de lus 'Korte Havenstraat – Leeuweringsstraat – Donkere Gaard – Peperstraat – Visbrug mogen automobilisten de auto maximaal 1 uur parkeren. Maximale parkeerduur van 2 uur

	Op de blauw gemarkeerde vakken van de parkeerterreinen Oude Huijgensteeg (achter de Klepper) en Reijersteeg (Touwmuseum) mag maximaal 2 uur worden geparkeerd. Het verzoek om de Havenstraat ook blauwe zone te laten, waar nu ook sprake van is, wordt als alternatief voorgesteld aan de gemeenteraad. Op zondag geldt geen blauwe zone omdat de winkels vaker gesloten zijn op zondag. De tijden van de blauwe zone blijven daarmee zoals in de huidige situatie. Voor de mindervalidenparkeerplaatsen in de blauwe zone geldt onbeperkt parkeren.
9. Mindervaliden	Voor mindervaliden is het volgende opgenomen in het advies: - Maximaal 3 uur in bij gele onderbroken strepen en bij parkeerverbod (verkeersbord E1). - Onbeperkt parkeren in de blauwe zone. - In betaald parkeergebied gelden dezelfde regels als voor normale/reguliere automobilisten.
10. Proces	- 5 februari 2020: informatie avond in de klepper, meer dan 100 deelnemers. - 13 februari 2020: goedkeuring van de raad om Parkeerbeleid op te stellen. - 18 februari, 3 maart en 8 juni 2020: Werkgroep bijeenkomsten deel 1. - 7 en 14 juli 2020: Kaders vastgesteld gemeenteraad. - 14, 28 september, 12 oktober en 4 november 2020: Werkgroep bijeenkomsten deel 2. Tijdens de informatieavond van 5 februari 2020 is de werkgroep Parkeerbeleid Binnenstad Oudewater gevormd. In de werkgroep was er plek voor mensen van zowel binnen als buiten de binnenstad. De werkgroep bestond daarmee uit diverse mensen: 8 bewoners, 1 bezoeker, 3 winkeliers, 2 horeca, 1 ondernemer en 1 maatschappelijke organisatie (school had zich aangemeld, maar had geen mogelijkheid om aanwezig te zijn). Voor de plekken waarop veel aanmeldingen waren, heeft er een loting plaatsgevonden op dezelfde informatieavond in het bijzijn van eenieder aanwezig. Er is voor deze algemene informatieavond naar een groot deel van de binnenstad huis-aan-huis een uitnodiging gestuurd. Ook zijn alle inwoners (dus ook buiten de binnenstad) uitgenodigd via onze algemene communicatiekanalen (krant en sociale media). Voorstellen over de herinrichting van de openbare ruimte (bijvoorbeeld het aangeven van een alternatieve P-route) die tijdens informatieavond zijn gedaan, worden niet in het Parkeerbeleid meegenomen. De ideeën hierover worden als input meegenomen bij mogelijke projecten waar sprake is van de herinrichting van de openbare ruimte. Het adviesrapport van de werkgroep is met consensus (unaniem) tot stand gekomen. Er is met elkaar gekeken en geluisterd naar de belangen van de verschillende stakeholders.

11. Vervolg	Het adviesrapport van de werkgroep geldt als input voor het Parkeerbeleid binnenstad Oudewater. Als bijbehorend stuk wordt de Nota Parkeernormen opgesteld. In het Parkeerbeleid wordt ook aandacht besteed aan een (meetbare) doelstelling. Na vaststelling van het Parkeerbeleid gaan wij aan de slag met het implementatieplan van het Parkeerbeleid. Als onderdeel van de implementatie wordt ook de parkeerregelgeving vastgelegd, met onder meer de beleidsregels per gebruiker, de tijden, tarieven en condities.
12. Evaluatie	Wanneer het Parkeerbeleid geïmplementeerd is, kan pas echt gezien worden wat het effect in de praktijk is. Een jaar na implementatie wordt de situatie geëvalueerd. De 'schilwijken' worden ook meegenomen. Hoe de evaluatie er precies uit komt te zien, wordt tijdens de implementatie van het Parkeerbeleid uitgewerkt.
