



Advies

‘Parkeerbeleid binnenstad Oudewater’



namens de Werkgroep Parkeren

in opdracht van
de gemeente Oudewater

Versie: 3.0
Datum: 17 november 2020





Inhoud

1. INLEIDING	3
1.1. PROBLEEMSTELLING	3
1.2. DOEL.....	4
1.3. LEESWIJZER	4
2. HUIDIGE PARKEERSITUATIE INCLUSIEF DOORKIJK NAAR RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN	5
2.1. PARKEERBELEID	5
2.2. PARKEERREGULERING: DE BLAUWE ZONE	5
2.3. PARKEERAREAAL, MEETGEBIED EN PARKEERDRUK	6
2.4. HET EFFECT VAN GEPLANEDE RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN OP PARKEREN	9
2.5. BELANGRIJKSTE BEVINDINGEN EN CONCLUSIES	11
3. KADERS	12
4. ADVIES VAN DE WERKGROEP.....	13
4.1. EXTRA PARKEERRUIMTE	13
4.2. PARKEERREGULERING	14
4.2.1. <i>Wie parkeert waar</i>	<i>14</i>
4.2.2. <i>Het gekozen reguleringsgebied.....</i>	<i>16</i>
4.2.3. <i>Vorm van parkeerregulering</i>	<i>17</i>
4.2.4. <i>Regime</i>	<i>18</i>
4.2.5. <i>Uitgifte vergunningen / ontheffingen</i>	<i>19</i>
4.2.6. <i>Handhaving.....</i>	<i>20</i>
4.2.7. <i>Serviceverlening en digitalisering</i>	<i>21</i>
4.3. SPECIFIEKE PARKEERPLAATSEN	21
4.3.1. <i>Laden & lossen</i>	<i>21</i>
4.3.2. <i>Fietsparkeren</i>	<i>21</i>
4.3.3. <i>Gehandicaptenparkeerplaatsen.....</i>	<i>22</i>
4.3.4. <i>Deelmobiliteit en duurzame ontwikkelingen</i>	<i>23</i>
4.3.5. <i>Parkeren en laden van elektrische voertuigen.....</i>	<i>23</i>
4.3.6. <i>Grotere voertuigen (werkbussen)</i>	<i>24</i>
4.4. EVALUATIE	24
BIJLAGE 1 PARKEERVERGUNNING BEDRIJVEN	25



1. Inleiding

De auto is de laatste 50 jaar in opmars, het gemiddelde autobezit in Nederland neemt nog steeds toe. Veel huishoudens bezitten één of meer auto's. Ook in de binnenstad van Oudewater is dit het geval. De binnenstad van Oudewater is ooit gebouwd op het gebruik van paard en wagen en daarbij niet berekend op de huidige autobezetting. Dit zorgt ervoor dat er op diverse momenten een (veel) te hoge parkeerdruk heerst. Er wordt illegaal geparkeerd en op menig hoek van de straat staan auto's. Vanwege de smalle straten van Oudewater ervaren nood- en hulpdiensten regelmatig overlast van foutparkeerders.

Binnen het Masterplan Binnenstad is een doel gesteld om de auto een minder prominente rol te geven in het straatbeeld. Daarnaast worden er maatregelen getroffen om zo veel mogelijk foutparkeren te voorkomen en om de stad leefbaar en bereikbaar te houden voor bewoners, bezoekers en hulpdiensten. Om deze leefbaarheid te borgen is er behoefte aan een duidelijk parkeerbeleid.

Onder leiding van Empaction¹ heeft de gemeente, gezamenlijk met de Werkgroep Parkeerbeleid², een passend advies opgesteld voor het parkeren in de binnenstad van Oudewater. In dit document vindt u het uiteindelijke advies van de werkgroep terug.

Zoals aangenomen in de raadvergadering van 14 juli 2020 vormt dit advies de basis voor het op te stellen parkeerbeleid.

1.1. Probleemstelling

- er is geen (actueel) parkeerbeleid;
- de binnenstad is van historisch karakter, waardoor er van oudsher beperkte parkeerruimte beschikbaar is;
- auto's zijn in de loop der jaren groter geworden, waardoor bij herinrichting nieuwe maatvoeringen worden aangehouden. Dit leidt tot minder parkeerplaatsen;
- werknemers met een bedrijfsbus gebruiken deze ook als woon-werk verkeer, waardoor deze in woonstraten staan;
- woningsplitsingen en nieuwe ontwikkelingen leiden tot een extra parkeervraag die vaak niet op eigen terrein wordt opgelost, hierdoor vergroot het autobezit en de parkeerdruk;
- er is weinig ruimte aan de randen van de binnenstad om extra parkeervoorzieningen te realiseren, de huidige parkeervoorzieningen aan de randen van de stad worden daarnaast slecht gebruikt;
- er zijn weinig financiële middelen beschikbaar om de parkeersituatie te verbeteren, een randvoorwaarde van het nieuwe beleid is dat het kostenneutraal moet functioneren;

¹ Empaction is een adviesbureau op het gebied van parkeren en mobiliteit.

² De Werkgroep Parkeerbeleid bestaat uit 15 vertegenwoordigers van de binnenstad van Oudewater. Uit een grote groep geïnteresseerden (stakeholders) zijn deze personen geloot op basis van de gebruikersrol die zij hebben in de binnenstad. Zo is een mix van personen samengesteld die gezamenlijk de bewoners, de ondernemers, de bezoekers en de maatschappelijke organisaties van de binnenstad vertegenwoordigen.





- zonder sturend beleid gaat dit de leefbaarheid van de binnenstad verder aantasten en zal het naar verwachting ook op meerdere vlakken 'pijn' gaan doen (de leefbaarheid, economische vitaliteit, gastvrijheid, ruimtelijke kwaliteit, verkeersveiligheid en bereikbaarheid van de binnenstad).

1.2. Doel

Het doel van dit advies kan worden samengevat in de volgende punten:

- Samen met een delegatie van bewoners, bezoekers, ondernemers en maatschappelijke belanghebbenden (de werkgroep) een advies opstellen als input voor het parkeerbeleid, waarmee Oudewater een basis heeft om de parkeersituatie en de te maken keuzes daarin voor een periode van 5 à 10 jaar gaat borgen.
- Gezamenlijk met de werkgroep, waarin verschillende belangen vertegenwoordigd zijn, te komen tot een unaniem gedragen advies. Waar adviezen niet unaniem zijn gedragen is dit nadrukkelijk in dit document aangegeven. Dit advies is tot stand komen op basis van consensus en omvat de belangrijkste thema's van het parkeerbeleid. Op basis van dit werkgroep advies wordt het uiteindelijke beleid opgesteld.
- Gezamenlijk met diverse gebruikers van de binnenstad de uitgangspunten voor een passend beleid voor de binnenstad van Oudewater opstellen.

1.3. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 leest u wat de huidige situatie omtrent het parkeren in de binnenstad is met daarbij een projectie op basis van de bekende ruimtelijke ontwikkelingen. Hierin is beschreven hoe de werkgroep aankijkt tegen het huidige beleid en de huidige maatregelen in de binnenstad. Daarnaast wordt in een kleine samenvatting het parkeerdrukonderzoek uit 2018 weergegeven, de noodzaak om te komen tot een nieuw parkeerbeleid en zijn eerste maatregelen geschetst.

In hoofdstuk 3 staan de kaders benoemd waarbinnen het parkeerbeleid moet vallen. Deze kaders zijn in juli 2020 door de gemeenteraad vastgesteld.

In hoofdstuk 4 staat het uiteindelijke advies van de werkgroep beschreven.

Bij de adviezen is met een onderstreping aangegeven of het gaat om (a) een advies wat een uitwerking is binnen de kaders uit hoofdstuk 3, (b) een advies wat aanvullend vanuit de werkgroep is voorgesteld (buiten de kaders, maar wel uit unanieme overeenstemming) en (c) een onderwerp waarover geen consensus is bereikt in de werkgroep.

In 4.1 wordt beschreven welke doelgroepen er prioriteit moeten hebben op schaarse parkeerplaatsen volgens de werkgroep. Hier wordt door de werkgroep onderbouwd waarom er voorkeur is voor een parkeerregime en welke dit moeten zijn. Daarna wordt er ingegaan op de groepen die uitzonderingen van dit regime behoeven en hoe dit gefaciliteerd kan worden.

