

	<b>Vraag</b>	<b>Antwoord</b>
1	Ik zie dat het beleid gericht is op mogelijkheden in de ruimte en toekomstige ontwikkelingen in autogebruik (aantallen, delen, electische auto's, waterstof? etc), fietsen etc. De CROW uitgangspunten zijn onder andere gebaseerd op woonvormen (presentatie). In uw presentatie wordt gesproken over veilig parkeren. Wat zijn de beleidsuitgangspunten voor veilig parkeren?	Veilig parkeren scharen we onder verkeersveiligheid en de veilige inrichting van de openbare ruimte. We zullen er uiteraard als gemeente altijd naar streven de meest ideale parkeersituatie te realiseren. Ook verkeersveiligheid is daar een onderdeel van. Parkeersituaties zullen in elk geval altijd voldoen aan de huidige maatstaven en normen.
2	Wordt er ook rekening gehouden in het beleid tav bewaakte fietsenstalling of fietskluizen. Immers elektrische fietsen zijn nogal gewild ondanks fietsloten om proletarisch mee te nemen.	Bij nieuwe ontwikkelingen worden met de fietsparkeernormen eisen gesteld aan de minimale hoeveelheid fietsparkeerplaatsen. Of dit een bewaakte stalling is of fietskluizen zijn, dat is de uitvoering en wordt aan de hand van de case bekeken.
3	Ik zie dat het beleid gebaseerd is op bewoners, in de vesting Willemstad is het met name de dag toerist die de parkeerdruk hoog maakt en er dus geen parkeerplaats meer geboden wordt voor de bewoners.	In Willemstad is om die reden een blauwe zone aangebracht. Dagtoeristen kunnen dan beter buiten de vesting staan. De parkeerdruk in Willemstad is op bepaalde plekken hoog maar dat is ook zo op doordeweekse avonden met name in het centrum. Met de evaluatie van de blauwe zone zullen we een beter beeld krijgen op de feitelijke parkeersituatie in Willemstad.
4	Wordt bij de deelauto in gedachten uitgegaan van elektrisch vervoer; dus parkeerplaats met laadmogelijkheid?	Ja dat klopt, op steeds meer plaatsen in Nederland zie je de deelauto als alternatief voor de (tweede) auto. Hiervoor zetten we uiteraard in op elektrische auto's.
5	Hoe ga je dan om met hotels die geven dus ook parkeerdruk.	Ook voor hotels is een parkeernorm opgenomen in de Parkeernota.
6	In welke mate is dit parkeerbeleid gekoppeld aan het beleid ruimtelijke ontwikkelingen en verkeersstromen binnen de gemeente(n)?	Dit is gekoppeld aan het ruimtelijke ordeningsbeleid. Elk bouw initiatief wordt getoetst aan de Parkeernota.

7	hoever mag de parkeerplaats liggen vanaf het pand?	<p>Dat verschilt per functie. Voor wonen gaan we uit van een korte loopafstand dan voor werken bijvoorbeeld. In bijlage 4 van de Beleidregels is een tabel opgenomen met de loopafstanden.</p> <p><b>Bijlage 4. Maximaal acceptabele loopafstanden</b></p> <table border="1" data-bbox="1093 368 1792 614"> <thead> <tr> <th>Hoofdfunctie</th> <th>Loopafstand (maximaal)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Wonen (Woningbouwprojecten waarbij ook nieuwe openbare ruimte wordt toegevoegd)</td> <td>50 meter</td> </tr> <tr> <td>Wonen (bestaande situaties)</td> <td>100 meter</td> </tr> <tr> <td>Werken</td> <td>300 meter</td> </tr> <tr> <td>Winkelen</td> <td>200 meter</td> </tr> <tr> <td>Cultureel en maatschappelijk</td> <td>200 meter</td> </tr> <tr> <td>Gezondheidszorg</td> <td>50 meter</td> </tr> </tbody> </table> <p><i>Tabel 2 Maximaal acceptabele loopafstand naar hoofdfunctie</i></p>	Hoofdfunctie	Loopafstand (maximaal)	Wonen (Woningbouwprojecten waarbij ook nieuwe openbare ruimte wordt toegevoegd)	50 meter	Wonen (bestaande situaties)	100 meter	Werken	300 meter	Winkelen	200 meter	Cultureel en maatschappelijk	200 meter	Gezondheidszorg	50 meter
Hoofdfunctie	Loopafstand (maximaal)															
Wonen (Woningbouwprojecten waarbij ook nieuwe openbare ruimte wordt toegevoegd)	50 meter															
Wonen (bestaande situaties)	100 meter															
Werken	300 meter															
Winkelen	200 meter															
Cultureel en maatschappelijk	200 meter															
Gezondheidszorg	50 meter															
8	"Parkeereis" wordt deze bepaald door de gemeente of is het de "wens" van de gebruiker? Met name is dat nog wel eens een discussiepunt bij kantoren zeker in de grote steden. Dit om ook andere vervoersvormen (OV) te stimuleren.	De parkeerbehoefte wordt bepaald door de gemeente aan de hand van normen die in dit beleid zijn opgenomen. De behoefte wordt dus op basis van functie, grootte en aantallen berekend. Samen met de initiatiefnemer wordt vervolgens gezocht naar de meest optimale invulling van deze behoefte.														
9	Moeten de normen niet bijgesteld worden bij dubbelgebruik bewoners , bedrijf omdat meer mensen thuis werken.	De kencijfers van het CROW zijn gebaseerd op ervaringscijfers uit het hele land. Als Nederlanders structureel thuis blijven werken zullen we dat terug gaan zien in de cijfers van het CROW. Het is nu nog te vroeg om hier iets over te kunnen zeggen.														
10	Nieuwe situaties worden bestaande situaties dus zal er op een gegeven moment gecontroleerd /gehandhaafd moeten worden.	We proberen de openbare ruimte natuurlijk altijd zo in te richten dat het voor weggebruikers duidelijk is wat er van ze wordt verwacht. In dit geval dus waar ze moeten parkeren. Als er excessen zijn dan zien we dat terug in klachten en meldingen. In eerste instantie zal gezocht worden naar een passende oplossingen. Handhaving wordt ingezet als er geen andere oplossing meer voor handen is.														
11	Hoor handhaving daarmee tot het parkeerbeleid?	Nee hier hebben we handhavingsbeleid voor.														