13. Reactie en bezwaar	Alle reacties worden ter kennisgeving meegegeven aan de gemeenteraad. De meeste reacties zijn na het besluit van 4 februari 2021 binnengekomen en voor de informatieavond van 8 maart 2021. Er zijn daarvan veel reacties binnengekomen na de oproep in de IJsselbode van 2 maart jl. om bezwaar te maken. Deze oproep is niet in opdracht van de gemeente Oudewater geplaatst.
14. Geen formeel bezwaar	Er kan officieel geen bezwaar aangetekend worden tegen het besluit van de gemeenteraad van 4 februari jl. Het is een besluit dat over algemene regels gaat. Mocht u hierover meer willen lezen, dan kunt u via deze link van de Rijksoverheid meer lezen: https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/bezwaar-en-beroep/vraag-en-antwoord/bezwaar-tegen-beslissing-overheid Uiteraard worden alle op en aanmerkingen die zijn binnen gekomen ter kennis voorgelegd aan de gemeenteraad en bij de komende besluitvorming betrokken.
15. Parkeeronderzoek	In 2018 is een parkeeronderzoek uitgevoerd in de binnenstad. Het onderzoek is uitgevoerd van donderdag 30 augustus tot en met zondag 2 september. De zomervakantie liep officieel tot 26 augustus 2018. Omdat de onderzoeksmomenten vlak na de zomervakantie liggen, kan dit een ander beeld geven dan een onderzoek in november of bijvoorbeeld februari. De conclusie van het parkeeronderzoek is dat de parkeerdruk erg hoog is. Verder weten we door de bekende ontwikkelingen en landelijke cijfers van de stijging van het autobezit dat de feitelijke parkeerdruk nu waarschijnlijk hoger is dan op het meetmoment. De werkgroepleden en bezoekers van de informatie avond gaven ook aan dat de parkeerdruk hoog of zelfs te hoog is en dat men toename van de druk ervaart. De gemeente erkent dat de parkeerdruk hoger is dan wenselijk en dat daarmee maatregelen noodzakelijk zijn. Aanvullende cijfers van een extra parkeeronderzoek in een andere maand of van een andere periode, zou het advies om over te gaan tot parkeerregulering en het zoeken naar extra parkeercapaciteit niet veranderen.

16. Handhaving	Het advies van de werkgroep is dat een regelmatige en niet voorspelbare handhaving nodig is om ervoor te zorgen dat foutparkeren wordt tegengegaan. De behoefte aan een goede/betere handhaving is tijdens de informatieavond van 5 februari 2020 zeer veel genoemd. Tevens is een adequate handhaving opgenomen als uitgangspunt in het beleidskader. De inzet van de controleurs (qua uren) moet in balans zijn met de grootte van het te controleren gebied, oftewel het aantal parkeerplaatsen. Ervaringen uit het verleden vertellen ons dat bij een te beperkte en/of voorspelbare handhaving de betalingsbereidheid laag is, c.q. het aantal overtredingen (en de overlast) toeneemt. De kosten voor handhaving zijn opgenomen in de exploitatie.
17. Vergunningen	In de regel worden er drie soorten vergunningen uitgegeven: bewonersvergunning, bedrijfsvergunning en een bezoekersregeling. Een parkeervergunning wordt afgegeven op basis van kenteken en woonadres. Ieder woonadres in gereguleerd gebied heeft recht op tenminste één bewonersvergunning, tenzij het adres op de POET-lijst staat (zie punt 25.) Er wordt een vergunningenplafond vastgesteld dat gelijk is aan 100% van het aantal parkeerplaatsen in het gereguleerd gebied bestemd voor bewoners. Wanneer blijkt dat het aantal afgegeven vergunningen gelijk is aan het aantal parkeerplaatsen, worden aanvragen opgenomen in een wachtlijst. Het is niet mogelijk een vergunning te krijgen zonder kenteken. Zo wordt handel en illegaal gebruik van vergunningen voorkomen. Iedereen met een vergunning mag in het hele gereguleerde gebied parkeren. Ieder bestaand woonadres (met een voordeur) heeft recht op de eerste parkeervergunning, tenzij hierover specifiek andere afspraken gemaakt zijn of worden waardoor men op de POET-lijst kan komen. Dit geldt voor zowel bewoners in betaald parkeergebied als voor bewoners in de blauwe zone. Bewoners woonachtig in de blauwe zone parkeren met een parkeervergunning in het betaald parkeergebied of in het gebied van de blauwe zone buiten de tijden van het regime (of op afstand waar vrij kan worden geparkeerd). Alleen voor de tweede vergunning geldt de wachtlijst. - De wachtlijst gaat op basis van de tijd van aanvraag. - Een verhuismoment leidt ertoe dat de nieuwe bewoner bij de aanvraag van een tweede vergunning achteraan komt op de wachtlijst. De nieuwe bewoner heeft wel meteen recht op een eerste parkeervergunning (tenzij het adres op de POET-lijst staat). - Het aanschaffen van een andere auto (ook vervanging na afloop van een leaseperiode) wordt gezien als kentekenwijziging op een bestaande vergunning, waardoor de vergunning van de eerste en tweede auto niet komt te vervallen (en men niet op de wachtlijst hoeft).