In 4.2 wordt ingegaan op diverse specifieke vraagstukken die niet tot de kern van het parkeerbeleid behoren, maar wel effect hebben op de parkeersituatie van specifieke doelgroepen in de binnenstad. Hieronder valt onder andere een advies omtrent laadpalen, fietsparkeren, invalide parkeren en werkbussen.





2. Huidige parkeersituatie inclusief doorkijk naar ruimtelijke ontwikkelingen

2.1. Parkeerbeleid

Momenteel is er geen actueel vastgesteld parkeerbeleid. Bij parkeervraagstukken wordt over het algemeen als volgt gehandeld:

- Bij nieuwe bouwinitiatieven wordt getoetst of er voldaan wordt aan de parkeervraag, wat 'doorgaans' op eigen terrein moet worden opgelost. De gemeente gebruikt net als vele andere gemeenten in Nederland de parkeerkencijfers van het CROW om de parkeervraag te bepalen. Deze cijfers zijn 'richtlijnen', hierdoor kunnen gemeenten zelf bepalen in hoeverre deze strikt worden aangehouden of dat ervan wordt afgeweken. Net als in andere gemeenten wijzen de ervaringen uit dat ook binnen de gemeente Oudewater soms van de richtlijnen is afgeweken, met als gevolg dat de parkeervraag zich niet altijd binnen de grenzen van het nieuwe plan heeft opgelost. Met een goede alternatieve oplossing (zoals restcapaciteit in de openbare ruimte), hoeft dit niet altijd een probleem te zijn. In de binnenstad van Oudewater heerst echter al een hoge parkeerdruk, waardoor er geen goed alternatief beschikbaar is en de parkeerdruk alsmáar hoger is geworden.
- Wanneer niet aan de parkeeropgave op eigen terrein kan worden voldaan, is het ook mogelijk om dit af te kopen bij de gemeente. Er wordt dan een geldbedrag in een parkeerfonds gestort waarmee de gemeente op termijn (vaak binnen 10 jaar) parkeerplaatsen in de openbare ruimte moet realiseren. In 2004 is ook in Oudewater een parkeerfonds ingesteld. Omdat er echter nauwelijks fysieke ruimte is om parkeerplaatsen (binnen 10 jaar) te realiseren, wordt het parkeerfonds niet meer gebruikt. Na de herinrichting (en uitbreiding) van het Plesmanplantsoen zit er nog 25.000 euro in het parkeerfonds wat sinds 2015 niet meer is aangevuld.

Mening werkgroep: *Binnen de werkgroep heerst een groot algemeen gedeeld standpunt dat de ruimtelijke ontwikkelingen in de binnenstad – telkens weer – zorgen voor extra parkeerdruk. De parkeerdruk is al erg hoog en toename van (geparkeerde) auto's leidt steeds meer tot ergernis, onveilige situaties en tast de kwaliteit en de economische vitaliteit van onze mooie binnenstad aan.*

2.2. Parkeerregulering: de 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. In Oudewater geldt een parkeerdurbeperking in de volgende zones:

Maximale parkeerduur van 1 uur:

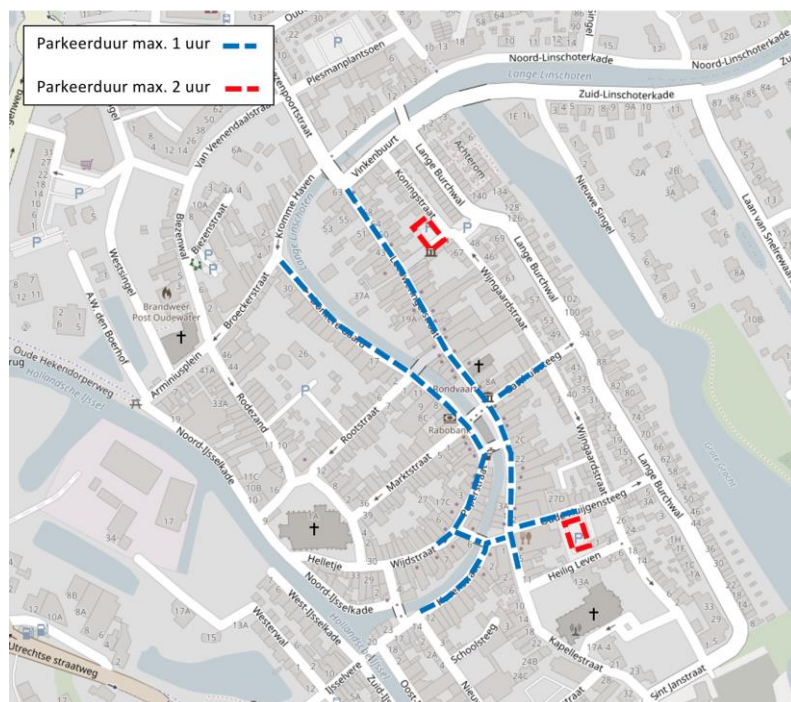
- in de lus 'Korte Havenstraat – Leeuwingstraat – Donkere Gaard – Peperstraat – Visbrug' mogen automobilisten de auto maximaal 1 uur parkeren.

Maximale parkeerduur van 2 uur:

- Op de blauwgemarkeerde vakken van de parkeerterreinen Oude Huijgensteeg (achter de Klepper) en Reijersteeg (Touwmuseum) mag maximaal 2 uur worden geparkeerd.

In het volgende figuur zijn de twee verschillende blauwe zones weergegeven.





Mening werkgroep: De blauwe zone is een goed instrument om parkeerplaatsen beschikbaar te houden voor kortparkeerders, vooral de bezoekers van de binnenstad en daarmee de winkels. Een veel terugkomend argument in de werkgroep is dat de blauwe zone niet tot nauwelijks wordt gehandhaafd. Hierdoor blijven parkeerplaatsen soms te lang bezet en kunnen ook bewoners (buiten de tijden van de blauwe zone) soms geen parkeerplek vinden.

2.3. Parkeerareaal, meetgebied en parkeerdruk

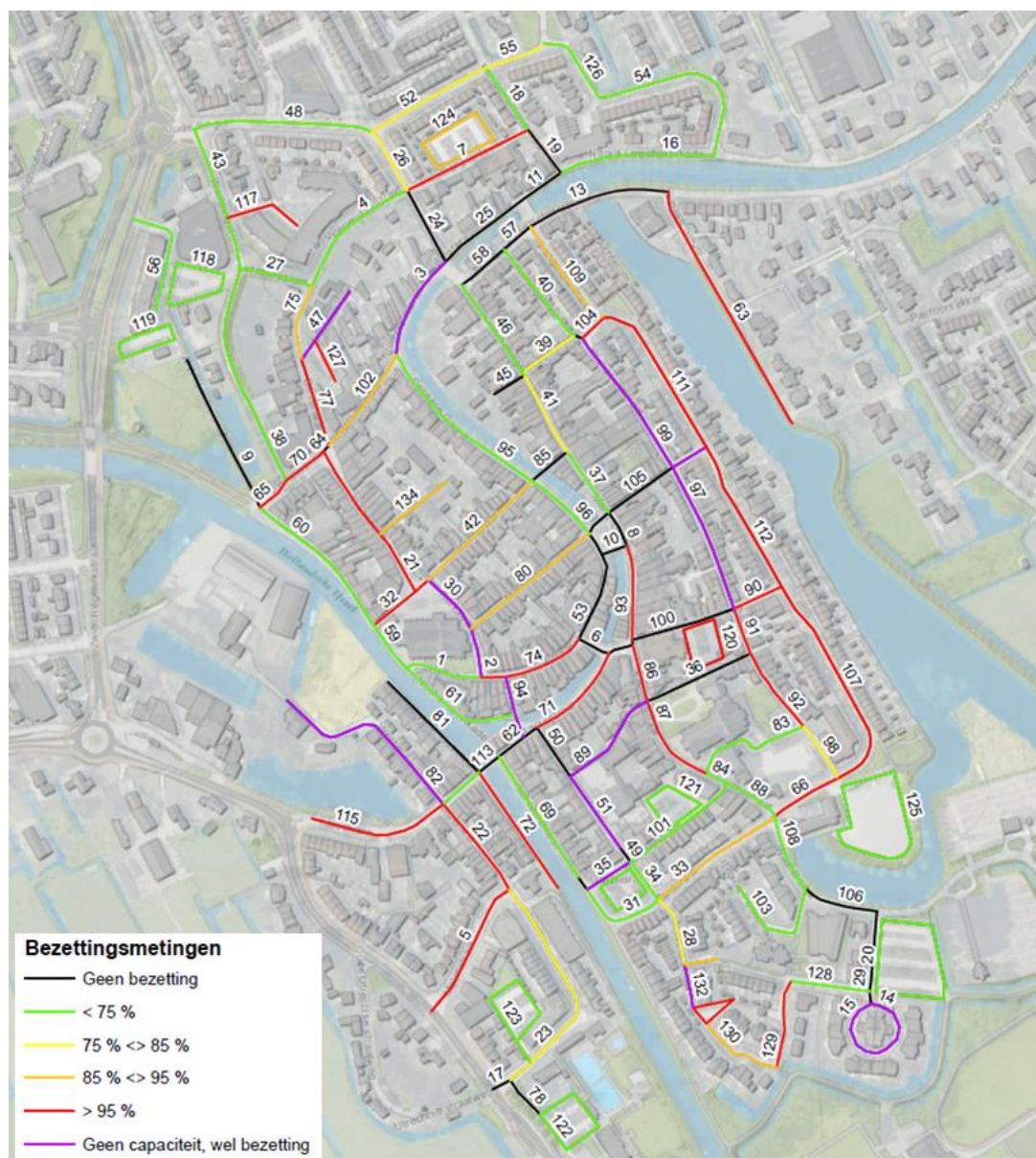
Tussen 30 augustus en 2 september 2018 is in Oudewater een parkeeronderzoek uitgevoerd. In de genoemde periode is daarbij de parkeercapaciteit (zie onderstaande tabel) inzichtelijk gemaakt en is op verschillende momenten de parkeerdruk gemeten.

