

Vragen Parkeerbeleid

1. Pagina 10: Er wordt aangegeven dat er vanuit parkeerproblematiek gereguleerd wordt, en dat dit in de Vesting Naarden nog niet nodig is geweest. Wie beoordeelt de mate van problematiek en wanneer moet er dan gereguleerd worden? Waarom gebeurt het reguleren niet vanuit visie?
 - 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. Pagina 11: In 2018 wordt opnieuw de parkeersituatie nauwkeurig in beeld gebracht in Naarden Vesting en het gereguleerd stationsgebied in B en N. Het laatste onderzoek was in 2013 in Naarden Vesting. Waarom zijn deze onderzoeken niet gedaan voorafgaand aan deze stukken?
 - Ook in 2016 is nog een parkeeronderzoek uitgevoerd in Naarden Vesting, alleen had dit geen relatie met eventuele aanpassing van het parkeerregime, maar met de aanstaande functieverandering van het gemeentehuis in Naarden.
 - Het onderzoek uit 2016 leidt overigens niet tot andere conclusies: "hoewel er over het gehele hele onderzoeksgebied bekeken geen sprake is van een parkeerprobleem, is dat lokaal soms wel het geval."
3. Is het college van plan om rond de Naarden Vesting meer openbare parkeergelegenheden te realiseren voor bezoekers/ toeristen? Denk aan een ondergrondse parkeergarage of een garage onder de Vestinggracht? Welke (Europese, Provinciale, etc.) subsidiemogelijkheden zijn er voor meer openbare parkeerplaatsen om Naarden Vesting?
 - Er zijn initiatieven waarin naar alternatieve locaties voor parkeren wordt gekeken in relatie tot het project Naarden buiten de Vesting. De uitkomsten daarvan, alsmede de mogelijkheden voor subsidies, zijn op dit moment nog onbekend.

- De kosten van ondergrondse parkeergarages zijn erg hoog. Ook als subsidies zouden kunnen worden aangeboord, zal de gemeente zelf ook een belangrijk aandeel in de kosten moeten leveren.
4. Pagina 11: er wordt gesproken om het boekjessysteem digitaal te maken, 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'.
 - 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.
 5. Bij de ontwikkeling van het gemeentehuis in Bussum werd duidelijk dat er een tekort zou zijn van 80 tot 100 parkeerplaatsen, dit tekort zou door huren van parkeerplaatsen in de Olmen mogelijk worden opgelost. Dit zien we niet terugkomen in de stukken. Hoe gaat dit tekort opgelost worden?
 - In de stukken staat: "In sommige gevallen volstaat het maximale aantal van 3 vergunningen per bedrijf niet. Dan kunnen extra vergunningen worden verstrekt, waarbij aanvullende voorwaarden worden gegeven (bijvoorbeeld een beperkte geldigheid, alleen op locaties waar nog voldoende parkeerruimte is). Dit kan ook een abonnement in een parkeergarage zijn." Deze regel geldt ook voor de gemeente.
 - De gemeente maakt gebruik van abonnementen in een parkeergarage. Indien de ruimte in de Olmengarage schaarser wordt, zal het aantal abonnementen voor de gemeente worden teruggebracht.
 6. Pagina 19: Zijn de veiligheidsrisico's van kruisend verkeer op een drukke doorgaande weg meegenomen bij de pilot op de Lambertus Hortensiuslaan? Welke onderbouwing ligt er dat deze risico's aanvaardbaar zijn?
 - De winkels in de Lambertus Hortensiuslaan zijn geconcentreerd aan de oostzijde van deze weg. Als men dan aan de westzijde parkeert, moet men als voetganger de straat oversteken. De veiligheidsrisico's daarvan zijn groter dan van een auto die tegemoetkomend verkeer moet kruisen.
 7. Op welke wijze worden parkeerdruk-verhogende factoren in het oude dorp en het centrum van Bussum en in Naarden (o.a. Comeniuslaan) tegengegaan, zoals dat bedrijfsverzamelgebouwen op 1 adres wel 20 vergunningen kunnen aanvragen (3 -5 per bedrijf), de splitsing van een woning bij een notaris in appartementen leidt ook tot 8 mogelijke parkeervergunningen op 1 woning/adres en bewoners die verplicht bij hun woning een plek in de parkeergarage hebben gekocht, ook nog het recht hebben op twee parkeervergunningen per adres.