18. Overgangsperiode vergunningen	Gedurende de overgangsperiode wordt iedere vergunningsaanvraag goedgekeurd, tenzij men op de POET-Lijst staat waarbij er geen mogelijkheid is voor een eerste vergunning (zie ook punt 25.) Dit betekent dat men de mogelijkheid heeft tot 1^e, 2^e, 3^e, etc.

	parkeervergunningen per huishouden. Daarna start de fasering naar het nieuwe Parkeerbeleid met maximaal twee parkeervergunningen per woonadres. In het geval dat men op de POET-lijst staat kan men alleen een tweede vergunning aanvragen. Na de overgangsperiode kan een derde vergunning niet meer worden aangevraagd. Het voorstel voor de duur van deze overgangsperiode is 2 maanden na invoering. Bij een verhuizing vervallen alle parkeervergunningen van de oude bewoner. De nieuwe bewoner kan volgens de geldende vergunningsregels een nieuwe vergunning aanvragen. Er wordt geen uitzondering gemaakt als iemand verhuist binnen het reguleringsgebied van de binnenstad.
19. Aantal vergunningen	Er wordt uitgegaan van 935 parkeerplaatsen, dit is de volledige gereguleerde zone. Hiervan liggen 65 plaatsen in de blauwe zone. Er zijn dus 870 parkeerplaatsen beschikbaar voor een parkeervergunning. Er zijn ongeveer 600 huishoudens in het gebied. Er zijn volgens schatting en naar verwachting ongeveer 250 tweede auto's (inclusief lease) en daarmee is de verwachting dat momenteel (vrijwel) iedere 2e vergunning kan worden toegekend. Hierbij moet wel de nuance gemaakt worden, dat dit een schatting is van de hoeveelheid auto's in 2018. Er zijn geen exacte gegevens bekend voor lease auto's. Daarnaast kan deze situatie in de toekomst natuurlijk veranderen bij toename van autobezit. Voor de Marktstraat, waar sprake is van wisselingen van de kant van parkeren in een jaar, geldt hetzelfde als de andere straten. De vergunning is op kenteken, zodat je in ieder geval in de binnenstad kan parkeren op plekken waar sprake is van betaald parkeren. Een nieuw kenteken moet altijd worden aangemeld in het digitale parkeersysteem van de gemeente. Op die manier wordt een onnodige boete of naheffing voorkomen wanneer er gehandhaafd wordt. Voor het dagelijks/wekelijks wisselen van kenteken, bijvoorbeeld door iedere keer een andere bedrijfswagen mee naar huis te nemen, zijn geen uitzonderingen mogelijk. Voor de manier van handhaving moet het kenteken namelijk digitaal geregistreerd zijn.
20. Recht 1e vergunning	Ieder huidig woonadres heeft altijd recht op de eerste parkeervergunning tenzij het adres op de POET-Lijst staat (zie punt 25). Dit geldt voor zowel bewoners in betaald parkeergebied als voor bewoners in de blauwe zone. Bewoners woonachtig in de blauwe zone parkeren met een parkeervergunning in het betaald parkeergebied of in het gebied van de blauwe zone buiten de tijden van het regime (of op afstand waar vrij kan worden geparkeerd).

