

Parkeren waar je wezen moet

Parkeerbeleid voor de wijken
rondom de binnenstad

2 maart 2009

Inhoudsopgave

| | |
|---|-----------|
| 1 Inleiding | 3 |
| 1.1 Inleiding | 3 |
| 1.2 Aanleiding | 3 |
| 1.3 Doel van de nota | 4 |
| 2 Parkeerproblemen buiten het centrum | 5 |
| 2.1 Problemen in de tijd | 5 |
| 2.2 Oorzaken van de parkeerproblemen | 6 |
| 2.3 Parkeerproblemen elders | 7 |
| 2.4 Financiële aspecten van het beleid | 7 |
| 3 Aanpak parkeerproblemen in wijken rondom de binnenstad | 9 |
| 3.1 Regulering voor doelgroepen | 9 |
| 3.2 Eenheid in regime | 13 |
| 3.3 Uitbreiden van parkeercapaciteit | 14 |
| 3.4 Effecten voor het centrum | 14 |
| 4 De regulerende instrumenten nader uitgewerkt | 16 |
| 4.1 Parkeertarief | 16 |
| 4.2 Vergunningen | 16 |
| 5 Overgaan tot parkeerregulering | 19 |
| 5.1 Van vraagvolgend naar proactief handelen | 19 |
| 5.2 Criteria en procedure | 19 |
| 5.3 Verdeling van verantwoordelijkheden | 21 |
| 6 Toevoegen van parkeercapaciteit voor de aanliggende wijken | 24 |
| 7 Financiële consequenties voorstellen | 26 |
| 8 Planning | 27 |
| 9 Samenvatting | 29 |

1 Inleiding

1.1 Inleiding

In 1962 kreeg Nederland op Schiphol zijn eerste parkeermeters. Het toenemend autobezit had voor een dusdanige schaarste aan parkeerplaatsen gezorgd dat ook parkeren een prijskaartje kreeg. Anno 2009 is het betaald parkeren niet meer weg te denken uit ons straatbeeld. Zo ook in het centrum van Arnhem. De binnenstad wordt er druk bezocht en het aantal parkeerplekken is relatief schaars. Burgers, bedrijven en bezoekers van de stad vinden het niet meer dan normaal dat ze de portemonnee moeten trekken om te kunnen parkeren in de binnenstad. Het parkeerbeleid is vastgelegd in de *'Parkeernota Arnhem 2003-2010'*.

Toereikend voor de stad Arnhem als geheel is dit beleid echter niet. De laatste jaren beperken parkeerproblemen zich niet meer tot het centrum. In de aangrenzende wijken en de iets verder gelegen woonwijken neemt de parkeerdruk steeds verder toe. Het toegenomen autobezit, langparkeerders die werken in wijken en binnenstad, en bezoekers van de binnenstad die gratis of goedkoop willen parkeren zijn de oorzaken van deze parkeerdruk. In veel gevallen leidt dat tot parkeerproblemen.

1.2 Aanleiding

In wijken die grenzen aan de binnenstad, maar ook daarbuiten, doen zich parkeerproblemen van verschillende aard en omvang voor. De huidige situatie is globaal als volgt: bezoekers en werkers van het ene gebied parkeren hun auto in een ander gebied, omdat het daar gratis of goedkoper is, en zorgen er zodoende voor dat mensen met een bestemming in dat andere gebied er hun auto niet meer kwijt kunnen. Deze automobilisten moeten voor een parkeerplek dus weer uitwijken naar een derde gebied en zo ontstaat een domino-effect.

Om de parkeersituatie te verbeteren is de gemeente in een aantal aanliggende wijken bezig om plannen voor parkeerregulering te maken. Probleem bij het maken van deze plannen is dat in de *'Parkeernota Arnhem 2003-2010'* geen specifiek parkeerbeleid voor de wijken buiten het centrum is geformuleerd. Door het ontbreken van visie met betrekking tot het gebruik en de beschikbaarheid van parkeerplaatsen en, daaruit volgend, een specifiek parkeerbeleid voor deze wijken, is de gemeente niet in staat om de parkeerproblemen hier op een slagvaardige wijze aan te pakken.

Het ontbreken van visie en beleid leidt er ook toe dat bewoners en ondernemers uit de wijk zelf met voorstellen komen om de parkeerproblemen in hun wijk op te lossen, zonder hierbij rekening te houden met de gevolgen van hun voorstellen voor de wijken in de buurt. Bovendien dreigt bij deze werkwijze een lappendeken van maatregelen te ontstaan.

Daarom is het nodig dat de parkeerproblemen in de wijken rondom de binnenstad, niet vanuit de wijk zelf, maar vanuit de samenhang tussen de wijken, op het niveau van de stad worden aangepakt.

1.3 Doel van de nota

Deze nota is getiteld '*Parkeren waar je wezen moet*'. In deze zin schuilt een belangrijk deel van de oplossing van het parkeerprobleem in Arnhem. Als iedereen parkeert waar hij wezen moet, neemt de omvang van de parkeerproblemen af.

Het doel van de nota is te komen tot uniform en duurzaam beleid voor de aanpak van de parkeerproblemen in de wijken rondom de binnenstad. Met dit beleid en de voorgestelde aanpak kan de gemeente op een slagvaardige, eenduidige manier de parkeerproblemen bestrijden en daarmee de bereikbaarheid, leefbaarheid en kwaliteit van de openbare ruimte verbeteren.