Terrein	Capaciteit
Capaciteit parkeerterreinen	409
Bolwerk	117
Gasplein	45
Kloosterstraat	32
Oude Huijgensteeg	44
Plesmanplantsoen	46
Rodezand	31
Sint Janstraat	60
Statenland	34
Straatparkeren	942
Totaal	1351





In het volgende figuur is zowel het gemeten gebied afgebeeld, verdeeld in sectoren, als de parkeerdruk op het drukste c.q. het maatgevende moment (vrijdagavond).



De parkeerdruk over de gemeten dagdelen is weergegeven in de onderstaande tabel:

Meetmoment	Capaciteit	Bezetting (absoluut)	Parkeerdruk
Donderdagnacht	1.351	990	73%
Donderdagochtend	1.351	688	51%
Donderdagmiddag	1.351	742	55%
Donderdagavond	1.351	997	74%
Vrijdagavond	1.351	1.029	76%
Zaterdagmiddag	1.351	976	72%
Zondagmiddag	1.351	924	68%





Belangrijkste bevindingen parkeerdrukonderzoek 2018:

- Zoals uit bovenstaande tabel op te maken is, is de parkeerdruk tijdens het piekmoment 76% (dat is vrij hoog voor een gemêleerd gebied van deze grote).
- De parkeerdruk is vooral hoog in de avond, nacht en in het weekend ook overdag (doorgaans meer dan 68%). Op werkdagen is de parkeerdruk overdag, zowel in de ochtend als in de middag minder hoog.
- Op basis van deze meting, is met een parkeerdruk van 76%, voor het gehele meetgebied gezien geen sprake van een nijpend tekort. Er is wel sprake van een scheve verdeling. Plaatselijk is er sprake van een zeer hoge parkeerdruk van meer dan 100%. Dat betekent dat er in bepaalde straten meer auto's geparkeerd staan, dan er dat er (officiële) parkeerplaatsen zijn.
- Als we verder inzoomen blijkt dat nagenoeg de helft van de restcapaciteit ten tijde van de metingen beschikbaar op het parkeerterrein naast het stadskantoor (met een totale capaciteit van 117 parkeerplaatsen) en op het te ontwikkelen terrein Oranje Bolwerck (capaciteit ca. 60 parkeerplaatsen, die als gevolg van de woningbouwontwikkeling aldaar gaan verdwijnen).
- Als we de terreinen naast het stadskantoor en het Oranje Bolwerck weglaten en daarmee puur naar de parkeerdruk in de straten kijken, dan bedraagt deze parkeerdruk 86% op het maatgevende moment (vrijdagavond).

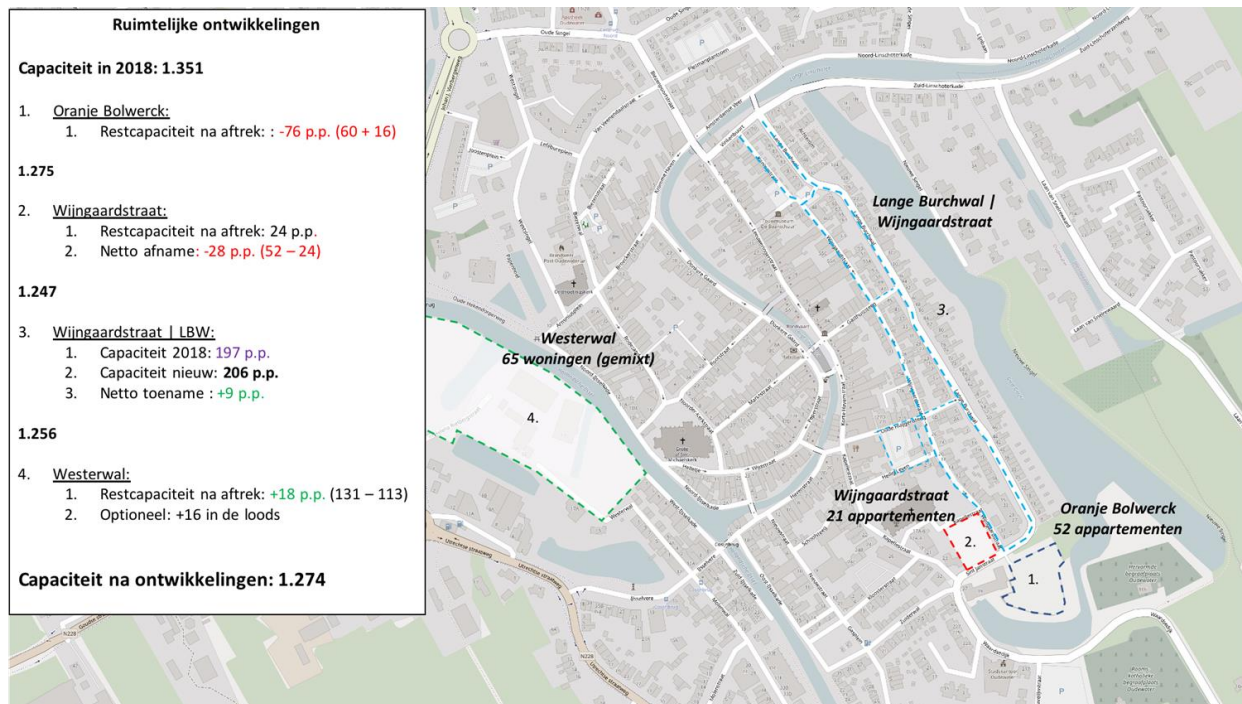
Opmerking: In het algemeen wordt een parkeerdruk van 85% tot 90% of meer als hinderlijk ervaren. Er vindt dan ongewenst zoekverkeer plaats. Als een dergelijke parkeerdruk voor meerdere aangelegen straten c.q. een complete wijk wordt gemeten, gaat een gemeente in de regel over tot het nemen van parkeermaatregelen.

Mening werkgroep: *Tijdens de werkgroepsessies bleek meermaals dat de werkgroep duidelijk van mening is dat bovenstaande cijfers alsnog een te rooskleurig beeld geven van de werkelijke situatie. De werkgroep geeft aan dat het over het algemeen aanmerkelijk drukker is dan hierboven wordt geschetst en dat de parkeerdruk sinds de meting van 2018 significant is toegenomen.*



2.4. Het effect van geplande ruimtelijke ontwikkelingen op parkeren

In navolging van de in de vorige paragraaf benoemde mening van de werkgroep is inzichtelijk gemaakt welke parkeerplaatsen – gerelateerd aan ruimtelijke ontwikkelingen die gaan plaatsvinden – een effect hebben op de parkeersituatie in de binnenstad. Dit effect is hieronder weergegeven en vertaald naar een nieuw beschikbaar parkeerareaal in het gebied voor de huidige bewoners.