21. Auto parkeren zonder vergunning	Indien u geen vergunning wilt/kunt aanvragen kunt u parkeren op de gratis terreinen naast het Stadskantoor of bij het Plesmanplantsoen, als daar plaats is. Buiten het gereguleerde gebied kunt u ook eventueel extra auto's parkeren. Daarnaast is er altijd de mogelijkheid om in het gebied tegen betaling, in de blauwe zone voor een maximum duur van 1 of 2 uur of buiten de gereguleerde tijden te parkeren De evaluatie zal moeten uitwijzen of er knelpunten ontstaan op de parkeerplaatsen aan de rand van de binnenstad.
22. Tarieven vergunningen	Het tarief wordt bepaald door de gemeenteraad. Gelet op de tarieven in andere gemeenten, zal de prijs voor de eerste vergunning naar verwachting tussen de 7 en 15 euro per maand zijn. Het advies van de werkgroep is om de prijs van de tweede vergunning hoger te maken dan de eerste vergunning. De prijs van de derde vergunning is dan weer hoger dan de tweede vergunning, etc. Structurele budgettaire neutraliteit is als randvoorwaarde door de gemeenteraad meegegeven. Dit betekent dat de gemeente niet wil verdienen aan het beleid. Als uitgangspunt zal de exploitatie voor het Parkeerbeleid 0 zijn. Inkomsten komen uit opbrengsten van parkeervergunningen, betaald parkeren bezoekers en naheffingsaanslagen. Jaarlijks wordt de balans opgemaakt om onder andere te kunnen sturen op de tarieven en de inzet op handhaving. De kosten die gemaakt worden voor het implementeren van het beleid zijn: - Aanschaf Parkeerautomaten; - Aanschaf Vergunningensysteem; - Inzet op meer Handhaving; - Administratie. Het uitgangspunt is om de kosten zo laag mogelijk te houden, zodat de prijs van een vergunning ook zo laag mogelijk is.
23. Bezoekersregeling	Elke bewoner met een vergunning heeft het recht om, tegen een lager tarief, bezoek aan te melden. Bewoners melden het kenteken van hun bezoek digitaal aan via een app op de smartphone. Ook bewoners in het gebied van de blauwe zone hebben het recht op een vergunning en daarmee ook op de bezoekersregeling. Het is niet mogelijk om een vergunning aan te vragen voor vaste bezoekers of mantelzorg. Vast bezoek valt onder de normale bezoekersregeling. De WMO vergoedt geen extra kosten voor parkeren, aanbieders van zorg aan huis zijn zelf verantwoordelijk om de zorg ook bij huis te krijgen.
24. Lokaal Vergunningenbeleid	Op het moment wordt er geadviseerd om voor het gehele reguleringsgebied dezelfde vergunningsregels te hanteren. Het is mogelijk om zones aan te wijzen binnen het gereguleerde gebied. Op dit moment wordt vanwege de relatief kleine omvang van de gereguleerde zone hier niet voor gekozen. Dit is wel een onderdeel waarop geëvalueerd en bijgestuurd kan worden.

25. POET (parkeren op eigen terrein)	De werkgroep adviseert te werken met een zogenaamde POET-lijst (Parkeerplaats op Eigen Terrein). Indien men op de POET-lijst staat en dus in het bezit is van een POET-plaats, is het wenselijk dat deze plaats ook daadwerkelijk gebruikt wordt voor het stallen van een auto. Dit zorgt namelijk voor minder parkeerdruk op straat. Wanneer een parkeerplaats in de openbare ruimte niet mogelijk is, omdat er een eigen oprit aanwezig is, is de werkgroep van mening dat deze op de POET-lijst gezet kan worden. Wanneer men op de POET-lijst staat, heeft men geen recht op een eerste parkeervergunning. Het hebben van een POET-plaats heeft voordelen voor de bewoner. De bewoner kan namelijk altijd (gratis) een auto kwijt op eigen terrein. Een POET-plaats kenmerkt zich door een inrit (een verlaagde stoeprand). Het is wettelijk niet toegestaan om voor een inrit te parkeren, omdat de POET-plaats altijd bereikbaar moet zijn voor de eigenaar van de parkeerplaats.