2 Parkeerproblemen buiten het centrum

In de aanliggende wijken rondom de binnenstad (Brugstraat e.o., Heijenoord, Burgemeesterswijk-zuid, Transvaalbuurt, Sint Marten, Sonsbeekkwartier-zuid, Spoorhoek, Spijkerkwartier, Boulevardkwartier en de Van Verschuerbuurt e.o.) is wonen veruit de belangrijkste functie. Maar ook winkels, kantoren en dienstverlenende instanties vinden er een plek. Niet iedereen die er woont, heeft een auto. Anderzijds zijn er in deze wijken ook huishoudens met meer dan één auto. Het parkeren is op sommige plaatsen gereguleerd in de vorm van vergunninghouderplaatsen (al dan niet gecombineerd met een parkeerschijf) en betaald parkeren. Op andere plaatsen is het parkeren vrij. Autobezitters die hun bestemming in deze wijken hebben, lopen nogal eens tegen problemen op. Winkels, woningen en kantoren zijn overdag vaak slecht bereikbaar en bewoners kunnen moeilijk hun auto kwijt, terwijl vergunninghoudersplekken leeg staan. 's Avonds is het tekort aan parkeerplekken op een aantal locaties zo groot dat mensen hun auto op het trottoir, bij boomspiegels of in andere wijken parkeren.

2.1 Problemen in de tijd

2.1.1 Parkeerproblemen overdag

Veel bewoners (ongeveer 40%) zijn met hun auto weg en laten een vrije gratis parkeerplaats, een vergunninghouderplaats of een betaald parkeerplaats achter. Langparkeerders – werkers in wijk of binnenstad, treinreizigers, scholieren en bezoekers aan de binnenstad – nemen de gratis parkeerplaatsen in. Hierdoor zijn de woningen, kantoren en winkels e.d. overdag slecht bereikbaar en kunnen bewoners zonder vergunning hun eigen auto moeilijk kwijt.

Bewoners die een parkeervergunning hebben en overdag weg zijn, laten een vergunninghoudersplaats achter, die maar al te vaak onbenut blijft. Slechts een deel van de vergunninghouderplaatsen wordt overdag gebruikt door een bedrijf met een parkeervergunning. Hierdoor ontstaat de vreemde situatie dat overdag een gedeelte van het parkeerareaal overvol is, terwijl er op andere locaties voldoende plaats is, waar niet mag worden geparkeerd.

2.1.2 Parkeerproblemen 's avonds en 's nachts

De meeste bewoners zijn 's avonds thuis en hun auto's staan allemaal in de wijk geparkeerd: op eigen terrein, op een vergunninghoudersplaats, op een betaalde parkeerplaats (na 18.00 uur zijn deze gratis) en de meeste auto's staan op een gratis parkeerplaats. In veel aanliggende wijken zijn 's avonds en 's nachts praktisch alle parkeerplaatsen bezet en in een aantal wijken parkeren bewoners hun auto illegaal op

trottoirs of bij boomspiegels. Regelmatig zien deze autobezitters zich gedwongen hun auto in een andere wijk te parkeren. Ook komt het voor dat door de slechte vindbaarheid van vrije plaatsen, illegaal op vergunninghoudersplaatsen wordt geparkeerd, wat weer leidt tot irritatie. Door de aanwezigheid van horeca in de wijk of in de binnenstad wordt in een aantal aanliggende wijken de parkeerdruk 's avonds bovendien nog vergroot door de bezoekers van deze uitgaansgelegenheden.

2.2 Oorzaken van de parkeerproblemen

Het Planbureau voor de Leefomgeving heeft medio 2008 over het parkeren in woongebieden het rapport *'Parkeerproblemen in woongebieden; Oplossingen voor de toekomst'* uitgebracht. In de bijlage zijn de meest relevante conclusies uit dit rapport samengevat. Vooral de toename van het autobezit en –gebruik zijn debet aan de toenemende parkeerdruk in woonwijken. Ook in Arnhem neemt het autobezit sterk toe. Maar daarnaast zijn een inefficiënt gebruik van de beschikbare capaciteit, uitwijkgedrag en een onvoldoende realisatie van de parkeernormen belangrijke oorzaken voor de huidige parkeerproblematiek. Hieronder wordt elk van deze punten nader toegelicht.

1. *Toegenomen autobezit*

Het autobezit van bewoners heeft het aantal beschikbare parkeerplaatsen overstegen. Dit probleem doet zich vooral voor in oudere wijken waar de straten destijds niet zijn ingericht op het huidige autobezit. Er is sprake van een capaciteitstekort voor het faciliteren van de stallingsvraag.

2. *Werkers in de wijken.*

In de wijken zitten veel bedrijven e.d. waarvan de werkers overdag parkeren in de wijken.

3. *Uitwijkgedrag*

Een belangrijk probleem is het 'uitwijkgedrag' van mensen die hun bestemming elders hebben liggen. Dit kan zijn met name werkers in de binnenstad, maar ook komt het voor dat treinpassagiers met de auto naar het station gaan en dit vervoer in de wijk parkeren. Uitwijkgedrag komt ook voor in aanliggende wijken bij parkeerplaatsen waar reeds betaald parkeren is ingevoerd. Het parkeertarief is er aanzienlijk goedkoper dan in de binnenstad €1,30 tegenover €2,10 in het centrum.

4. *Inefficiënt gebruik van de beschikbare capaciteit*

Overdag wordt het slechte gebruik van de vergunninghouderplaatsen veroorzaakt door het feit dat dubbelgebruik op deze plaatsen slechts beperkt mogelijk is. Bij een ruimere verstrekking van vergunningen aan bedrijven worden deze plaatsen beter gebruikt.

5. *Splitsing van woningen.*

Woningsplitsing (het splitsen van woongebouwen in appartementsrechten) heeft geleid tot intensievere bewoning van buurten en zwaardere belasting van het openbare gebied als gevolg van meer bewoners. Daar kwam bij dat de gemeente geneigd was concessies te doen aan het realiseren van voldoende parkeerplaatsen. Om 'het project te redden' werd nog al eens toegestaan dat er minder parkeerplaatsen werden gecreëerd dan op basis van het parkeernormenbeleid van de gemeente vereist is.

De gemeente wil het splitsen van woningen aan banden leggen en is daarom bezig met het opstellen van beleidsregels. Streven is deze regels medio 2009 vast te stellen.