Conclusie parkeerdruk verwachting komende jaren op basis van ruimtelijke ontwikkelingen:

- Het parkeerareaal neemt af van 1.351 naar 1.274 parkeerplaatsen (-/- 77 parkeerplaatsen). Dit betekent dat de parkeerdruk op het drukste c.q. maatgevende moment, op vrijdagavond, stijgt van 76% naar 81% voor het gemeten gebied (zie paragraaf 2.3). Voor een parkeerareaal van deze grootte is dit een erg hoge parkeerdruk.
- Ook in deze situatie betekent dit dat de restcapaciteit van 19% (100%-81%) voor ongeveer de helft naast het stadskantoor ligt. Exclusief het terrein naast het stadskantoor (en het Oranje Bolwerck zoals in bovenstaande afbeelding reeds is weergegeven), betekent dit een parkeerdruk die op vrijdagavond al 88% is in de rest van het gebied c.q. de binnenstad.
- Met het gegeven dat op enkele punten een aantal vrije parkeerplaatsen is geclusterd, zal het naar verwachting in veel woonstraten (nagenoeg) (over)vol staan met geparkeerde auto's, met een parkeerdruk van 90 à 100% of meer.

Mening werkgroep: Ook met deze doorkijk naar de komende jaren is de werkgroep er van overtuigd dat de parkeerdruk doorgaans nóg hoger is dan hiervoor is beschreven. De werkgroep verwacht bij een actueel parkeeronderzoek dus nog hogere bezettingscijfers, wat de noodzaak voor ingrijpen en het nemen van maatregelen onderschrijft.

Opmerking: De ontwikkeling van het aantal personenauto's in Nederland, met een jaarlijkse groei van ongeveer 2%, benadrukt de overtuiging van de werkgroep.





2.5. Belangrijkste bevindingen en conclusies

- De parkeerdruk is in de huidige situatie (parkeermeting 2018) over het hele parkeerareaal gezien hoog (meerdere dagdelen in de week boven 70%). Gelet op grote schaal, waarbij voornamelijk restcapaciteit is naast het stadskantoor (117 parkeerplaatsen) en op het Oranje Bolwerck (ca 60 parkeerplaatsen), betekent dit in het overige gedeelte van de binnenstad al een parkeerdruk die de grens van 80% overstijgt op meerdere dagdelen.
- De doorkijk van bouwontwikkelingen naar de komende jaren wijst uit dat er parkeerareaal (capaciteit) verdwijnt. Dit betekent dat de parkeerdruk in grote delen van de binnenstad toeneemt naar 90% of meer. Alleen naast het stadskantoor is een significante restcapaciteit beschikbaar. De parkeercapaciteit lijkt daarmee de maximale grens van het toelaatbare (wat wenselijk is voor een vitale binnenstad) te hebben overschreden. Zonder maatregelen is het de vraag of en wanneer dit onhoudbaar wordt (toename zoekverkeer, ergernis, aantasting kwaliteit openbare ruimte, vitaliteit binnenstad, etc.).
- Doordat er geen vigerend parkeerbeleid is waar consequent aan wordt getoetst, neemt de parkeerdruk in de openbare ruimte verder toe als gevolg van bouwontwikkelingen en overige omgevingsvergunningen (zoals woningsplitsingen).
- Het is een algemeen standpunt binnen de werkgroep dat er te weinig wordt gehandhaafd en dat dit bovendien niet consequent wordt uitgevoerd. Dit leidt tot foutparkeren (buiten de aangewezen parkeerplaatsen), maar ook tot het overschrijden van de blauwe zone (te lang parkeren en vaak zonder schijf). De schaarse capaciteit aan parkeerplaatsen wordt op deze manier ook vanuit deze invalshoek verder bemoeilijkt.



3. Kaders

In de raadsvergadering van dinsdag 14 juli heeft de raad besloten om onderstaande kaders voor het parkeerbeleid van de binnenstad van Oudewater vast te stellen.

1. mogelijkheid tot het invoeren van een *of meerdere vormen* 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, *die niet kan voldoen aan het faciliteren van voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein, alleen toestaan onder voorwaarden die niet leiden tot een toename in parkeerdruk overeengekomen conform de parkeerregulering* 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:
 - Een eventuele tweede parkeervergunning voor adressen in de binnenstad;
 - 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.

De kaders zijn vanuit verschillende belangen en doelgroepen unaniem overeengekomen en vormen daarmee de basis voor het parkeerbeleid. De werkgroep heeft bij de uitwerking van haar advies gekeken naar deze kaders, wetende dat als het advies binnen de kaders blijft, de raad voornemens is dit advies op te volgen. Het uitgewerkte advies is in het volgende hoofdstuk terug te vinden.





4. Advies van de werkgroep

De adviezen in dit hoofdstuk zijn zoals beschreven in de leeswijzer verdeeld over:

- a. Advies van de werkgroep (uitwerking van de kaders uit hoofdstuk 3);
- b. Voorstel van de werkgroep (aanvullend advies buiten de kaders, maar met unanieme overeenstemming);
- c. Geen advies vanwege het ontbreken van unanieme overeenstemming of consensus.

4.1. Extra parkeerruimte

Het is de mening van de werkgroep dat de huidige parkeersituatie vraagt om maatregelen. Daarbij komt de sterke behoefte naar voren om het parkeerareaal uit te breiden.

Voorstel van de werkgroep (buiten kaders):

Extra parkeercapaciteit is wenselijk om bewoners te faciliteren en de binnenstad aantrekkelijk te houden voor bezoekers. Hierbij moet gedacht worden aan een significante extra capaciteit, van minimaal 100, maar eerder tenminste 200 parkeerplaatsen. Het bepalen waar deze extra capaciteit te realiseren is blijkt lastig. De groep heeft zich in een verkenning daartoe uiteindelijk gericht op locaties buiten de stadskern. Zo zijn de volgende locaties en mogelijkheden besproken:

1. Westerwal, het plaatsen van een gebiedsgerichte voorziening;
2. parkeerterrein naast het Stads kantoor, uitbreiding door één of meerder lagen/verdiepingen boven het huidige terrein, middels een parkeerdek of parkeergebouw;
3. parkeren op maaiveld aan de overkant van de Grote Gracht aan de Nieuwe Singel.

Ad1. Westerwal

Een gebiedsgerichte voorziening aan de Westerwal lijkt ideaal. Verkeer vanaf de A12 en N228 wordt afgevangen buiten de binnenstad. Daarnaast bevindt het terrein zich op gunstige loopafstand van de binnenstad, zeker als de loopbrug over de Hollandsche IJssel er komt. Leden van de werkgroep zijn betrokken geweest bij de participatie aangaande het Masterplan Binnenstad. Zij hebben aangegeven dat destijds ook extra parkeerplaatsen op Westerwal zijn besproken. In het uiteindelijk plan is hier ook melding van. In de huidige plannen is echter geen gebiedsgerichte voorziening opgenomen welke plaats biedt aan de eerder genoemde extra parkeerplaatsen. De kans om in de huidige plannen de gewenste verandering voor extra parkeercapaciteit te brengen lijkt helaas nihil. Deze locatie kent het meeste enthousiasme binnen de werkgroep, een gebiedsgerichte voorziening hier wordt warm ontvangen. Het voelt voor de werkgroep daarom als een gemiste kans als deze er niet mag/kan komen.

Ad2. Parkeerterrein naast het Stads kantoor

Uitbreiding op dit terrein lijkt het best haalbaar van de drie benoemde locaties. Er is nu al parkeren dus de bestemming wijzigt niet. Het terrein ligt al enigszins dieper waardoor een verdieping extra relatief gezien niet veel in de hoogte schiet. Er zijn een beperkt aantal woningen in de omgeving die last kunnen hebben van een bouw in de hoogte. Nadelen zijn de aanrijroute en ligging. Er moet door Oudewater heen worden gereden, veelal via de drukke Lange Burchwal. Voor het noorden van de binnenstad is de loopafstand (te) groot. Belangrijker nog is dat het gebied eigenlijk nog bij de binnenstad hoort. Dit heeft daarom niet de voorkeur.

Ad3. Parkeren aan de overkant van de Grote Gracht





Parkeren aan de overkant van de Grote Gracht wordt gezien als een lastig en enigszins omslachtig alternatief. Er is een brug over het water nodig. Ook de aanrijroute is niet ideaal. De afstand is ook groter dan een oplossing bij de Westerwal.

