

Informatieavond Parkeerbeleid 8 Maart 2021



Meer dan 200 mensen hebben zich van tevoren aangemeld voor de online informatieavond. Circa 140 mensen hebben gedurende de avond meegekeken en geluisterd.

Voorstellen

Werkgroepleden:

- | | |
|-----------------------------|--|
| • Nancy Tanis | Bewoner binnenstad |
| • Gerard Van Ooijen | Bewoner binnenstad |
| • Stefan van Vliet | Bewoner Oudewater -ondernemer binnenstad |
| • Bianca Tettero – Kooijman | Afgevaardigde NOVO- Winkelier binnenstad |

Begeleiding:

- | | |
|----------------------|---|
| • Walther Kok | Wethouder verkeer en vervoer gemeente Oudewater |
| • Sander de Waard | Project leider parkeerbeleid gemeente |
| • Lisette Brekelmans | Omgevingsmanager parkeerbeleid gemeente |
| • Marco de Jong | Adviseur parkeerbeleid Empaction |

Aanleiding parkeerbeleid

Samenvatting woord Wethouder Kok: Fijn dat u met zoveel mensen vanavond meeluistert en ook al gereageerd hebt. Wens vanuit Masterplan Binnenstad is: minder auto's in de binnenstad voor een betere leefbaarheid en kwaliteit van de stad. Er is echter (vooralsnog) geen ruimte gevonden om dit af te vangen aan de rand, daarom zijn afspraken nodig noodzakelijk om de bestaande parkeerruimte optimaal te laten gebruiken door de verschillende gebruikers : bewoners, ondernemers en bezoekers (waaronder toeristen). Een jaar geleden is de inspraak begonnen met een bijeenkomst in De Klepper. Er is een werkgroep ingesteld van bewoners, ondernemers-en (andere) belanghebbenden. Deze werkgroep heeft een unaniem advies uitgebracht. Dit advies is door de raad (14 voor, 1 tegen) onlangs vastgesteld. Dit advies wordt nu ambtelijk nader uitgewerkt en voor de zomer aangeboden aan de gemeenteraad. Hiermee kunnen we naar verwachting 7 tot 10 jaar vooruit. Vooraf nog enkele opmerkingen: De wens voor uitbreiding van parkeerplaatsen aan de rand van het centrum blijft natuurlijk bestaan. Er is echter weinig betaalbare ruimte voor plaatsen (parkeergarage kost afgezien van de exploitatie- al snel 6-7 miljoen voor 200 plaatsen). Parkeren op Plesmanplantsoen en naast het Stadskantoor blijft gratis. Structurele budgettaire neutraliteit is als randvoorwaarde door de gemeenteraad is meegegeven : Het mag geen middel worden voor de gemeente om extra geld op te halen (geen melkkoe) Er wordt verder op dit moment vrij weinig gebruik gemaakt van de parkeerplaatsen naast het Stadskantoor. Na de geplande besluitvorming voor de zomer door de raad – die uiteraard inzicht krijgt in al hetgeen door u als bewoners naar voren is en wordt gebracht- zullen we nog enkele maanden nodig hebben om dit concreet uit te werken en in te voeren. Het lijkt vervolgens verstandig om ruim een jaar na die invoering (eind 2021/begin 2022) een evaluatie te plannen waarbij dan een nieuwe raad (de raadsverkiezingen zijn immers in maart 2021) tot bijstelling kan besluiten.

Proces en Data

Zorgvuldig 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 feb.-3 maart-8 juni 2020: Werkgroep bijeenkomsten deel 1.
- 7 en 14 Juli 2020: Kaders vastgesteld gemeenteraad.
- 14, 28 sept, 12 oktober en 4 november: Werkgroep bijeenkomsten deel 2.

Werkwijze werkgroep is het nastreven van consensus, als groep zijnde komen tot een1 advies. Waar er niet tot een advies komt, is het aan het college overgelaten. Meest gehoorde inbreng op de informatieavond van 5 februari 2020:

- alternatieve parkeerplaatsen
- vergunningen voor bewoners
- meer handhaving

Uitkomsten parkeerdrukonderzoek 2018 worden kort toegelicht: Alles wat oranje, rood of paars is, is eigenlijk al te druk. Bij een parkeerdruk van 85% krijg je ongewenst zoekverkeer.

