

## Technische vragen VVD inzake ‘aanpassen overzichtstekening parkeerverordening’

t.b.v. besluitvormende vergadering op 2 juli 2024, agendapunt 8.03

- *Waarom komt dit agendapunt rechtstreeks in de besluitvormende raad? Wat waren de gevolgen voor één raadsclus later?*

### **Antwoord:**

We hebben ons aan de planning van de raadsagenda gehouden. Doordat het besluit op dit moment niet ingrijpend is (er wordt enkel een gebied toegevoegd, geen parkeerregime ingevoerd), is na overleg met de griffie en portefeuillehouder besloten om het agendapunt rechtstreeks in de besluitvormende raad te laten behandelen.

- *“Pas als er daadwerkelijk een parkeerregime wordt ingevoerd, zullen er kosten gemaakt gaan worden. Hoe hoog deze kosten zullen zijn, is afhankelijk van het gekozen parkeerregime”. Kan er een indicatie worden gegeven van de kosten per parkeerregime? Nu blijft het onbekend wat de financiële gevolgen kunnen zijn.*

### **Antwoord:**

Het is lastig om in dit stadium een indicatie van de kosten te geven. Er zijn op dit moment nog teveel variabelen;

- Welk parkeerregime of parkeerregimes wordt (worden) gekozen? Investeringskosten blauwe zone zijn bijvoorbeeld lager als betaald parkeren of vergunningparkeren;
- Hoe groot is het gebied waar een regime wordt ingevoerd (hoeveel blauwe lijnen moeten er worden getrokken, hoeveel verkeersborden moeten er worden geplaatst, voor hoeveel huishoudens moet parkeerdienstverlening (webshop en communicatie) worden ingericht? Etc.

- *Als inwoners of bedrijven parkeerverlast ervaren in de toekomst van andere bedrijven (buiten ASML) of bijvoorbeeld parkeerverlast van Eindhoven Airport: Kunnen zij zich dan ook beroepen middels een klankbordgroep op een aanpassing van overzichtstekening parkeerverordening?*

### **Antwoord:**

Als er in wijken, die op dit moment niet op de overzichtstekening staan, parkeerverlast ontstaat is het mogelijk om deze gebieden na overleg met de buurt toe te voegen aan de overzichtstekening. Bij de Oranjestraat is de ontwikkeling op De Run 1000 dusdanig groot ingeschat (met fase 1 -zijnde de 4 gebouwen die er nu staan en mogelijk in de nabije toekomst ook nog fase 2 -zijnde nieuwbouw op het huidige tijdelijke parkeerterrein-) dat parkeren in de wijk door medewerkers van De Run 1000 op redelijk korte termijn aan de orde kan zijn.

- *Waarom rollen we dit stappenplan niet over heel Veldhoven uit? Als deze zaken zich voordoen (zie stappenplan) op een specifieke locatie ontstaat er op deze specifieke plek/locatie toch een parkeerprobleem?*

**Antwoord:**

Het stappenplan is een vereenvoudiging van het proces dat doorlopen wordt, als het voornemen er is om in de nabije toekomst daadwerkelijk een parkeerregime in een of meerdere straten in te voeren. Hierbij wordt Communicatie aangehaakt en vormt de Visie op Participatie een belangrijke onderlegger.

Het voornemen om in de nabije toekomst mogelijk een parkeerregime in te voeren in een bepaalde straat of gebied, dient weloverwogen genomen te worden. Dat is onder meer afhankelijk van het type parkeerprobleem. Als in een woongebied parkeerproblemen zijn, maar het zijn (vrijwel) allemaal bewoners of bezoekers van de bewoners, dan is invoering van een parkeerregime niet echt een oplossing. Maar zijn in dit woongebied veel 'vreemdparkerders', dan is een parkeerregime wel een oplossing. Een ander voorbeeld is langdurig parkeren bij winkels. Als de parkeerdruk daar groot is, dan zorgt een blauwe zone -met b.v. maximaal 2 uur parkeren- ervoor dat deze parkeerplaatsen veel vaker door andere parkeerders kunnen worden gebruikt. Tot slot heeft ieder parkeerregime zijn voor- en nadelen, zowel in het gebied zelf als in het omliggende gebied (b.v. uitwijkgedrag).

