

RAADSVOORSTEL

20R.00196

Indiener: College van burgemeester en wethouders

Datum: 16 juni 2020

Portefeuillehouder(s): wethouder W.J.P. Kok

Portefeuille(s): Openbare ruimte

Contactpersoon: S. de Waard

Tel.nr.: 8554

E-mailadres: waard.s@woerden.nl

Onderwerp: Kaderstelling voor parkeerbeleid binnenstad Oudewater

De raad besluit:

1. De kaders voor het parkeerbeleid van de binnenstad van Oudewater vast te stellen.

Inleiding:

Met de raadsinformatiebrief (19R.00840) is uw raad geïnformeerd over de beoogde aanpak voor het opstellen van parkeerbeleid in de binnenstad van Oudewater. Vervolgens heeft uw raad met het raadsvoorstel (19R.01066) op de volgende onderdelen ingestemd:

- het te volgen proces om te komen tot een passend parkeerbeleid;
- het advies van de werkgroep op te volgen wanneer dit advies unaniem is;
- dat oplossingsrichtingen budgetneutraal moeten zijn.

Als onderdeel van het proces is de afgelopen maanden met een werkgroep (Werkgroep Parkeerbeleid Binnenstad Oudewater), bestaande uit stakeholders van de binnenstad, toegewerkt naar kaders voor het parkeerbeleid.

Constateringen:

Tijdens deze werkgroep sessies zijn een aantal belangrijke aandachtspunten geconstateerd, welke op 3 juni 2020 ook in de 'raadsforum Ruimte' zijn gepresenteerd:

- *Er is overall een hoge parkeerdruk in de binnenstad, op een maatgevend moment (telling augustus/september 2018) waren 1.029 van de 1.351 parkeerplaatsen bezet. Dit komt neer op een bezetting van 76% van de parkeerplaatsen.*
- *Voor een aantal nieuwe vergunde ontwikkelingen is niet de volledige parkeerbehoefte op het eigen terrein voorzien. Dit leidt tot extra parkeerdruk (stijging naar 81%) op de openbare ruimte. Daarnaast, door tussentijdse transformaties van bedrijfs- en maatschappelijke bestemmingen naar woonbestemmingen, en ook door woonsplitsingen, ligt het percentage parkeerdruk*

waarschijnlijk hoger.

- *Het onderzoek naar de parkeerdruk heeft inmiddels alweer 2 jaar geleden plaatsgevonden, landelijk stijgt het aantal personenauto's momenteel met 1.9% per jaar. Een op een vertaald naar Oudewater betekent dit ongeveer een toename van de parkeerdruk van 3% naar 84% voor de gehele binnenstad inclusief de nog vergunde ontwikkelingen.*
- *De restcapaciteit is, opvallend genoeg, vooral aanwezig naast het stadskantoor (9%).*
 - *echter deze restcapaciteit is al nodig om bestaande problemen zoals het foutparkeren op te lossen;*
 - *het feit dat hier een restcapaciteit is, komt vanwege de loopafstand naar dit terrein en de onveiligheid die er ervaren wordt (zoals angst voor auto inbraak);*
 - *in het weekend, vooral op zaterdag, wordt deze capaciteit grotendeels gebruikt door de sportverenigingen, waardoor het als restcapaciteit op deze momenten ook vervalst;*
 - *feitelijk is de druk in de rest van de binnenstad dus nog significant hoger dan 84% (meer dan 90%) en zo wordt dat ook door de werkgroep ervaren;*
 - *de overige restcapaciteit (zo'n 7%) ligt versnipperd in de binnenstad en is daardoor te beperkt om beter te kunnen benutten;*
- *Op diverse plaatsen wordt geparkeerd waar dit niet is toegestaan en waar het bovendien deels in strijd is met de bereikbaarheid van hulpdiensten. Met de verwachte toename aan parkeerdruk is het aannemelijk dat daarmee ook de parkeeroverlast toeneemt.*
- *Er wordt nauwelijks gehandhaafd.*
- *Het parkeerbeleid en de parkeerdruk liggen gevoelig in de werkgroep sessies:*
 - *Aan eerdere geschepte verwachtingen t.a.v. parkeren vanuit (het participatie proces van) het Masterplan binnenstad Oudewater is gering gevolg gegeven.*
 - *door de hoge parkeerdruk is er ook weinig vertrouwen dat de bestaande parkeervraag van de verschillende doelgroepen met een eventuele betere verdeling kan worden opgelost in de bestaande parkeercapaciteit;*
- *Indien we tegemoet willen komen aan de wens om de parkeersituatie voor de huidige - en de toekomstige gebruikers goed op te lossen, is op termijn extra parkeercapaciteit nodig. Hierbij moet gedacht worden aan een significante extra capaciteit, van minimaal 100, maar eerder tenminste 200 parkeerplaatsen.*

Bovengenoemde constatering zijn met input van de werkgroep uitgewerkt tot een advies voor kaders voor het parkeerbeleid. Dit advies voor kaders is voorgelegd aan de werkgroep en hierover is consensus bereikt.

