

# **Nota hoofdlijnen Parkeerbeleid centrum 2013**

## Inhoudsopgave

Samenvatting	3
1. Inleiding	5
2. Huidige situatie	5
2.1 Masterplan centrum	
2.2 Parkeerregulering centrum 2007	
2.3 Voorjaarsnota 2008	
2.4 Collegeprogramma	
3. Uitkomsten parkeerevaluatie	6
3.1 Parkeergedrag en -beleving (OCD onderzoek)	
3.2 Gesprekken winkeliers	
3.3 Parkeermonitoring en actualisatie parkeerbalans centrum	
4. Hoofdpijnen voorstel parkeerbeleid centrum 2012	9
5. Resultaten uit dialoog belanghebbenden parkeerbeleid centrum 2013	10
6. Hoofdpijnen parkeerbeleid centrum 2013	11
7. Argumentatie hoofdpijnen parkeerbeleid centrum 2013	14
8. Financiële aspecten	18
9. Uitwerking beleid	20
Bijlagen:	
1. Parkeervraag naar gebruikersgroep in 2015	
2. Overzicht gebouwde parkeervoorzieningen centrumgebied	

## Samenvatting

Het vernieuwde winkelcentrum De Meent in het centrum van Papendrecht is vijf jaar geleden geopend. Tegelijkertijd werd de nieuwe parkeerregulering centrum 2007 van kracht met betaald parkeren in de parkeergarages en een parkeerschijfzone op straat van maximaal één uur, met de mogelijkheid tot het aanvragen van een ontheffing voor bewoners. De parkeerregulering die vijf jaar geleden is ingevoerd was voornamelijk gebaseerd op aannames (het centrum was nog niet opgeleverd tijdens het opstellen van het voorstel voor parkeerregulering). De afgelopen jaren zijn er verschillende ruimtelijke ontwikkelingen geweest. Daarnaast zijn bestuurlijke kaders gewijzigd en zijn de economische omstandigheden anders dan in 2007. De nieuwe uitgangspunten van het parkeerbeleid centrum dienen een passende invulling te geven aan de huidige parkeersituatie.

Begin 2012 is een uitgebreide parkeerevaluatie verricht. Het Onderzoekscentrum Drechtsteden (OCD) heeft een groot aantal enquêtes en interviews afgenomen onder bewoners, bezoekers en werknemers van het centrumgebied. De beleving van de parkeersituatie door deze gebruikersgroepen vormt een belangrijk onderdeel van de parkeerevaluatie. Naast het belevingsonderzoek zijn parkeertellingen verricht en is de parkeerbalans geactualiseerd. De parkeerevaluatie vormt het uitgangspunt voor de herziening van het parkeerbeleid in het centrum van Papendrecht.

Op basis van de parkeerevaluatie is de concept-nota Parkeerbeleid centrum 2012 opgesteld met daarin opgenomen een maatregelenpakket. De behandeling van deze concept-nota in de commissie Ruimte van 9 januari 2013 vormde aanleiding om de hoofdlijnen nader te bespreken met belanghebbenden. Hiertoe hebben van medio maart tot medio april 2013 diverse gesprekken plaatsgevonden met verschillende belanghebbenden zoals bewoners, ondernemers en zorgverleners.

Deze gesprekken hebben geleid tot nieuwe hoofdlijnen van het parkeerbeleid centrum. Het parkeerbeleid centrum blijft als doel behouden dat met de maatregelen de parkeersituatie voor alle gebruikers van het centrumgebied zo optimaal mogelijk wordt geregeld. Tevens wordt gestreefd om de parkeersituatie tijdens de avonduren te verbeteren als bijdrage aan het meer verlevendigen van het centrum. De volgende uitgangspunten zijn hiervoor gehanteerd:

- Bewoners van het centrumgebied moeten, ook in de toekomst, voldoende gelegenheid hebben om hun auto nabij de woning te kunnen parkeren.
- Bezoekers van het centrumgebied moeten meer gestimuleerd worden om gebruik te maken van één van de kwalitatief hoogwaardige parkeergarages in het centrumgebied. Voor een snelle boodschap blijft parkeren op straat een optie.
- Personeel werkzaam in het centrumgebied moet (tegen betaling) ook parkeergelegenheid worden aangeboden op gepaste afstand van de werkplek.
- Het verruimen van de inrijtijden van de parkeergarages. Dit biedt met name horecabezoekers de mogelijkheid om op een veilige en comfortabele wijze te parkeren. Men kan net zoals in de huidige situatie 24 uur per dag de parkeergarages verlaten.

De volgende nieuwe hoofdlijnen van beleid zijn op 4 juli 2013 vastgesteld door de gemeenteraad:

1. Invoeren van real time parkeren (betalen op basis van kleinere tijdseenheden) in de openbare parkeergarages naar omgerekend € 1,40 per uur in 2014, € 1,50 per uur in 2015 en € 1,60 per uur in 2016.
2. Het reguleringsgebied behoudt ongeveer de omvang van het huidige reguleringsgebied.
3. In het centrum blijft de tijdseenheid van één uur gelden in de parkeerschijfzone. De omvang van het reguleringsgebied blijft ongewijzigd.
4. Enkele straten in afgebakende gebieden direct rondom het kernwinkelgebied (Veerweg en parkeerterrein Constantijn Huygenslaan), waar veel parkeeroverlast wordt ervaren van bezoekers en de al bestaande gebieden (Muilwijkstraat, het parkeerterrein achter de Marktflat en Het Havenhoofd) worden aangewezen als gebied met parkeervergunningen. Bewoners met een parkeervergunning voor deze parkeerplaatsen krijgen ook de mogelijkheid om in de parkeerschijfzone van het centrum te parkeren. Op de Veerweg en het parkeerterrein Constantijn Huygenslaan) worden evenveel parkeervergunningen uitgegeven als aanwezige parkeerplaatsen.
5. De prijs van zowel de ontheffing voor het parkeren in de parkeerschijfzone, als een parkeervergunning in een vergunninggebied in het centrum wordt hetzelfde. De gemeenteraad heeft het tarief van de eerste ontheffing / vergunning vastgesteld op € 36,- per

jaar exclusief een jaarlijks toe te passen inflatiecorrectie vanaf 1 januari 2015. Dit tarief geldt ook voor een eventuele tweede en derde ontheffing/vergunning.

6. De mogelijkheid van de introductie van een bezoekerskaart, of andere alternatieven van de huidige kraskaarten voor bewoners worden onderzocht.
7. Parkeerontheffingen voor eigenaren en personeel in het centrum in de parkeerschijfzone worden voor € 20,- per maand verstrekt. De tarieven worden vanaf 1 januari 2015 jaarlijks gecorrigeerd volgens het inflatiecijfer. In principe komt elk personeelslid in het centrum in aanmerking voor deze ontheffing.
8. De prijsstelling voor het bieden van een plaats voor personeel in parkeergarage De Overtoom wordt onderzocht.
9. Het gebruik van parkeergarage De Overtoom zal worden gestimuleerd door middel van acties en het vergroten van de bekendheid van de parkeervoorziening.
10. Overleg met de grote winkelbedrijven in het winkelcentrum wordt voorgezet over het parkeren in de parkeergarages.
11. Bedrijven en instellingen kunnen voor hun bezoekers kortingskaarten aanschaffen voor de parkeergarages om hun klanten en/of bezoekers tegemoet te komen in de parkeerkosten.
12. Bewoners kunnen een verzoek indienen tot het uitbreiden van het reguleringsgebied.
13. De inrijtijd van de parkeergarages wordt op maandag, dinsdag, woensdag en zaterdag opgerekt naar 21.00 uur, uitrijden blijft 24 uur per dag mogelijk. De in- en uitrijmogelijkheden zullen duidelijker worden aangegeven dan nu het geval is. Ook de bewegwijzering zal nader worden bekeken. Op zondag blijven de parkeergarages gesloten voor publiek.
14. In overleg met specifieke groepen zoals zorgverleners, maar ook voor instellingen, vrijwilligers en bijvoorbeeld aannemers die vanwege hun bedrijfsvoering genoodzaakt zijn om nabij de bestemming te parkeren, zal nader bekeken worden welke oplossingsrichting reëel is voor hun regelmatig terugkerende tijdelijke parkeerbehoefte.

In deze nota zijn de hoofdlijnen opgenomen van het voorgestelde parkeerbeleid centrum. Na de vaststelling van de hoofdlijnen van het beleid is een uitvoeringsplan opgesteld met een concrete uitwerking van de maatregelen. Gestreefd wordt om het nieuwe parkeerbeleid in januari 2014 in te laten gaan.

## 1. Inleiding

Het vernieuwde winkelcentrum De Meent in het centrum van Papendrecht is vijf jaar geleden geopend. Tegelijkertijd werd de nieuwe parkeerregulering centrum 2007 van kracht met betaald parkeren in de parkeergarages, een parkeerschijfzone op straat van maximaal één uur, met de mogelijkheid tot het aanvragen van een ontheffing voor bewoners. De parkeerregulering die vijf jaar geleden is ingevoerd was voornamelijk gebaseerd op aannames (het centrum was nog niet opgeleverd tijdens het opstellen van het voorstel voor parkeerregulering). De afgelopen jaren zijn er verschillende ruimtelijke ontwikkelingen geweest en de financiële situatie is anders dan in 2007. De nieuwe uitgangspunten van het parkeerbeleid centrum dienen een passende invulling te geven aan de financiële en bestuurlijke kaders.

Door middel van monitoring en evaluatie is getoetst of het beleid nog aansluit op de oorspronkelijk geformuleerde beleidsdoelen. Het Onderzoekscentrum Drechtsteden (OCD) heeft in dit kader een uitgebreid onderzoek verricht naar het keuzegedrag en de beleving van bezoekers aan en werknemers in het centrumgebied ten aanzien van parkeren. Tevens is onderzocht hoe bewoners in en aan de randen van het centrumgebied de parkeersituatie ervaren. Het OCD heeft hiertoe meer dan 1.000 interviews en enquêtes gehouden onder de diverse gebruikersgroepen van het centrum. Door de omvang van dit onderzoek zijn de uitkomsten representatief voor het keuzegedrag en de beleving van de gebruikers. De uitkomsten van het OCD onderzoek vormden, samen met de parkeertellingen, de actualisatie van de parkeerbalans en gesprekken met een aantal winkeliers, de basis voor de parkeerevaluatie. De uitkomsten uit de parkeerevaluatie zijn op 7 maart 2012 aan de raadscommissie Ruimte gepresenteerd.

Op basis van de parkeerevaluatie heeft het college op 18 december 2012 een voorstel voor het parkeerbeleid centrum 2012 ter vaststelling aangeboden aan de gemeenteraad. Dit raadsvoorstel is op 9 januari 2013 inhoudelijk behandeld door de commissie Ruimte. Tijdens de bespreking van dit voorstel is naar aanleiding van de reacties toegezegd zichtbaar de dialoog aan te gaan met de belangengroepen in het centrum, zoals bewoners, ondernemers, winkeliers en zorgverleners. Deze dialoog kan leiden tot een aanpassing van de hoofdlijnen van het parkeerbeleid.