De werkgroep adviseert om proactief te zoeken naar extra parkeerruimte buiten de binnenstad. Het ziet graag dat nader onderzocht wordt of er privaat interesse is bij partijen om parkeercapaciteit (tegen vergoeding) beschikbaar te stellen en/of te bouwen en te exploiteren. Zonder proactieve houding van de gemeente zullen veel locaties worden benut voor andere doeleinden, zoals extra woningen. De werkgroep wil dat de gemeente open staat voor gesprekken met partijen over locaties waar mogelijk parkeercapaciteit kan worden benut of worden bijgebouwd. Daarbij kan, naast de eerder genoemde opties, ook gedacht worden aan de capaciteit bij bijvoorbeeld de supermarkt, het zwembad, maar ook een gebouwde parkeervoorziening aan de rand van de binnenstad, wanneer een andere locatie in aanmerking komt voor herontwikkeling.

Tijdens de werkgroepsessies hebben we op een gegeven moment besloten geen energie meer te stoppen in het bedenken van oplossingen voor de gewenste extra parkeerplaatsen, omdat dit niet binnen de beslismacht van de groep c.q. de vastgestelde kaders valt. De focus is daarmee verplaatst naar advisering op het gebied van parkeerregulering. Daarbij opgemerkt dat de vraag naar extra parkeercapaciteit buiten c.q. aan de rand van de binnenstad een randvoorwaarde kan zijn als na evaluatie blijkt dat regulering alleen geen (of onvoldoende) uitzicht biedt voor een toekomstgerichte oplossing voor het parkeren.

Mening werkgroep: *Parkeerregulering kan de schaarse ruimte beter verdelen en daarbij zeker op korte termijn soelaas bieden. Zonder extra parkeercapaciteit buiten de binnenstad voorziet de werkgroep in de toekomst mogelijk ongewenste c.q. onaanvaardbare effecten voor de leefbaarheid, kwaliteit en economische vitaliteit van de binnenstad.*

4.2. Parkeerregulering

4.2.1. Wie parkeert waar

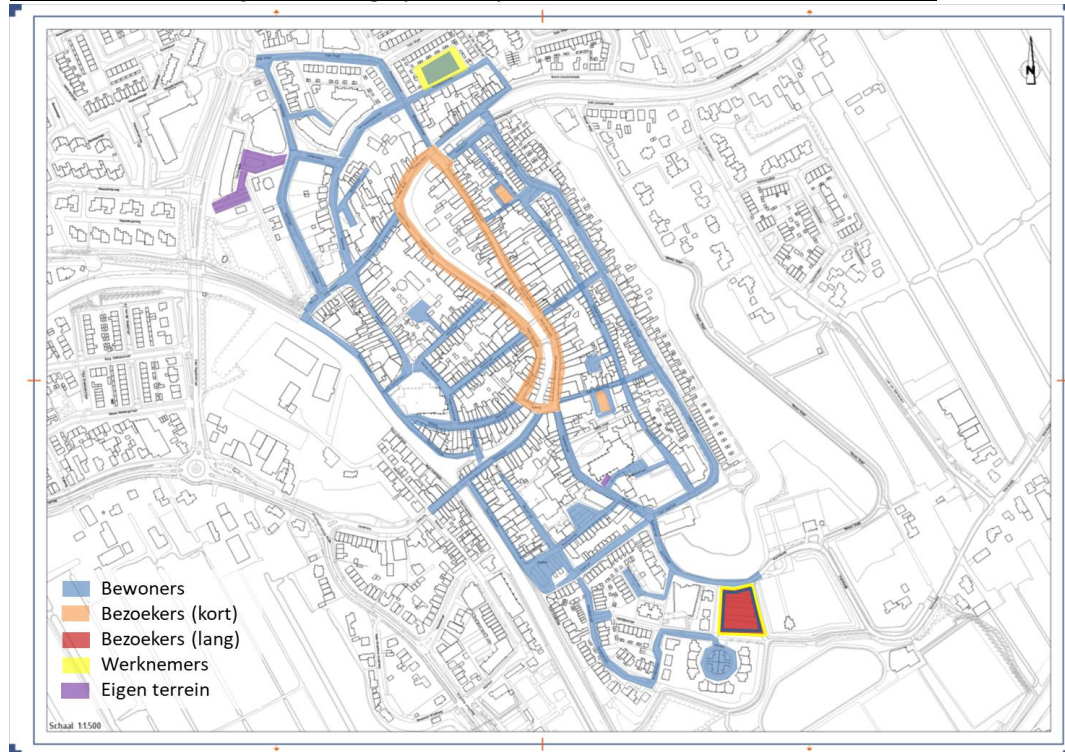
Advies van de werkgroep:

Om voor de knelpunten goede oplossingen te zoeken is het belangrijk dat de werkgroep overeenstemming bereikt over welke parkeerplaatsen voor welke doelgroep primair zijn bedoeld.





Kortom: voor wie zijn de huidige parkeerplaatsen in eerste instantie bedoeld?



De werkgroep is na discussie gezamenlijk uitgekomen op de verdeling van het huidige areaal aan de primaire doelgroepen zoals hierboven weergegeven. Deze verdeling vormt het vertrekpunt c.q. de basis van het parkeerbeleid. Daar waar de parkeerdruk niet hoog is en de primaire doelgroep gemakkelijk kan parkeren, is er vaak geen parkeerprobleem en kan dubbel gebruik worden toegestaan. Maar, daar waar de druk wel hoog is en de primaire doelgroep niet meer (gemakkelijk) kan parkeren, ontstaat een behoefte om in te grijpen c.q. regulering toe te passen.

De primaire doelgroep kan niet altijd op de aangewezen plaats parkeren. Zo vinden de bewoners met regelmaat, vooral 's avonds, 's nachts en in het weekend, moeilijk een parkeerplaats. Dit leidt tot ergernis en onnodig veel zoekverkeer, er wordt met regelmaat diverse ronden gereden voordat men een rechtmatige parkeerplaats vindt, of niet. Mede daarom heeft de werkgroep er unaniem voor gekozen om over te gaan tot parkeerregulering van de binnenstad. Bij het invoeren van regulering is het doel om de binnenstad weer leefbaarder te maken.

Na dit besluit heeft de werkgroep zich vervolgens gebogen over de maatregelen voor een zo goed mogelijke verdeling en sturing van de schaarse parkeerruimte ten gunste van de doelgroep waar de aanwezige parkeerplaatsen voor zijn bestemd.