Bij de door de werkgroep vastgestelde constatering en wil het college echter twee belangrijke kanttekeningen maken.

1. Bij alle in het recente verleden verleende bouwvergunningen in de binnenstad zijn steeds de parkeernormen in acht genomen
2. T.a.v. het Masterplan Binnenstad gold en geldt als uitgangspunt : Minder parkeerplaatsen in het centrum in combinatie met compensatie elders. Bij de uitvoering van het eerste deel (IJsselverre) zijn geen parkeerplaatsen verdwenen en bij daaropvolgende de besluitvorming t.a.v de Wijngaardstraat en Lange Burchwal zijn evenmin parkeerplaatsen verdwenen.

De kaders die uit dit voorstel volgen zijn leidend voor de nadere uitwerking van het parkeerbeleid. Alvorens met de werkgroep aan concrete oplossingsrichtingen wordt gewerkt, is het daarom noodzakelijk dat uw raad de kaders voor het parkeerbeleid in dit raadsvoorstel formeel vaststelt.

De bevoegdheid van de raad komt voort uit de volgende wet- en/of regelgeving:

Artikel 108 jo. artikel 147 Gemeentewet.

Beoogd effect:

De kaders die vastgesteld worden zijn vanuit verschillende belangen en groepen unaniem

overeengekomen en vormen daarmee de basis voor het parkeerbeleid.

Deze kaders zijn:

1. mogelijkheid tot het invoeren van een vorm van parkeerregulering in de gehele binnenstad om de gezamenlijk bepaalde primaire doelgroep (uitgezet in hoofddoelgroepen: Kort Bezoek, Lang Bezoek, Werknemers en Bewoners) per parkeergelegenheid te beschermen en andere doelgroepen te weren;
 2. mogelijkheid om per adres een maximaal aantal parkeervergunningen (of ontheffingen) te verstrekken;
 3. mogelijkheid om te differentiëren in vergunningen. Bijvoorbeeld in prijs en/of locatie waar en/of wanneer geparkeerd mag worden;
 4. iedere ontwikkeling, transformatie of overige aanvraag van een omgevingsvergunning die leidt tot een toename in de parkeerbehoefte in de openbare ruimte alleen toestaan onder de voorwaarde van realisatie van eigen totale parkeerbehoefte inclusief bezoekers of storting in een parkeerfonds;
 5. bij iedere toekomstige herontwikkeling de mogelijkheid voor extra parkeercapaciteit afwegen en waar mogelijk extra parkeercapaciteit realiseren;
 6. de mogelijkheid om parkeerbehoefte van niet-primaire parkeerders van de binnenstad te voorzien buiten de binnenstad (gesprekken met supermarkt, het zwembad, etc.). hieronder vallen bijvoorbeeld:
 - o Een eventuele tweede parkeervergunningen van adressen in de binnenstad;
 - o Een langparkeerder zoals ondernemers/werknemers (en bij voorkeur ook dagjesmensen);
 7. de mogelijkheid om gebruikers van de binnenstad met een parkeergelegenheid op eigen terrein (POET) juist wel of juist geen recht te geven op een eerste parkeervergunning. Afhankelijk van de discussie in de werkgroep en de mogelijkheden tot POET in de binnenstad.
-

Argumenten:

1.1 parkeerdruk

De parkeerdruk in de binnenstad is in de huidige situatie hoog (76% bezet) en stijgt bovendien door vergunde ontwikkelingen en de autonome groei van het aantal auto's naar meer dan 84%.

1.2 restcapaciteit

Er is alleen een bruikbare restcapaciteit op het terrein naast het stadskantoor, de overige vrije plaatsen zijn beperkt en versnipperd over de binnenstad. Zonder de capaciteit naast het stadskantoor, dat op meerdere momenten in de week ook door de sportverenigingen wordt gebruikt, loopt de parkeerdruk op naar meer dan 90%.