Het college heeft tijdens de gesprekken goed geluisterd naar de bewoners en ondernemers in het centrum en heeft binnen de gestelde kaders diverse wensen overgenomen en vertaald in een nieuw voorstel. Daarbij is een integrale afweging gemaakt tussen verschillende belangen van bewoners, ondernemers en personeel in het centrum. De gemaakte opmerkingen tijdens de gespreksavonden zijn vastgelegd in een apart verslag.

In deze nota zijn de hoofdlijnen opgenomen van het voorgestelde parkeerbeleid centrum. Na de vaststelling van de hoofdlijnen van het beleid wordt een uitvoeringsplan opgesteld met een concrete uitwerking van de maatregelen. De verschillende elementen uit de uitvoeringsregeling zijn namelijk afhankelijk van de besluitvorming over de hoofdlijnen.

## 2. Huidige situatie

### 2.1 Masterplan centrum

Bij de start van de herontwikkeling van het centrum van Papendrecht is gekozen voor een centrum waarin het zowel prettig winkelen als wonen is. De ambitie voor de ruimtelijke kwaliteit is in het centrum altijd hoog geweest. Dit heeft zich onder andere vertaald in de realisatie van twee gebouwde parkeervoorzieningen (parkeergarages De Meent en De Overtoom). De visie hierachter is dat centrumbezoekers dicht bij de bestemming op een hoogwaardige wijze moeten kunnen parkeren waardoor op straat de mogelijkheid openblijft voor een verblijfsruimte met een hoge ruimtelijke kwaliteit.

Bij de opzet van het Masterplan is er van uitgegaan dat de stromen auto's van bewoners en bezoekers zoveel als mogelijk worden gescheiden. Bezoekers van het winkelcentrum parkeren bij voorkeur in de gebouwde parkeervoorzieningen, waardoor de bewoners gebruik kunnen maken van de voorzieningen op straat (of voor een aantal bewoners in het afgeschermd privégedeelte in de parkeergarages).

## 2.2 Parkeerregulering centrum 2007

Vooruitlopend op de opening van het nieuwe winkelcentrum is in maart 2007 de huidige parkeerregulering in het centrum vastgesteld. De uitgangspunten waarop de parkeerregulering uit 2007 is gebaseerd sluiten aan op het Masterplan centrum:

- Optimaal gebruik maken van de schaarse (parkeer)ruimte.
- Parkeerplaatsen in het centrumgebied voldoende vrijhouden voor (winkel)bezoekers en bewoners, zowel voor automobilisten als fietsers.
- De beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor deze groepen staat centraal.
- Voor winkelbezoekers wordt daarbij uitgegaan van de parkeerbalans op zaterdag en Koopavond.
- Parkeeroverlast (hoge parkeerdruk en zoekverkeer) vermijden voor bewoners van het centrumgebied als gevolg van winkelbezoekers en personeel.

## 2.3 Voorjaarsnota 2008

In het kader van de Voorjaarsnota 2008 is de tariefstelling in de parkeergarages voor meerdere jaren vastgelegd. Op basis van deze nota zijn vanaf 1 januari 2010 de tarieven in de parkeergarages verhoogd naar een tarief van € 1,- per uur. In 2011 werd beoogd betaald parkeren op straat in te voeren voor € 1,20 per uur. Vanaf 2012 zouden de tarieven in de parkeergarages stijgen van € 1,- per uur naar € 1,20 per uur en op straat zou een parkeertarief van € 1,30 per uur gaan gelden. In afwachting van het nieuwe parkeerbeleid centrum heeft vanaf 2010 een stabilisatie van de beleidskeuzen plaatsgevonden.

## 2.4 Collegeprogramma

In het huidige collegeprogramma is als uitgangspunt benoemd dat betaald parkeren alleen een verkeersregulerend instrument is. Omdat ten aanzien van parkeren momenteel geen sprake is van urgente problemen in relatie tot de verkeersregulering en het draagvlak voor betaald parkeren relatief laag is, is betaald straatparkeren niet aan de orde bij de herziening van het parkeerbeleid in het centrum.

## 3. Uitkomsten parkeerevaluatie 2012

Om een goed beeld te krijgen of de parkeersituatie in een centrumgebied in voldoende mate functioneert, is het van belang om, naast parkeertellingen die een beeld geven van de parkeerdruk, tevens de ervaringen van de gebruikers van het centrum te peilen. Bij het opstellen van de parkeerevaluatie is daarom gekozen om een onafhankelijk onderzoeksbureau (Onderzoekscentrum Drechtsteden / OCD) een uitgebreid onderzoek te laten verrichten onder alle gebruikersgroepen naar het parkeergedrag en -beleving. De belangrijkste conclusies uit dit onderzoek zijn hieronder weergegeven, gevolgd door de resultaten uit gesprekken met winkeliers en de uitkomsten uit de parkeermontoring (parkeertellingen) en actualisatie van de parkeerbalans van het centrum.

### 3.1 parkeergedrag en -beleving (OCD onderzoek)

De centrale vraag bij de interviews en enquêtes was:

*'Hoe zien het keuzegedrag en de beleving van bezoekers aan en werknemers in het centrumgebied eruit met betrekking tot parkeren? En hoe ervaren bewoners in en aan de rand van het reguleringsgebied de huidige parkeersituatie?'*

Naast onderzoek naar het huidige parkeergedrag is onderzocht wat het effect is van mogelijke wijzigingen in de parkeersituatie. Hiervoor is de mening gevraagd van de diverse gebruikersgroepen over de volgende wijzigingen:

- Betalen voor het gebruik van parkeerplaatsen in de parkeerschijfzone (betaald straatparkeren).
- Het vergroten van de parkeerschijfzone.
- Het wijzigen van de maximale parkeerduur in de parkeerschijfzone.

Uit het belevingsonderzoek van het OCD kwam naar voren dat 60 procent van de respondenten tegen betaald straatparkeren is. Zowel onder winkelbezoekers als bewoners is het draagvlak voor betaald straatparkeren laag. In het collegeprogramma is als uitgangspunt benoemd dat betaald parkeren alleen als verkeersregulerend instrument ingezet mag worden op het moment dat zich urgente problemen ten aanzien van parkeren voordoen.

Uit het OCD-onderzoek blijkt verder dat relatief veel mensen met de auto naar het winkelcentrum komen. Dit geldt zowel voor (winkel)bezoekers als voor personeel werkzaam in het centrumgebied. Ongeveer 70 procent van de winkelbezoekers woont binnen de gemeente Papendrecht. Een deel hiervan heeft de mogelijkheid om gebruik te maken van goede alternatieven voor de auto (fiets, lopend) om het winkelcentrum te bereiken. Sturend parkeerbeleid en goede fietsvoorzieningen kunnen hier een bijdrage aan leveren. Het beperken van het aantal gratis parkeerplaatsen binnen het centrumgebied is een voorbeeld van sturend parkeerbeleid. Het college is van mening dat vooralsnog geen sturend parkeerbeleid nodig is.

Ongeveer 75 procent van de respondenten uit het OCD-onderzoek die werkzaam zijn in het centrumgebied, gebruikt voornamelijk de auto voor het woon-werkverkeer. Dit hoge percentage kan deels verklaard door de benadering van de doelgroep door het OCD en daarnaast door de eenvoudige wijze waarop personeel in de huidige situatie gratis kan parkeren. Dit is strijdig met het beleidsuitgangspunt dat bewoners en (winkel)bezoekers van het centrumgebied geen overlast mogen ondervinden als gevolg van parkerend personeel. Voor een betere spreiding van het parkerende personeel kan een regeling worden ingevoerd voor het parkeren van personeel in de parkeerschijfzone.

Geordend naar gebruikersgroep zijn de belangrijkste uitkomsten uit dit onderzoek:

#### Bezoekers van het centrumgebied

- De vervoerwijzekeuze van bezoekers is als volgt: ongeveer 59 procent komt met de auto, 19 procent komt met de fiets, 17 procent lopend en 5 procent komt met het openbaar vervoer.
- 28 procent van de bezoekers die per auto het centrum bezoekt komt van buiten de gemeente Papendrecht (uit de omliggende regio).
- Bezoekers van het centrum parkeren nauwelijks buiten de parkeerschijfzone.
- Bezoekers zijn flexibel: ze wisselen makkelijk tussen parkeergarage en parkeerschijfzone.
- Zowel in de parkeergarages als in de parkeerschijfzone wordt nauwelijks langer geparkeerd dan 1,5 uur.
- Parkeerlocatie, bezoekfrequentie en verblijfstijd van consumenten zijn gevoelig voor de prijs van parkeren en de maximaal toegestane tijdsduur van gratis parkeren.
- Consumenten geven aan gevoelig te zijn voor het invoeren van real time parkeren in de parkeergarages (betalen in kleinere tijdseenheden, in plaats van betalen per uur, betalen per kleinere tijdseenheid) in de parkeergarages. Ongeveer 30 procent van de bezoekers die nu in parkeerschijfzone parkeert geeft aan dan in de parkeergarage te gaan parkeren. Door het OCD zijn geen vragen gesteld of men dit ook blijft doen als de parkeertarieven stijgen als gevolg van real time parkeren. Het invoeren van real time parkeren heeft namelijk een verhoging van de parkeertarieven per uur tot gevolg om dezelfde vermindering van het tekort op de parkeerexploitatie te bereiken.
- Ruim 35 procent van de consumenten geeft aan langer in het centrum te blijven wanneer het mogelijk zou zijn om twee uur gratis in de parkeerschijfzone te parkeren. Ook het betalen in kleinere tijdseenheden in de parkeergarages zou een positief effect hebben (31 procent geeft aan langer te blijven) op de verblijfsduur in het centrum.
- Het mogelijk maken van twee uur gratis parkeren in de parkeerschijfzone zou tot een grote verschuiving (48 procent van de parkeerders in de garages) leiden van de parkeergarages naar de parkeerschijfzone waardoor de parkeerdruk voor bewoners, de hoeveelheid zoekverkeer en de verkeersonveiligheid in de parkeerschijfzone sterk toeneemt terwijl de bezettingsgraad van de parkeergarages zal dalen.
- Tussen de 12 procent en 19 procent van huidige parkeerschijfzone parkeerders geeft aan bij invoeren betaald parkeren in de parkeerschijfzone, uit te wijken naar andere winkelcentra (zoals Sliedrecht, Dordrecht, Alblasserdam of andere winkelcentra in Papendrecht: Wilgendonk en Westpolder).
- Ruim 30 procent van de consumenten die nu in de parkeerschijfzone parkeert geeft aan bij invoering van betaald straatparkeren voortaan in de parkeergarages te gaan parkeren.

#### Werknemers

- Ongeveer 75 procent van de geënquêteerde werknemers komt met de auto naar het centrum.
- Ongeveer 80 procent van deze automobilisten parkeert momenteel buiten de parkeerschijfzone.
- In de huidige situatie is het voor veel werknemers niet mogelijk om in het reguleringsgebied te parkeren. Bij de mogelijkheid om tegen betaling een werknemersvergunning aan te schaffen geeft 25 procent tot 50 procent aan hier misschien gebruik van te maken en 19 procent geeft aan hier zeker gebruik van te gaan maken.

- Werknemers zien gemiddeld € 16,20 per maand als een redelijk bedrag voor een werknemersvergunning.