De gemeente Enschede heeft na de vuurwerkramp de wijk Roombeek opnieuw ontwikkeld. Iedere woning beschikt over minimaal één parkeerplaats op eigen terrein of in een gezamenlijke voorziening. In de contracten is via een kettingbeding bepaald dat deze plaatsen in stand dienen te worden gehouden, op straffe van een forse dwangsom. Daarnaast is bepaald dat, op het moment dat parkeerregulering wordt ingevoerd, uitsluitend parkeervergunningen worden verstrekt voor de tweede auto (bij een vergunningaanvraag moet men dus twee kentekenbewijzen kunnen overleggen).

Genoemde problemen komen, afhankelijk van de ligging van de wijk ten opzichte van het centrum, in meer of mindere mate voor. Vaak is zelfs sprake van een combinatie van problemen. Overdag heeft een wijk last van uitwijkgedrag, terwijl in de avond en 's nachts het toegenomen autobezit leidt tot parkeerproblemen.

2.3 Parkeerproblemen elders

De omliggende wijken zijn niet de enige locaties waar (mogelijk) parkeerproblemen optreden. Ook bij attracties en winkelcentra kunnen problemen ontstaan. In tegenstelling tot de bovengenoemde parkeerproblemen kunnen deze zeer specifiek van aard, tijdgebonden en beperkt van omvang zijn. Te denken valt aan een tijdelijk parkeerprobleem op zaterdagochtend bij een buurtwinkelcentrum waar iedereen met de auto zijn weekboodschappen haalt. Of parkeeroverlast ten gevolge van de geboorte van een ijsbeer in de dierentuin. Hoewel deze problematiek buiten het perspectief van deze nota valt, is het wel van belang te beseffen dat ze bestaat. Ook in nieuwe woonwijken zoals b.v. in Rijkerswoerd zijn er plaatsen waar meer auto's dan parkeerplaatsen zijn. Dit komt door het destijds hanteren van een krappere parkeernorm.

Parkeren is een van de knelpunten bij de herontwikkeling van winkelcentrum Presikhaaf. De parkeerplaatsen op het winkelcentrum zijn bedoeld voor het winkelende publiek, de bewoners en in zekere mate voor het daar werkende personeel. Het autobezit en autogebruik van deze groep is echter zodanig gegroeid dat zij een te groot deel van de parkeercapaciteit in beslag nemen. Daarnaast wordt de locatie ook gebruikt als alternatieve P+R. Men parkeert daar de auto om vervolgens met het openbaar vervoer naar de bestemming (centrum) te reizen.

2.4 Financiële aspecten van het beleid

Naast inhoudelijke argumenten wordt parkeerregulering ook bepaald door de financiële eisen die de gemeente stelt. Parkeerregulering levert inkomsten op, maar het kost ook veel geld. Het gaat hierbij om de kosten voor de handhaving, de apparatuur op straat, het verlenen van de vergunningen, en daarnaast om zaken als het verwerken van het geld en het behandelen van bezwaarschriften. Als de gemeente besluit om parkeergarages te bouwen, dan horen ook de kosten voor het realiseren, financieren, beheren en exploiteren van die garage tot de parkeerkosten.

Wie betaalt al die kosten? Dat is een terugkerende vraag als het gaat om parkeerbeleid in woonwijken. Maar al te vaak is de financiering van parkeervoorzieningen een breekpunt in het realiseren van een project. De gemeente Arnhem hanteert als uitgangspunt dat het

parkeren kostendekkend moet zijn. De tarieven voor vergunningen, abonnementen en kort parkeren zijn dus gerelateerd aan de totale kosten die de gemeente voor het parkeren maakt. Omdat bezoekers in de binnenstad per uur een veelvoud betalen van wat vergunninghouders neertellen, genereren zij daar de meeste inkomsten. De inkomsten nemen af naarmate er minder bezoekers in het gebied parkeren, zoals in de wijken rond de binnenstad en in woonwijken het geval is. De opbrengst van een parkeerplaats is hier fors lager dan de opbrengst van een parkeerplaats in het centrum.

De inkomsten van abonnementshouders in een parkeergarage voor bewoners zijn volstrekt onvoldoende om de kosten van deze garage te dekken. Nieuwe parkeergarages voor bewoners zullen dan ook vooral gefinancierd moeten worden vanuit de inkomsten van het straatparkeren.

3 Aanpak parkeerproblemen in wijken rondom de binnenstad

3.1 Regulering voor doelgroepen

Je kunt het, wat parkeren betreft, nooit iedereen naar de zin maken. Er is te weinig ruimte om het parkeren voor alle automobilisten te faciliteren. Parkeerregulering is niet hetzelfde als ‘autootje pesten’. Het heeft als doel de schaarse ruimte eerlijk te verdelen over de gewenste doelgroepen. In de aanliggende wijken en de woonwijken in Arnhem zijn de beoogde doelgroepen de mensen die hun bestemming in de wijk hebben. De regulering bestaat echter niet alleen uit het opwerpen van drempels. Ook het toevoegen van extra parkeer capaciteit b.v. door middel van bouw van parkeergarages maakt deel uit van de parkeerregulering. Daarnaast helpt parkeerregulering bij het doelmatiger gebruiken van de parkeerplaatsen op eigen terrein. Al deze maatregelen dienen op elkaar aan te sluiten.

3.1.1 Doel van het beleid

De inzet van het beleid is gericht op:

- Het, binnen zekere grenzen, faciliteren van de parkeergelegenheid voor de gewenste doelgroepen in een gebied. In Arnhem zijn dat bewoners, de in de wijk gevestigde bedrijven en bezoek van beiden.
- Het optimaal benutten van de reeds aanwezige parkeer capaciteit, zowel op de openbare weg als op eigen terrein.
- Het op de openbare weg realiseren van een parkeerdruk die hoog genoeg is om te spreken van een optimaal gebruik van parkeerplaatsen, en laag genoeg is om de doorstroming van het verkeer niet te belemmeren door onnodig zoekverkeer.
- Het toevoegen van extra parkeer capaciteit (meestal parkeergarages) in die delen van de stad waar dat echt nodig is.

