

Beantwoording van raadvragen over harmonisatie parkeerbeleid (gesteld tijdens Het Gesprek d.d. 22 mei 2017)

1. Parkeerbeleid algemeen

Staat 'gastvrij parkeren' niet op gespannen voet met duurzaamheidsdoelen?

- 'Gastvrij parkeren' is in onze ogen niet hetzelfde als 'autogebruik stimuleren'. In tegendeel: er worden diverse maatregelen genomen om fietsgebruik te stimuleren, zoals mobiele fietsstallingen bij evenementen. Wie met de auto komt, wordt echter gastvrij ontvangen: er moeten voldoende parkeerplaatsen zijn, het parkeerregime moet duidelijk zijn (zodat men niet onbedoeld tegen een boete aanloopt) en er moet keuzevrijheid zijn tussen heel dichtbij parkeren op heel goedkoop (of op P2 zelfs gratis) parkeren.

In hoeverre worden parkeerplaatsen onttrokken voor algemeen gebruik door de plaatsing van laadpalen?

- Er zijn beleidsrichtlijnen opgesteld voor openbare laadpalen, om een efficiënt gebruik van de openbare ruimte – en van de laadpalen zelf – te garanderen. De gemeente werkt in beginsel mee met initiatieven voor laadpalen, maar alleen als er voldoende vraag naar is de openbaarheid gewaarborgd blijft. Oplaadpalen worden bij voorkeur geplaatst op centrale, goed zichtbare en goed bereikbare, openbare locaties met een min of meer anoniem karakter, bijvoorbeeld aan de kopse kant van een rij woningen of op parkeerterreinen. Als er een parkeerregime geldt (bijvoorbeeld betaald parkeren, blauwe zone of parkeren voor vergunninghouders) dan blijft dat regime ook van kracht voor de parkeerplaatsen die voor het opladen van elektrische voertuigen zijn gereserveerd.

Wat betekenen de plannen voor de handhaving? Wordt er stringenter gehandhaafd?

- De omvang van het gereguleerde gebied blijft gelijk, alleen de aard van de regulering verandert. De handhaving capaciteit blijft gelijk. De handhaving frequentie wordt afgestemd op het aantal parkeerovertredingen dat wordt geconstateerd en op eventuele klachten die binnenkomen.

Waarom wordt er niet direct gestart met een moderner, gedigitaliseerd systeem? Hoe lang gaat dit duren?

- De manier waarop de parkeerproducten worden gemoderniseerd en gedigitaliseerd, hangt samen met de manier waarop de parkeertaken worden georganiseerd. Als de gemeente er bijvoorbeeld voor kiest om zich aan te sluiten bij de 'Coöperatie Parkeerservice', dan kan ook gebruik worden gemaakt van de digitale systemen die door deze coöperatie al zijn ontwikkeld. Als gekozen wordt voor uitbesteding aan een private partij, kan de digitalisering van parkeerproducten als een van de eisen in de aanbesteding meegenomen worden. De gemeente Gooise Meren hoeft dan niet zelf 'het wiel uit te vinden'. De aanpassingen in de organisatie van het parkeren kosten echter meer tijd dan voor de harmonisatie beschikbaar is.
- In het Voortgangsverslag 2017-1 is reeds geld gereserveerd voor de modernisering van de parkeerorganisatie.
- In 2018 zal nog met de huidige systemen gewerkt worden. Wanneer meer digitale systemen worden ingevoerd, is afhankelijk van de keuzes die gemaakt worden voor de organisatie van het parkeren. De verschillende mogelijkheden hiertoe worden op dit moment geïnventariseerd.

Is het wel verstandig om nu nieuwe parkeerautomaten te kopen, als die straks wellicht aan andere eisen moeten voldoen?

- Bij de aanschaf van nieuwe parkeerautomaten wordt rekening gehouden met nieuwe ontwikkelingen.
- Waarschijnlijk is het aantal aan te schaffen parkeerautomaten vooralsnog heel beperkt: de parkeerautomaten die bij P2 staan, kunnen elders worden hergebruikt. Ook staan op sommige locaties verdunning van het aantal parkeerautomaten mogelijk door toenemend gebruik van mobiel parkeren.