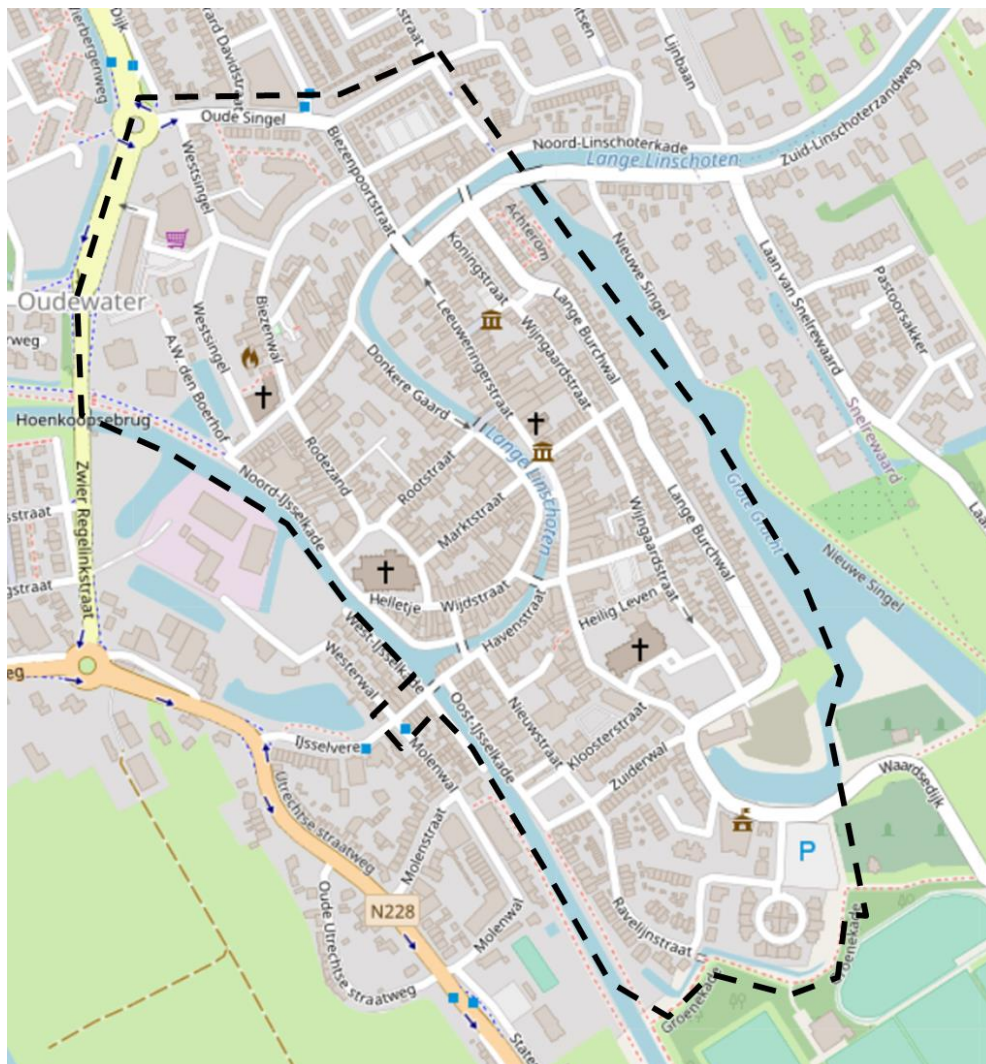


4.2.2. Het gekozen reguleringsgebied

Advies van de werkgroep:

Bij het kiezen van het reguleringsgebied is de werkgroep tot de conclusie gekomen dat het gebied waar het parkeerdrukonderzoek heeft plaatsgevonden in zijn geheel aan de forse kant is. Het beslaat ook straten zoals Molenwal en Oude Singel welke buiten de definitie van de binnenstad vallen als omschreven in het masterplan binnenstad.

Daarnaast is ervoor gekozen om het gebied ook weer niet kleiner dan de binnenstad te maken, omdat het effect van uitwijkgedrag naar vrij parkeren dan groter is. Uiteindelijk is het onderstaande gebied door de werkgroep gekozen (binnen de stippellijn). Dit is logisch gekaderd, omdat het 'natuurlijke' barrières bevat van watergangen en (doorgaande) ontsluitingswegen.



Binnen het gebied worden de parkeercoffers (=een clustering van parkeerplaatsen) naast het Stadskantoor en bij het Plesmanplantsoen vrijgesteld van regulering. Daar het gereguleerde gebied daarmee anders (kleiner) is dan het onderzochte gebied in 2018, is een vertaling gemaakt naar de parkeerdruk voor dit gereguleerde gebied.





De weergegeven parkeerdruk is inclusief toekomstige ontwikkelingen en exclusief de terreinen waar vrij kan worden geparkeerd. Zoals te zien is de parkeerdruk erg hoog.

Parkeerdruk	Donderdag				Vrijdag	Zaterdag	Zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	middag
Parkeercapaciteit gereguleerd gebied	935	935	935	935	935	935	935
# Parkeerbezetting 2018 (Excl. Stads Kantoor en Plesmanplantsoen)	566	587	794	805	842	740	748
% Parkeerbezetting 2018 (Excl. Stads Kantoor en Plesmanplantsoen)	61%	63%	85%	86%	90%	79%	80%

4.2.3. Vorm van parkeerregulering

Advies van de werkgroep:

De werkgroep adviseert de volgende vormen van parkeerregulering om de primaire doelgroepen als ingetekend in de afbeelding van paragraaf 4.2.1 te beschermen op de daarvoor aangegeven plaatsen:

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 Tuwmmuseum. Het deel van de Havenstraat wat nu blauwe zone is, wordt voor het eenduidige straatbeeld toegewezen aan het regime van betaald parkeren.
3. Het parkeerterrein naast het Stads Kantoor en het Plesmanplantsoen blijven gratis.

De verdeling van de 935 parkeerplaatsen in dit gereguleerd gebied is als volgt:

- Blauwe zone: 65 parkeerplaatsen
- Betaald parkeren: 870 parkeerplaatsen



Consensus werkgroep: Door het invoeren van betaald parkeren heb je een sterk maar flexibel instrument om de juiste parkeerder op de juiste plaats te laten parkeren. De kosten voor invoering en handhaving van het systeem kunnen onder de verschillende parkeerders c.q. doelgroepen worden verdeeld, er is een grotere kans dat handhaving plaatsvindt en de regels er ook worden nageleefd. Bovendien is het een vorm die makkelijker budgetneutraal kan draaien.

De blauwe zone houden wij grotendeels zoals deze nu is, we maken het ons inziens alleen wat eenduidiger in het straatbeeld. Wij willen bezoekers van Oudewater niet op onnodige kosten jagen en het imago van een vriendelijke, authentieke binnenstad niet te schenden brengen door over het hele gebied betaald parkeren in te voeren (met de bijbehorende parkeerautomaten). Het eenduidiger maken van het straatbeeld houdt in dat enkele losse straten (zie figuur in paragraaf 2.2) worden gefiscaliseerd (=betaald parkeren). Dit betekent dat het huidige deel blauwe zone in de Havenstraat wordt meegenomen in de fiscalisering naar betaald parkeren, zodat het straatbeeld eenduidiger is.

Door middel van de blauwe schijf kunnen bezoekers alsnog 1 uur kosteloos in de binnenstad parkeren voor de deuren van de winkels én 2 uur op de aangewezen plaatsen van een blauwe zone bij de parkeerkoffers bij De Klepper en het Touwmuseum.

Tenslotte is ervoor gekozen om het parkeerterrein naast het Stads kantoor en ook het Plesmanplantsoen gratis te houden voor parkeren. Dit biedt langparkeerders, waaronder werknemers en bezoekers, een passende parkeermogelijkheid. Ook geeft het parkeerders die het niet erg vinden om een stukje te lopen van en naar de binnenstad een goed alternatief. Het stimuleert dat deze parkeerplaatsen (vooral naast het Stads kantoor) ook worden gebruikt. Bovendien wordt hierdoor niet te veel geknepen in de parkeermogelijkheden van overige belanghebbenden, zoals de sportvereniging aan de Waardsedijk.

4.2.4. Regime

Advies van de werkgroep:

Om de parkeerplaatsen in de binnenstad beter te verdelen wordt het volgende parkeerregime geadviseerd:

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 lus van het havengebied 1 uur, bij De Klepper en het Touwmuseum 2 uur.
3. Geen regulering op het Plesmanplantsoen en op het parkeerterrein naast het Stads kantoor.

Het parkeerdrukonderzoek heeft uitgewezen dat er voornamelijk in de avond, nacht en in het weekend een hoge parkeerdruk is. Met de tijden zoals gesteld onder punt 1 is het regime daar ook op gebaseerd. Zo kan op werkdagen in de ochtend en in de middag tot 16.00 uur dubbelgebruik plaatsvinden, zonder dat hier een betaling tegenover staat. In de woonstraten kunnen dan ook andere doelgroepen dan bewoners gratis parkeren.

De blauwe zone wordt vanuit de consensus van de werkgroep gehandhaafd. Ook de huidige tijden van de blauwe zones worden daarbij gehandhaafd (punt 2).





Om langparkeeders niet op hoge kosten te jagen en de parkeerdruk in het parkeerareaal ook beter te verdelen, is gekozen om het Plesmanplantsoen en het parkeerterrein naast het Stadskantoor vrij te houden van parkeerregulering (punt 3), waardoor eenieder daar gratis kan parkeren zonder tijdsbeperking.

Daarbij adviseert de werkgroep om te investeren in het parkeerterrein naast het Stadskantoor. Door betere verlichting en camera's wordt tegemoetgekomen aan het onveilige gevoel, dat het terrein, vooral in de avond/nacht, met zich meebrengt. Daarnaast kan met een frissere inrichting met duidelijker gemarkeerde parkeervakken meer uitnodigen tot gebruik van het parkeerterrein.