1.3 aantrekkelijkheid

Zonder maatregelen zal het foutparkeren toenemen en wordt de openbare ruimte verder aangetast. Met als gevolg dat de binnenstad van Oudewater minder aantrekkelijk wordt voor gebruikers (bewoners, ondernemers en bezoekers).

1.4 parkeercapaciteit

Ondanks het beter benutten van de capaciteit naast het stadskantoor, zal de algemene parkeerdruk hoog blijven (naar inschatting meer dan 84% bezet op maatgevende momenten voor de hele binnenstad). Er kan immers maar (beperkt) worden geschoven in parkeercapaciteit. Op termijn is hierdoor extra capaciteit noodzakelijk. Omdat er geen (budget neutrale) ruimte is om extra parkeercapaciteit te bouwen, moeten hiervoor inkomsten worden gegenereerd door middel van invoering van parkeerregulering.

1.5 parkeerregulering

Door middel van parkeerregulering kan de parkeervraag in de binnenstad voor bepaalde doelgroepen worden beperkt, maar dan moet er elders wel ruimte zijn om dit op te vangen. Enerzijds omdat mensen hun auto ergens moeten kunnen parkeren, anderzijds omdat men daarnaast geen parkeeroverlast mag veroorzaken in de schilwijken (net buiten de parkeerregulering). Dit kan in de huidige situatie alleen op het terrein naast het stadskantoor worden opgevangen, echter in de weekendend wordt het ook al grotendeels wordt gebruikt

vanuit de sportverenigingen.

1.6 boven- of ondergrondse parkeercapaciteit

Op langere termijn is extra parkeercapaciteit nodig, vanwege de beperkte ruimte op maaiveldniveau, kunnen ook ondergrondse of extra lagen bovengrondse parkeercapaciteit niet worden uitgesloten.

1.7 Parkeerfonds

Het in de kaders voorgestelde parkeerfonds kan weer actief gebruikt worden met het beleid. Voor het fonds zullen duidelijke voorwaarden moeten worden vastgelegd en het zal transparant moeten zijn waaraan de gelden worden besteed.

1.8 Gebiedsontwikkelingen

Zoals eerder vermeld, is er nauwelijks ruimte om (budgetneutraal) parkeercapaciteit bij te bouwen (bijvoorbeeld op maaiveldniveau). Combinaties met nieuwe gebiedsontwikkelingen moeten daarom zoveel als mogelijk worden benut.

1.9 Parkeervergunning

Bewoners blijven met een eerste parkeervergunning primair beschikbaarheid houden om in de binnenstad te parkeren. Daarnaast moet Oudewater vooral toegankelijk zijn voor bezoekers, deze ruimte wordt gecreëerd doordat bewoners met een extra parkeervergunning en overige langparkeerders (vergunningen voor ondernemers/werknemers) vooral aan de rand van de stad gaan parkeren.

1.10 Parkeren op eigen terrein

Daarnaast wordt parkeren op eigen terrein gestimuleerd, wat logischerwijs geen kosten voor een parkeervergunning met zich meebrengt. Voor gebruikers met een parkeerplaats op eigen terrein is het bovendien niet mogelijk een parkeervergunning te verkrijgen, zij komen dan op de zogenaamde POET-lijst.

Kanttekeningen:

1.1 Risico van neveneffecten bij invoering parkeerregulering

Parkeerregulering in de binnenstad leidt mogelijk tot uitwijkgedrag naar de schil (de eerste straten buiten de binnenstad). Onderzoek moet aantonen of, en zo ja welke maatregelen voor de schil nodig zijn om aldaar parkeeroverlast te voorkomen. Mogelijke neveneffecten van de parkeerregulering kunnen zijn:

1. *Langparkeerders zoals bewoners en werknemers kunnen er bijvoorbeeld voor kiezen om net buiten de binnenstad te parkeren, waar het gratis is of waar zij voor langere duur kunnen parkeren;*
2. *Ook kortparkeerders kunnen zonder aanvullende maatregelen ervoor kiezen om gratis te parkeren in de schil en te lopen naar de plaats van bestemming in de binnenstad;*
3. *Concreet kan parkeerregulering in de binnenstad leiden tot een vraag naar extra parkeercapaciteit en/of ook parkeerregulering in de schil, buiten de binnenstad;*

1.2 Visie voor een duurzame parkeersituatie

Onderdeel van beleid maken is ook het doorkijken naar toekomstige aandachtspunten. Zo is geconstateerd dat extra parkeercapaciteit in significante aantallen noodzakelijk is voor een robuuste/ duurzame parkeersituatie in de binnenstad. Het parkeerbeleid zal voorzien in een visie met handvatten om tot mogelijke locaties voor een parkeervoorziening te komen, vormen van financiering en geeft aandacht aan het effect op het historische karakter van de binnenstad.