26. Beoordeling POET-plaats	De richtlijnen voor een geschikte parkeerplaats in de openbare ruimte zijn: • De minimale afmeting van een parkeerplaats moet voor de inrit beschikbaar zijn (6x2m voor langsparkeren en 2.5x5m voor haaksparkeren). • De locatie ligt verder dan 5m uit kruispunten of bochten. • De minimale wegbreedte die overblijft, naast de parkeerplaats (parkeervak), is voldoende om de doorgang voor verkeer te waarborgen. Als men op de POET-lijst komt, dan wordt men hierover geïnformeerd en is er de mogelijkheid om bezwaar in te dienen.
27. Complexe POET gevallen	Oudewater kent ook individuele parkeergarages die direct aan de straat staan. De ingang van deze garages is vaak te smal om een auto met hedendaagse afmetingen in deze garage te plaatsen. Of de weg is te smal voor de draai die een auto moet maken om in de garage te kunnen parkeren. De werkgroep is niet tot een unaniem advies gekomen over inpandige parkeergarages, direct grenzend aan de openbare weg (zonder trottoir, zoals bijvoorbeeld in de Wijngaardstraat. Hoe om te gaan met deze situaties, in combinatie met de POET-lijst, wordt later uitgewerkt in het Parkeerbeleid.
28. Afzien van POET plaats	Als men in het bezit is van een POET-plaats, die volgens de onder 26 gestelde richtlijnen een parkeerplaats van de openbare weg wegneemt, dan kan men ervoor kiezen (eenmalig) om af te zien van de POET-plaats. De bewoner houdt dan het recht van een eerste vergunning in de openbare ruimte, maar kan geen gebruik meer maken van de oorspronkelijke POET-plaats. De parkeerplaats die hierdoor in de openbare ruimte gemaakt kan worden, is openbaar toegankelijk voor een andere bewoner en/of bezoeker. Er kan geen exclusief recht voor een openbare parkeerplaats worden gegeven aan een bewoner.
29. Nieuwbouw	Bij elk nieuwbouwproject moet er rekening gehouden worden met het parkeren van auto's. Het Parkeerbeleid geeft aan waar aan moet worden voldaan, gebaseerd op de CROW-richtlijnen (CROW is de kennisinstituut voor

	infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer, en werk en veiligheid). Dit wordt opgenomen in de op te stellen Nota Parkeernormen. Als onderdeel van het Parkeerbeleid wordt de beleidsregel Nota Parkeernormen opgesteld. Eventuele mogelijkheden om af te wijken van de parkeernorm worden in de Nota Parkeernormen beschreven.
30. Kiss & ride bij scholen en opvang	Er wordt gekeken naar de mogelijkheden van kiss & ride (om kinderen weg te brengen en op te halen vanuit school) in de verdere uitwerking van het Parkeerbeleid. Nut / Noodzaak hiervan zal in detail tijdens de implementatie moeten worden afgewogen. Tijden voor dergelijke plaatsen en locatie / inrichting hiervan zijn op het moment niet bekend.
31. Fiets parkeren	De werkgroep ziet graag een schoner straatbeeld en duidelijke locaties waar fietsen gestald kunnen worden. Bij voorkeur vindt dit geclusterd plaats, zodat de hele straat niet vol staat met fietsen. Concrete maatregelen vallen niet binnen het Parkeerbeleid, maar worden met herinrichtingsprojecten meegekoppeld. Daarnaast wordt parallel aan dit beleid een Fietsbeleid opgesteld waaraan ook een uitvoerprogramma gekoppeld wordt.
32. (werk)bussen parkeren	Bewoners van de binnenstad kunnen ervoor kiezen om voor (werk)bussen hun 1^e of 2^e vergunning aan te vragen. De werkgroep is van mening dat ook werkbussen een plaats moeten krijgen om te parkeren. Met de voorgestelde reguleringsvormen wordt voor de korte termijn voldoende gestuurd op parkeren en zijn er op dit moment geen extra maatregelen nodig. Gezien de afmetingen van de gemiddelde werkbus, kan volgens de Wegenverkeerswet geen onderscheid worden gemaakt met een personenauto.