Wanneer is sprake van een parkeerprobleem en wanneer niet meer? De ene persoon zal het geen probleem vinden als hij de auto op meer dan 100 meter van de woning moet stallen, de andere spreekt al van een parkeerprobleem als zijn auto voor de deur van de buurman staat. De parkeerdruk van een gebied is vaak het criterium op basis waarvan men objectief kan bepalen of er sprake is van een parkeerprobleem. Natuurlijk zit ook daar een subjectief element in. Is er al sprake van een parkeerprobleem bij een parkeerdruk van 80%, of pas bij een parkeerdruk van 90%?

De maximaal gewenste parkeerdruk bepaalt tevens in welke mate de gemeente in staat is de doelgroepen te faciliteren. Het is een afgeleide van het aantal beschikbare parkeerplaatsen in het gebied. Het aantal parkeerplaatsen staat vast; het aantal

parkeerplaatsen dat idealiter vrij moet blijven ten behoeve voor bezoekers ook. Op de resterende parkeerplaatsen dienen de gewenste doelgroepen hun auto te parkeren.

Veel bewoners zijn overdag met hun auto weg. De vrijgekomen parkeerplaatsen kunnen dan worden gebruikt door bedrijven en hun bezoekers. Ook het bezoek van bewoners kan gebruik maken van deze plaatsen. Om dit dubbelgebruik mogelijk te maken is het essentieel dat iedereen overal kan parkeren.

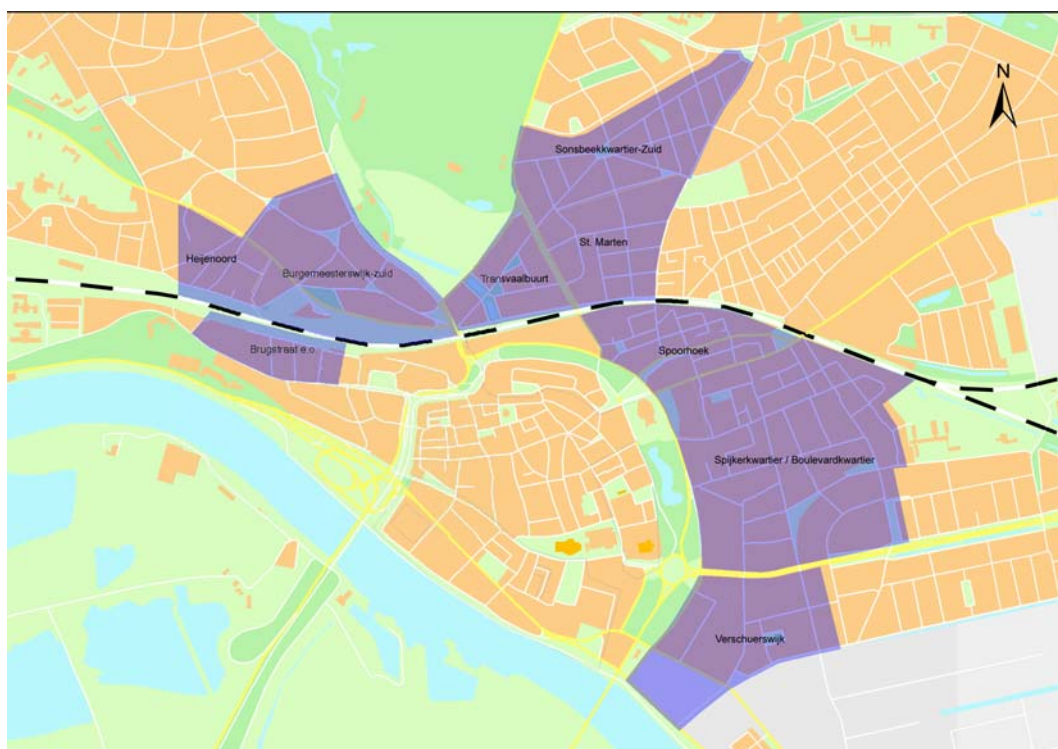
Als de parkeerruimte schaars is, heeft dat tot gevolg dat niet iedereen gefaciliteerd kan worden. Het aantal te verstrekken parkeervergunningen is afhankelijk van de beschikbare ruimte. Dit kan er toe leiden dat bewoners niet al hun auto's met een vergunning in een gebied kunnen parkeren en niet alle voertuigen van een bedrijf voor een parkeervergunning in aanmerking komen.

Bij toepassing van betaald parkeren is het parkeertarief een drempel om de auto te parkeren. Personen die hun bestemming niet hebben in het betreffende gebied zullen daar ook niet meer parkeren. Bezoek dat ook op de fiets kan komen zal door het hoge tarief eerder dan voorheen de auto laten staan.

Soms blijkt, na gedegen onderzoek, het toevoegen van extra parkeercapaciteit de enige optie om een gebied bereikbaar te houden. Voorafgaand aan een dergelijk besluit is geconstateerd dat parkeren in een naastgelegen gebied niet tot de mogelijkheden behoort, dat er geen onbenutte parkeerruimte leegstaat en dat het niet volstaat om de regulering te verscherpen.

3.1.2 Reikwijdte van het beleid

De voorstellen in de nota hebben betrekking op de wijken rondom het centrum. De regulering in het centrum blijft gehandhaafd. De aanliggende wijken die om het centrum heen liggen (donker gearceerd op onderstaande kaart) en waarvan bekend is dat de parkeerproblemen daar het grootst zijn, komen daarom als **eerste** in aanmerking voor de implementatie van de voorstellen uit deze nota, maar ook in de wijken die verder buiten het centrum zijn gelegen kunnen deze maatregelen worden toegepast.