Deel 1 werkgroep

Verdichting moet er plaatsvinden in Oudewater, vanwege woningopgave. Veel open plaatsen zijn vergeven aan ontwikkelingen. Parkeerdruk is daardoor 81%, wat erg hoog is. Dan heb je ook nog de autostijging. Als je die erbij optelt, dan kom je op 90% parkeerdruk in de binnenstad (gerekend zonder locatie Stads kantoor, deze wordt slecht gebruikt). Druk is eerder hoger dan lager, dit is ook de conclusie van de werkgroep.

Oplossingen want waarom bouwen wij niet bij? Wordt toegelicht door werkgroeplid: Ruimte is erg beperkt, parkeerdruk is alleen maar toegenomen sinds het onderzoek. Waar liggen de oplossingen rond het centrum, waar is naar gekeken?

Drie mogelijkheden:

Nummer 1 hoogste prioriteit. Nummer 3 laagste prioriteit, want ligt te ver van het centrum af.

1. Westerwal-loods met parkeerplaatsen: Laten doorrekenen. Laten onderzoeken of hier mogelijkheden zijn. Goede aanrijdroute.
2. Parkeerterrein naast het Stads kantoor: Ligt ruimte, wordt veel gebruik gemaakt door de plaatselijke voetbal vereniging. Staat dan vol in het weekend, moet geen knelpunt worden.
3. Parkeren op het maaiveld op het zogeheten "schapenveldje": Is de minste optie, is bekeken omdat weinig andere opties zijn.

Oproep werkgroep om na te denken: Waar willen we op korte en lange termijn naar toe in Oudewater? Toeristenstad wordt steeds belangrijker met dus meer aantrekkingskracht. Zijn er mogelijkheden, zet hier op in! Geen OV station, daardoor grotere beroep op ruimte voor de auto en meer gevecht om ruimte, ook de financiële ruimte.

Oproep wordt gedaan om aanvullende ideeën over extra parkeerruimte te e-mailen.

Bevindingen bij aanvang werkgroep: Te hoge parkeerdruk; het kan zo niet langer, weinig rek en weinig ruimte. Ruimtelijke ontwikkelingen laten parkeerdruk verder toenemen. Het doorlopen participatieproces in eerste instantie niet altijd positief ervaren. Emotie bij de werkgroep was hoog en het vertrouwen in de gemeente was laag. Toch tot consensus gekomen. Conclusie: Als we niets doen dan blijft alles bij het oude en wordt het alleen maar erger. Meerdere gemeenten staan voor deze uitdaging. Er heerst echt een zorg hoe Oudewater aantrekkelijk en bereikbaar blijft.

Begin van beleid: Er is gekeken door de werkgroep wie (welke doelgroep) waar prioriteit heeft om te parkeren. Bewonersstraten: voor bewoners. Binnenring, waar nu blauwe zone is: vooral voor kort bezoek van de winkels. Twee locaties voor lang parkeren en werknemers. Werkgroep heeft hierover consensus bereikt.

Kaders vanuit de raad voor het parkeerbeleid besproken in zeven punten. Het advies van de werkgroep dient binnen deze kaders te vallen. Waarna de raad een besluit kan nemen. Focus is het beter verdelen van de huidige capaciteit.

Deel 2 werkgroep

Eerste centrale vraag: willen we parkeerregulering? Is erg zware maatregel. Unaniem was het antwoord "ja". De hele werkgroep was het eens dat niets doen geen optie is. De werkgroep is zich er bewust van dat dit niet populair zal zijn, maar er moet wat aan gedaan te worden.

Drie vormen van regulering worden kort toegelicht:

1. Vergunninghoudergebied (simpel, maar star);
2. Blauwe zone (is al deels ingevoerd in Oudewater);
3. Betaald parkeren (slechtste imago, flexibel).

Werkgroeplid (ondernemer) licht toe: Behouden huidige blauwe zone (m.u.v. paar plaatsen Havenstraat) voor bezoekers is belangrijk voor de winkels van Oudewater, eerste uur blijft gratis bij de blauwe zone, bij De Klepper en Touwslagerij blijft het 2 uur gratis parkeren. Voor de binnenstad veranderd er daar niet veel in. Belang van winkels en goed imago van Oudewater is belangrijk.

