

Beantwoording is openbaar/~~niet openbaar~~ (doorhalen wat niet van toepassing is).

<b>Naam en fractie:</b>	Petra Vonk, GroenLinks
<b>Datum indiening:</b>	8 februari 2021
<b>Datum antwoord:</b>	24 november 2022
<b>Onderwerp:</b>	Parkeerverordening

### Inleiding

Op 3 februari spraken we in een thema uur over de Parkeerverordening. Aanleiding hiervoor was het 'Vergunningenplafond'. Helaas was het uur dat ervoor was uitgetrokken te kort om alle vragen te stellen en/of beantwoorden.

### **Vraag 1**

In 2018 is er een uitzondering gemaakt voor het Stationsgebied Naarden-Bussum waar betaald parkeren gecombineerd wordt met blauwe zone parkeren. Deze uitzondering was initieel bedoeld als 'pilot'. Zijn er inmiddels uitkomsten die meer inzicht geven of het huidige parkeerregime (blauwe zone met gratis en vergunning parkeren met betaald) de beste oplossing is?

### **Antwoord**

In het Stationsgebied Naarden-Bussum is de Lambertus Hortensiuslaan de enige pilot met blauwe zone. De blauwe zone op de Lambertus Hortensiuslaan is in de regeling 'Harmonisatie parkeervergunning' (2017) benoemd als onderdeel van de pilot 'gratis parkeren in de aanloopstraten'. Deze pilotregeling is echter niet vastgesteld. Desondanks is de blauwe zone voor de Lambertus Hortensiuslaan toch gehandhaafd en mogen vergunninghouders uit het naastgelegen vergunninggebied hier parkeren.

Ook in de rapportage 'Evaluatie Parkeerregeling Gooise Meren' (2019) is geconcludeerd dat de blauwe zone als regulier beleid en niet als pilot is ingevoerd en dat er dus geen evaluatiemomenten zijn voorzien. Tijdens het uitgebreide participatieproces rondom deze evaluatie zijn geen signalen naar voren gekomen dat de parkeerregeling op de Lambertus Hortensiuslaan moest worden veranderd. Er is dus geen aanleiding om de huidige regeling te evalueren en er is ook geen reden geweest om de regeling aan te passen.

### **Vraag 2**

In artikel 5 lezen we:

*Een bewonersvergunning kan worden verleend aan: a. de eigenaar of houder van een motorvoertuig die een bewoner is van een adres (ingeschreven staat) dat is gelegen in een vergunninggebied en die niet beschikt of niet kan beschikken over een stallingsplaats voor een motorvoertuig / bij de definities lezen we: Motorvoertuig: een brommobiel en motorvoertuigen als bedoeld in artikel 1 van het RVV 1990, behoudens grote motorvoertuigen;*

a. Betekent dit dat bijvoorbeeld een motor ook met vergunning op een parkeerplaats geparkeerd moet worden, of mag dat ook zonder vergunning op de stoep?

Deze vergunning wordt op kenteken uitgegeven, met een maximum van twee per adres (met inachtneming van het gestelde in artikel 13 lid 5). 3. Indien binnen een vergunninggebied twee bewonersvergunningen per adres kunnen worden verleend, wordt het aantal stallingsplaatsen waarover de bewoners van dat adres beschikken of kunnen beschikken afgetrokken van het maximum aantal te verlenen bewonersvergunningen per adres.

b. In hoeverre wordt deze regel nageleefd?

### **Antwoord**

- Wettelijk gezien moet een motor op de rijbaan worden geparkeerd (artikel 10 van het Reglement Verkeersregels en Verkeertekens 1990) en mag deze niet op het trottoir worden geparkeerd. In gebieden met parkeerregulering zou dit betekenen dat een motor moet beschikken over een parkeervergunning of een parkeerkaartje. Aangezien in onze gemeente voorlopig papieren vergunningen worden gebruikt, stuit dit op praktische bezwaren. Daarom wordt, zoals in meerdere gemeenten gangbaar is, gedoogd dat motoren op het trottoir geparkeerd worden zolang dit geen hinder en excessen oplevert. In dit geval is geen parkeervergunning nodig.
- Op dit moment wordt deze regel niet toegepast, maar we kunnen deze in de toekomst inzetten. Voordat deze regel kan worden toegepast, moeten we eerst inventariseren welke adressen (kunnen) beschikken over een stallingsplek. In de concept Nadere Regels 2023 wordt hierop specifiek ingegaan.

