



CDA fractie
A Noordermeer

Uw brief van 24 februari 2013	Uw kenmerk	Ons kenmerk 13uit04962	Datum 26 februari 2013	Verzonden d.d. - 5 MAART 2013
Onderwerp: Vragen Parkeerverordening en Verordening parkeerbelasting		Behandeld door J. Rouw	Telefoonnummer (0481) 362300	Bijlage(n)

Geachte heer Noordermeer,

Op 24 februari 2013 heeft u per mail technische vragen gesteld n.a.v. agendapunt: Parkeerverordening gemeente Overbetuwe 2013 en Verordening parkeerbelasting gemeente Overbetuwe 2013. Beide verordeningen worden op 5 maart 2013 tijdens de voorronde behandeld. Omdat er behalve technische ook politieke vragen door u gesteld zijn, is de beantwoording via ons college gelopen.

Hieronder volgt onder uw vraag onze antwoorden.

Parkeerverordening

Doelstelling en beoogd meetbaar effect

1. Bij de doelstelling en beoogd meetbaar effect is vermeld "Daarnaast is een rendabele exploitatie van de P+R-garage van belang voor het functioneren van station Elst als OV-knooppunt". Kan worden toegelicht wat de relatie is tussen 'de rendabelheid van de exploitatie van de P&R-garage' en 'het functioneren van Station Elst als OV-knooppunt': is het niet 'des te lager het tarief voor trein- en busreizigers die parkeren, des te beter voor het OV-knooppunt'? Als sprake is van een niet-rendabele exploitatie van de P+R-garage, heeft dan alleen de exploitant (NSV of Q-park) een probleem of ook de gemeente? Is er sprake van enig risico c.q. enige aansprakelijkheid voor de gemeente in het geval van een niet-rendabele exploitatie?

Het plan Elst Centraal vormt in verkeerskundig oogpunt een belangrijke voorwaarde voor het opheffen van de radiale wegenstructuur en het invoeren van de tangentstructuur in/rond Elst. Het station Elst is een belangrijk overstappunt van de auto op de trein. Hier wordt een relatief goede autobereikbaarheid, voldoende parkeercapaciteit en een goede treinverbinding gecombineerd. Het bieden van voldoende P+R-capaciteit bleek alleen mogelijk in een gebouwde voorziening, zie hiervoor ook de argumenten bij de vaststelling van de stedenbouwkundige visie in 2009 en het stedenbouwkundig plan in 2012. Voor de exploitatie van de garage is een parkeertarief noodzakelijk. Een parkeergarage als betaalde P+R-voorziening draagt op deze wijze bij aan het functioneren van station Elst als OV-knooppunt.

NS is als eigenaar verantwoordelijk voor de exploitatie van de P+R-garage. Wel zijn tussen NS en de gemeente afspraken gemaakt over het invoeren van flankerende parkeermaatregelen. Wanneer de gemeente niet, te laat of een afwijkend parkeerbeleid wil invoeren en er is sprake van aantoonbare omzetschade, dan wordt deze door de gemeente aan NS vergoed.

2. Overweegt het college ook in andere gebieden parkeerbeleid in te voeren (anders dan de bekende blauwe zones) of passen we deze verordening alleen aan voor de situatie Westeraam / Eshof?

Nee. Hoewel de verordening gemeentebreed moet worden vastgesteld, worden in het nog te nemen aanwijzingsbesluit alleen de betreffende gebieden rondom station Elst aangewezen.

Argumenten en alternatieven

3. Is het de bedoeling dat in het vervolg altijd voorafgaand aan een aanwijzingsbesluit bewoners en bedrijven worden geraadpleegd via een enquête over hun visie op parkeren in de wijk?

Het beleid van de gemeente is om de burgers er in een vroeg stadium bij te betrekken. Op welke wijze dit gebeurt, is afhankelijk van het onderwerp. Hier is bewust gekozen voor een enquête om zoveel mogelijk informatie aan de voorkant te krijgen en daarmee een zo groot mogelijk draagvlak en input te krijgen voor het te nemen aanwijzingsbesluit.