33. Camper en caravan parkeren	Het is conform artikel 5:6 van de APV niet toegestaan om een voertuig dat voor recreatie of voor andere verkeersdoeleinden wordt gebruikt, langer dan drie achtereenvolgende dagen te plaatsen of te hebben op de openbare ruimte (dus ook niet op een openbare parkeerplaats).
34. Waarde(verlies) woningen	De gemeente wil zich niet aan een voorspelling wagen of een gereguleerde parkeerzone zorgt voor waardeverlies of waardestijging van de woningen die zich in dit gereguleerde gebied bevinden. Vanwege de schaarse ruimte, is de verwachting dat de waarde van woningen door een POET niet zal afnemen. Met een POET heeft men de zekerheid van een parkeerplaats op eigen terrein.

35. Hotel Broeck	Vooralsnog blijven de afspraken over het parkeren rondom het hotel ongewijzigd. Dit houdt in dat de parkeerplaatsen openbaar toegankelijk zijn en zowel door het hotel als door de omgeving gebruikt mogen worden.
36. Autoluw	Veel steden in Nederland maken de transitie naar autoluwe binnenstad of hebben dat reeds gerealiseerd. Bij vestingsteden is de autoluwe binnenstad populair, ook in het masterplan voor de binnenstad wordt hier melding van gemaakt. Het autoluw maken van de binnenstad betekent ook dat in de autoluwe gebieden bij voorkeur niet geparkeerd mag worden, met eventuele uitzondering van laad- en losplaatsen, mindervalidenplaatsen en mogelijk plaatsen voor deelauto's. Omdat de parkeerdruk erg hoog is, is het raadzaam alternatieven voor deze geparkeerde auto's in de binnenstad te bieden. Dit kan bijvoorbeeld door een verbeterd openbaar vervoer of door (extra) vrije parkeerruimte aan de rand beschikbaar te stellen. Beide opties zijn in Oudewater moeilijk te verwezenlijken. Voor het Parkeerbeleid van 2021 wordt een direct verband met het autoluw maken van de binnenstad buiten beschouwing gelaten. Het beleid is er in eerste instantie op gericht de parkeersituatie te verbeteren. Aan een wens tot het autoluw maken van de binnenstad kan eventueel een vervolg worden gegeven, als aan de rand van de binnenstad dan voldoende vrije parkeerruimte beschikbaar is en/of wordt gerealiseerd.
37. Auto delen	Het advies van de werkgroep is dat de gemeente zich actief meedenkend opstelt als er initiatieven voor deelmobiliteit komen. In de juiste vorm kan deelmobiliteit in een deel van de mobiliteitsbehoefte van bewoners voorzien wat kan leiden tot minder autobezit. Het college staat open voor initiatieven of ontwikkelingen om deelmobiliteit te stimuleren. Het effect van deelmobiliteit is gerelateerd aan alternatieve vervoersvoorzieningen zoals Hoogwaardig Openbaar Vervoer, een goede fietsinfrastructuur, etc. Omdat zulke voorzieningen niet uitmuntend zijn in Oudewater, is het effect van deelmobiliteit op de vermindering van de parkeerdruk naar verwachting minder dan in grotere steden.
38. Laadpalen	Oplaadpunten worden bij bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte geplaatst als er voldoende vraag is naar laden. De gereserveerde parkeerplaats kan liggen in een blauwe zone of een gebied waar betaald parkeren is. De regels van de parkeerzone zijn ook van toepassing op laadparkeerplaatsen. Het beleid over laadpalen en de uitbreiding daarvan is een apart beleidsveld en wordt niet uitgewerkt in het Parkeerbeleid, maar in apart aanvullende beleid. Dit is in lijn met het advies van de werkgroep. Waarbij onder andere wordt gekeken naar clustering van laadpalen.
39. Laden en lossen	Het aantal bestellingen van zowel bedrijven als particulieren neemt al jaren toe. Maatregelen om overlast te voorkomen of te verminderen zullen in de nabije toekomst met de belanghebbenden worden besproken. Een nader uitvoeringsprogramma in het kader van het Masterplan Binnenstad zal moeten inspelen op de concrete maatregelen in de binnenstad.