- Er worden in beginsel niet meer dan 3 bedrijfsvergunningen per adres verleend, tenzij dit duidelijk tot een onredelijke situatie leidt.
 - Voor de splitsing van woningen is een vergunning nodig. Daarbij wordt ook getoetst aan de parkeersituatie. Indien onvoldoende parkeergelegenheid beschikbaar is, kan als voorwaarde worden opgenomen dat er geen recht is op extra parkeervergunningen.
 - Wie op eigen terrein kan parkeren, heeft in de regel geen behoefte aan parkeervergunningen.
8. Er wordt voorgesteld de schillen in Bussum te verruimen en te verminderen. Dit gaat leiden tot onwenselijke druk op de randen van de schilgebieden aan het centrum (mensen met een vergunning kunnen nu van veraf tot aan het centrum parkeren). Hoe gaat het college dit tegen?
- De omvang van het gereguleerde gebied blijft hetzelfde. Alleen wordt het hele stationsgebied nu vergunninghoudersparkeren terwijl nu een deel blauwe zone met ontheffingen is (in Naarden).
 - De schilgebieden worden alleen iets anders ingedeeld om te voorkomen dat er te veel verschillende zones ontstaan (met als gevolg: meer administratieve lasten en mogelijk onduidelijkheid).
 - De schilgebieden zijn nog steeds ingedeeld in 'windrichtingen' en niet in gebieden dichtbij het centrum en verderaf van het centrum. Er is dus geen wezenlijke verandering in parkeergedrag te verwachten.
9. We ontvangen graag een overzicht van de inzet van de BOA's: hoe is de fte van de BOA's verdeeld over hun taken? Hoeveel fte wordt per week ingezet voor handhaving op parkeren. Hoe vaak in het jaar wordt elke straat gemiddeld aangedaan? Wordt er meer fte op handhaving parkeren ingezet nu de vergunningengebieden in Bussum zijn verruimd (rond Bensdorp en gewestgebouw)?
- Op het moment dat het gereguleerde gebied wordt uitgebreid, wordt ook de formatie van BOA's uitgebreid. Dit is bijvoorbeeld recentelijk gebeurd bij de invoering van belanghebbendenparkeren in de zuidwestelijke schil in Bussum. In het kader van de harmonisatie van het parkeerbeleid wordt het gereguleerde gebied echter niet uitgebreid en dus blijft ook de capaciteit van de handhaving gelijk aan de huidige situatie.
 - In 2017 was in totaal 9,45 fte voor handhaving en toezicht beschikbaar, waarvan 5,94 fte ingezet wordt voor parkeerhandhaving.
 - De handhavingfrequentie per straat is wisselend. Deze wordt afgestemd op het aantal parkeerovertradingen dat wordt geconstateerd en op eventuele klachten die binnenkomen.
10. Wat zijn de kosten voor handhaving van parkeerbeleid in Bussum, Naarden en Muiden en wat zijn de opbrengsten van het parkeren in Bussum, Naarden, en Muiden?
- Een dergelijk overzicht is voor 2015 gemaakt als antwoord op vragen van de PvdA-fractie in december 2016. Bij de beantwoording van de eerder gestelde vragen 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.”

- Inmiddels zijn we één gemeente, met één ambtelijk apparaat en één groep BOA's. Deze werken voor alle kernen binnen de gemeente en er wordt niet bijgehouden hoeveel uren aan welke kern wordt besteed.