#### Bewoners

- Van de bewoners in het centrumgebied geeft 25 procent aan vrijwel nooit vrije plekken dichtbij de woning te zien, 40 procent ziet vrijwel altijd/vaak vrije plekken.
- Bewoners direct buiten het reguleringsgebied ervaren meer parkeerdruk dan bewoners in het centrum.

#### *3.2 Gesprekken winkeliers*

Naast de interviews en enquêtes, verricht door het Onderzoekscentrum Drechtsteden, hebben gesprekken plaatsgevonden met een aantal (vertegenwoordigers van) winkeliers.

De verbeterpunten van de parkeersituatie aangedragen door de winkeliers hadden betrekking op:

- Het bezet houden van parkeerplaatsen buiten de parkeerschijfzone door werknemers waardoor er geen ruimte is voor bezoekers, bijvoorbeeld Pontonniersweg.
- De relatief grote afstanden van de winkels aan de zuidzijde van het centrumgebied tot de ingang van de parkeergarages.
- De beperkte maximale verblijfsduur in de parkeerschijfzone.

#### *3.3 Parkeermonitoring en actualisatie parkeerbalans centrum*

Sinds de opening van het vernieuwde winkelcentrum zijn minimaal één keer per jaar parkeertellingen verricht om de parkeerdruk zowel in- als in de buurten rondom het reguleringsgebied te monitoren. In 2011 en begin 2012 zijn de resultaten uit al deze metingen geanalyseerd en heeft een actualisatie van de parkeerbalans aan het bijgestelde programma plaatsgevonden (bijlage 1).

De belangrijkste conclusies uit de parkeermonitoring en de actualisatie van de parkeerbalans zijn:

- In de huidige situatie is nog sprake van een overschot aan parkeerplaatsen (huidig aanbod is groter dan huidige vraag).
- Door al geplande ruimtelijke ontwikkelingen zal in de periode tot 2015 de parkeerdruk toenemen. Naar verwachting zal in 2015 de totale vraag naar en aanbod van parkeerplaatsen in het centrumgebied globaal op elkaar aansluiten.
- In de woongebieden rondom het centrumgebied bevinden zich 200 parkeerplekken (binnen de huidige parkeerschijfzone) die minder worden gebruikt als parkeerplaats voor centrumbezoekers.
- De totale vraag naar parkeerplaatsen wijkt in principe niet af van de vraag zoals in 2007 ingeschat. De omvang van de parkeervraag per gebruikersgroep wijkt wel af. Er zijn aanzienlijk meer werknemers en relatief minder (winkel)bezoekers die het centrum met de auto bezoeken.
- De overlast die bewoners ondervinden van hoge parkeerdruk, concentreert zich momenteel vooral aan de randen van het reguleringsgebied (gebied direct buiten parkeerschijfzone) en in het kernwinkelgebied. De hoge parkeerdruk wordt hier niet veroorzaakt door winkelbezoekers (winkelbezoekers parkeren niet of nauwelijks buiten de parkeerschijfzone) maar door personeel werkzaam in het centrumgebied. Dit is strijdig met het beleidsuitgangspunt dat bewoners van het centrumgebied en omwonenden geen overlast mogen ondervinden van personeel werkzaam in het centrumgebied.
- Het ontbreken van een werknemersregeling leidt in de huidige situatie (ondanks de ongereguleerde parkeerplaatsen bij Den Briel) tot overlast voor bewoners aan de randen van het reguleringsgebied. Gezien de grote omvang van deze groep en de voorgenomen opheffing van de vrije parkeerplaatsen op de locatie Den Briel, is het invoeren van een regeling voor het werknemersparkeren wenselijk om toenemende parkeerdruk voor bewoners aan de randen van het centrumgebied tegen te gaan.
- Een groot deel van de winkelbezoekers parkeert momenteel op straat (in de parkeerschijfzone). De formele maximale verblijfsduur in de parkeerschijfzone bedraagt momenteel 1 uur. In de praktijk is het mogelijk om maximaal 1,5 uur op straat te parkeren zonder te betalen. Gezien de gemiddelde verblijfsduur van 1 uur en 24 minuten (gemiddelde verblijfsduur gemeten in parkeergarages), is het voor de meeste bezoekers dus mogelijk om gratis in de parkeerschijfzone te parkeren. Dit is strijdig met de beleidsdoelstelling om bezoekers zoveel als mogelijk in de parkeergarages te laten parkeren om zodoende op straat de parkeercapaciteit vrij te houden voor bewoners van het centrumgebied.
- Doordat het aanbod aan parkeerplaatsen momenteel nog groter is dan de vraag, is de parkeeroverlast voor bewoners in het centrumgebied momenteel nog beperkt. Door verdere realisatie van het centrumgebied zal deze parkeerdruk naar verwachting aanzienlijk toenemen.
- Met name parkeergarage De Overtoom wordt nog weinig gebruikt door winkelend publiek wat leidt tot lage bezettingscijfers en een hoge bezetting op de aanliggende straten.



- Mede door het huidige overschot aan parkeerplaatsen is de verkeersoverlast (zoekverkeer, verkeersonveiligheid) in het centrumgebied momenteel beperkt. Wanneer de parkeerdruk de komende jaren zoals verwacht toeneemt en (winkel)bezoekers op straat blijven parkeren, is de verwachting dat de hoeveelheid zoekverkeer en de verkeersonveiligheid toe zullen nemen. Dit is strijdig met het beleidsuitgangspunt om de verkeersstromen van (winkel)bezoekers en bewoners zoveel mogelijk te scheiden.

De uitgangspunten zoals vastgelegd in het vigerende beleidskader zijn met name gericht op het tegengaan van parkeeroverlast voor bewoners van het centrumgebied en op het voldoende vrijhouden van parkeerruimte voor winkelend publiek. Deze uitgangspunten blijven leidend in het nieuwe beleid.

Uit de evaluatie is duidelijk geworden dat aangescherpt beleid noodzakelijk is, gericht op:

- Het tegengaan van parkeeroverlast (veroorzaakt door personeel) voor bewoners aan de randen van het centrumgebied. Zeker nu gebleken is dat deze groep werkenden groter is dan waar in het oorspronkelijk beleid rekening mee is gehouden.
- Het instellen van een vorm van parkeerregulering voor personeel. Momenteel parkeert een groot deel van deze werknemers nog op de gratis tijdelijke parkeervoorziening bij Den Briel. Met de voorgenomen opheffing van deze parkeerplaatsen (in verband met geplande nieuwbouw op deze locatie) moet een alternatief worden gezocht.
- Het stimuleren van (winkel)bezoekers naar de parkeergarages zodat buiten het kernwinkelgebied op straat voldoende parkeerruimte beschikbaar blijft voor bewoners van het centrumgebied en, ook in de toekomstige situatie, verkeersoverlast (zoekverkeer, verkeersonveiligheid) wordt tegengegaan.
- Het anders reguleren van de parkeerplaatsen in de woonbuurten rondom het centrumgebied. In de huidige situatie vallen deze buurten binnen de parkeerschijfzone, maar in de praktijk blijkt dat deze minder geschikt zijn voor parkeren door (winkel)bezoekers van het centrumgebied.

In de aanloopfase naar het nieuwe parkeerbeleid centrum zijn de volgende aanvullende uitgangspunten geformuleerd, mede gebaseerd op de uitkomsten uit de parkeerevaluatie. Deze punten zijn verwerkt in het parkeerbeleid centrum.

- De invoering van betaald straatparkeren is op dit moment niet aan de orde.
- Herziening van het beleid mag niet ten koste gaan van het economisch functioneren van het centrumgebied. Onderzocht moet worden hoe de parkeersituatie voor de diverse gebruikersgroepen geoptimaliseerd kan worden en het functioneren van het centrumgebied een impuls kan worden gegeven.
- Herziening van het beleid zal moeten bijdragen aan acceptabele gemeentelijke lasten voor de parkeergarages.

#### **4. Hoofdpijnen voorstel parkeerbeleid centrum 2012**

Op basis van de parkeerevaluatie heeft het college op 18 december 2012 een voorstel voor het parkeerbeleid centrum 2012 ter vaststelling aangeboden aan de gemeenteraad. Dit raadsvoorstel is op 9 januari 2013 inhoudelijk behandeld door de commissie Ruimte.

De concept-nota parkeerbeleid centrum 2012 had de volgende hoofdpijnen:

- Voor bewoners van het centrumgebied wordt meer parkeergelegenheid vrijgemaakt op straat door het verkleinen van de parkeerschijfzone.
- Alleen in de verkleinde parkeerschijfzone kunnen bezoekers hun auto maximaal één uur met parkeerschijf parkeren, voor een snelle boodschap.
- Om bewoners van de woonbuurten (rondom kernwinkelgebied) die in de huidige situatie onder de parkeerschijfzone vallen, ook in de toekomst voldoende parkeergelegenheid nabij de woning te bieden, wordt in een groter gebied parkeren voor vergunninghouders ingevoerd. Bezoekers van de winkels, bedrijven en andere voorzieningen in het centrum mogen niet meer parkeren in het gebied met parkeervergunningen.
- Het reguleringsgebied met parkeervergunningen wordt in beperkte mate uitgebreid om de parkeerdruk aan de randen te verminderen.
- Bewoners kunnen per adres maximaal drie parkeervergunningen of ontheffingen op kenteken aanschaffen. Hier staat een vergoeding tegenover waarbij de kosten van een tweede en derde vergunning hoger zijn dan die van de eerste vergunning. De eerste vergunning of ontheffing wordt uitgegeven tegen kostprijs.
- Bewoners kunnen voor bezoekers kraskaarten aanschaffen voor het parkeren in het centrum.

- Het parkeertarief in de parkeergarages wordt meer afgestemd op de werkelijke kosten van het gebruik van een overdekte parkeerplaats op beperkte loopafstand van de winkel- en overige voorzieningen. Een vast tarief van € 1,50 per uur sluit aan bij de tariefstelling in de regio en voorkomt verder oplopende tekorten op de gemeentelijke parkeereexploitatie.
- Op verzoek van winkeliersvereniging De Meent kan de gemeente faciliteiten bieden, zodat winkeliers hun klanten korting op de parkeertarieven in de parkeergarages kunnen verlenen. Daarnaast blijft het mogelijk dat ondernemers en middenstand gezamenlijk tot een gedeeltelijke afkoop van de parkeertarieven in de parkeergarages kunnen overgaan. Het parkeertarief per uur wordt dan verlaagd naar verhouding van deze bijdrage.
- De inrijtijd van de parkeergarages wordt naast de zaterdag op de weekdays opgerekt naar 21.00 uur, uitrijden blijft 24 uur per dag mogelijk. De in- en uitrijmogelijkheden zullen duidelijker worden aangegeven dan nu het geval is. Ook de bewegwijzering zal nader worden bekeken.
- Personeel binnen het centrum krijgt de mogelijkheid om parkeervergunningen aan te schaffen voor enkele gedeelten in het parkeervergunningengebied en in gebouwde parkeervoorzieningen in het centrum.
- Bedrijven en instellingen kunnen voor hun bezoekers kortingskaarten aanschaffen voor de parkeergarages.
- In overleg met specifieke beroepsgroepen zoals zorgverleners, maar ook voor instellingen en bijvoorbeeld aannemers die vanwege hun bedrijfsvoering genoodzaakt zijn om nabij de bestemming te parkeren, zal nader bekeken worden welke oplossingsrichting reëel is voor hun regelmatig terugkerende tijdelijke, kortdurende parkeerbehoefte.
- Op een aantal locaties maken personeel en bewoners gebruik van dezelfde parkeergelegenheid. In de uitvoeringsregeling worden maatregelen opgenomen om het mogelijk te maken dat verschillende gebruikersgroepen van dezelfde parkeergelegenheid gebruik kunnen maken in het vergunningengebied.