### Vraag 3

In artikel 6 lezen we: "De bezoekersvergunning geeft het recht om op alle vergunninghoudersplaatsen te parkeren in het gebied waarvoor de vergunning is uitgegeven."

a. Hoe verhoudt zich dat met de tekst op pag. 20 van de Mobiliteitsvisie onder 3.6.1 dat vergunningshouder-parkeren niet geschikt is in combinatie met bezoekersparkeren?

In hetzelfde artikel lezen we dat de bezoekersvergunning maximaal één dag geldig is.

b. Mag een bezoeker de volgende dag(en) de bon vervangen voor een nieuwe?

c. Is het niet verstandig om de parkeerduur te maximaliseren?'

d. Er schijnt een levendige handel te zijn in het verkopen van bezoekersvergunningen aan bijv. toeristen, zou een toevoeging van het 'bezoekadres' dat kunnen ontmoedigen?

### Antwoord

- Onder 'bezoekers' kan verstaan worden (1) bezoekers die geen bestemming in vergunninghoudersgebied hebben en (2) bezoekers van bewoners in vergunninghoudersgebied. Voor deze twee verschillende categorieën wordt hetzelfde woord gebruikt wat voor verwarring kan zorgen. De constatering in de Mobiliteitsvisie onder 3.6.1 is juist en heeft betrekking op 'bezoekers' die geen bestemming in vergunninghoudersgebied hebben. Tot deze categorie behoren bijvoorbeeld toeristen of bezoekers die een dagje uit zijn. Deze categorie bezoekers is inderdaad niet te combineren met vergunningshouder parkeren.
- Ja, een bezoeker van bewoners die langer dan één dag verblijft, mag de volgende dag(en) een nieuwe bon gebruiken. Met het nieuw beleid blijft deze regel ongewijzigd.
- Op het moment dat de parkeerproducten worden gedigitaliseerd, zal deze vraag worden meegenomen in de overwegingen voor een aangepaste bezoekersregeling.
- Om de kans op onbedoeld gebruik te minimaliseren kunnen de bonnenboekjes alleen op vergunninghoudersplaatsen en niet op betaalde parkeerplaatsen worden gebruikt (met uitzondering van Muiden-Noordoost). Op het moment dat de bezoekersvergunning wordt gedigitaliseerd, zal ook dit aspect worden meegenomen in de overwegingen voor een aangepaste bezoekersregeling.

### Vraag 4

Moet artikel 7 niet worden aangepast aan de Visie Mobiliteit (waarin op pag. 21 staat dat 'ondernemers en werknemers buiten de kernen en centra parkeren)?

### Antwoord

Artikel 7 is vervallen en nader uitgewerkt in de Nadere Regels 2023. De Mobiliteitsvisie moet in 2040 gerealiseerd worden. We willen ondernemers en werknemers buiten de kernen en centra laten parkeren. In de huidige situatie is het behalen van dit doel niet mogelijk. In de komende jaren gaan we verkennen hoe we dit kunnen realiseren. In de concept Nadere Regels 2023 nemen we al de eerste stap door uitwisselbaarheid van een parkeervergunning naar een garageabonnement mogelijk te maken.

### Vraag 5

Artikel 11 Vergunning standhouders weekmarkt punt 3: "Deze vergunning is geldig voor het parkeren op de met borden aangegeven parkeerstrook langs de Vlietlaan".

Klopt het dat door de herinrichting van de Vlietlaan dit artikel gewijzigd moet worden?

### Antwoord

Nee, omdat in de Parkeerverordening 2023 en de concept Nadere Regels 2023 geen verwijzing meer naar de Vlietlaan is opgenomen. Dit was in de oude verordening nog wel het geval.

### Vraag 6

In artikel 12 lezen we: Het college kan in bijzondere gevallen ook vergunningen verlenen als niet aan de voorwaarden wordt voldaan die per type vergunning in lid 3 (a tot en met g) van dit artikel zijn genoemd.

Waar verwijst lid 3 a tot en met g naar?

### Antwoord

Artikel 12, inclusief deze verwijzing, vervalt in de Parkeerverordening 2023.

**Vraag 7**

In sommige gevallen is sprake van niet corresponderen met de Mobiliteitsvisie of met de herinrichting van de Vlietlaan. Worden die teksten nog aangepast voordat de Raad de verordening vaststelt?

**Antwoord**

De verwijzing naar o.a. de Vlietlaan is uit tekst van de Parkeerverordening verwijderd en in de Nadere Regels niet opgenomen. De Parkeerverordening 2023 en de Nadere Regels corresponderen met de Mobiliteitsvisie, waarbij de auto niet altijd de dominante positie in de openbare ruimte krijgt.