Moet het parkeren niet in samenhang met andere beleidsterrein, zoals de economische visie worden vastgesteld?

- De invulling van het parkeerbeleid is niet afhankelijk van de economische visie.
- Het parkeerbeleid kan wel invloed hebben op de economie en daar is in het plan nadrukkelijk rekening mee gehouden door kortparkeerders als een van de belangrijkste doelgroepen van het parkeerbeleid aan te wijzen.
- Omdat de harmonisatie van het parkeerbeleid wettelijk per 1 januari 2018 van kracht moet zijn, is prioriteit gegeven aan dit onderdeel van beleid.

Waarom is er niet vanuit een visie naar het parkeren in Naarden gekeken (i.p.v. vanuit parkeerproblemen)?

- In opdracht van de raad is breder naar het parkeerbeleid gekeken dan alleen naar harmonisatie (zie 'Parkeerbeleid Gooise Meren'). Tegelijkertijd moet aan de harmonisatie op korte termijn uitvoering gegeven worden.
- Vanuit een brede visie op parkeren, zijn twee duidelijke 'smaken' gekozen die in de gehele gemeente toepasbaar zijn: (1) betaald parkeren in combinatie met vergunninghoudersparkeren en (2) blauwe zones in combinatie met gratis parkeren. In Naarden Vesting geldt nu 'smaak 2', maar ook 'smaak 1' is toepasbaar in Naarden Vesting.
- De Raad heeft als uitgangspunt vastgesteld: "Uitbreiding van gereguleerd gebied vindt alleen plaats als daadwerkelijk sprake is van een hoge parkeerdruk (blijkens parkeeronderzoek) en uit klachten of meningspeilingen blijkt dat er draagvlak voor is bij bewoners/ondernemers in het gebied. Financiële redenen vormen geen grond om het gebied met gereguleerd parkeren uit te breiden." In 2018 wordt opnieuw bekeken in hoeverre dan aan deze voorwaarde wordt voldaan.

2. Harmonisatie parkeerregimes

In hoeverre betekent harmonisatie dat alles hetzelfde moet zijn?

- 'Harmonisatie' van het parkeerbeleid betekent niet dat alles in alle kernen van de gemeente hetzelfde moet zijn. Zo komt het in veel gemeenten met verschillende kernen voor dat de ene kern wel betaald parkeren kent en de andere niet. Wel moeten bewoners in vergelijkbare (woon)wijken hetzelfde worden behandeld. Dat betekent dat de regels en tarieven voor vergunningen gelijkgetrokken moeten worden. Om dat te bereiken zijn voor de parkeerregulering twee duidelijke 'smaken' benoemd, die in de gehele gemeente toepasbaar zijn. (In de presentatie op 6 juni wordt hier nader op ingegaan).

Waarom komt Naarden in het verhaal niet aan de orde?

- Het stationsgebied in Naarden komt nadrukkelijk aan de orde: hier wordt het huidige regime namelijk aangepast van blauwe zone (met ontheffingen) naar parkeren voor vergunninghouders.
- In Naarden Vesting wordt het regime niet gewijzigd. De redenen hiervoor zijn in hoofdstuk 3 van de beleidsnota 'Parkeerbeleid Gooise Meren' uitgebreid beschreven.
- De Raad heeft als uitgangspunt vastgesteld: "Uitbreiding van gereguleerd gebied vindt alleen plaats als daadwerkelijk sprake is van een hoge parkeerdruk (blijkens parkeeronderzoek) en uit klachten of meningspeilingen blijkt dat er draagvlak voor is bij bewoners/ondernemers in het gebied. Financiële redenen vormen geen grond om het gebied met gereguleerd parkeren uit te breiden." In 2018 wordt opnieuw bekeken in hoeverre aan deze voorwaarde wordt voldaan.

Verandert de parkeerdruk in Muiden door deze voorstellen? Worden bewoners 'weggejaagd'?

- In grote lijnen blijven de parkeermogelijkheden in Muiden voor zowel bezoekers als bewoners gelijk. Het parkeerterrein P2 wordt gratis, waardoor de parkeerdruk elders mogelijk iets lager wordt.
- Bewoners mogen met hun vergunning in de hele vesting parkeren. Bewoners zonder vergunning hebben wel recht op bonnenboekjes.