De reacties uit de commissie Ruimte van 9 januari 2013 en de insprekers is aanleiding geweest om de toezegging te doen zichtbaar de dialoog te zoeken met de belangengroepen bewoners, ondernemers, winkeliers en zorgverleners. Deze gesprekken hebben geleid tot een wijziging van het voorstel uit december 2012.

## **5. Resultaten uit dialoog belanghebbenden parkeerbeleid centrum 2013**

Tijdens de commissie Ruimte van 9 januari 2013 zijn de volgende opmerkingen gemaakt over het voorstel van 18 december 2012:

- Te weinig afstemming heeft aan de voorkant plaatsgevonden met bewoners en overige belanghebbenden zoals ondernemers, winkeliers en zorgverleners.
- De informatievoorziening in de nieuwsbrief was op verschillende punten onduidelijk en onvolledig.
- De verhoging van het tarief van de ontheffing en vergunning met 300 – 400 procent wordt als buitenproportioneel ervaren. Daarbij mist men een onderbouwing van deze nieuwe tariefstelling.
- Men heeft het gevoel dat het tekort op de parkeereexploitatie wordt afgewenteld op de bewoners en bedrijven in het centrum.
- Het voorstel is niet in lijn met het bieden van een aantrekkelijk winkelcentrum. Ook is onvoldoende gekeken naar de effecten van het nieuwe parkeerbeleid op de concurrentiepositie in relatie tot andere (buurt-) winkelcentra.
- De voorstellen zijn te veel gericht op terugdringen exploitatietekort.
- Men heeft de voorkeur voor het invoeren van real time parkeren boven het parkeren met vaste tarieven in de parkeergarages.
- Een betere onderbouwing is nodig voor het gekozen parkeertarief in parkeergarages. De voorgestelde tarieven zijn te hoog in verhouding met tarieven in grotere gemeenten.
- Aandacht ontbreekt voor belangen van winkeliers, bedrijven en horeca die in of nabij een parkeervergunninggebied gevestigd zijn (bv. Gerrit van Dalenstraat, Eilandstraat en Coornhertstraat). Door parkeervergunningen kunnen bezoekers niet meer nabij deze bedrijven parkeren.
- “Geen problemen maken die er niet zijn”. In verschillende straten is nu geen sprake van een parkeerprobleem. Daarom is het gekozen parkeerbeleid niet wenselijk en niet noodzakelijk.
- Een breed pleidooi voor uitbreiding parkeerschijfzone in plaats van introduceren parkeervergunningen aan de randen van het centrum. Ook bestaat weerstand tegen het instellen van parkeervergunningen op het parkeerterrein van De Overtoom.

- Bewonersparkeren en vergunningen voor werknemers op de Constantijn Huygenslaan gaan niet samen.

Conform de toezegging van het college aan de commissie Ruimte van 9 januari 2013 is het college actief in gesprek gegaan met de volgende groepen / personen:

- Vijf gespreksavonden met bewoners uit het centrum (circa 3.000 huishoudens zijn uitgenodigd).
- Één gespreksavond met ondernemers in het centrum (350 ondernemers in het centrum uitgenodigd).
- Vertegenwoordigers van zorgverleners.
- Vertegenwoordigers van winkeliers in het centrum.
- Bewonerscommissie C. Huygenslaan.

De gesprekken hebben plaatsgevonden van medio maart tot medio april 2013.

Om de organisatie van de gespreksavonden met bewoners van het centrum in goede banen te kunnen leiden is het centrum in vijf groepen verdeeld. Op elke avond stond de parkeersituatie in een bepaald gedeelte van het centrum centraal. De gespreksavonden zijn wisselend bezocht. De opkomst was mede afhankelijk van de huidige en verwachte problemen als gevolg van het voorgestelde beleid. In totaal hebben circa 350 personen de gespreksavonden bezocht. Verder zijn vele reactieformulieren ingevuld met opmerkingen over de huidige parkeersituatie, de verwachte problemen als gevolg van het parkeerbeleid 2012 en ten slotte welke suggesties men heeft ter verbetering van de parkeersituatie. Van alle opmerkingen en de ingevulde reactieformulieren is een verslag gemaakt.

De rode draad van de opgehaalde reacties tijdens de gesprekken is in grote lijnen vergelijkbaar met de reacties die tijdens de commissie Ruimte van 9 januari 2013 zijn gemaakt. De gemeente heeft de suggesties en opmerkingen tegen elkaar afgewogen en een weg gekozen voor een integrale herziening die recht doet aan de meeste reacties.

Samenvattend zijn de volgende belangrijkste opmerkingen opgehaald:

- Er bestaat een grote weerstand tegen de invoering van parkeervergunningen in woongebieden waar momenteel geen parkeerprobleem wordt ervaren.
- Het parkeerprobleem aan de randen van het reguleringsgebied wordt voornamelijk veroorzaakt door het personeel in het centrum. Zoek hiervoor oplossingen, bijvoorbeeld in de lege parkeergarages.
- Geen problemen creëren die er nu (nog) niet zijn, dus geen uitbreiding van het reguleringsgebied. De problemen zullen alleen maar verplaatsen.
- Ondernemers en bewoners in (toekomstige) gebieden met parkeervergunningen kunnen geen bezoekers en bijvoorbeeld ook geen zorgverleners meer ontvangen. Bezoekers van kerken kunnen op zondag ook niet parkeren in deze gebieden.
- De stijging van de tarieven van parkeervergunningen en ontheffingen wordt als buitenproportioneel ervaren ten opzichte van de huidige prijsstelling, men wil een onderbouwing van de kostprijs. Men heeft het idee dat de gemeente geld verdient aan de uitgifte van parkeerontheffingen en parkeervergunningen.
- Ondernemers willen real time parkeren in de parkeergarages en de tarieven zo laag mogelijk.

Tijdens de gesprekken zijn verder verschillende suggesties gedaan voor de lokale verbetering van de parkeersituatie. Het is beter om eerst de hoofdlijnen van het parkeerbeleid vast te stellen en daarna te bezien of deze suggesties kunnen worden meegenomen in de uitvoeringsregeling.

## **6. Hoofdlijnen parkeerbeleid centrum 2013**

Het college heeft goed geluisterd naar de verschillende reacties en zal verschillende wensen overnemen. De hoofdlijnen van het parkeerbeleid centrum worden hieronder uiteen gezet.

Het gewijzigde voorstel blijft in ieder geval de volgende uitgangspunten bevatten:

- Bewoners van het centrumgebied moeten, ook in de toekomst, voldoende gelegenheid hebben om hun auto nabij de woning te kunnen parkeren.

- Bezoekers van het centrumgebied moeten meer gestimuleerd worden om gebruik te maken van één van de kwalitatief hoogwaardige parkeergarages in het centrumgebied. Voor een snelle boodschap blijft parkeren op straat een optie.
- Personeel werkzaam in het centrumgebied moet (tegen betaling) kunnen parkeren op gepaste afstand van de werkplek.
- Het verruimen van de inrijtijden van de parkeergarages bieden met name horecabezoekers de mogelijkheid om op een veilige en comfortabele wijze te parkeren. Men kan net zoals in de huidige situatie 24 uur per dag de parkeergarages verlaten.

Aangezien geen sprake is van urgente problemen en het draagvlak voor betaald straatparkeren relatief laag is, blijft betaald straatparkeren buiten beschouwing bij de herziening van het parkeerbeleid.

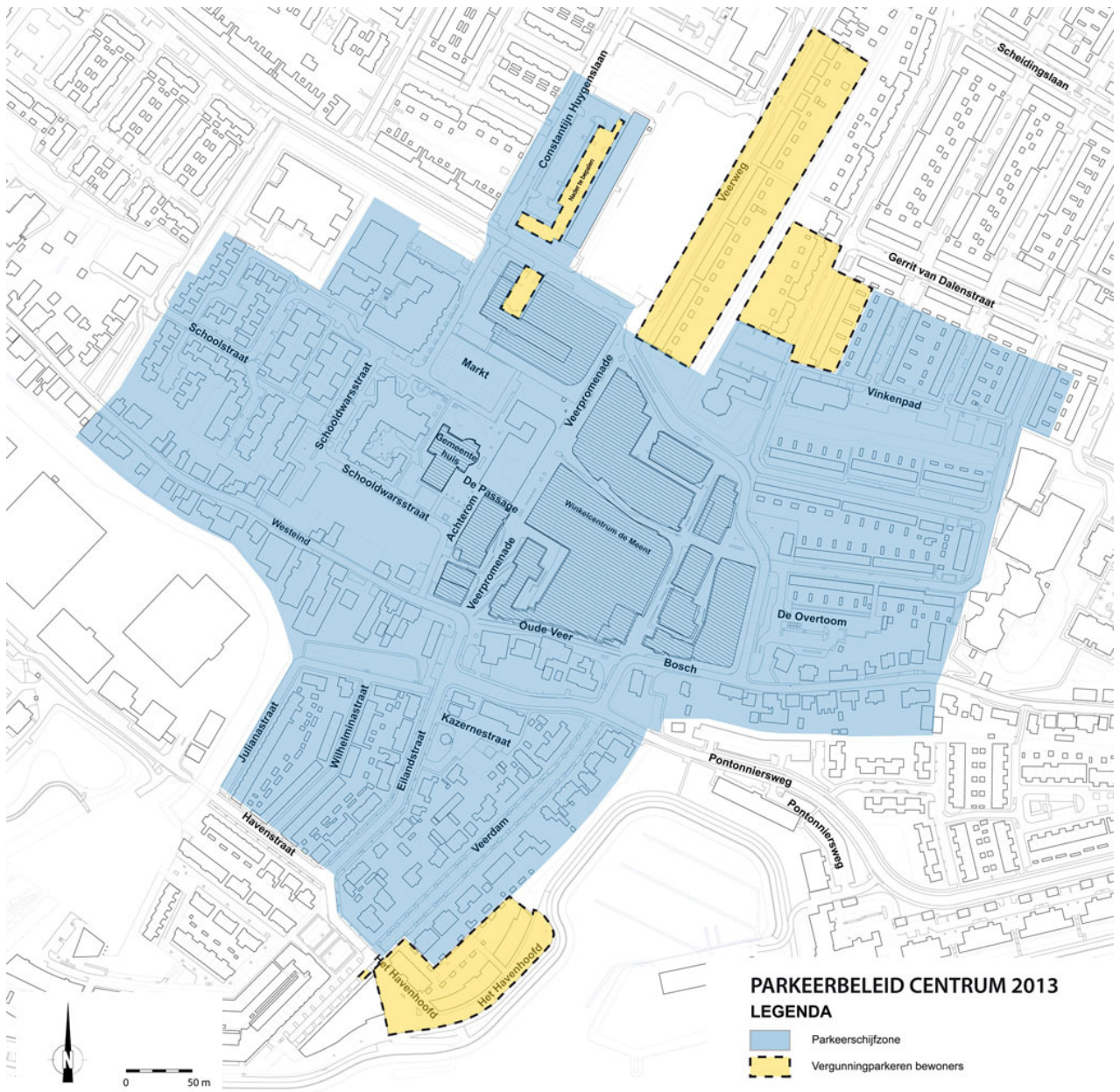
In het gewijzigde voorstel is zoveel mogelijk tegemoet gekomen aan de ontvangen reacties in de commissie Ruimte van 9 januari 2013 en de diverse reacties van belanghebbenden. De voorstellen dienen ook zo goed als mogelijk binnen de financiële kaders te blijven. Een negatieve jaarlijkse parkeerexploitatie van € 900.000,- is het uitgangspunt ten opzichte van een huidig jaarlijkse tekort van € 1.065.000,-. De financiële aspecten van het voorstel worden in hoofdstuk 8 verder beschouwd.