Afbeelding 1. Aanliggende wijken

3.1.3 Kaders voor regulering

De gemeente hanteert de volgende kaders voor de toepassing van parkeerregulering:

- Iedereen kan gebruik maken van alle openbare parkeerplaatsen. Dit geldt zowel voor de vaste gebruikers (bewoners, bedrijven) als voor hun bezoek.
- Toepassing van regulering geschiedt op basis van objectieve criteria die aangeven dat een parkeerprobleem aanwezig of aanstaande is.
- Voor het realiseren van een parkeergarage is parkeerregulering in de invloedssfeer van de parkeergarage een voorwaarde. Als de gemeente een parkeergarage realiseert voor, bijvoorbeeld, bewoners, dan spreekt het voor zich dat het beleid zo is ingericht dat deze bewoners daadwerkelijk gebruik gaan maken van de parkeergarage.
- Toevoeging van parkeercapaciteit geschiedt pas na toepassing van parkeerregulering. Parkeerregulering leidt altijd tot minder auto's in een gebied. De werkelijke afname is echter pas enige tijd na toepassing van parkeerregulering te constateren. Alleen als er dan nog sprake is van een tekort (of een te verwachten tekort) aan parkeerplaatsen, is het toevoegen van parkeercapaciteit een optie.
- Het beleidsveld 'parkeren' is minimaal kostendekkend. De kosten die in zijn totaliteit voor parkeren worden gemaakt zijn even hoog of lager dan het totaal van de inkomsten uit parkeren. Als de gemeente besluit om een parkeergarage te bouwen, dan heeft dat direct gevolgen voor de kosten voor en inkomsten uit het parkeren. Een aanpassing van een of meerdere parkeertarieven kan daarom het gevolg zijn.

3.1.4 Regulering door toepassing van parkeerbelastingen

Gelet op de aanzienlijke kosten die het realiseren van parkeeroplossingen en het toepassen van parkeerregulering met zich meebrengt, is regulering door toepassing van parkeerbelastingen de meest geëigende weg. In de meeste grote steden (zoals Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Nijmegen, Enschede en Doetinchem) is 'betaald parkeren' een beproefd systeem. Het toepassen van de parkeerbelastingen levert zowel inkomsten op uit de maatregel (de parkeerbelastingen) als uit de handhaving (naheffingsaanslagen). Voorwaarde is wel dat parkeerplaatsen gebruikt kunnen worden door iedereen die bereid is om de vereiste parkeerbelasting te betalen. Bijkomend voordeel is dat de parkeerduur onbeperkt is, zolang de gebruiker betaalt. Een kortere parkeerduur kan worden afgedwongen met een hoger tarief.

Regulering door toepassing van parkeerbelastingen is een vorm van parkeerregulering waarbij een financieel overschot kan worden gerealiseerd, waarvan de hoogte afhangt van de hoogte van de parkeer- en vergunninghouderstarieven en het aantal naheffingen. Dit financiële overschot is nodig om de bouw van parkeergarages voor bewoners financieel mogelijk te maken.

Het alternatief, de toepassing van een parkeerduurbeperking (blauwe zone) in combinatie met ontheffingen, is financieel zeer onaantrekkelijk. De inkomsten uit de handhaving zijn per 'bon' minimaal €25, - lager en de maatregel zelf genereert geen inkomsten behoudens eventuele leges voor ontheffingen (waarvan de hoogte beperkt is). Daarbij is

de handhaving duurder omdat deze uitsluitend mag plaatsvinden door ambtenaren met een BOA-bevoegdheid, of de politie.

3.2 Eenheid in regime

De gemeente wil voorkomen dat er een lappendeken aan maatregelen ontstaat en overall verschillende regels gaan gelden. Zij streeft naar eenvoudige, eenduidige en transparante regelgeving. Voor de gebruiker moeten het beleid en de toegepaste regimes overzichtelijk zijn. De gemeente heeft baat bij een niet al te ingewikkelde uitvoering.

3.2.1 Randvoorwaarden voor het regime

Parkeerregulering vindt plaats door het toepassen van ‘betaald parkeren’. In dit kader wordt daarmee de systematiek van parkeerbelastingen bedoeld, zoals beschreven in artikel 225 van de Gemeentewet. Zowel vergunninghouders als bezoekers betalen parkeerbelasting om op openbare parkeerplaatsen te mogen staan. Het parkeerregime voor de aanliggende wijken ziet er als volgt uit:

- De parkeerplaatsen op de openbare weg zijn door iedereen te gebruiken, met uitzondering van de parkeerplaatsen die zijn aangewezen voor gehandicapten, autodate, artsen en parkeerplaatsen in specifieke winkelstraten: Steenstraat, Hommelstraat, Hommelseweg, van Muijlwijkstraat, Bloemstraat en Spijkerlaan. Deze straten kunnen alleen buiten de openingstijden van de winkels gebruikt worden door vergunninghouders.
- Parkeerregulering vindt plaats d.m.v. het invoeren van betaald parkeren.¹
- Bewoners komen in aanmerking voor één of meerdere parkeervergunningen gerelateerd aan de zelfstandige wooneenheid.
- Bedrijven komen in aanmerking voor één of meerdere parkeervergunningen, gerelateerd aan het aantal formatieplaatsen van het bedrijf.
- Het aantal vergunningen voor bewoners en bedrijven is aan een maximum gebonden.
- Voor sociaal bezoek aan bewoners is een bezoekersregeling van toepassing
- Overige bezoekers betalen een tarief aan de meter.

3.2.2 Variaties

De toepassing van betaald parkeren kan per gebied verschillen. Variabelen zijn de tijden waarop betaald parkeren van kracht is en het aantal vergunningen dat per zelfstandige woning of bedrijf wordt verstrekt. Dit laatste is afhankelijk van de verhouding tussen het aantal auto's en het aantal beschikbare parkeerplaatsen in een gebied. De tijden dat betaald parkeren van kracht is, is afhankelijk van de momenten dat de parkeerdruk zich voordoet. Om een lappendeken van maatregelen te voorkomen zijn er drie varianten van betaald parkeren, die afhankelijk van de omstandigheden kunnen worden toegepast.