Aangegeven wordt dat bij het voor de stationsomgeving Elst te nemen besluit, de mening van bewoners en bedrijven wordt betrokken via een enquête die op 23 januari 2013 is uitgezet:

4. Kunt u aangeven of het juist is dat in de vragenlijst slechts op 1 punt naar de mening van de bewoners en bedrijven is gevraagd ("wilt u een vergunningensysteem in uw straat") en dat verder alleen informatie is opgevraagd?

Behalve vragen, die belangrijk zijn om een indicatie te krijgen van het aantal aan te vragen vergunningen, zijn er ook vragen gesteld die belangrijk zijn voor het aanwijzingsbesluit. Zo zijn er in de enquête vragen gesteld over de voorkeuren naar dagen en tijdstippen voor het vergunningparkeren. Op basis van de antwoorden in de enquête zullen dagen en tijdstippen in het aanwijzingsbesluit worden opgenomen.

5. Kunt u aangeven hoe deze vragenlijst tot stand is gekomen en wat de rol is geweest van de wijkbegeleidingscommissie en wat van deze commissie de personele samenstelling is geweest?

De vragenlijst is door de gemeente, in samenspraak met een extern bureau gespecialiseerd in het opstellen en verwerken van enquêtes, samengesteld. De wijkbegeleidingscommissie heeft het concept van deze vragenlijst evenals de concepttekst voor de nieuwsbrief beoordeeld en van commentaar voorzien. De opmerkingen zijn in de definitieve versie verwerkt.

In de wijkbegeleidingscommissie zitten vertegenwoordigers van het Wijkplatform Elst-Oost, de buurtvereniging de Eshof en bewoners uit het gebied. Daarnaast heeft het wijkplatform zelf een aantal mensen benaderd om zitting te nemen in de commissie.

6. Kunt u aangeven hoe u tot de samenstelling van de wijkbegeleidingscommissie bent gekomen? Is onze indruk juist (op basis van de notulen van het betreffende wijkplatform) dat nooit terugkoppeling heeft plaatsgevonden tussen deze commissie en het wijkplatform?

Wij hebben de wijkplatforms en buurtvereniging benaderd of zij iemand wilde afvaardigen om zitting te nemen in de wijkbegeleidingscommissie. Zij hebben zelf bewoners benaderd met de vraag of ze zitting wilden nemen in de wijkbegeleidingscommissie. Op deze wijze zijn alle buurten binnen het beoogde vergunninggebied vertegenwoordigd.

Hoe de wijkbegeleidingscommissie naar de achterban terugkoppelt is aan de leden van de commissie zelf. Wij als gemeente hebben hier geen rol in.

7. Kan het college aangegeven hoe de respons is op genoemde enquête en wat de grote lijn van de reacties is? Bijvoorbeeld: zijn er ook opmerkingen gemaakt door bewoners die geen betrekking hebben op het vergunningenbeleid maar bijvoorbeeld op de voorgenomen bouw van een nieuw gemeentehuis? Zo ja, hoe gaat het college met deze meningen om?

De enquête is niet van invloed op de nu vast te stellen verordeningen. Deze zijn nodig om een wettelijke basis te hebben voor het te nemen aanwijzingsbesluit. Voor dit besluit zijn de resultaten uit de enquête wel belangrijk.

Hoe gaan we dat bereiken en is evaluatie nodig?

8. Wat is het handhavingsbeleid dat het college voorstaat, hoeveel fte's zijn hiervoor op jaarbasis beschikbaar en is daarbij sprake van extra handhavingscapaciteit zodat extra inzet in de stationsomgeving niet ten koste gaat van inzet elders?

Het te voeren handhavingsbeleid is afhankelijk van het te kiezen regime (alleen werkdagen, of 24/7 en de tijden) voor het vergunningstelsel. De enquête zal een beeld geven waar de voorkeur van de bewoners naar uitgaat. In alle regimes is voorzien in een passende handhaving.

9. U spreekt van evalueren binnen een jaar na invoering. Voor welke periode geldt in dit licht het 0-tarief uit de parkeerverordening of anders geformuleerd: voor hoelang hebben de betrokken bewoners de zekerheid dat hen geen kosten in rekening worden gebracht?