De volgende hoofdlijnen zijn op 4 juli 2013 vastgesteld door de gemeenteraad:

1. Invoeren van real time parkeren (betalen op basis van kleinere tijdseenheden) in de openbare parkeergarages naar omgerekend € 1,40 per uur in 2014, € 1,50 per uur in 2015 en € 1,60 per uur in 2016.
2. Het reguleringsgebied behoudt ongeveer de omvang van het huidige reguleringsgebied.
3. In het centrum blijft de tijdseenheid van één uur gelden in de parkeerschijfzone. De omvang van het reguleringsgebied blijft ongewijzigd.
4. Enkele straten in afgebakende gebieden direct rondom het kernwinkelgebied (Veerweg en parkeerterrein Constantijn Huygenslaan), waar veel parkeeroverlast wordt ervaren van bezoekers en de al bestaande gebieden (Muilwijkstraat, het parkeerterrein achter de Marktflat en Het Havenhoofd) worden aangewezen als gebied met parkeervergunningen. Bewoners met een parkeervergunning voor deze parkeerplaatsen krijgen ook de mogelijkheid om in de parkeerschijfzone van het centrum te parkeren. Op de Veerweg en het parkeerterrein Constantijn Huygenslaan) worden evenveel parkeervergunningen uitgegeven als aanwezige parkeerplaatsen.
5. De prijs van zowel de ontheffing voor het parkeren in de parkeerschijfzone, als een parkeervergunning in een vergunninggebied in het centrum wordt hetzelfde. De gemeenteraad heeft het tarief van de eerste ontheffing / vergunning vastgesteld op € 36,- per jaar exclusief een jaarlijks toe te passen inflatiecorrectie vanaf 1 januari 2015. Dit tarief geldt ook voor een eventuele tweede en derde ontheffing/vergunning.
6. De mogelijkheid van de introductie van een bezoekerskaart, of andere alternatieven van de huidige kraskaarten voor bewoners worden onderzocht.
7. Parkeerontheffingen voor eigenaren en personeel in het centrum in de parkeerschijfzone worden voor € 20,- per maand verstrekt. De tarieven worden vanaf 1 januari 2015 jaarlijks gecorrigeerd volgens het inflatiecijfer. In principe komt elk personeelslid in het centrum in aanmerking voor deze ontheffing.
8. De prijsstelling voor het bieden van een plaats voor personeel in parkeergarage De Overtoom wordt onderzocht.
9. Het gebruik van parkeergarage De Overtoom zal worden gestimuleerd door middel van acties en het vergroten van de bekendheid van de parkeervoorziening.
10. Overleg met de grote winkelbedrijven in het winkelcentrum wordt voorgezet over het parkeren in de parkeergarages.
11. Bedrijven en instellingen kunnen voor hun bezoekers kortingskaarten aanschaffen voor de parkeergarages om hun klanten en/of bezoekers tegemoet te komen in de parkeerkosten.
12. Bewoners kunnen een verzoek indienen tot het uitbreiden van het reguleringsgebied.
13. De inrijtijd van de parkeergarages wordt op maandag, dinsdag, woensdag en zaterdag opgerekt naar 21.00 uur, uitrijden blijft 24 uur per dag mogelijk. De in- en uitrijmogelijkheden zullen duidelijker worden aangegeven dan nu het geval is. Ook de bewegwijzering zal nader worden bekeken. Op zondag blijven de parkeergarages gesloten voor publiek.

14. In overleg met specifieke groepen zoals zorgverleners, maar ook voor instellingen, vrijwilligers en bijvoorbeeld aannemers die vanwege hun bedrijfsvoering genoodzaakt zijn om nabij de bestemming te parkeren, zal nader bekeken worden welke oplossingsrichting reëel is voor hun regelmatig terugkerende tijdelijke parkeerbehoefte.

Het regelingsgebied komt er als volgt uit te zien:



## 7. Argumentatie hoofdlijnen parkeerbeleid centrum 2013

Hieronder volgt een nadere argumentatie van de hoofdlijnen van het parkeerbeleid centrum 2013. Na de vaststelling van de hoofdlijnen van het parkeerbeleid zal een nadere uitwerking plaatsvinden in een uitvoeringsregeling.

### 1. Invoeren real time parkeren in parkeergarages in plaats van betalen per uur

In het onderzoek verricht door het OCD is door veel bezoekers (ruim 30 procent) die momenteel in de parkeerschijfzone parkeren, aangegeven in de toekomst gebruik te zullen maken van de parkeergarages wanneer het mogelijk wordt om daar in kortere tijdseenheden (niet meer per uur maar bijvoorbeeld per 5 of 10 minuten) te betalen. Overigens relateert het OCD deze percentages. Uit ervaringscijfers blijkt dat het werkelijke percentage dat in plaats van op straat in de parkeergarage zal gaan parkeren rond de 5 procent zal liggen.

Op veler verzoek wordt bij de wijziging van het parkeerbeleid real time parkeren voorgesteld in de beide parkeergarages voor omgerekend € 1,50 per uur in plaats van betalen per uur. Bezoekers betalen hierdoor een bedrag dat meer is gebaseerd op de daadwerkelijke verblijfsduur. Voor deze maatregel bestaat een groot draagvlak. Om dezelfde inkomsten te genereren ten opzichte van € 1,50 met vaste tarieven is eigenlijk een gemiddeld bedrag, hoger dan € 1,80 per uur noodzakelijk. Dit tarief blijkt ten opzichte van het huidige tarief van 1 euro een te forse stijging. Ten aanzien van het economisch functioneren van het centrum wordt daarom een tarief van € 1,50 voorgesteld met een jaarlijkse indexatie.

De huidige parkeerautomaten kunnen minimaal 10 eurocent en maximaal 10 eurobiljetten verwerken. Daarnaast kan worden betaald met de Chipknip en met kortingskaarten. Voor het betalen met muntgeld (wettelijke verplichting) is het van belang om een tijdseenheid te kiezen dat kan worden afgerond op 10 eurocent. Hierbij kan op basis van een tarief van € 1,50 per uur in eerste instantie worden gedacht aan een tarief van € 0,30 per 12 minuten, of € 0,50 per 20 minuten. In de uitvoeringsregeling zal worden bepaald welke tijdseenheid exact gehanteerd gaat worden. Mede in dit kader zal het overleg met ondernemers in het centrum en enkele grote winkelbedrijven worden voortgezet om afspraken te maken over de parkeertarieven in de parkeergarages en de bijbehorende tijdseenheden.

In Nederland komt het betalen per minuut in parkeergarages, tot zover onze informatie strekt, overigens slechts zeer incidenteel voor. De invoering van betalen per minuut zal in de praktijk knelpunten op gaan leveren in relatie tot het operationeel beheer. Door het hanteren van kleinere tijdseenheden zal relatief gezien meer muntgeld worden verwerkt. Hierdoor zijn extra geldtransporten nodig en zullen de kosten voor de geldgaring stijgen. In 2015 zal de Chipknip als betaalmiddel verdwijnen. Voor het bieden van een alternatief voor muntgeld en in het kader van het verdwijnen van de Chipknip zal worden bezien of versneld een Pin-voorziening kan worden ingebouwd in de bestaande parkeerautomaten. De exacte omvang van deze investering is nog niet bekend.

### 2. Handhaven huidige omvang reguleringsgebied en parkeerontheffingen personeel

In de huidige situatie wordt door werknemers, werkzaam in het centrumgebied, geparkeerd in de woonstraten aan de randen van het reguleringsgebied waar nog geen parkeerregulering (parkeerschijfzone) van kracht is. Uit de gesprekken met de belanghebbenden blijkt dat het personeel de voornaamste oorzaak is voor de hoge parkeerdruk aan de randen van het reguleringsgebied, terwijl tijdens de werkdagen op de meeste plaatsen voldoende ruimte is in de parkeerschijfzone.

De redenen waarom werknemers momenteel parkeren aan de randen van het reguleringsgebied zijn:

- Het ontbreken van een specifieke regeling gericht op het parkeren van personeel in het centrum. Het enige alternatief dat een werknemer (met uitzondering van de eigenaren van ondernemingen) heeft, is om tegen betaling in één van de parkeergarages te parkeren. De tariefstelling in de parkeergarages is niet afgestemd op werknemersparkeren, maar op bezoekersparkeren (winkelbezoekers) waardoor het voor werknemers onaantrekkelijk wordt.
- De beperkte loopafstand van de huidige rand van het reguleringsgebied tot het centrum. Het is voor werknemers aantrekkelijk om hier te parkeren.

Het personeel in het centrum krijgt de mogelijkheid om een parkeerontheffing aan te schaffen voor € 20,- per maand voor het parkeren in de parkeerschijfzone. Hierbij wordt verwacht dat de parkeerdruk aan de rand van het reguleringsgebied zal verminderen.

Uit de gesprekken met alle belanghebbenden is gebleken dat de geplande vergroting van het reguleringsgebied vrijwel geen draagvlak heeft. Daarnaast is geconstateerd dat een beperkte vergroting van het reguleringsgebied slechts zal leiden tot het verplaatsen van de parkeerdruk. Pas wanneer een reguleringsgebied een straal heeft van minimaal 500 meter, worden de loopafstanden tot het centrum zo groot dat het personeel van het centrum een alternatief zal gaan zoeken voor het parkeren aan de randen van het reguleringsgebied. Wanneer deze omvang van 500 meter wordt aangehouden zal een gebied van het Merwehoofd tot aan de Scheidingslaan tot het reguleringsgebied gaan behoren. Gezien de weerstand onder de bewoners om het reguleringsgebied uit te breiden kiest het college voor een compact reguleringsgebied.

### 3. Behouden parkeerschijfzone in plaats van grotere gebieden met parkeervergunningen

Tijdens de gesprekken is duidelijk geworden dat een grote meerderheid van de bewoners en de ondernemers die gevestigd zijn in deze gebieden fel tegenstander zijn van parkeervergunningen. Het grote nadeel van parkeervergunningen is dat bezoekers in deze gebieden niet meer mogen parkeren. Ondernemingen voelen zich hierdoor benadeeld en bewoners zijn bang geen bezoek meer te kunnen ontvangen. Ook zorgverleners en vertegenwoordigers van kerken hebben tegen deze maatregel geageerd.

