

Vraag en beantwoording wel/niet op de site bestuur.gooisemeeren.nl (doorhalen wat niet van toepassing is)\*.

<b>Naam en fractie:</b>	Petra Vonk, GroenLinks
<b>Datum indiening:</b>	17 november 2022
<b>Datum antwoord:</b>	24 november 2022
<b>Onderwerp:</b>	Behandeling Parkeerverordening Raad 30-11

### Inleiding

De Parkeerverordening 2018 tot heden was één document waarin ook de Parkeerregels waren opgenomen. De Verordening wordt vastgesteld door de Raad en doordat de Regels in de verordening stonden werden ook die door de Raad vastgesteld. Bij de beeldvormende behandeling in januari/februari 2021 zijn op 8-2-2021 door verschillende fracties technische vragen, veelal over de Parkeerregels, ingediend die tot op heden nog niet behandeld zijn.

Bij het huidige Raadsvoorstel blijkt dat de Parkeerverordening en de Parkeerregels nu gesplitst worden aangeboden en dat de Parkeerregels onder de bevoegdheid van het College vallen. Met andere woorden daarover heeft de Raad niets te zeggen en eigenlijk ook niets te vragen. Bij de beeldvormende sessie van gisteravond gingen echter verreweg de meeste vragen over de Parkeerregels en dat is niet verwonderlijk want waar een overkoepelend kader in de Verordening logisch lijkt, roept de uitwerking in de Regels nog steeds veel vragen (waaronder dezelfde als in februari 2021) op.

### **Vraag 1**

Waarom heeft het College ervoor gekozen de Parkeerverordening en de Parkeerregels te splitsen?

### **Antwoord**

Het opstellen van de Parkeerverordening en de Nadere Regels is uit praktische noodzaak ontstaan:

- Uitvoerende diensten van de gemeente Gooise Meren hebben aangegeven dat er behoefte is aan verduidelijkende regels. Regels in de huidige Parkeerverordening 2018 zijn te algemeen en niet volledig;
- Vanuit de opgave modernisering en digitalisering van parkeervergunningen is er behoefte aan uitgebreide regels om een programma van eisen te kunnen opstellen.

De Parkeerverordening stelt beleidskaders op het gebied van parkeervergunningen. Het is een juridisch document die vergunningparkeren mogelijk maakt. De model-Parkeerverordening van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) is beperkt tot een kaderstellende rol om een duidelijke juridische basis te bieden. De Nadere Regels zijn bedoeld als een uitwerking van dit beleid in de vorm van uitvoerende regels die op de dagelijkse praktijk aansluiten.

De Parkeerverordening 2018 geeft het college nu ook al de bevoegdheid om nadere regels vast te stellen. Zie art 2 lid 1 en 2 (aanwijzen gebieden en vaststellen tijdstippen), art. 3 lid 5 en 6 (voorschriften en beperkingen verbinden aan parkeervergunning; vergunningenplafond vaststellen), art 4 lid 1 en 5 (nadere regels geven voor het aanvragen en verlenen van een vergunning; wachtlijsten invoeren).

### **Vraag 2**

Een belangrijke oorzaak voor het indertijd aanpassen van de Verordening lag in de belofte uit 2018 'maatwerk' te verzorgen voor de verschillende kernen. Met name de kern Muiden paste onvoldoende in het geharmoniseerde beleid.

Hoe levert deze nieuwe Verordening daar een oplossing voor?

### **Antwoord**

De nieuwe Parkeerverordening en de daarvan voortvloeiende Nadere Regels zijn gerelateerd aan de ambities uit de Mobiliteits- en Parkeervisie 2040. Het stapsgewijs invoeren van aanpassingen in het beleid geeft ons de mogelijkheid om input van diverse stakeholders in het beleid mee te laten wegen. Het vaststellen van de Parkeerverordening 2023 en de Nadere Regels 2023 is een aanleiding om met stakeholders gesprekken te voeren om tot lokaal maatwerk te komen.

Met stapsgewijs invoeren van aanpassingen in het beleid bedoelen wij dat er satelliet documenten in de vorm van een aanwijzingsbesluit of een bijlage bij de Nadere Regels worden opgesteld. Het kan zijn het wijzigen of verdelen van (deel)rayons, het mengen van betaald parkeren met parkeervergunningen of juist uitsluitend vergunningparkeren toestaan, het stimuleren van parkeren op eigen terrein, organiseren van centrale parkeerterreinen of juist het parkeren over het gehele gebied spreiden. Deze niet uitputtende voorbeelden geven het beeld aan diversiteit van oplossingen die op maat kunnen ingezet worden om de beoogde doelen te bereiken.

### **Vraag 3**

Uit de beantwoording van vragen die gisteravond gesteld werden, maakte ik op dat een aantal 'heikele' punten wel al in de

Informatieve vragen van feitelijke en/of technische aard

Regels zijn opgenomen, maar dat de precieze invulling ervan nog moet worden uitgezocht. Op de vraag wanneer dat afgerond zou zijn, leek het antwoord "nog in deze regeerperiode" te zijn, oftewel ergens tussen nu en maart 2026. Waarom kiest het College er niet voor om pas Regels op te nemen wanneer daar invulling aan gegeven kan worden?