Kunnen de parkeerplaatsen langs de Herengracht in Muiden niet verboden worden voor vergunninghouders?

- Dit leidt tot minder dubbelgebruik en daarmee tot minder efficiënt gebruik van de parkeerplaatsen in Muiden Vesting. Ook bewoners van de Herengracht moeten nabij hun woning kunnen parkeren. De hoop en verwachting is dat de parkeerdruk in Muiden Vesting iets afneemt door P2 gratis te maken.
- Na monitoring van het nieuwe parkeerbeleid kan bijsturing plaatsvinden.

Wat gebeurt er bij splitsing van woningen met het aantal verstrekte vergunningen?

- Een splitsing is een woninguitbreiding die getoetst wordt aan de parkeernormen.
- In sommige gevallen wordt een ontwikkeling toegestaan onder de voorwaarde dat daarbij geen parkeervergunning wordt verstrekt.

Leidt de invoering van vergunninghoudersparkeren in de schilgebieden niet tot verschuiving van de problematiek?

- Dat risico is aanwezig, maar als het gebied met vergunninghoudersparkeren groot genoeg is, is het niet meer aantrekkelijk om daarbuiten te parkeren. Bovendien wordt het overloop-parkeren dan over een steeds grotere cirkel verspreid, waardoor de overlast afneemt.
- Mede vanwege deze effecten moet invoering van parkeerregulering zorgvuldig gebeuren in overleg met de buurt en omliggende straten. Daarom is er ook voor gekozen om in het kader van de harmonisatie niet over te gaan tot invoering van parkeerregulering in gebieden waar dat nu nog niet het geval is. Hiervoor worden later (waar nodig) afzonderlijke trajecten gestart.

Waarom is gekozen voor het voorgestelde parkeersysteem op de Lambertus Hortensiuslaan met blauwe zone zonder ontheffingen?

- Harmonisatie betekent dat niet meer voor elke woonwijk of elke winkelstraat een andere regime kan worden gehanteerd. Ook om in eventuele juridische procedures sterk te staan, is het van belang om heel duidelijke keuzes te maken wanneer je welk regime toepast. Daarbij is ervoor gekozen om blauwe zones alleen nog toe te passen in winkelstrips en zonder ontheffingen. De Lambertus Hortensiuslaan is een grensgeval en wordt daarom als pilot voorgesteld. In een korte presentatie aan de raad op 6 juni zal dit nader worden verduidelijkt.

3. Parkeertarieven / financiën

Hoe zijn we tot het voorstel voor de tarifiering in Bussum gekomen en wat is de prijselasticiteit?

- Parkeertarieven dragen ertoe bij dat meer geparkeerd wordt op de plekken die daar het meest geschikt voor zijn. In Bussum zijn dat de parkeergarages. Daarom worden de parkeergarages in Bussum in de plannen goedkoper (€ 0,80) terwijl het parkeren op straat juist iets duurder wordt (€ 1,20). Als meer bezoekers gebruik gaan maken van de parkeergarages, blijven er tegelijkertijd ook meer straatparkeerplaatsen over voor bezoekers die even kort dichtbij een winkel willen parkeren. Bezoekers krijgen dus meer keuzemogelijkheden. Het parkeren in garages leidt ook tot minder verkeersbewegingen in winkelstraten en juist meer voetgangers in de straten. Het stimuleert bovendien een langere verblijfsduur van bezoekers in het centrum. Ten slotte levert de aanpassing van de tarieven in Bussum geld op om een aantal andere wensen te kunnen bekostigen (gratis parkeren P2 in Muiden en geen grote prijsstijgingen voor parkeervergunningen).
- Hoe mensen reageren op verschillen in parkeertarieven verschilt sterk van persoon tot persoon en ook van plaats tot plaats. In Bussum is het absolute prijsverschil vrij beperkt, maar het relatieve prijsverschil vrij groot (straatparkeren 1,5 maal duurder dan garage-parkeren). Naar verwachting zal dit voor een beperkte groep bezoekers aanleiding zijn om het gedrag te veranderen, maar ook dat zorgt al voor een betere bezetting van de parkeergarages. Als de maatregel gepaard gaat met goede communicatie, zorgt dat in de praktijk voor een groter effect. De effecten worden gemonitord en zo nodig kan bijsturing plaatsvinden.