¹ In de Burgemeesterswijk-zuid is in 2007 in overleg met de wijk een vergunninghouderzone ingevoerd waarbij bezoekers met een parkeerschijf 2 uur kunnen parkeren. Vanwege de na te streven uniformiteit, de onduidelijkheid van de aanwezige aanduidingsborden en de ervaring dat handhaving van de parkeerschijf praktisch niet mogelijk is, kiest het college ervoor om ook hier over te gaan tot invoeren van betaald parkeren.

Het parkeerbeleid geldt van maandag t/m zaterdag.

- Van 09.00 uur tot 18.00 uur: in gebieden met parkeerproblemen overdag.
- Van 09.00 uur tot 23.00 uur: in gebieden met parkeerproblemen overdag en 's avonds.
- Van 18.00 uur tot 23.00 uur: in gebieden met parkeerproblemen als gevolg van het hoge autobezit van bewoners.

3.2.3 Tarieven

De eenheid van regime volgt ook uit de toepassing van de parkeertarieven. Overal waar in de binnenstad en de aanliggende wijken betaald parkeren van toepassing is, gelden dezelfde tarieven (per 1-1- 2009 = €2.10 per uur). Dit geldt voor de tarieven van de verschillende vergunningen (bewoners = ongeveer €10, - per maand), het tarief aan de parkeerautomaat en –meter en het tarief voor het sociale bezoek (bezoekersvergunning = helft van het parkeertarief bij de meter).

Eenheid in tarief zorgt ervoor dat de prijs van de parkeervergunning geen kwalitatief oordeel bevat over een wijk, omdat de indruk kan ontstaan dat hoe hoger het tarief is, des te groter de parkeerproblemen zijn. Daarnaast draagt een gelijk uurtarief bij tot het beperken van overloopeffecten en stimuleert de maatregel het gebruik van de parkeergarages.

3.3 Uitbreiden van parkeercapaciteit

Parkeerregulering heeft een dempende invloed op de vraag naar parkeercapaciteit, maar, zoals eerder is gesteld, lost het toepassen van betaald parkeren niet alle problemen op. Enige tijd na toepassing van parkeerregulering kan blijken dat er sprake is van een tekort aan parkeerplaatsen. In dat geval is toevoeging van parkeercapaciteit wenselijk.

Alvorens de beslissing te nemen om de parkeercapaciteit uit te breiden onderzoekt de gemeente eerst of het mogelijk is om auto's op een andere locatie te stallen, bijvoorbeeld in een naastgelegen vergunninggebied, of in een naastgelegen vrij parkeren gebied of in een bestaande parkeergarage. Dit kan een structurele oplossing zijn, maar kan ook tijdelijk verlichting bieden, zodat de tijd tot het realiseren van de parkeervoorziening kan worden overbrugd.

3.4 Effecten voor het centrum

Het parkeerbeleid in het centrum van Arnhem staat vast. De voorstellen in deze nota beperken zich tot de aanliggende wijken. Dit betekent niet dat de voorstellen helemaal geen invloed hebben op het parkeren in het centrum. De parkeerdruk in het centrum en de centrumgarages zal mogelijk wat toenemen als parkeerders in de aanliggende wijken voortaan hetzelfde tarief zullen moeten betalen als in het centrum. Bezoekers die voorheen in de aanliggende wijken parkeerden omdat het daar goedkoper of zelfs gratis was, gaan de afweging maken of zij wel of niet met de auto moeten komen, en zo ja waar zij de auto laten. De keuzes die deze groep heeft, zijn de volgende:

- Niet meer met de auto komen;
- Wel met de auto komen, maar de auto nog verder van het centrum parkeren waar het parkeren gratis is;
- Wel met de auto komen en de auto dichterbij de bestemming (dus in het centrum) parkeren en het gangbare parkeertarief betalen of op het transferium parkeren.

Omdat het onbekend is hoe groot de groep parkeerders is die de bestemming buiten de wijk heeft en hoe deze zich gedraagt, kan ook geen inschatting worden gemaakt van de omvang van toename van de parkeerdruk in het centrum.

Ook toepassing van betaald parkeren in de avonden heeft misschien wat gevolgen voor de parkeerdruk in het centrum, waar het parkeren in de avonden nog gratis is. Men wijkt mogelijk uit van de aanliggende wijk naar het centrum.

4 De regulerende instrumenten nader uitgewerkt

In hoofdstuk 3 zijn de hoofdlijnen van het parkeerbeleid voor de aanliggende wijken besproken. In dit hoofdstuk gaan we in op de regulerende instrumenten binnen het betaald parkeren: het tarief en de vergunningen.

4.1 Parkeertarief

Op dit moment (peildatum 1-1-2009) kost parkeren in het centrum van Arnhem €2,10 per uur tegen €1,30 per uur in de aanliggende wijken. Hier ligt de oorzaak van de bovengenoemde verdringingseffecten. Toepassing van een zelfde tarief voor de gehele stad kan deze effecten minimaliseren. Een deel van de groep parkeerders die het centrum bezoekt maar zijn auto parkeerde in de aanliggende wijken zal alsnog in het centrum parkeren en een ander deel gaat op zoek naar alternatief vervoer of een alternatieve parkeerplaats.