De bewoners en ondernemers zijn wel voorstander van het behouden van de parkeerschijfzone met de huidige omvang, zodat men bezoekers en zorgverleners kan blijven ontvangen. Het parkeerterrein bij De Overtoom blijft zoals in de huidige situatie een parkeerschijfzone.

### 4. Realisatie vergunningparkeren op enkele plaatsen aan de rand van het kernwinkelgebied

Binnen de huidige parkeerschijfzone ervaart men vooral direct aan de randen van het kernwinkelgebied parkeeroverlast. De overlast in deze gebieden is toegenomen na de opening van de winkels onder de Marktmeester en vanwege het nog ontbreken van een parkeervoorziening voor de bewoners van de Marktmeester. Hoewel de parkeeroverlast niet structureel over de week plaatsvindt worden enkele gebieden aangewezen als vergunningengebied. Dit betekent dat alleen aangewezen specifieke bewonersgroepen in het centrum mogen parkeren op deze parkeerterreinen. Deze gebieden zijn gepland ter hoogte van de parallelweg bij Veerweg en een gedeelte van het parkeerterrein ter hoogte van de Constantijn Huygenslaan (alleen bij flat met hogere huisnummers) en de al bestaande gebieden (Muilwijkstraat, het parkeerterrein achter de Marktflat en Het Havenhoofd). De exacte omvang van de nieuwe gebieden zal worden bepaald bij de uitwerking van de hoofdlijnen in een uitvoeringsregeling.

Met uitzondering van de Muilwijkstraat, het parkeerterrein achter de Marktflat en Het Havenhoofd zal in deze gebieden gaan gelden dat het aantal parkeervergunningen niet het aantal parkeerplaatsen zal overstijgen. Indien de vraag hoger is dan het aanbod zal een wachtlijst worden aangelegd. Dit betekent echter niet dat de aanwonenden parkeerplaatsen mogen claimen, zeker in het besef dat het schaarse openbare ruimte in een centrumgebied betreft. De overige parkeerplaatsen in deze omgeving blijven deel uitmaken van de parkeerschijfzone. Bezoekers en zorgverleners van de bewoners kunnen vanwege de beperkte omvang van deze gebieden nog op loopafstand parkeren met een parkeerschijf.

Bewoners met een parkeervergunning mogen ook parkeren in de parkeerschijfzone van het centrum, maar bewoners met een ontheffing voor de parkeerschijfzone mogen niet parkeren in een gebied met parkeervergunningen.

### 5. Prijsstelling parkeervergunning en parkeerontheffing

Een terugkerend onderwerp tijdens de dialoog met belanghebbenden vormde de discussie rond de prijsstelling van de parkeerontheffing en/of parkeervergunning. Momenteel gelden verschillende tarieven voor de parkeerontheffingen van de parkeerschijfzone en de parkeervergunningen. Omdat de kostprijs van de ontheffingen en vergunningen vergelijkbaar is, is aanvankelijk voorgesteld de tarieven gelijk te trekken op basis van de kostprijs.

Conform de legesverordening dienen de kosten voor een parkeerontheffing in beginsel kostendekkend te zijn. Dit geldt echter niet voor de parkeervergunningen. De vergunningen vinden haar grondslag in de belastingverordening. Het tarief van een parkeerontheffing is € 25,35 per jaar en het tarief voor parkeervergunningen is € 34,95 per jaar (prijsspeil 2013).

De tarieven van de parkeerontheffingen zijn in 2007 vooral gebaseerd op aannames. In het kader van het parkeerbeleid centrum 2012 is de werkelijke kostprijs voor de gemeente inzichtelijk gemaakt. Op veler verzoek wordt de onderbouwing van de kostprijs hieronder getoond. De kostprijs is op basis van de uitgifte van het huidige aantal van 800 ontheffingen / vergunningen € 117,12 per jaar. Dit aantal wordt bij het nieuwe parkeerbeleid ook verwacht. De kostprijs voor een ontheffing is opgebouwd uit de volgende producten:

producten	uren	kosten per jaar	per ontheffing
inzet handhaving (gedeelte parkeerschijfzone)	614,50	€ 40.000,00	€ 50,00
inzet burgerzaken (nieuwe aanvragen, mutaties, vermissing e.d. gemiddeld 200 per jaar, 15 minuten per mutatie = )	50,00	€ 3.000,00	€ 15,00
receptie (verkoop bezoekerskaarten gemidd. 200 per jr en verlenging parkeerontheffing gemiddeld 300 per jr	42,00	€ 2.500,00	€ 5,00
inzet vergunning verlening bij verlenging	99,75	€ 8.100,00	€ 10,12
Licentie softwarepakket		€ 6.000,00	€ 7,50
drukkosten ontheffing per stuk			€ 3,24
hoesje voor ontheffing			€ 1,26
financieel verwerken nota's en incasso's per stuk			€ 25,00
<b>Totale kosten per ontheffing</b>			<b>€ 117,12</b>

Het oorspronkelijke voorstel uit 2012 om parkeerontheffingen de volgende prijsopbouw mee te geven heeft veel discussie opgeleverd en zal niet meer worden gehanteerd:

- € 6,50 per maand voor een eerste vergunning.
- € 9,00 per maand voor een tweede vergunning.
- € 20,00 per maand voor een derde vergunning.

Het college is bewust van de impact van de prijsstijging. Voorgesteld wordt om de prijs van de ontheffingen van de parkeerschijfzone en de parkeervergunningen beperkt laten stijgen ten opzichte van de huidige prijsstelling en de komende zes jaar jaarlijks een prijsverhoging in te voeren om stapsgewijs richting kostendekkendheid te werken. Voorstel 2014: € 36,- per jaar, dus gemiddeld € 3,- per maand en vervolgens een jaarlijkse prijsstijging van € 6,- per jaar. De tweede ontheffing / parkeervergunning wordt € 78,- per jaar en derde ontheffing / parkeervergunning: € 96,- per jaar. De tarieven van de tweede en derde parkeervergunning en/of ontheffing worden alleen jaarlijks verhoogd rekening houdend met het inflatiecijfer. Alle tarieven voor de parkeerontheffingen en de parkeervergunningen worden gelijkgetrokken krijgen dezelfde prijsstelling.

#### 6. Onderzoeken uitgifte van dagkaart c.q. verbetering kraskaart

Uit de dialoog met bewoners is gebleken dat de huidige kraskaart voor bezoekers niet optimaal functioneert en dat de kosten per stuk als te hoog worden ervaren. In de uitvoeringsregeling zal een voorstel worden ontwikkeld hoe hiermee om te gaan, eventueel in de vorm van de uitgifte van een dagkaart voor bezoekers. Daarnaast worden ook nog andere alternatieven onderzocht.

#### 7. Uitgifte van parkeerontheffingen voor personeel in het centrum in de hele parkeerschijfzone

Momenteel kan alleen door ondernemers in het centrum per adres één ontheffing worden aangeschaft. In 2012 maakten 120 ondernemers gebruik van deze regeling. Zoals eerder vermeld wordt het in het nieuwe parkeerbeleid mogelijk gemaakt voor personeel in het centrum om voor € 20,- per maand, met een jaarlijkse indexatie van de tarieven, een ontheffing voor het parkeren in de parkeerschijfzone aan te schaffen. In principe komt elk personeelslid in aanmerking voor deze ontheffing. Daarbij kan in de uitvoeringsregeling een maximum aantal worden gesteld indien de parkeerdruk in de parkeerschijfzone te hoog oploopt.

De verwachting is dat door deze prijsstelling een gedeelte van de werknemers (circa 20 procent) gebruik wil en zal maken van deze regeling, waardoor de parkeerdruk wat meer wordt gespreid tussen het reguleringsgebied en de randen van het reguleringsgebied, waardoor de parkeerdruk op de randen van het reguleringsgebied zal verminderen en de parkeerdruk in de parkeerschijfzone tijdens werkdagen niet te veel toeneemt.



8. Onderzoeken abonnementen voor personeel in parkeergarage De Overtoom

Een passende regeling voor parkeren door personeel (werkzaam in het winkelcentrum) is belangrijk om de parkeerdruk aan de randen van het reguleringsgebied te verminderen. Aangezien het aantal parkerende werknemers op doordeweekse dagen het hoogst is (ongeveer 350 plaatsen) en de parkeerdruk op deze dagen in met name garage De Overtoom laag is, kan besloten worden om werknemers door middel van verkoop van abonnementen (voor doordeweekse dagen, tijdens kantooruren) gebruik te laten maken van de vrije capaciteit in parkeergarage De Overtoom. In de weekenden kan met deze abonnementen geparkeerd worden in de parkeerschijfzone, zodat de parkeergarage beschikbaar blijft voor bezoekers.

De mogelijkheden en de prijsstelling van abonnementen voor personeel in de parkeergarage De Overtoom zal worden onderzocht en zal terugkomen in de uitvoeringsregeling.

9. Stimuleren van gebruik van parkeergarage De Overtoom

Het gebruik van parkeergarage De Overtoom blijft achter. Een veel gehoorde opmerking is dat de parkeergarage niet goed te vinden is en dat veel mensen niet graag gebruik maken van de parkeervoorziening. De parkeergarage De Overtoom is in beginsel gerealiseerd om bezoekers van het centrum een overdekte parkeervoorziening te bieden. Met uiteenlopende acties (van prijsstelling tot verhoging van de bekendheid van de parkeergarage) zal het gebruik van parkeergarage De Overtoom worden gestimuleerd.

10. Overleg met winkeliers voortzetten over parkeertarieven in de parkeergarages

Momenteel wordt door de supermarkten in het centrumgebied, vanaf een minimum besteed bedrag, het eerste uur parkeergeld voor de parkeergarages vergoed. Dit heeft een stimulerende werking op het gebruik van de parkeergarages en kan bovendien leiden tot verlenging van de winkelduur en omzetverhoging. Mede op verzoek van de grotere winkeliers vindt afstemming plaats over de tariefstelling in de parkeergarages. Deze afstemming heeft nog niet geleid tot concrete afspraken. Het college heeft het voornemen om deze gesprekken in 2013 voort te zetten.

Los van deze afstemming stelt het college een tariefstelling van gemiddeld € 1,50 per uur voor in combinatie met real time parkeren (betalen in kleinere tijdseenheden).

11. Bedrijven en instellingen kunnen voor hun bezoekers kortingskaarten aanschaffen voor de parkeergarages

De huidige parkeerautomaten in de parkeergarages zijn technisch in staat om uitrijkaarten en/of kortingskaarten voor bezoekers van bedrijven, instellingen in het centrum en het gemeentehuis te verwerken. Deze kortingskaarten kunnen in elk gewenst bedrag worden afgedrukt en kan bijvoorbeeld als alternatief worden geïntroduceerd voor de huidige 1 euro korting die wordt gehanteerd bij supermarkten. Deze kortingskaarten kunnen een bijdrage leveren aan de representatie van de betrokken organisaties. Over de exacte vormgeving zal nader overleg worden gevoerd met betrokken partijen.

