

Van: [REDACTED]
Aan: [!Raadsleden](#)
Onderwerp: Parkeerbeleid
Datum: woensdag 13 oktober 2021 12:09:20

Geachte raadsleden

Een van u heeft mij gevraagd wat zij had kunnen doen om de huidige problemen m.b.t. het parkeerbeleid te voorkomen.

Ook heeft zij gevraagd hoe dit in de toekomst beter kan/moet. Ik heb haar onderstaande reactie gestuurd.

Ik heb deze laten lezen aan diverse mede bewoners en zij vonden allemaal dat ik dit met u allen moest delen.

Bij deze

Dank voor uw reactie.

Wij hebben te maken met een overheid die taken naar de gemeentes verschuift met als doel problemen lokaal op te lossen omdat zij er daar kennis van hebben.

Anderzijds wil men een klein ambtenarenapparaat. Hierdoor zijn gemeentes niet bij machte zelf invulling te geven aan gecompliceerde vraagstukken.

Het parkeerbeleid en de daaraan voorafgaande parkeervisie zijn geschreven door een hierin gespecialiseerd bedrijf uit Eindhoven tw. Empaction.

Dit is een commercieel bedrijf met een winst oogmerk. Zij begroten een aantal uren die zij vooraf inschatten en doen dat in concurrentie met concurrenten.

Hoe lager zij dit inschatten hoe zekerder zij zijn van het binnenhalen van de klus. Hierin zit dus niet per se een belang van bewoners besloten.

Ik heb medewerkers van Empaction gesproken die zich bezigen met ons parkeerbeleid die nog nooit in ons centrum waren geweest.

Dus we lossen vraagstukken lokaal op door ze uit te besteden aan landelijk opererende bureau's zonder lokale kennis.

Het overbrengen van die lokale kennis gebeurt door interview's. Als dit niet correct gebeurt kunnen er problemen ontstaan zoals wij die nu bij ons parkeerbeleid zien.

In de parkeervisie staat omschreven dat deze interviews zijn gehouden met de Voorzitter Stadshart en de Vestingraad.

Dit zijn organisaties zonder democratisch gehalte en praten dus voor hun eigen straatje wat in zichzelf begrijpelijk is.

Wat in Woerden is gebeurd is dat de voorzitter Stadshart op persoonlijke fidejussio heeft gehandeld. Hij heeft verzuimd zijn achterban te kennen.

Bewoners Belangen Woerden, Nu de PBW bestond ten tijde van het opstellen van de parkeervisie niet. Er zijn dus geen bewoners gehoord bij deze interviews.

Het bestuur van de PBW bestaat uit onder andere; de vrouw van de Voorzitter Stadshart en een werkgroep lid die voorheen een garagevergunning had van ± 600,- die nu nog € 192,- kost

Dit is niet uit leggen aan de inwoners van Woerden.

In de Vestingraad zijn ook vastgoed bedrijven vertegenwoordigd. Twee van deze vastgoed bedrijven hebben deelgenomen aan de participatie waarvan een alle panden aan de wagenstraat bezit.

Dit terwijl bewoners van de Wagenstraat niet aan de participatie hebben kunnen deelnemen. Dit is wederom niet uit leggen aan bewoners die op voorhand al naar de garage zijn verwezen.

Immers vanuit de vestingraad participeren vastgoedbedrijven ook mee.

U heeft niet kunnen weten dat er op geen enkele manier bewoners zijn gehoord bij het opstellen van de parkeervisie. De Wethouder had u dit moeten meedelen.

Verder spelen er nog andere vastgoedbelangen die vertaald zijn in deelmobiliteit. Deelmobiliteit lijkt heel vriendelijk maar is niet wat het lijkt.

Omdat dit nogal gecompliceerd is zal ik u dat proberen uit te leggen aan de hand van 2 voorbeelden.

Voorbeeld 1

Stel ik heb een parkeerprobleem, bijvoorbeeld gemeente Woerden. Ik heb 500 parkeerplaatsen en ik moet 550 vergunningen afgeven.

Dan zet ik deelauto's neer want met deelauto's mag ik een reductie toepassen van 10%.

Dit betekent dat, doordat ik deelmobiliteit inzet, ik op papier maar 450 plaatsen hoeft te voorzien. En ik de overige 50 alsnog kan uitgeven.

En hupsakee mijn parkeerprobleem is opgelost.

Dan klopt de boekhouding echter in de praktijk wordt deelmobiliteit weinig gebruikt want het is heel duur, waardoor wij alsnog een parkeerprobleem hebben in de echte wereld.

Voorbeeld 2

Stel ik ben projectontwikkelaar. Ik wil een appartementengebouw neerzetten met een lift een traphuis, 10 woonlagen met 6 appartementen per laag.

Totaal 60 appartementen. De parkeernorm hiervoor is bv 1,5. Dan moet ik 90 parkeerplaatsen bouwen.

Stel ik zet deelmobiliteit in in de onderliggende parkeergarage.

Dan mag ik 10% reduceren en wordt dit dus 81 parkeerplaatsen plus 2 voor deelauto's is 83 parkeerplaatsen.

Ik hoeft dus 7 parkeerplaatsen niet te bouwen.

Dit bespaart mij geld en ik zet de nieuw beschikbare ruimte in voor het bouwen van twee extra appartementen. a € 500.000,-

Ik heb wel een probleem, de aangeboden deelmobiliteit is duur, dus breng ik de vaste kosten van deelmobiliteit onder in de servicekosten zodat de kilometerprijs omlaag gaat.

Ik ben heel blij want ik heb € 1.000.000,- extra omgezet en minder parkeerplaatsen hoeven bouwen.

De bewoners betalen dat of kunnen hun auto niet kwijt maar ja ik ben een zakenman en de politiek is er erg blij mee.

In de werkgroep hebben wij alleen mogen zeggen wie bepaalt waar deelmobiliteit wordt ingezet en wij hebben unaniem gekozen voor de gemeente.

Empaction heeft aangegeven dat de reductie 5 tot 10 % is. Hoeveel dit is geworden in Woerden weten wij niet. Er worden inmiddels appartementen complexen gebouwd met deelmobiliteit in de onderliggende garage.

Ik heb recentelijk een rapport over deelmobiliteit van Het Ministerie van Infra en Waterstaat hierover naar alle raadsleden gestuurd en vraag mij af of de reductie die door de gemeente Woerden is toegepast in overeenstemming is met dit rapport.

U ziet dat de materie zeer gecompliceerd is. Als voormalig werkgroeplid heb ik ook nog niet alles kunnen doorgronden en ik verwacht dat ook niet van u.

Als u eerder voor het beleid heeft gestemd betekent dat, dat u uw mening heeft moet herzien.

Ik heb zelf ook met deze dilemma's geworsteld en weet dat dit moed vereist en dat waardeer ik zeer.

Hoe dit in de toekomst beter kan ligt mijns inziens in het lokaal oplossen van lokale problemen.

Een bestuur met lef dat niet externe bureau's inhuurt om zichzelf te verantwoorden maar dat staat tussen de mensen en er niet over maar er mee beslist en ja dan is er gekwalificeerd personeel nodig.

Het is vaak heel simpel, betrek de direct betrokkenen en je lost alles naar welbevinden op, ook als zij voor een groter belang een offer moeten brengen.

Ik kan hier nog wel een tijdje over doorgaan maar hoop u voorzover voldoende input voor het interpellatiedebat te hebben gegeven.

Nogmaals dank voor uw reactie