12	De praktijk wijst uit: de parkeerschijven worden steeds verzet, er wordt niet gehandhaafd op de parkeerduur. waarom niet in de vestiging uitsluitend vergunningen , andere vestiging steden zoals Veere en Naarden hanteren dit systeem.	Wellicht is dit een conclusie uit de blauwe zone evaluatie, maar het feit blijft wel dat we als gemeente de belangen van zowel bewoners, als ondernemers moeten behartigen. Bij vergunningparkeren kunnen klanten van de ondernemers helemaal niet meer parkeren binnen de vesting. Eerst evaluatie blauwe zone die dit jaar uitgevoerd gaat worden afwachten en dan gezamenlijk kijken naar de mogelijkheden
13	Kan er er ook een restrictie worden ingesteld voor de grote/omvang vrachtwagens in de vestiging Willemstad , deze is niet geschikt voor de grote trucks die voorbij denderen	Dit heeft niet iets te maken met parkeerbeleid maar we kunnen hier wel een antwoord op geven. Binnen de vesting zijn een paar ondernemers die bevoorrad worden door vrachtauto's. Deze ondernemers doen hun uiterste best dit met de kleinst mogelijke vrachtwagens te laten doen. Het aantal vrachtwagens in Willemstad is zeker in vergelijking met andere kernen in onze gemeente erg klein. Een restrictie in omvang en grootte gaat niet zoveel toevoegen omdat voor bijvoorbeeld verhuizingen dan een ontheffing zal woden verleend.
14	Hoeveel boetes zijn er de laatste jaren uitgedeeld op parkeren van groete voertuigen?is er een inzicht in de handhaving?	Het aantal interventies op foutief geparkeerde grote voertuigen: 2021: 13X 2020: 5x 2019: 6x 2018: 1X
15	Is dit handhavingsplan ook ergens beschikbaar?	Het handhavingsplan kunt u vinden op de website van de gemeente Moerdijk. <a href="https://www.moerdijk.nl/Docs/2020/Uitvoeringsprogramma-VTH-definitief.pdf">https://www.moerdijk.nl/Docs/2020/Uitvoeringsprogramma-VTH-definitief.pdf</a>
16	Er is al sinds een paar jaar een bedrijf actief dat (zelfrijdende) auto's op afroep-garantie binnen 15 min na aanvraag - voor de deur ter beschikking stelt - een echte deelauto dus..... Hun plan is (was?) om dit binnen 5 jaar op de markt te hebben. Wordt dit soort ontwikkelingen ook meegenomen in het parkeerbeleid?	Zulke ontwikkelingen en initiatieven raken het snijvlak van parkeerbeleid en de energietransitie. We staan altijd open voor duurzame vervoermiddelen en het stimuleren hiervan. Op het moment dat er een aanbieder is die voertuigen in de gemeente Moerdijk wil gaan exploiteren zullen we dit zeker in overweging nemen en bekijken of hier mogelijkheden voor zijn.

17	Mijn vraag, achter de vraag is dus eigenlijk: in welk beleid wordt het "verantwoord" autogebruik in de gemeente(n) gestimuleerd?	Dit wordt dan meer gestimuleerd in de energietransitie en gefaciliteerd in de parkeernota.
18	Wordt er ook beleid gevoerd voor elektrische deel scooters? Andere steden hebben overlast hiervan en moerdijk kan hierop een proactief beleid voeren	Op het moment dat we een aanbieder hebben die in een van onze kernen een rendabele businesscase voor ogen heeft staan we hier zeker voor open. De overlast kan met slim sturen en de inzet van technologie worden beperkt. Op overlast zit niemand te wachten, ook de gemeente niet. In overleg met de aanbieder zullen we dan zeker zoeken naar een oplossing waarbij overlast tot een minimum wordt beperkt.
19	is er onderzoek hoeveel mensen denken binnen nu en 4 jaar een deelauto te gebruiken en hun auto weg te doen?	<a href="https://www.moerdijk.nl/web/besluitenlijsten-2021/154288-154239-154220-154204-154178-154125-besluitenlijst-b-amp-amp-w-vergadering/verkennend-onderzoek-autodelen-in-moerdijk.html">https://www.moerdijk.nl/web/besluitenlijsten-2021/154288-154239-154220-154204-154178-154125-besluitenlijst-b-amp-amp-w-vergadering/verkennend-onderzoek-autodelen-in-moerdijk.html</a>
20	Ook bij ouderen :) wordt al gesproken over deelauto's. Minder frequent gebruik en minder kilometers.	Deelautos zijn inderdaad voor alle leeftijdscategorieën interessant, zeker ook voor ouderen!
21	Waar mogen specifieke vragen over locaties gesteld worden?	Deze kunnen gemeld worden via de website, buitenbeterapp en telefonisch.
22	Gaat het "nieuwe " parkeerbeleid ook kijken naar oude situaties	Deels, de parkeernormen gaan over nieuwe ontwikkellocaties. De onderwerpen die gaan over duurzaamheid, gehandicaptenparkeerplaatsen, grote voertuigen, parkeerregulering etc gaan zeker ook over bestaande situaties.