*- Hoe wordt 'parkeerdruk' gemeten? Hoe wordt een 0-meting bepaald? En in welk tijdsbestek (SMART)?*

**Antwoord:**

Voor de opening van het eerste nieuwe gebouw op De Run 1000 (in november 2023) is een parkeeronderzoek in de Oranjebuurt uitgevoerd. Die dient als nulmeting. Eind dit jaar of begin volgend jaar is met de klankbordgroep afgesproken een nieuwe parkeermeting uit te voeren. Een parkeeronderzoek bestaat uit diverse meetmomenten op een dag en wordt op verschillende dagen uitgevoerd. Een parkeeronderzoek wordt normaal gesproken door een gerenommeerd adviesbureau uitgevoerd door een aantal tellers die daadwerkelijk door de straat lopen en het aantal auto's tellen. Door op diverse momenten en dagen te tellen wordt een representatief beeld verkregen.

*- "de gemeente ontvangt meldingen van parkeeroverlast." Wanneer wordt er voldaan aan deze criteria? Waar moeten deze meldingen aan voldoen? Hoeveel meldingen moeten dat er zijn (??) en in welk tijdsbestek (SMART)?*

**Antwoord:**

Dat is inderdaad discutabel. Dat is niet uitgewerkt. Maar 10 soortgelijke meldingen of 1 melding, daar zit ook al een verschil in. Het idee is dat mede aan de hand van meldingen een beeld gevormd wordt van de ervaren parkeerproblematiek. Samen met gesprekken met (vertegenwoordigers van) bewoners en/of bedrijven, parkeermetingen en eventueel adviezen van een parkeeradviesbureau.

- *“ er wordt geconstateerd dat er inritten regelmatig worden belemmerd door geparkeerde auto's. “ Wie constateert dat? Wat is in dit geval 'regelmatig'? In welk tijdsbestek (SMART)?*

**Antwoord:**

Dit kan geconstateerd worden door bewoners, handhaving en/of een aantal keer een rondje door de wijk te maken. Het probleem moet zich structureel voordoen. Het moet vaker geconstateerd worden. Ook deze factor is niet geheel uitgewerkt. Maar alle factoren (dat is inclusief overleg met de omgeving) bij elkaar, dan wordt duidelijk of sprake is van een structureel parkeerprobleem ja of nee.

- *“Het zicht wordt belemmerd door geparkeerde auto's.” Graag meer uitleg. Wanneer is deze situatie precies van toepassing ten opzichte van wat het nu kan zijn bij 0-meting.*

**Antwoord:**

Hiermee wordt bedoeld dat voetgangers nog verkeersveilig gebruik kunnen maken van de openbare ruimte. Staan bijvoorbeeld structureel op iedere hoek van de straat auto's tot aan het kruispunt geparkeerd, dan kan dat een signaal zijn voor parkeeroverlast. Hetzelfde geldt als veel auto's op diverse plaatsen in de wijk met twee wielen op het trottoir staan geparkeerd (wat overigens niet toegestaan is) en hierdoor de doorgang voor voetgangers belemmeren.

- *Hoe ziet het huidige stappenplan er exact uit buiten de oranjebuurt, waar nu reeds een parkeerverordening van toepassing is? Of is een stappenplan daar überhaupt niet van toepassing? Zo ja of nee: Graag een toelichting waarom daarvoor is gekozen.*

**Antwoord:**

Dit stappenplan is vooralsnog alleen voor de Oranjebuurt opgesteld. Neemt niet weg dat de meeste stappen ook in andere buurten/wijken toegepast kunnen worden, daar waar daadwerkelijk overwogen wordt een parkeerregime in te stellen. In ieder geval wordt, zoals eerder aangegeven, wordt Communicatie aangehaakt en vormt de Visie op Participatie een belangrijke onderlegger.

- *Is het zo dat mocht er een parkeerregime worden ingevoerd op één specifieke plek, je elders een probleem gaat krijgen (waterbedeffect)? Wat is hierin de verwachting?*

**Antwoord:**

De mogelijkheid bestaat inderdaad dat een waterbedeffect optreedt; sommige mensen gaan de grenzen van gebieden opzoeken totdat de afstand te groot wordt. Dat is de belangrijkste reden waarom een vrij groot gebied in de overzichtskaart opgenomen is waar mogelijk een parkeerregime mag worden ingesteld.