Dat ligt anders bij sociaal bezoek. Ook hier geldt dat de aantrekkelijkheid van de bestemming bepalend is voor wat men wil betalen. Uit onderzoek blijkt echter dat sociaal bezoek bij een hoog tarief niet overstapt op een ander vervoermiddel, maar in zijn geheel afhaakt. Met isolement tot gevolg voor mensen die minder mobiel zijn, zoals ouderen en gehandicapten. Een bezoekersregeling om het sociale bezoek te faciliteren is daarom wenselijk. Om fraude en misbruik van een bezoekersregeling te voorkomen is het belangrijk dat de bezoekersregeling wordt beperkt in omvang. Per zelfstandige woning wordt daarom een bezoekersvergunning verstrekt, waarmee het bezoek voor 50 uur per kwartaal voor de helft van het geldende uurtarief kan parkeren. Dit is het zelfde systeem als in de binnenstad.

4.2 Vergunningen

Uitgangspunt bij de verdeling van parkeervergunningen is de optimale benutting van het beschikbare areaal. Bij een procentuele toewijzing van parkeervergunningen is van optimale benutting op de lange duur geen sprake. Deze vorm van toewijzen van parkeervergunningen wordt in de toekomst uitsluitend nog gehanteerd bij uitbreidingen van het betaald parkeren. Na circa een jaar worden parkeertellingen gehouden, waarbij wordt gekeken welk betaalbewijs (bewonersvergunning, ticket, etc.) de parkeerder achter zijn ruit heeft zitten. Indien blijkt dat er voldoende parkeerruimte is kunnen er meer (tijdelijke) parkeervergunningen worden verstrekt. Op die wijze wordt het beschikbare parkeerareaal optimaal benut.

4.2.1 Bewonersvergunningen

To have or not to have; that's the question als het gaat om de regulerende werking van parkeervergunningen. Het prijskaartje dat aan zo'n vergunning hangt (nog geen €10,- per maand), maakt voor de meeste bewoners van een wijk niet zoveel uit. De auto hebben ze immers zo hard nodig dat ze bereid zijn €10,- per maand te betalen voor parkeerruimte. Regulerende criteria zijn daarmee het aantal vergunningen dat in een gebied wordt verstrekt, het aantal vergunningen dat aan een huishouden in een zelfstandige woning wordt verstrekt en de geldigheid van de vergunningen.

Het streven om de schaarse openbare parkeerruimte zo eerlijk mogelijk te verdelen over de doelgroepen leidt tot het standpunt dat ieder huishouden moet kunnen beschikken over één parkeervergunning.

Vergunningen aan de tweede (of volgende) auto worden zodoende uitsluitend verstrekt indien en zolang het maximum aantal uit te geven vergunningen niet door eerste bewonersvergunningen wordt gebruikt. De tijdelijkheid van de tweede (en volgende) bewonersvergunning geeft tevens de mogelijkheid om deze van een ander tarief te voorzien dan de eerste vergunning.

Daar waar de gemeente eisen stelt aan het realiseren van parkeerplaatsen op eigen terrein dient het beleid erop te zijn afgestemd om het gebruik van deze plaatsen als parkeerplaats af te dwingen. Indien men beschikt over een privé-parkeerplaats, wordt uitsluitend een tweede parkeervergunning verstrekt. Indien de aanvrager woont in een gebied waar uitsluitend een eerste parkeervergunning wordt verstrekt, wordt geen parkeervergunning verstrekt.

Vergunningen zijn geldig in een gebied en in tijd. Met betrekking tot de gebieden kan men veel kanten uit. Kleine gebieden hebben als voordeel dat er binnen het vergunninggebied weinig van de auto met vergunning gebruik wordt gemaakt. Het nadeel is dat een dergelijk gebied snel vol kan zijn. Ook de ruimtelijke situatie is bepalend voor de omvang van het gebied. De koppeling met de omvang van de buurt ligt het meest voor de hand.

4.2.2 Bedrijfsvergunningen

Bedrijfsvergunningen zijn primair bedoeld voor bedrijven die voertuigen nodig hebben voor het werk. Houders van bedrijfsvergunningen kunnen overdag van de vrijgekomen parkeerplaatsen gebruik maken die houders van bewonersvergunningen achterlaten. Volgens het ASVV 2004 is op een middag gemiddeld 40% van de bewoners weg. Het totale aantal bewonersvergunningen plus bedrijfsvergunningen kan zodoende fors boven het aantal parkeerplaatsen liggen. Bij uitgifte is het daarom verstandig om het aantal bedrijfsvergunningen te maximeren tot 30% van het parkeerareaal. Op basis van het feitelijke gebruik van de parkeerplaatsen kan in een later stadium besloten worden om het vergunningenplafond te verhogen.

De geldigheid van de vergunningen is gekoppeld aan de uren dat bedrijven werkzaam zijn. De gemeente Arnhem kent thans 2 soorten bedrijfsvergunningen:

- Bedrijfsvergunning geldig van maandag tot en met vrijdag van 07.00 uur tot 19.00 uur
- Bedrijfsvergunning geldig van maandag tot en met zondag van 00.00 uur tot 24.00 uur

Het bedrijf kan aangeven welke vergunning zij nodig heeft. Het is evident dat in een gebied meer ‘korte’ dan ‘lange’ vergunningen worden verstrekt. Voor deze laatste is ook de parkeerdruk in de avonden te bepalen.

Bedrijfsvergunningen worden uitgegeven aan het bedrijf. Voorgesteld wordt om maximaal vijf bedrijfsvergunningen per bedrijf te verstrekken, waarbij de 2^e tot en met de 5^e vergunning tijdelijke parkeervergunningen zijn. Deze tijdelijke vergunningen kunnen worden ingetrokken als er een wachtlijst ontstaat voor eerste vergunningen. Zodoende wordt bewerkstelligd dat zoveel mogelijk bedrijven kunnen beschikken over minimaal één parkeervergunning. Het aantal vergunningen dat men kan aanvragen is afhankelijk van het aantal arbeidsplaatsen in het bedrijf conform onderstaande verdeling.

| Aantal werknemers | Aantal vergunningen |
|-------------------|---------------------|
| 1 tot 11 | 1 |
| 11 tot 26 | 2 |
| 26 tot 41 | 3 |
| 41 tot 56 | 4 |
| Meer dan 56 | 5 |

5 Overgaan tot parkeerregulering

Met een actieve aanpak kan de gemeente slagvaardig handelen en zo nodig parkeerproblemen voorkomen. Objectieve criteria en standaardregimes zullen bijdragen aan een uniforme behandeling van gelijke gevallen.