**Antwoord**

De nieuwe Parkeerverordening samen met de Nadere Regels vormen een stabiele basis met beleidskaders en regels om parkeervergunningen te mogen uitgeven. De Nadere Regels geven aan wie aan welke eisen moet voldoen om een parkeervergunning te mogen aanvragen. Door het werken met satelliet documenten, denk aan bijlagen bij de Nadere Regels of aanwijzingsbesluiten ontstaat er een dynamisch en flexibel systeem die ruimte voor participatie biedt. Uitkomsten uit participatietrajecten worden opgenomen in de satelliet documenten en hierin wordt bepaald of en welke maatregelen per (deel)rayon worden ingezet. Deze bijlagen en aanwijzingsbesluiten kunnen onder andere de volgende maatregelen aangeven:

- de gereguleerde gebieden, verdeling daarvan en de tijdsvensters (en welke doelgroepen waar mogen parkeren);
- wel of geen uitgifteplafond en daaropvolgende wachtlijsten of niet;
- gebieden waar het parkeren op eigen terrein wordt gestimuleerd en waar niet;
- gebieden met minder of juist meer vergunningen per adres.

Dankzij deze aanpak ontstaat er ruimte voor maatwerk.

Duidelijke regels zijn ook noodzakelijk om het moderniseren en digitaliseren van parkeervergunningen te mogen organiseren.

**Vraag 4**

Na de beantwoording op de vraag van dhr. Mastenbroek over welke de voertuigen uit de APV die niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning wist ik het antwoord nog niet. Kunt u die voertuigen nogmaals geven?

**Antwoord**

De Nadere Regels art 2 lid 10 wordt aangepast als volgt:

*Voertuigen als bedoeld in de APV van de gemeente Gooise Meren art. 5:3 t/m 5:10 komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning.*

In de boeven genoemde artikelen zijn volgende voertuigen benoemd: voertuigen die zijn geparkeerd met het kennelijke doel om ze te koop aan te bieden of te verhandelen, defecte voertuigen zoals beschreven in APV art. 5:4, voertuigwrakken, voertuigen dat voor recreatie of anderszins voor andere dan verkeersdoeleinden worden gebruikt, reclamevoertuigen, grote voertuigen (langer dan 6 meter en hoger dan 2.4 meter) en uitzichtbelemmerende voertuigen.

**Vraag 5**

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**

Het opgeven van een 'bezoekadres' zou ontmoedigend kunnen werken. Het is wel moeilijk om de juistheid van het opgegeven adres te verifiëren. Het vooraf printen van het adres op bezoekersvergunningen is om praktische redenen op dit moment niet mogelijk en zal kostenverhogend zijn.

**Vraag 6**

Is er een verband te verwachten tussen de nu geldende Parkeernormen en een 'vergunningenplafond' en/of een 'uitgifte quotum'?

**Antwoord**

Er is geen direct verband tussen de parkeernormen en een uitgifteplafond. Parkeernormen hebben betrekking op de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (nieuwbouw, splitsingen of functiewijziging). Het invoeren van de uitgiftequota vermindert de mobiliteitsbehoefte niet. Het toepassen van een uitgiftequotum in combinatie met volwaardige alternatieven voor de auto, kan wel tot lagere parkeernormen leiden.

**Vraag 7**

Aan welke kaders moeten een Vergunningenplafond en/of een Uitgifte Quotum voldoen?

**Antwoord**

In de Nadere Regels hoofdstuk 4 Toelichting per artikel, vind u uitgebreide toelichting bij art. 4 Uitgiftequota.

In het kort. Er wordt gekeken naar de parkeerdruk in een rayon. Per straat kan de parkeerdruk verschillen. Daarom wordt naar een groter gebied gekeken om de situatie te beoordelen. Bij vaststelling van de uitgiftequota per vergunningsoort is het uitgangspunt dat de verschillende vergunninghouders niet continue (24/7) in het rayon parkeren. De uitgiftequota voor bewoners en bedrijven kan opgeteld hoger zijn dan 100%. Bedrijven parkeren veelal tijdens kantooruren en bewoners 's avonds en in de weekenden. Basisverdeling is 90% bewoners, 10% bezoekers en 30% bedrijven van beschikbare parkeerplaatsen. Afhankelijk van de werkelijke verhouding tussen woningen en bedrijven kunnen deze percentages wijzigen. In dit geval wordt maatwerk toegepast.

**Vraag 8**

Wanneer verwacht het College een Vergunningenplafond en/of een Uitgifte Quotum toe te gaan passen?

**Antwoord**

Er zijn op dit moment geen plannen om uitgiftequotum toe te passen. Indien uit een participatietraject blijkt, dat er behoefte is aan het maximaliseren van het aantal parkeervergunningen, dan start het college een procedure om uitgiftequotum in te voeren. In sommige gevallen volstaat het stimuleren van parkeren op eigen terrein om de parkeerdruk te verlagen. Uitgiftequotum is geen doel op zich, maar kan als een middel dienen om bijvoorbeeld leefbaarheid en verkeersveiligheid te vergroten. Uitgiftequotum kan ook geïntroduceerd worden bij grootschalige bouwprojecten indien het ontwerpen van openbare ruimte deel uitmaakt van dat project.