12. Bewoners kunnen gezamenlijk verzoeken tot het uitbreiden van het reguleringsgebied

Vanwege de grote weerstand onder de bewoners van het centrum over het vergroten van het reguleringsgebied en omdat het college bewust is dat vergroten van het reguleringsgebied in principe zal leiden tot het verplaatsen van de parkeerproblemen naar naastgelegen gebieden, wordt voorgesteld vooralsnog geen grote ingrepen te doen in de omvang van het reguleringsgebied c.q. parkeerschijfzone.

Het initiatief om te verzoeken tot de invoering van een parkeerschijfzone hoort in principe thuis bij de bewoners en ondernemers. Tijdens de dialoog is geconstateerd dat bij veel bewonersgroepen onderling verdeeldheid bestaat over de gewenste parkeersituatie. Indien bewoners gezamenlijk (dit wil zeggen: een hele straat, of een duidelijk afgebakend gebied) met aantoonbaar 80 procent steunbetuigingen een voorstander is voor uitbreiding van het reguleringsgebied, of juist het weghalen van het reguleringsgebied kan hiervoor een verzoek worden ingediend bij de gemeente. Jaarlijks zal in het tweede kwartaal door het college de balans worden opgemaakt en een integraal voorstel voor de omvang van het reguleringsgebied worden opgemaakt. Indien met de verzoeken kan worden ingestemd zal het betreffende gebied in het volgende kalenderjaar worden betrokken bij het reguleringsgebied. Hierdoor blijft het mogelijk om het parkeerbeleid centrum op elementen aan te passen.

### 13. Uitbreiden inrijtijd van de parkeergarages

Van maandag tot en met woensdag en op zaterdag mag momenteel tot 20.30 uur worden ingereden in de openbare parkeergarages. Op donderdag en vrijdagavond geldt een maximale inrijtijd van 21.30 uur. Hierbij wordt voorgesteld om de inrijtijden van maandag tot woensdag en op zaterdag te verlengen naar 21.00 uur. Men kan overigens 24 uur per dag de parkeergarages verlaten. Op zondag blijven de parkeergarages gesloten voor publiek.

### 14. Specifieke regelingen voor instellingen en dienstverleners

Met enkele betrokken instellingen en dienstverleners, zoals vertegenwoordigers van kerken en zorgverleners, is overleg geweest op welke wijze tegemoet kan worden gekomen aan de behoefte om te parkeren binnen het reguleringsgebied. De meeste partijen kunnen uit de voeten in een parkeerschijfzone. Met de nieuwe hoofdlijnen behoren de grote gebieden met parkeervergunningen tot het verleden. Daarmee zijn de grootste problemen voor de meeste belanghebbenden opgelost. In de uitvoeringsregeling zal ingegaan worden op specifieke regelingen voor instellingen, dienstverleners en vrijwilligers.

## **8. Financiële aspecten**

In de begroting is rekening gehouden met een jaarlijks tekort op de totale gemeentelijke parkeerexploitatie van bijna € 900.000,-. Het voorgenomen gemeentelijk parkeerbeleid heeft alleen invloed op de parkeergarages en het straatparkeren in het centrumgebied. Wanneer we de overige zaken (privé parkeervoorzieningen en fietsparkeren) financieel buiten beschouwing laten komt het in de begroting 2013 geraamde tekort op het parkeren in het centrumgebied uit op € 790.000 in 2013 en structureel € 661.000 vanaf 2014. Het geraamde tekort voor 2013 is hoger in verband met de gefaseerde implementatie van het beleid met bijbehorende aanloopverliezen. Het college is gehouden aan dit financiële kader.

In afwachting van het geactualiseerde parkeerbeleid zijn verschillende beleidskeuzen gestabiliseerd. Het betaald straatparkeren is bijvoorbeeld niet ingevoerd en het tarief in de garages is gehandhaafd op € 1,- per uur. Hierdoor zal het tekort op de parkeerexploitatie in het centrumgebied over 2013 naar verwachting oplopen naar € 925.000. Meerdere malen is door de gemeenteraad aangedrongen op een parkeerbeleid dat leidt tot een betere exploitatie van de parkeergarages en terugdringen van de gemeentelijke bijdrage. Het voorgestelde parkeerbeleid dient te passen binnen de financiële kaders.

### Kosten implementeren nieuw parkeerbeleid

Het implementeren van een nieuw parkeerbeleid heeft financiële gevolgen. Dit betreft veelal een eenmalige investering, waarbij wel rekening moet worden gehouden met beheerkosten. Een eerste schatting levert het volgende overzicht op:

- Wijzigen gedeelte parkeerschijfzone in vergunningenparkeren (weghalen markering en bebording): € 5.000,-.
- Aanschaf en implementatie nieuw vergunningensysteem: 20.000,-.
- Aanpassing software parkeerautomaten: € 5.000,- tot € 10.000,-.

De implementatie van het nieuwe parkeerbeleid zal na besluitvorming van de hoofdlijnen en na het vaststellen van een uitvoeringsregeling eind 2013 plaatsvinden, zodat het nieuwe parkeerbeleid in januari 2014 van start kan gaan. De implementatiekosten zijn niet meegenomen in de berekeningen.

### Reguliere kosten parkeerbeleid centrum

De parkeerexploitatie van het centrum brengt reguliere kosten met zich mee. Deze zijn opgenomen in de berekening van de parkeerexploitatie. De volgende reguliere kosten zijn aan de orde:

- Beheerkosten vergunningensysteem. Monitoring en evaluatie beleid.
- Kosten handhaving.
- Uitgeven vergunningen en ontheffingen door gemeente.
- Beheer en onderhoud verkeersborden.

### Effecten van de herziening van het parkeerbeleid centrum op de parkeerexploitatie

De cijfers in dit voorstel zijn gebaseerd op een rekenmodel en geven een eerste indicatie van de gevolgen van het gekozen parkeerbeleid voor de gemeentelijke exploitatie. Uiteraard is dit een financiële vertaling op basis van diverse parameters, waardoor enig voorbehoud moet worden gemaakt ten aanzien van de financiële uitkomsten en eventuele nadelige gevolgen voor de parkeerdruk als gevolg van deze beleidskeuzes. Het is een statisch rekenmodel, waarin de

dynamische ontwikkeling van het centrum nog niet is meegenomen. Daardoor is eerder conservatief dan optimistisch gerekend. Bij de kosten wordt geen rekening gehouden met inflatie. De opbrengsten worden wel jaarlijks verhoogd, rekening houdend met inflatie. Na invoering wordt het parkeerbeleid, waaronder de financiële uitkomsten, geëvalueerd.

Op basis van de onderstaande uitgangspunten zijn de gevolgen voor de gemeentelijke parkeexploitatie doorgerekend:

1. Het tarief in de parkeergarages wordt gemiddeld € 1,50 per uur op basis van real time parkeren.
2. Inrijden van de parkeergarages worden beperkt opgerekt.
3. Straatparkeren wordt op enkele gebieden minder aantrekkelijk voor bezoekers van het winkelcentrum, maar als gevolg van de dialoog blijft de omvang van het reguleringsgebied wel nagenoeg ongewijzigd zodat er een grotere parkeerschijfzone over blijft.
4. Bewoners kunnen per adres maximaal drie parkeeronthefingen door middel van ontheffing of kenteken aanschaffen waarbij de tweede en derde vergunning duurder zijn. Het tarief voor de eerste parkeeronthefing / vergunning bedraagt € 36,- per jaar met de komende zes jaar een jaarlijkse prijsstijging van € 6,- per vergunning of ontheffing (voor de eerste ontheffing wordt vanwege deze jaarlijkse verhoging geen inflatiecorrectie gehanteerd). De kosten voor een tweede en derde vergunning of ontheffing bedragen respectievelijk € 78,- en € 96,- per jaar. De tarieven van de tweede en derde parkeervergunning en/of ontheffing worden alleen jaarlijks verhoogd rekening houdend met inflatie.
5. Personeel binnen het centrum krijgt de mogelijkheid om een parkeeronthefing aan te schaffen voor parkeren in de parkeerschijfzone en in enkele gebouwde parkeervoorzieningen in het centrum. Voor het parkeren in de parkeerschijfzone bedraagt het tarief € 20,00 per maand. Het tarief voor het parkeren in enkele gebouwde parkeervoorzieningen wordt nader bepaald.
6. Bewoners, bedrijven en instellingen kunnen voor bezoekers kraskaarten of uitrijkaarten aanschaffen voor het parkeren in het centrum.

Binnen het financiële kader waren in het voorstel van 2012 twee parkeertarieven in de parkeergarages mogelijk. Een vast parkeertarief van € 1,50 per uur of bij invoering van real time parkeren een parkeertarief van € 1,80 (€ 0,15 per 5 minuten).

Hierbij wordt voorgesteld om een parkeertarief van € 1,50 per uur te kiezen in combinatie met real time parkeren. Deze tariefstelling kan nog worden aangepast wanneer met grote winkelbedrijven overeenstemming wordt bereikt over de afkoop van een gedeelte van het parkeertarief. Deze gesprekken hebben nog niet geleid tot concrete afspraken.

Een tariefstelling in de parkeergarages van € 1,50 per uur met real time parkeren is op basis van de kwaliteit van het aangeboden voorzieningenniveau (hoogwaardige kwaliteit parkeergarages en winkelcentrum) en gelet op de tariefstelling in vergelijkbare gemeenten, een reëel tarief. De tarieven worden jaarlijks verhoogd rekening houdend met inflatie.

De tarieven voor vergunningparkeren en de parkeeronthefingen zijn ten opzichte van het eerdere voorstel naar beneden bijgesteld. Hierbij is het op termijn komen tot kostendekkendheid van de vergunningtarieven het uitgangspunt. Hiervoor wordt het tarief van de eerste vergunning of ontheffing jaarlijks de komende zes jaar verhoogd met € 6,-.

Het tarief van personeelsontheffingen wordt niet aangepast. Uitgangspunt is dat uiteindelijk 200 werknemers (op basis van de huidige regeling zijn 120 uitgegeven in 2012) een parkeeronthefing zullen aanvragen (circa 20 procent van het personeel in het centrum). Voor 2014 wordt, vanuit het voorzichtigheidsprincipe, nog gerekend met een aanloopverlies van 25 procent. De tarieven worden jaarlijks verhoogd rekening houdend met inflatie.

De nieuwe tariefstelling heeft negatieve gevolgen voor de parkeeropbrengsten. Hierdoor past het voorgestelde parkeerbeleid niet binnen het financiële kader. Voor 2014 een overschrijding van € 194.000 aflopend naar € 150.000 in 2017. Hiervoor zal dekking gevonden moeten worden.

In de afgelopen maanden is kritisch gekeken naar de exploitatielasten van parkeergarage De Meent en parkeergarage De Overtoom. De verwachting is dat door het efficiënter inrichten van administratieve werkzaamheden en door lagere onderhoudskosten vanaf 2014 € 65.000 bespaard kan worden. Hiermee resteert een tekort op de totale parkeexploitatie van € 129.000 in 2014 aflopend

naar € 85.000 in 2017. Het voorgestelde parkeerbeleid past hierdoor niet binnen het totale financiële kader van de gemeentebegroting 2013. In onderstaande tabel zijn de wijzigingen per onderdeel weergegeven.