Het tarief voor straatparkeren in Muiden (€ 2,40) is tweemaal zo hoog als in Bussum (€ 1,20). Waarom kan het betaald parkeren in Muiden niet afgeschaft worden in de winterperiode?

- In de 'menukaart' parkeertarieven is deze mogelijkheid aan de Raad voorgelegd. Indien hiervoor gekozen wordt, moet hiervoor ten minste € 100.000,- per jaar vrijgemaakt worden door andere tarieven te verhogen (gezien het vastgestelde uitgangspunt dat de harmonisatie budgetneutraal moet zijn).
- Het afschaffen van betaald parkeren in de winterperiode betekent inhoudelijk er in de winter helemaal geen regulering meer mogelijk is. Met name tijdens evenementen in de winter kan dat leiden tot meer zoekverkeer en hoge parkeerdruk.

Optie 'eerste uur gratis' staat in de Menukaart. Daarbij gaat het om betaald parkeren vanaf 10.00 uur i.p.v. 9.00 uur, maar met 'eerste uur gratis' was bedoeld: eerste uur dat iemand parkeert gratis (of voor €0,10) parkeren. Waarom is hier niet voor gekozen?

- De effecten op de parkeerexploitatie daarvan zijn te groot: de parkeerinkomsten zouden dan grotendeels verdampen, aangezien de gemiddelde parkeerduur in het winkelgebied van Bussum ongeveer 1 uur bedraagt.

Bij eerdere beantwoording van vragen is gesteld dat de kosten voor 'parkeren' in Naarden in 2015 €300.000,- bedroegen. Waar komt dat bedrag vandaan?

- In Naarden zijn alle kosten van ambtenaren en BOA's verdeeld over de verschillende beleidsterreinen. Bij de beantwoording van de eerder gestelde vragen (in 2016) is een verdeling van de kosten per kern gemaakt die gebaseerd was op de begrotingen en realisatie van de 'oude' gemeenten in 2015. Bij deze verdeling per kern is toen reeds de volgende opmerking geplaatst: "De interne doorbelastingen naar parkeren vormen onderdeel van de gepresenteerde kosten. De wijze waarop deze kosten (interne uren en overhead) worden berekend en verdeeld over de producten, is per gemeente verschillend. Hierdoor is onderlinge vergelijking van de hier vermelde gegevens niet zinvol."

Hoe gaan we om met onzekerheid over financiële effecten en eventuele 'kinderziektes'?

- Zowel de financiële, als de inhoudelijke effecten van het beleid worden gemonitord. Als er zich onverwachte, negatieve effecten voordoen, vindt bijsturing plaats.

4. Parkeernormen

Het aantal parkeerplaatsen bij maatschappelijke functies is te laag, bijvoorbeeld 2,5 per behandelkamer voor een huisarts.

- Bij de voorgestelde parkeernormen is zoveel mogelijk aangesloten bij landelijke richtlijnen, waarbij rekening is gehouden met verschillen in stedelijkheid en bereikbaarheid.

Er kan afgeweken worden van de parkeernormen. Is er dan geen sprake van willekeur? En welke rol heeft de raad daar dan nog in?

- De nota parkeernormen is een uitwerking van het door de raad vastgestelde uitgangspunt hiervoor: "de parkeernormen geven enerzijds voldoende rechtszekerheid aan de inwoners van de gemeente, maar bieden anderzijds voldoende flexibiliteit om te kunnen aansluiten bij specifieke locatietekeningen of specifieke kenmerken van de te realiseren ontwikkeling."
- Alleen in bijzondere gevallen kan het College afwijken van de geldende parkeernormen. Daarvoor is echter een goede onderbouwing noodzakelijk.
- Bij de behandeling van het desbetreffende ruimtelijke plan (bijvoorbeeld het bestemmingsplan) kan de Raad het College ter verantwoording roepen als de raad het niet eens is met een voorgenomen afwijking van de geldende parkeernormen.