4.2.5. Uitgifte vergunningen / ontheffingen

Advies van de werkgroep:

Met het uitgeven van vergunningen heeft de gemeente een instrument in handen om te sturen op gewenst gebruik van de parkeerplaatsen. In de regel worden er drie soorten vergunningen uitgegeven, te weten: bewonersvergunning, bedrijfsvergunning en een bezoekersvergunning c.q. een vergunning voor mantelzorgers. Van ieder type kunnen verschillende uitvoeringen worden gedefinieerd. Zo wordt er bij een bewonersvergunning vaak onderscheid gemaakt tussen een eerste en een tweede auto. Dit is met name relevant in wijken waar het autobezit groter is dan het aantal parkeerplaatsen, hier zijn bewoners regelmatig zelf de oorzaak zijn van de parkeerdruk. Daar is dan het beperken van de tweede auto een algemeen toegepast mechanisme. Dit is ook van toepassing in Oudewater.

Een parkeervergunning wordt afgenomen op basis van kenteken. Ieder woonadres in gereguleerd gebied krijgt recht op tenminste één bewonersvergunning. Er wordt een vergunningenplafond gesteld 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.

In beginsel krijgt iedereen die bij invoering van parkeerregulering een aanvraag doet 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 parkeervergunningen per woonadres.

De werkgroep wenst daarbij dat de volgende regels worden voorgesteld met betrekking tot de uitgifte van vergunningen/ontheffingen:

- Om in aanmerking te komen voor een bewonersvergunning moet aangetoond worden dat de bewoner ook de gebruiker is van het voertuig. De vergunning is dus gekoppeld aan het voertuig en staat daarom ook op kenteken. Het kenteken wordt bij de RDW gecheckt. In geval van een leaseauto volstaat het leasecontract als bewijsmateriaal.
- Ieder woonadres (met een voordeur) heeft altijd recht op de eerste parkeervergunning.
 - 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.
- 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).
- De prijs van de tweede vergunning is hoger dan de eerste vergunning. De prijs van de derde vergunning is dan weer hoger dan de tweede vergunning, etc.
- Een bezoekersvergunning geeft het recht om bezoekers tegen sterk gereduceerd tarief te laten parkeren in het gebied van betaald parkeren. Per transactie moet er wel worden afgerekend. 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, net als het recht op een parkeervergunning in het betaald parkeergebied, ook recht op deze bezoekersregeling. Hierdoor kan hun bezoek tegen een sterk gereduceerd tarief parkeren in het betaald parkeergebied.
- Per bedrijfsadres is het aantal af te nemen vergunningen afhankelijk van het aantal fte van het bedrijf. Voor het aantal af te nemen parkeervergunningen voor bedrijven is een tabel opgenomen in bijlage 1.
- Met een POET-lijst (Parkeren Op Eigen Terrein) heeft de gemeente een mogelijk instrument om bewoners met een parkeergelegenheid op eigen terrein uit te sluiten van het recht op bijvoorbeeld een eerste parkeervergunning. De werkgroep is unaniem van mening dat bewoners met een eigen oprit, waar deze oprit een parkeerplaats in de openbare ruimte onttrekt die daar anders aanwezig mag zijn, deze op de POET-lijst gezet kan worden. Deze bewoners komen daarmee dan niet in aanmerking voor de eerste parkeervergunning. De werkgroep vindt dat daarbij de keuze (eenmalig) mag worden gegeven aan de betreffende bewoners. Men kan de oprit aan het trottoir laten vervangen door een “normale” trottoirband waardoor er op de openbare weg mag/kan worden geparkeerd en men wel het recht verwerft voor een eerste vergunning.

Geen advies van de werkgroep: Oudewater kent ook individuele parkeergarages die direct aan straat staan. De ingang van deze garages zijn vaak te smal om een auto van hedendaags formaat in te plaatsen. De situatie is in die gevallen complex. De werkgroep is er gezamenlijk niet uit gekomen om over inpassende parkeergelegenheid direct grenzend aan de openbare weg (zonder trottoir) een eenduidig advies te geven. Een goed voorbeeld zijn de parkeergarages in de Wijngaardstraat.

4.2.6. Handhaving

Voorstel van de werkgroep:

Handhaving (controle) is nodig om ervoor te zorgen dat foutparkeren wordt tegengegaan. De inzet van de controleurs (qua uren) moet in balans zijn met de omvang 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. Voor de berekende exploitatie is de inzet van de handhaving o.a. afgestemd op de uren dat betaald parkeren geldt en de grootte van het gebied.





Zowel de omvang als de manier waarop momenteel wordt gehandhaafd verdient aandacht:

- het is wenselijk dat de controleurs naast het streng controleren (dat soms nodig is) een bredere rol vervullen, meer als gastheer van de binnenstad;
- het is wenselijk dat de controle en toezicht niet alleen plaatsvinden tijdens de uren dat betaald parkeren geldt, maar ook op andere momenten waarop zich problemen voordoen;
- het is wenselijk om met de uitbreiding van het te controleren gebied (span of control) de handhaving op een acceptabel niveau te houden.

In het betaald parkeergebied komen de inkomsten van naheffingen terecht in de gemeentekas. De inzet van handhaving kan daardoor gemakkelijker ingepast worden, zonder het doel van een budget neutrale parkeereexploitatie in gevaar te brengen. Vanuit de bredere rol (niet alleen betaald parkeergebied), wordt ook de niet-fiscale blauwe zone in de handhaving frequent meegenomen.

De werkgroep pleit voor méér handhaving dan nu, consequente handhaving (niet alleen aanwezig zijn, maar ook beboeten) en op wisselende momenten. De werkgroep adviseert dat tenminste twee keer per week (afwisselend per week) het gehele reguleringsgebied wordt gehandhaafd.

4.2.7. Serviceverlening en digitalisering

Voorstel van de werkgroep:

Op het gebied van de uitgifte van vergunningen en ontheffingen is nog winst te halen wat betreft serviceverlening. Er wordt gestreefd om zowel een aanvraag als een wijziging van een vergunning digitaal via de website van de gemeente (of app) door te kunnen voeren. De automatiseringsslag betekent dat er (deels) geen fysieke vergunningen meer hoeven worden uitgegeven en dat controle met een scanner (op kenteken) kan plaatsvinden. Hiervoor moet aan de voorkant (website/app) een portaal worden ontwikkeld en aan de achterkant (organisatie) een digitale geautomatiseerde toetsing en handhaving worden geïmplementeerd.

4.3. Specifieke parkeerplaatsen

4.3.1. Laden & lossen

Voorstel van de werkgroep:

In de binnenstad is een aantal plekken voor laden en lossen ingericht. Het aanbod sluit aan bij de huidige vraag. Aanleg of opheffen van plaatsen is maatwerk en wordt per situatie bekeken. Een zichtbare ontwikkeling is de toename van het aantal pakketjes dat wordt bezorgd bij winkels en bewoners. Daarnaast neemt het afhalen en bezorgen van maaltijden vanuit de verschillende restaurants toe. Deze ontwikkeling vraagt mogelijk om meer specifieke ruimte voor laden en lossen. Het is wel wenselijk om samen met de ondernemers de situatie wat betreft laden en lossen periodiek te monitoren en te bekijken of aanpassing nodig is.

4.3.2. Fietsparkeren

Voorstel van de werkgroep:

De fiets wordt steeds aantrekkelijker als alternatief. Zeker op de kortere afstanden. Om de ambities vanuit het Masterplan Binnenstad – om het aantal verkeersbewegingen in het centrum van Oudewater te verminderen en meer ruimte te creëren voor o.a. de fietsers – is het van wezenlijk belang dat er voldoende en goede fietsparkeermogelijkheden worden geboden. De werkgroep





onderschrijft deze wens. Op kwalitatief vlak betekent dat dat de voorzieningen vindbaar zijn (zichtlocaties) en voldoen aan inrichtings- en veiligheidseisen. Op kwantitatief vlak moet er nu en in de toekomst een goede balans zijn tussen vraag en aanbod. Op korte termijn betekent dit dat de ruimte in het centrum voor langzaam verkeer beter benut moet worden. Bekeken wordt of het mogelijk is om een aantal parkeerplaatsen in het winkelgebied voor fietsparkeren vrij te maken.

De werkgroep is voorstander om duidelijk aan te geven waar fietsers hun fiets kunnen stallen. Dit vindt bij voorkeur geclusterd plaats, zodat het gehele straatbeeld niet vol staat met een verscheidenheid aan fietsen.