*Financiële gevolgen voorgesteld parkeerbeleid*

Onderdeel	2014	2015	2016	2017
<b>Lasten</b>				
Parkeergarages centrumgebied	65.000- V	65.000- V	65.000- V	65.000- V
<b>Baten</b>				
Straatparkeren	69.000- N	51.000- N	47.000- N	42.000- N
Parkeergarages centrumgebied	125.000- N	119.000- N	113.000- N	108.000- N
<b>Saldo</b>	<b>129.000- N</b>	<b>105.000- N</b>	<b>95.000- N</b>	<b>85.000- N</b>

Om te komen tot een financieel sluitende oplossing, moet buiten de parkeereexploitatie in het centrumgebied dekking worden gevonden. Dit is mogelijk door te kiezen voor een andere invulling (minder gebouwde parkeerplaatsen) van parkeervoorzieningen Den Briel. Hierover zal nog besluitvorming moeten plaatsvinden.

## 9. Uitwerking beleid

Na vaststelling van de nota Parkeerbeleid centrum door de gemeenteraad zal het nieuwe beleid geïmplementeerd worden. Hiervoor zal een uitvoeringsplan worden opgesteld. Dit uitvoeringsplan bevat uitgifteregels en bijbehorende regelingen. Na vaststelling van het uitvoeringsplan en de vaststelling van de benodigde regelingen zal het nieuwe parkeerbeleid op straat gaan gelden. De streefdatum is dat het nieuwe parkeerbeleid op 1 januari 2014 van start gaat. Hieronder volgt per onderdeel een eerste uitwerking van het parkeerbeleid. Het onderstaande zal verder worden uitgewerkt in de uitvoeringsregeling.

### Omvang reguleringsgebied straatparkeren

De omvang van reguleringsgebied blijft naar aanleiding van de dialoog met belanghebbenden vrijwel ongewijzigd in de vorm van een parkeerschijfzone met een maximum parkeerduur van één uur. Om tegen te gaan dat personeel en bezoekers aan de randen van het kerngebied onevenredige parkeeroverlast bezorgen zal een gedeelte van het parkeerterrein aan de Constantijn Huygenslaan (hoge nummers) en de parkeerstrook op de parallelweg langs de Veerweg veranderen in een gebied met parkeervergunningen.

Het initiatief om te verzoeken tot de invoering van een parkeerschijfzone hoort in principe thuis bij de bewoners en ondernemers. Tijdens de dialoog is geconstateerd dat bij veel bewonersgroepen onderling verdeeldheid bestaat over de gewenste parkeersituatie. Indien bewoners gezamenlijk (dit wil zeggen: een hele straat, of een duidelijk afgebakend gebied) met aantoonbaar 80 procent steunbetuigingen een voorstander is voor uitbreiding van het reguleringsgebied, of juist het weghalen van het reguleringsgebied kan hiervoor een verzoek worden ingediend bij de gemeente Papendrecht. Jaarlijks zal in het tweede kwartaal door het college de balans worden opgemaakt en een integraal voorstel voor de omvang van het reguleringsgebied worden opgemaakt. Indien met de verzoeken kan worden ingestemd zal het betreffende gebied in het volgende kalenderjaar worden betrokken bij het reguleringsgebied. Hierdoor blijft het mogelijk om het parkeerbeleid centrum op elementen aan te passen.

### Tarieven en uitgifteregels ontheffingen parkeerschijfzone en parkeervergunningen

De prijs voor een ontheffing en parkeervergunning voor de parkeerschijfzone en parkeervergunning gaat bedragen:

- € 36,- per jaar voor een eerste ontheffing of vergunning.
- € 78,- per jaar voor een tweede ontheffing of vergunning.
- € 96,- per jaar voor een derde ontheffing of vergunning.

Voorgesteld wordt om de prijs van de ontheffingen van de parkeerschijfzone en de parkeervergunningen beperkt te laten stijgen ten opzichte van de huidige prijsstelling en jaarlijks een prijsverhoging in te voeren om stapsgewijs richting kostendekkendheid te werken. Voorstel 2014: € 36,- per jaar, dus gemiddeld € 3,- per maand en vervolgens de komende zes jaar een jaarlijkse prijsstijging van € 6,- per jaar. De tweede ontheffing / parkeervergunning wordt € 78,- per jaar als kostendekkend tarief en derde ontheffing / parkeervergunning: € 96,- per jaar. De tarieven van de tweede en derde parkeervergunning en/of ontheffing worden alleen jaarlijks verhoogd rekening houdend met inflatie.

De parkeeronthefingen en de parkeervergunningen krijgen dezelfde prijsstelling. Bezitters van een parkeervergunning mogen ook parkeren in de parkeerschijfzone.

In het aangepaste beleid wordt een voorziening getroffen waardoor personeel op beperkte afstand van de werkplek kan parkeren. Personeel kan voor € 20,- per maand tot een bepaald maximum in de parkeerschijfzone parkeren.

Voor personeel en eigenaren van ondernemingen worden vooralsnog maximaal 200 ontheffingen uitgegeven voor het parkeren in de parkeerschijfzone, 17 in parkeergarage De Waalburcht (doordeweekse dagen inclusief vrijdagavond en zaterdag overdag) en ongeveer 50 in parkeergarage De Overtoom (doordeweekse dagen).

De voorwaarden waaronder ontheffingen voor de parkeerschijfzone voor bewoners verstrekt worden, blijven na implementatie van het parkeerbeleid op hoofdlijnen vergelijkbaar met de huidige situatie. Voor alle bewoners van het centrumgebied wordt, onafhankelijk van het parkeerregime (parkeervergunning of ontheffing parkeerschijfzone) dezelfde prijs ingesteld. Het is de bedoeling om de tarieven jaarlijks te verhogen.

Overige uitgifteregels zijn:

1. Het maximaal aantal bewonersonthefingen per adres is als volgt:
  - geen parkeren op eigen terrein: maximaal drie bewonersonthefingen
  - parkeren op eigen terrein: maximaal twee bewonersonthefingen
  - bezitter van een gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats op kenteken: maximaal twee bewonersonthefingen
2. Op een bewonersonthefing wordt maximaal één kenteken vermeld.
3. Een tijdelijke bewonersonthefing kan worden verleend indien:
  - een bewoner tijdelijk de beschikking heeft over een leenauto, voor de duur van maximaal één kalendermaand
  - een bewoner beschikt over een parkeergelegenheid op eigen terrein en deze parkeergelegenheid tijdelijk niet kan gebruiken, voor de duur van maximaal één kalendermaand per jaar.
4. Voor speciale doelgroepen (eigenaren bedrijven, mantelzorgers e.d.) worden nader te bepalen uitgifteregels voor ontheffing van de parkeerschijfzone opgesteld. Voorgesteld wordt om de prijs voor ontheffing van de parkeerschijfzone vast te stellen op € 20,- per maand.
5. Het regime van de parkeerschijfzone blijft geldig tussen 9.00 en 19.00 uur van maandag t/m zaterdag. Op koopavond geldt het regime tot 21.00 uur.
6. Parkeerplaatsen op eigen terrein van bewoners en bedrijven vallen niet onder de parkeerregulering.

#### Bezoekersregeling bedrijven en bewoners

In de huidige situatie kan in de parkeerschijfzone gebruik worden gemaakt van kraskaarten voor visite van bewoners. In de toekomstige situatie wordt dit systeem uitgebreid voor visite voor bewoners in het gebied met vergunningenparkeren. Kraskaarten vormen dan een eenmalige vergunning. Daarnaast worden in het kader van de uitvoeringsregeling nog andere alternatieven onderzocht.

Op verzoek van winkeliers kan de gemeente faciliteiten bieden, zodat winkeliers op hun kosten kortingen op de parkeertarieven in de parkeergarages kunnen verlenen. Voor het gemeentehuis,

bedrijven en overige instellingen binnen het reguleringsgebied kunnen bijvoorbeeld kortingskaarten voor de parkeergarages worden verkocht.

#### Tariefstelling parkeergarages

In het centrumgebied bevinden zich vijf gebouwde parkeervoorzieningen (zie bijlage 3), waarvan parkeergarage De Meent en De Overtoom gebruikt kunnen worden voor bezoekers van het winkelcentrum. Het tarief wordt bijgesteld naar gemiddeld € 1,50 per uur met een real time tarief (op basis van kleinere tijdseenheden).

Met dit tarief wordt nog geen rekening gehouden met de mogelijkheid dat winkeliers gezamenlijk tot een afkoop van een gedeelte van de parkeertarieven in de parkeergarages kunnen overgaan. Hiertoe zal het parkeertarief per uur worden verlaagd naar verhouding van deze bijdrage. De huidige gesprekken hebben nog niet geleid tot concrete afspraken.

Bijlage 1: parkeervraag naar gebruikersgroep in 2015

<i>Parkeervraag naar gebruikersgroep in 2015</i>		
<i>gebruikersgroep</i>	<i>piekmoment: zaterdagmiddag</i>	<i>weekdagen</i>
<i>Bezoekers</i>	<i>1091</i>	<i>850</i>
<i>Bewoners</i>	<i>466</i>	<i>300</i>
<i>Personeel</i>	<i>223</i>	<i>350</i>
<b><i>Totaal</i></b>	<b><i>1780</i></b>	<b><i>1500</i></b>

Bijlage 2: overzicht gebouwde parkeervoorzieningen centrumgebied (Stand april 2013)

In het centrumgebied bevinden zich de volgende parkeergarages en parkeervoorzieningen:

1. Parkeergarage De Meent (ingang Weteringsingel) is een openbare parkeergarage met 368 parkeerplaatsen, waarvan er 8 zijn ingericht als invalidenparkeerplaats. Daarnaast bevinden zich binnen deze parkeergarage 81 private parkeerplaatsen (afgeschermd van het openbare deel door middel van hekwerk).
2. Parkeergarage De Overtoom (ingang De Overtoom (parkeerterrein)) is een openbare parkeergarage met 131 stuks parkeerplaatsen, waarvan er 3 zijn ingericht als invalidenparkeerplaats. Daarnaast bevinden zich binnen deze parkeergarage 7 stuks private parkeerplaatsen (afgeschermd van het openbare deel door middel van rolbeugels)
3. Parkeergarage De Waalburcht (ingang Badhuisstraat) is geen openbare parkeergarage. Het voorste deel van de parkeergarage is in eigendom van de gemeente Papendrecht. In dit deel bevinden zich 24 parkeerplaatsen, waarvan er op dit moment 6 zijn verhuurd. Het achterste deel van de parkeergarage zijn private parkeerplaatsen (afgeschermd van het openbare deel door middel van een hekwerk).
4. Parkeergarage De Meent 5 (ook wel Matsergarage genoemd) (ingang Meent naast expeditiehof) is geen openbare parkeergarage. In deze parkeergarage bevinden zich 36 parkeerplaatsen die in eigendom zijn van de gemeente Papendrecht, waarvan er op dit moment 10 zijn verhuurd. De overige in de parkeergarage aanwezige parkeerplaatsen zijn verkocht.
5. Particuliere parkeergarage aan de Oude Veer.
6. Particuliere parkeervoorziening Den Briel (in voorbereiding). Alleen bewoners van de Marktmeester en bewoners en gebruikers van Den Briel krijgen in deze voorziening een parkeerplaats.