De gemeenteraad stelt de tarieven vast via de verordening parkeerbelasting. Een tariefswijziging is alleen mogelijk met een wijziging van deze verordening.

10. Wat verstaat u onder "het monitoren van de parkeerdruk"? Monitoren veronderstelt een 0-meting: kunt u aangeven wat u als 0-meting hanteert? Welke parkeerdruk op welke tijdstippen wordt gemonitord?

Hiermee bedoelen wij dat de parkeerdruk gedurende enkele uren en dagen gemonitord wordt. De belangrijkste vraag hierbij is of het vergunningparkeren inderdaad het gewenste effect heeft, namelijk het weren van de treinreizigers en geen overloop naar de aanliggende gebieden waar het vergunningstelsel niet ingevoerd wordt.

11. Hoe geeft u bij dit voorstel en bij de evaluatie ervan inhoud aan de door de raad onderschreven notitie over de beleidscyclus (aangenomen motie beleidscyclus d.d. 19 april 2010)?

De motie (11rb000056) vraagt het college om het document Beleidscyclus als formeel document verder te implementeren, één van de overwegingen hierbij was "de ambtelijke organisatie al aan het werk is conform hetgeen in het document is gesteld". Hiermee voldoen we dus aan de motie.

Parkeerbelasting

12. Op grond waarvan komt het college tot de conclusie dat het risico op fraude te beperkt is om (toch) een tarief te gaan voorstellen voor een bezoekersvergunning en/of kraskaart? Welke andere waarborgen tegen fraude zijn hier ingebouwd? Wat zijn de ervaringen elders met volledig gratis vergunningparkeren (ook voor bezoekers)? Is er in Nederland een situatie bekend waarbij in de praktijk het vergunningparkeren in een gebied voor langere tijd is georganiseerd op de wijze zoals nu voorgesteld?

Het is een inschatting van onze kant dat er een beperkt risico is op fraude. Hierbij speelt ook de motie mee dat de kosten van vergunningparkeren niet direct op de bewoners van het gebied doorgerekend mogen worden. Wij zijn hierbij vanuit gegaan dat ook bezoekers hier onder vallen.

Behalve de parkeerdruk te monitoren houden wij ook bij hoeveel kraskaarten er per woning aangevraagd worden. Dit geeft ons een indicatie van mogelijke fraude.

Bij ons zijn geen voorbeelden bekend waar het vergunningparkeren geheel gratis is.

Kosten, baten en dekking

13. Hoeveel middelen reserveert het college voor het vergunningenbeleid, wat is de onderliggende berekening van deze middelen voor elk van de in de enquête van 23 januari jl. genoemde scenario's?

Zolang nog niet bekend is voor welke dagen en tijden gekozen wordt met een daarbij passende handhaving, is het te vroeg om hier een onderbouwde uitspraak over te doen. De genoemde bedragen in het B&W advies zijn berekend aan de hand van ervaringscijfers en een inschatting van het aantal uit te geven vergunningen. Uitgangspunt hierbij is een regime van 24/7 en het in eigen beheer uitgeven en handhaven van de parkeerverunningen.

14. Wat is de achtergrond dat bij het voorstel parkeerverordening wordt gemeld dat dit gebeurt binnen de beschikbare budgetten van Elst Centraal, maar dat dit bij het voorstel parkeerbelasting niet het geval is? Welke redenen zijn er om de verordening voor de gemeente Overbetuwe als geheel wel en de (uitvoerings-)kosten van het aanwijzingsbesluit voor de stationsomgeving in Elst niet te dekken uit de beschikbare budgetten van Elst Centraal?

De reden hiervoor is dat er onderscheid gemaakt is tussen eenmalige- en jaarlijkse kosten. De eenmalige kosten worden ondergebracht in de grondexploitatie. De jaarlijkse kosten kunnen niet gedekt worden uit een grondexploitatie omdat deze op enig moment afgesloten wordt. In de jaarlijkse kosten zitten bijvoorbeeld de uitgifte en handhaving.

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders,
de gemeentesecretaris,

de wnd. burgemeester,

Th.M.M. Hoex

R.T. Metz

Afschriften:
raadsfracties (via griffier)