

Bijlage 1

**Vragen D66 over conceptnota herijking parkeerregulering
Open Agenda Ruimt (6 september 2018)
Portefeuillehouder: Gerrit Boonzaaijer**

1. De nieuwe concept parkeerverordening en het nieuwe parkeerbeleid zijn besproken met inwoners. U hebt niet alle inwoners die direct geraakt worden, specifiek in Maarn, een uitnodiging gestuurd, kunt u aangeven waarom?

Alle inwoners van Maarn worden geraakt door de voorgestelde gewijzigde parkeerregulering, maar mogelijk doelt u op de bewoners van de huidige blauwe zone en de ondernemers in dit gebied. Het uitnodigen van deze doelgroep is gedaan via het gemeentenuws, social media van de gemeente en voor ondernemers ook via de ondernemersnieuwsbrief en ondernemersverenigingen. Hier is voor gekozen vanwege de beperkte kosten. Een mailing naar honderden adressen is relatief kostbaar. Daarnaast is het vanwege de nieuwe privacywetgeving niet toegestaan om inwoners een brief te sturen als dit niet voortvloeit uit een wettelijke taak of als er op een andere manier gecommuniceerd kan worden. Dit hebben wij dan ook gedaan via de beschikbare (openbare) kanalen. Inwoners en ondernemers die aanwezig waren op de informatieavonden in november 2017 zijn tevens persoonlijk via e-mail uitgenodigd.

2. Er is gevraagd naar een parkeeronderzoek voor Maarn in relatie tot de plannen rondom de MFA de Twee Marken. Het nieuwe beleid wordt onafhankelijk hiervan vastgesteld. Waarom hebt u hiervoor gekozen?

Welke ontwikkelingen rond het MFA gaan plaatsvinden is nog niet geheel bekend en moet financieel nog worden vastgesteld door de raad. Voor alsnog is alleen bekend dat er twee scholen gevestigd zullen worden, maar van de overige functies is nog niet bekend hoe groot het oppervlak wordt. Dit betekent dat er nog geen parkeernorm kan worden vastgesteld. Daarnaast moeten nieuwe ontwikkelingen volgens het huidige beleid in hun eigen parkeergelegenheid voorzien of middelen beschikbaar stellen aan de gemeente om deze parkeervoorzieningen in de openbare ruimte aan te leggen. De reden de parkeersituatie rond het nieuwe MFA niet mee wordt genomen in dit project is dat we niet wilden wachten met nieuw parkeerbeleid (gemeentebreed) tot er meer duidelijkheid is over het nieuwe MFA. Ons inziens konden deze twee projecten bovendien onafhankelijk van elkaar worden uitgevoerd, omdat het parkeren rond de Twee Marken een specifieke functie betreft en het huidige project zich richt op het hele dorp.

3. Het nieuwe beleid lijkt integraal over de gehele gemeente te zijn bepaald, waar de consequenties voor Maarn onevenredig negatief voor een deel van de inwoners uit lijken te pakken. Bent u bereid dit opnieuw te bekijken?

De consequenties van het voorstel voor Maarn zijn anders dan voor de andere drie dorpen met parkeerregulering, omdat er voor Maarn een afwijkend voorstel is gedaan, namelijk het vervangen van een deel van de blauwe zone voor een vergunningengebied. De argumenten die door inwoners en ondernemers naar voren werden gebracht op de informatieavond van 10 juli 2018 geven aanleiding om inderdaad met een alternatief voorstel te komen voor het vergunningengebied. Dit komt voornamelijk door de nadelen die een vergunningenstelsel geeft met betrekking tot parkeren voor bezoek, verzorging, etc.

4. Parkeren in de bermen verbieden is niet handhaafbaar, en er zijn weinig alternatieven. De straten van Maarn zijn in veel gevallen niet breed genoeg voor parkeren op de weg. Voetgangers maken ook gebruik van de weg, mindervaliden en mensen met kinderwagens dus ook. De situatie in Maarn is gewoon niet geschikt om parkeren in bermen te verbieden. De parkeerverbodsborden zijn verwarrend. Wat is uw reactie op deze stellingen?

Het voorstel stelt uitdrukkelijk dat parkeren in de bermen niet verboden kán worden, omdat het inderdaad juridisch niet te handhaven is. Er is dus geen sprake van dat er straks niet meer in de bermen geparkeerd kan worden in Maarn, hoewel bermparkeren door veel inwoners als storend wordt ervaren. De borden met parkeerverboden zijn alleen van toepassing op de rijbaan.

5. Bent u bereid dit dossier in zijn geheel naar de raad te brengen in plaats van slechts het deel dat niet binnen de bevoegdheid van het college valt, teneinde de term “dorpsgericht werken” en maatwerk een betere kans te geven? En bent u bereid dit integraal met de plannen voor de MFA te doen, zodat de raad de diverse stukken in relatie tot elkaar kan beoordelen?

Zoals eerder aangegeven bij vraag 2, is ervoor gekozen om niet te wachten met het voorliggende project tot dat er meer duidelijkheid is over de toekomst van het nieuwe MFA. Daarnaast achten wij de projecten onafhankelijk, onder andere omdat het huidige project meerdere dorpen betreft. Het was ons inziens onwenselijk om alleen in Doorn, Leersum en Driebergen-Rijsenburg nieuwe parkeerregulering in te stellen en in Maarn te wachten tot er meer duidelijkheid is over het MFA.

Verder is het vaststellen van het nieuwe parkeerbeleid is een bevoegdheid van het college voor zover het de blauwe zone betreft. Een eventueel vergunningengebied vereist een parkeerverordening die alleen door de gemeenteraad kan worden vastgesteld. Het definitieve voorstel zal echter geen vergunningenstelsel inhouden. Daarmee betreft het voorstel uitvoering en zal daarom alleen door het college worden vastgesteld en niet aan de raad worden voorgelegd.