De werkgroep stelt het volgende voor:

- fietsnietjes plaatsen op zichtlocaties, in/nabij de blauwe zone. Vooral op de plekken waar in de huidige situatie veel fietsen ongewenst staan geparkeerd;
- clustering van elektrische oplaadpunten voor elektrische fietsen. Op strategische plaatsen, enkele bij het winkelgebied in de blauwe zone en ook aan de rand bij het Stadskantoor;
- ook handhaving voor fietsen die het trottoir in beslag nemen en op (gehandicapten) parkeerplaatsen zijn gestald;
- een regelmatig schoonmaakactie van zwerffietsen;
- voor nieuwbouwlocaties kan een fietsparkeernorm worden gehanteerd met een uitwijk naar betaling in een parkeer- of mobiliteitsfonds.

4.3.3. Gehandicaptenparkeerplaatsen

Voorstel van de werkgroep:

Het is belangrijk dat er voldoende gehandicaptenparkeerplaatsen (GPP) zijn op korte loopafstand van voorzieningen. Ook kunnen bewoners met een gehandicaptenparkeerkaart een parkeerplaats op kenteken aanvragen. In de binnenstad van Oudewater zijn 10 algemene en 9 gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken aanwezig. Mensen die in het bezit zijn van een gehandicaptenparkeerkaart hebben bijzondere rechten voor het gebruik van parkeervoorzieningen. Zo mag met deze kaart op alle parkeerplaatsen geparkeerd worden, op een algemene gehandicaptenparkeerplaats en op wegen met een parkeerverbod (maximaal drie uur).

De werkgroep stelt de volgende adviespunten voor met betrekking tot het GPP in de binnenstad:

- Bij gele onderbroken strepen en bij parkeerverbod (verkeersbord E1) mag maximaal 3 uur worden geparkeerd.
- In de blauwe zone en in betaald parkeergebied kan onbeperkt worden geparkeerd. In betaald parkeergebied gelden de reguliere tarieven en de bezoekersregeling indien van toepassing.

Er is afgaande op de reacties van belanghebbenden geen directe aanleiding om op dit moment plekken voor gehandicapten toe te voegen of te verwijderen. Er zijn vanuit de werkgroep wel enkele ideeën om de GPP te optimaliseren of parkeerplaatsen te verplaatsen.

Graag ziet de werkgroep dat de gemeente met een vertegenwoordiging van het gehandicaptenbelang een schouw doet op straat en daaropvolgend een plan ter verbetering maakt.





Om het gebruik inzichtelijk te houden worden deze specifieke parkeerplaatsen opgenomen in de periodieke monitoring. Dit is van belang om de te verwachten toenemende vraag (vergrijzing) op dit gebied te kunnen stroomlijnen.

De werkgroep ziet graag dat de gemeente in gesprek blijft met een vertegenwoordiger die opkomt voor de belangen voor het parkeren van gehandicapten. Vanuit de werkgroep is een lid hiervoor eventueel beschikbaar, graag wordt zij benaderd via de huidige contacten bij de gemeente (vanuit het sociaal domein).

4.3.4. Deelmobiliteit en duurzame ontwikkelingen

Voorstel van de werkgroep:

Een aantal maatschappelijke en technische ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit heeft mogelijk invloed op het parkeren in het centrum van Oudewater. Het toenemend gebruik van deelauto's (meer gebruik in plaats van bezit) is een landelijke trend die de komende jaren mogelijk ook zichtbaar wordt in Oudewater. Daarnaast vragen de energietransitie en de toename van elektrische voertuigen om meer laadinfrastructuur. Tot slot heeft ook de toename van het aantal elektrische fietsen invloed op de keuze van vervoerwijze en het aandeel autobewegingen van en naar het centrum. De fiets wordt steeds aantrekkelijker als alternatief. Zeker op de kortere afstanden. De auto blijft voorlopig voor veel van de omliggende kernen in de regio wel het aantrekkelijkst om Oudewater te bezoeken.

Deelmobiliteit is een vorm van vervoer waarbij je geen investering doet in het vervoersmiddel, maar je alleen kosten maakt voor het gebruik van het vervoersmiddel. Er zijn verschillende vormen van deelmobiliteit:

- Deelfietsen
- Deelscooters
- Deelauto's
- Overige (step, bakfiets, e.d.)

Deelmobiliteit staat nog redelijk in de kinderschoenen en is niet overal even succesvol, maar wel sterk in ontwikkeling. Het is, mits goed ingevoerd, een alternatief dat met het openbaar vervoer kan concurreren tegen de 'eigen' auto's die dagelijks veelal stilstaan. Bijvoorbeeld bij huishoudens die over een tweede^e of derde auto beschikken en voor jongeren die een eerste auto willen aanschaffen.

Oudewater heeft naast de auto het openbaar vervoer niet op concurrerend niveau. De eigen auto is daardoor een belangrijk vervoersmiddel voor de dagelijkse verplaatsing. Dit zorgt er ook voor dat de stap naar deelmobiliteit erg groot is en dit nog niet wordt gezien als vervoersalternatief waarmee het autobezit kan dalen. Dit betekent niet dat de gemeente deelmobiliteit gaat tegenhouden. Maar de gemeente gaat het op korte termijn ook niet zelf faciliteren. Het zal wel de regie op zich nemen, indien toepasselijk, bijvoorbeeld als initiatieven voor deelmobiliteit zich aandienen. Zeker als de openbare ruimte daarbij een (parkeer)rol speelt. In de toekomst kan het zijn dat Oudewater proactiever de regie neemt op het gebied van deelmobiliteit.

4.3.5. Parkeren en laden van elektrische voertuigen

Voorstel van de werkgroep:



Om antwoord te kunnen geven op het groeiend aantal aanvragen voor laadpalen voor elektrische voertuigen (EV's) zijn beleidsregels nodig. Vooralsnog is het uitgangspunt dat de gemeente zelf geen laadpalen in de openbare ruimte plaatst, beheert en exploiteert. Dit kan in de toekomst na nader onderzoek wijzigen. De gemeente moet hier een bewuste keuze maken.

Er moet gezien de vraag nu al wel speelruimte zijn en worden aangewezen voor marktpartijen om laadpalen te plaatsen, beheren en exploiteren. Hierbij moet goed worden afgewogen of er niet teveel parkeerplaatsen verdwijnen voor reguliere auto's op fossiele brandstoffen. Daarbij heeft het de voorkeur om laadvoorzieningen zoveel mogelijk te clusteren. In praktijk betekent dit dat laadvoorzieningen met name op terreinen met meerdere parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

Tevens moet de gemeente bepalen hoe men zo goed mogelijk het zogenaamde laadpaalkleven het hoofd kan bieden. Dit met het doel het bestaande parkeerareaal zo efficiënt mogelijk te benutten

4.3.6. Grotere voertuigen (werkbussen)

Voorstel van de werkgroep:

Op buurtniveau bestaat de mogelijkheid dat spanningen en onbegrip tussen inwoners toeneemt door de schaarste aan beschikbare parkeerplaatsen en uitzichtbelemmering als gevolg van bedrijfsbussen. De werkgroep is echter van mening dat ook de werkbussen een plaats moeten krijgen om te parkeren. Met de voorgestelde reguleringsvormen wordt voor de korte termijn al voldoende gestuurd op parkeren. Wij zijn niet van mening dat er op dit moment extra maatregelen zijn om ook de bedrijfsbussen op een specifieke plaats te faciliteren.

4.4. Evaluatie

Voorstel van de werkgroep:

De werkgroep adviseert om het effect van dit beleid na invoering met regelmaat, bijvoorbeeld jaarlijks, te evalueren. Voldoet het aan de verwachting? Zijn er ongewenste neveneffecten die we kunnen voorkomen? Het is advies is om de eerste keer na zes maanden of een jaar na uitvoering van het beleid (betaald parkeren is ingevoerd) te evalueren. Uit de evaluatie kunnen aanpassingen volgen. Deze evaluatie dient met diverse stakeholders te gebeuren. De werkgroepleden staan er voor open om voor een dergelijke evaluatie te worden uitgenodigd. Op deze manier blijven zij betrokken bij het parkeerbeleid.





Bijlage 1 Parkeervergunning bedrijven

Gebied 1 "Binnenstad"	Aantal vergunningen naast de 1 ^e vergunning
fte $\geq$ 2	1
fte $\geq$ 5 en BVO $\geq$ 125 m ² bvo	2
fte $\geq$ 10 en BVO $\geq$ 250 m ² bvo	3
fte $\geq$ 15 en BVO $\geq$ 375 m ² bvo	4
Per extra eenheid van 5 fte en 125 m ² bvo	1 parkeervergunning bovenop de reeds uitgegeven parkeervergunningen