Werkgroeplid (bewoner) licht toe: Betaald parkeren is het advies in de overige straten (blauwe kleur op de kaart). Parkeerplek vinden is moeilijk. Overdag zijn er veel mensen die oppas of bezoek krijgen, daarom bedacht als werkgroep: de vergunninghouders (mensen die wonen in de binnenstad) krijgen een aantal uren, die zij aan bezoek kunnen geven tegen gereduceerd tarief. Dat zorgt dat er een stukje vriendelijkheid komt en het beleid kan worden ingevoerd. Dit is niet mogelijk als er sprake zou zijn van een vergunninghoudergebied. Daar mag alleen de vergunninghouder staan en geen bezoek.

Na de nodige discussie over de soort regulering is consensus bereikt in de werkgroep, dat betaald parkeren de meest bewonersvriendelijke regeling is voor de woonstraten. Er zijn meer (bronnen van) inkomsten (met name ook boetes die naar de gemeente gaan en niet naar het rijk, zoals in de andere varianten), waardoor een vergunning voor bewoners zo goedkoop mogelijk aangeboden kan worden. Nadeel is dat het wel een handeling kost om bezoek aan te melden. Van belang om dit zo gebruikersvriendelijk mogelijk maken. Een vergunning wordt alleen toegekend aan bewoners van de binnenstad op kenteken.

Welk gebied gaat het om? Stadskern-binnenstad of onderzoeksgebied.

Tussen de stadskern en de binnenstad (een groter gebied). Keuze was spannend. Uiteindelijk keuze op binnenstad gevallen, omdat de parkeerdruk heel erg hoog is en we de bewoners direct aan de rand van de stadskern willen beschermen tegen verplaatsing. Natuurlijke barrières zijn gekozen (grote wegen, water) als grens, omdat dit verplaatsingsgedrag verder terug te brengen.

Hoge parkeerdruk, met name ook in de avond en nacht.

Regimes:

1. Geen regulering;
2. Blauwe zone 'winkeltijden' Maandag – zaterdag 9-18 uur, vrijdag 9-21 uur, zondag niet gereguleerd;
3. Straten eerste uur gratis en terreinen 2 uur gratis;
4. Betaald parken 'bewoners binnenstad' 16:00-22:00 uur, zaterdag en zondag 9.00-22:00 uur.

Werkgroeplid licht toe: Plesmanplantsoen en naast Stads Kantoor is geen regulering. Uiteindelijk is er gekozen voor regulering doordeweeks vanaf 16.00 uur. Op dat tijdstip ontstaat het knelpunt van de druk. Overdag (doordeweeks) kan men dan gratis parkeren, wat gunstig is voor bezoekers van bewoners, winkels en ondernemers. Als het avond wordt, ontstaat er door de regulering ruimte voor bewoners die thuis komen. Nogmaals wordt benadrukt dat het een intensief proces was voor de werkgroep en waar ze uiteindelijk met een unaniem advies zijn uitgekomen.

Het verdere proces

Vergunningen

In het begin krijgt iedereen bij aanvraag een parkeervergunning. 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 parkeervergunning per woonadres.

Er wordt gefaseerd gewerkt naar een nieuwe situatie dat gelijk is aan 100% van het aantal parkeerplaatsen. Iedereen blijft recht houden op een eerste vergunning. Prijs voor tweede vergunning is hoger dan de eerste vergunning. Dit geldt ook voor de derde etc.

Bezoekersregulering voor de bewoners. Speciaal parkeervergunning voor bedrijven op basis van werknemers en BVO.

Parkeren op eigen terrein (POET), als er een eigen terrein is met een oprit dan moet die gebruikt worden om een auto te parkeren. Dan geen recht op een eerste parkeervergunning (wel mogelijkheid voor aanvragen van een tweede vergunning).

Geen unaniem advies over de parkeergarages die direct aansluiten op straat (zoals bijvoorbeeld in de Wijngaardstraat). Erg complex en er is geen overeenstemming gekomen of deze moeten worden aangemerkt als POET.

Handhaving:

- Hoge frequentie en onregelmatig, zowel betaald parkeren gebied als blauwe zone.
- Brede rol: handhaven op parkeerrecht, ook fietsen.

