

Beantwoording technische vragen CDA Parkeerverbodzone Monnickendam Centrum

Onze fractie heeft de volgende technische vragen over het parkeren in de binnenstad van Monnickendam. Wij zien een tijdige beantwoording voor donderdag 17 oktober graag tegemoet.

Begin september zijn twee stratenmakers van het Friese bedrijf Nota gestart met het aanduiden van parkeervakken in de binnenstad van Monnickendam. Aan de start is het raadsinformatiedocument 118-133 voorafgegaan. In dit document heeft het college gemeld dat er rond de honderd parkeerplaatsen worden gesaneerd. Op 23 september heeft onze fractie gevraagd om een lijst of overzichtskaart, waarop de te saneren parkeerplaatsen zijn aangegeven. Op 24 september heeft het college van B&W de raad gemeld dat hiervan geen overzichtskaart beschikbaar is. In plaats hiervan ontving de raad een kaart waarop de overblijvende parkeervakken zijn aangegeven. Wij hebben inmiddels geconstateerd dat de uitvoering in sommige straten afwijkt van de overzichtskaart. Ook hebben wij geconstateerd dat de kaart onjuistheden bevat en dat een aantal reguliere parkeerplaatsen niet op de kaart is opgenomen. Daarom de volgende vragen:

Vraag 1

Wij verzoeken opnieuw om een overzicht of lijst van de 100 te saneren parkeerplaatsen.

Antwoord 1

Van saneren van parkeerplaatsen in de oude kern van Monnickendam is geen sprake. Op dit moment worden de bestaande parkeerplaatsen beter aangeduid met markeringen. Een lijst met plekken waar fout geparkeerd wordt is niet beschikbaar. De eerder gestuurde kaart is een globale op luchtfoto's gebaseerde kaart welke vooruitlopend op het werk per fase wordt geoptimaliseerd. Deze optimalisatieslag wordt gedaan middels nametingen op straat en constructief overleg met de hulpdiensten.

Vraag 2

Wij verzoeken om een lijst of overzicht van de extra 30 parkeerplaatsen die door een efficiëntere benutting van de beschikbare ruimte worden gerealiseerd.

Antwoord 2

Een lijst of overzicht van 30 extra parkeerplaatsen is niet voorhanden. Er ontstaan meer parkeerplaatsen doordat men na het aanbrengen van markeringen voor de vak aanduiding netter en daarmee dichter op elkaar gaat parkeren. Zonder deze gemarkeerde vakken blijft er regelmatig onnodig veel ruimte over tussen de auto's over waar dan niet geparkeerd kan worden. Dit komt bijvoorbeeld voor op het Zarken en het Noordeinde.

Vraag 3

In het eerste deel van de Willem van der Voetstraat (breedte 4.80 meter) verdwijnen de huidige reguliere parkeerplaatsen, terwijl in de aangrenzende Zuster Bloemstraat (breedte 4.60 meter) de huidige parkeerplaatsen wel worden gehandhaafd. Kunt u ons dit uitleggen?

Antwoord 3

Het voetpad van de Zusterbloemstraat wordt binnenkort middels afgeschuinde trottoirbanden overrijdbaar gemaakt, waardoor het voetpad voor de hulpdiensten opgeteld kan worden bij de rijbaanbreedte. In de van der Voetstraat is de minimale doorgang voor hulpdiensten niet haalbaar, echter er worden door maatwerk toch nog 2 vakken realiseerbaar.

Vraag 4

Op de Lindegracht en het Zonnepad zijn enkele parkeerplaatsen ingetekend die niet als zodanig bruikbaar zijn, bijvoorbeeld door aanwezige lantaarnpalen en een te krap straatprofiel (tussen Kerkstraat 2 en Zonnepad 5). Wij verzoeken u de kaart op dit punt te corrigeren.

Antwoord 4

De status van deze kaart is hierboven toegelicht. Op de genoemde locaties is de ruimte inderdaad erg krap. Wij zeggen u graag toe de uiteindelijke versie van de met de ingetekende parkeervakken aan de raad doen toekomen. Deze is noodzakelijk als uitgangspunt van de monitoring. Deze locatie is overigens voor de brandweer onbereikbaar met hun rijdend materieel. In voorkomend geval worden brandslangen uitgerold.

Vraag 5

Op sommige punten wijkt de kaart af van de in de praktijk toegepaste indeling van de parkeerplaatsen. Wat zijn de redenen hiervoor?

Antwoord 5

Het betreft een globale kaart; wijzigingen en correctie worden vooruitlopend op het werk en tijdens het werk hierop aangebracht. Het kan voorkomen dat er momenteel geparkeerd wordt op locaties waar dit niet is toegestaan of dat de ruimte zodanig smal is dat hulpdiensten er niet langs kunnen. Tevens wordt er op plekken maatwerk toegepast. Zulks ook op verzoek van de inwoners.

Vraag 6

In de memo van 2 oktober schrijft het college dat uitstel van de werkzaamheden tot na de raadsbehandeling leidt tot meerkosten in de orde van € 8.000 tot € 12.000. U motiveert deze extra kosten met de kosten van verplaatsing van de stratenmakers en materieel. Wij kunnen ons moeilijk voorstellen dat de wijze van werken in combinatie met de geringe afstanden leidt tot dergelijke extra kosten. Kunt u de hoogte van de extra kosten nader onderbouwen?

Antwoord 6

De stapsgewijze, straatsgewijze aanpak van de werkzaamheden beperkt de overlast voor de bewoners zoveel mogelijk. Nu men niet verder kon met de straatsgewijze aanpak van alle parkeerplaatsen maar alleen de parkeerplaatsen kon markeren die al enige mate van duiding hadden, moet men later terugkomen in de straat om de andere vakken te markeren. De meerkosten zijn een grove schatting. Er is daarbij uitgegaan van 15% van de totale kosten. De extra kosten zitten hem in de verplaatsing van materieel, voertuigen en het heen en weer rijden naar de werf. Daarnaast moeten er vaker vooraankondigingsborden en verkeersborden geplaatst en verwijderd worden en moeten de straten vaker autovrij gemaakt worden.