Voor het budget-neutrale uitgangspunt gelden onder andere de volgende mogelijkheden:

- *Parkeerapparatuur (zoals parkeerautomaten wat een relatief hoge investering vraagt) kan worden geleased;*
- *Het eerst genereren van inkomsten vanuit parkeerregulering, zodat een budget kan worden gecreëerd voor nadere investeringen (zoals een parkeervoorziening);*
- *De mogelijkheid van een private parkeervoorziening vanuit de markt, eventueel in publiek-private samenwerking;*

Een verkenning naar een mogelijke parkeervoorziening is van groot belang. Doordat er al jaren een matig tot geen beleid met betrekking tot parkeren wordt gevoerd, is er steeds meer sprake van parkeeroverlast in de binnenstad, en is het vertrouwen van de werkgroep in de gemeente en politiek matig. Voor een duurzame parkeersituatie en om het vertrouwen van de gebruikers van de binnenstad terug te winnen, is deze visie een belangrijke aanvulling op de vastgestelde kaders.

Financiën:

Het uit te voeren parkeerbeleid dient budgetneutraal te zijn. Voor de uitwerkingen kunnen eenmalig investeringen c.q. incidenteel gelden nodig zijn om zaken te kunnen realiseren c.q. op te starten. Hierbij kan gedacht worden aan bijvoorbeeld de invoering van een vorm van parkeerregulering, het maken en uitgeven van vergunningen, het aanschaffen van bebording etc. Hier zullen op termijn nog voorstellen voor volgen.

Uitvoering:

Vanwege het coronavirus COVID-19 hebben de werkzaamheden met de werkgroep een paar maanden geen doorgang kunnen vinden. Besluitvorming in de raad is zodoende verschoven naar november 2020.

Het Proces met bijbehorende stappen/werkzaamheden	Maand
Verzorgen van communicatie rondom de informatieavond en inplannen van informatieavond (bij hoge opkomst meerdere informatiebijeenkomsten op één dag/avond)	December 2019 / januari 2020
Instemming van het College en de Raad over het te volgend proces	December 2019
Eerste informatieavond alle genodigden	Januari 2020
Formeren van werkgroep	Januari 2020
Derde sessie eerste ronde werkgroep (2-3 bijeenkomsten)	Juni 2020
Advies werkgroep over doelgroepen en gebruik parkeerruimten	Juni-juli 2020
Notitie kaders mogelijke oplossingen ter besluit naar de Raad	Juli 2020
Tweede ronde met de werkgroep (3 bijeenkomsten), binnen kaders uitwerken passende oplossing(en) en adviezen (het werkgroep advies)	September – oktober 2020
Definitieve versie van het werkgroep advies wordt voorgesteld aan het College/de Raad	December 2020
Besluit Raad over het werkgroep advies	December 2020

Communicatie:

Het raadsbesluit wordt via de pers en de website aan alle inwoners van de gemeente Oudewater gecommuniceerd.

Samenhang met eerdere besluitvorming:

Parkeerbeleid

- Raadsvoorstel proces opstellen parkeerbeleid, geregistreerd onder corsanummer 19r.01066.
- Raadsinformatiebrief parkeerbeleid, geregistreerd onder corsanummer 19r.00656.

Dossier Masterplan Binnenstad Oudewater

- Raadsbesluit 'Masterplan Binnenstad Oudewater', d.d. 28 september 2017, geregistreerd onder corsanummer 17R.00712.
- Binnenstad Oudewater Masterplan', d.d. juli 2017, geregistreerd onder corsanummer 17.016948.
- Masterplan Binnenstad Oudewater: meerjarenplan (tranche 2019 en verder)' geregistreerd onder corsanummer: 19R.00757.

Bijlagen:

Het raadsbesluit 'kaderstelling voor parkeerbeleid binnenstad Oudewater', geregistreerd onder

De indiener:

Het college van burgemeester en wethouders,

De secretaris

De burgemeester (wnd.)

ir. W.J. Tempel

W.G. Groeneweg