Fiets parkeren:

- Fietsnietjes op zichtlocatie mogen meer geplaatst worden.
- Ook aandacht voor laadpunten voor e-bikes.
- meer handhaving op verkeer geparkeerde fietsen.
- Fietsparkeernorm bij nieuwe ontwikkelingen.
- Periodieke schoonmaakactie op zwerffietsen.

Gehandicapten:

- max. 3 uur in bij gele onderbroken strepen en bij parkeerverbod. Onbeperkt parkeren in blauwe zone. Betaald parkeren tegen dezelfde tarieven.

Electrische auto's:

- laadpunten zoveel mogelijk clusteren (laadpleinen).

Deelmobiliteit:

- Nog geen proactief beleid gemeente deelmobiliteit, wel keuzen over maken in de toekomst.

Vervolg

Het advies wordt nu verder uitgewerkt voor de zomervakantie. Parkeerbeleid en de bijbehorende stukken vaststellen door de raad. Medio 2021 begin 2022 implementatie parkeerbeleid
Evaluatie eind 2022 begin 2023.

Eerste vragen

Vele vragen zijn er opgestuurd. Volledige reactienota komt op oudewater.nl te staan.

- Blauwe zone, wat gebeurt er met de blauwe zone buiten reguleringstijden?
 - o Vrij parkeren, dat is fijn voor horeca, bewuste keuze, en als u in blauwe zone woont en ontheffing krijgt geld dat voor het gehele betaald parkeergebied.
- Angst voor overloop van de binnenstad naar de wijken.
 - o Dit is een terechte zorg, kan nooit helemaal tegengaan worden, grens trekken altijd lastig keuze. Keuze voor natuurlijke barrières. Natuurlijke barrières werken tegen verplaatsingsgedrag, echter kun je pas echt in de praktijk zien wat er gebeurt en daarom moet goed geëvalueerd worden.
- Parkeerplaatsen: eigen of openbaar?
 - o Parkeerplaatsen blijven openbaar je krijgt parkeerrechten om in een bepaald gebied je auto neer te zetten geen specifieke parkeerplaatsen. Praktijk kan er wel dichtbij huis worden geparkeerd. Iedereen wil natuurlijk zo dichtbij mogelijk parkeren dus het regelt zich in de regel zelf.
- Opmerkingen over parkeerfonds:
 - o Er wordt hier gedacht aan mobiliteitsfonds in plaats parkeerfonds, hier kun je dus meer mee doen dan alleen parkeerplaatsen aanleggen, vooral belangrijk om parkeerdruk weg te nemen. Het fonds moet transparant zijn!
- Onderwijs en kinderopvang:
 - o Tot 16:00 is voor onderwijs ondervangen. Niet uitgeschreven over kinderopvang. Kiss and Ride plaatsen kunnen bij de implementatie worden ingericht, zodat kinderen kunnen worden opgehaald.

- Wat is de prijs voor een parkeervergunning?
 - o 7 tot 15 euro per maand als richting voor een vergunning/parkeerrecht, dit is aan de gemeenteraad.
- Wat voor kosten vallen er in de parkeerexploitatie?
 - o De exploitatie moet op nul uitkomen, kosten zijn met name:
 - Parkeerautomaten (hier zijn richtlijnen voor, minder automaten dan vroeger omdat er nu apps zijn);
 - Vergunningensysteem moet worden aangeschaft;
 - Handhaving is een belangrijke kostenpost want moet altijd per twee handhavers;
 - Ambtelijke administratie.
- Wat is het plan van tweede vergunning? Is het aannemelijk dat er ruimte is voor een tweede vergunning?
 - o Eerste vergunning wordt altijd toegekend, uitgaan van 935 parkeerplaatsen 65 blauwe zone, zijn er 870 parkeerplaatsen beschikbaar voor een parkeervergunning. is. Er zijn ongeveer 600 huishoudens in het gebied, zij beschikken over 870 parkeerplaatsen. Zijn volgens schatting en verwachting 250 tweede en meer auto's en daarmee is de verwachting dat momenteel (vrijwel) iedere 2^e vergunning kan worden toegekend. Dit is wel een schatting van de hoeveelheid auto's omdat er geen exacte gegevens bekend zijn voor lease auto's, daarnaast kan dit in de toekomst natuurlijk veranderen bij toename van autobezit en/of ontwikkelingen wat wel de huidige trend is.