5.1 Van vraagvolgend naar proactief handelen

Arnhem heeft nooit eerder initiatief genomen om parkeerregulering in woonwijken in te voeren. Pas na klachten vanuit de wijk ging de gemeente in overleg met belanghebbenden plannen maken voor het invoeren van parkeerregulering. Probleem bij het maken van deze plannen is dat in de *'Parkeernota Arnhem 2003-2010'* geen specifiek parkeerbeleid voor buiten het centrum is geformuleerd. Door het ontbreken van een visie met betrekking tot het gebruik en de beschikbaarheid van parkeerplaatsen en, daaruit volgend, een specifiek parkeerbeleid voor deze wijken, is de gemeente niet in staat om slagvaardig de parkeerproblemen aan te pakken. Deze aanpak leidt tot een lappendeken aan maatregelen die het probleem niet structureel oplossen. Vanwege de toenemende parkeerdruk en vanwege het belang voor de totale stad wordt dit beleid verlaten. In de nieuwe opzet is de daadwerkelijke situatie op straat van doorslaggevend belang bij de vraag of parkeerregulering wordt toegepast. De parkeerdruk is daarbij maatgevend. De maatregelen die de gemeente toepast, zijn toegesneden op de parkeerproblemen die zij waarneemt, maar gestandaardiseerd.

Een dergelijke aanpak vergt een actieve benadering van de gemeente. Inzicht in de feitelijke parkeersituatie is nodig om te kunnen beslissen of parkeerregulering nodig is. Structureel onderzoek is noodzakelijk naast het opvangen van signalen uit de samenleving en waarneming van de handhaving.

5.2 Criteria en procedure

5.2.1 Criteria

Bij het vaststellen van criteria die de toepassing van parkeerregulering bepalen, spelen enkele factoren een rol. De basis voor toepassing van parkeerregulering vormt de parkeerdruk in een **gebied**. Als de parkeerdruk een **zekere waarde** overschrijdt, zet de gemeente de procedure in werking om betaald parkeren in te voeren.

- Onder ‘**gebied**’ wordt verstaan een ruimtelijk samenhangend geheel, dat wordt afgebakend door ‘natuurlijke grenzen’; barrières die moeilijk te passeren zijn. Te denken valt aan een spoortalud, een groenzone, een singel, een weg met meerdere rijbanen per rijrichting. Om over te steken moet men omlopen.
- Als ‘**zekere waarde**’ worden de volgende waarden gehanteerd;
 - 80% op een doordeweekse werkdag
 - 85% op een zaterdag
 - 90% in de avond of nacht

Met deze definities in het achterhoofd kunnen de stappen op weg naar de invoering van betaald parkeren besproken worden,

5.2.2 Procedure bij invoering van betaald parkeren

Bij proactief handelen, hoort dat de gemeente op basis van objectieve criteria beslist of wel of niet wordt overgegaan tot parkeerregulering. Een dergelijke aanpak vergt een actieve benadering van de gemeente. Inzicht in de feitelijke parkeersituatie is nodig om te kunnen beslissen of parkeerregulering nodig is. De gemeente dient dus continu de vinger aan de pols te houden als het gaat om het parkeergedrag. Alleen structurele monitoring kan leiden tot een goede beslissing.

Stap 1: De tellingen

Basis voor de monitoring vormen parkeertellingen die de gemeente jaarlijks uitvoert; in het voor- of in het najaar. De gebieden waar de telling plaatsvindt, zijn het al gereguleerde gebied, de aanliggende gebieden en de gebieden waar problemen bekend zijn c.q. verwacht worden.

- Werkwijze:
 - Deze tellingen worden verricht per straatdeel; het gedeelte van een straat tussen twee zijstraten. Op die wijze kunnen verschillende combinaties van mogelijkheden worden gemaakt terwijl anderzijds de specifieke knelpunten zichtbaar blijven.
 - De tellingen worden verricht op maatgevende momenten. Deze zijn in ieder geval op zaterdagmiddag, op een doordeweekse ochtend, middag, avond en in een nacht. Afhankelijk van de omstandigheden kan aanvullend worden geteld op specifieke dagen, zoals op koopzondag en koopavond.
- Onderwerpen:
 - **De actuele parkeercapaciteit op de openbare weg.** Dit zijn de parkeerplaatsen die daadwerkelijk kunnen worden gebruikt om een auto op te parkeren.
 - **Het aantal openbaar geparkeerde auto’s.** Alle auto’s die op de openbare weg staan geparkeerd, worden geteld. Ook auto’s op ander openbaar terrein (groenstroken etc.) worden geteld.
 - **Het betaalbewijs.** In gebieden waar parkeerregulering van kracht is, wordt gekeken naar het betaalbewijs (ticket, bewonersvergunning, naheffingsaanslag, etc.) of het ontbreken daarvan.
 - **Parkeerplaatsen op eigen terrein.** Dit zijn de parkeerplaatsen die op eigen terrein aanwezig zijn, zowel op maaiveld als in een gebouwde voorziening.

Stap 2: Aanvullende tellingen

Deze tellingen zijn een momentopname. Als een probleem wordt geconstateerd kan de gemeente besluiten om op vergelijkbare tijdstippen vergelijkende tellingen uit te voeren in het betreffende gebied. Dit heeft overigens uitsluitend zin als aan de uitkomst van de eerste telling wordt getwijfeld, of als invoering van parkeerregulering discutabel is. Indien de uitkomst evident is, zijn aanvullende tellingen niet meer nodig.

Stap 3: Formaliseren invoering door aanpassen regelgeving

Om de invoering te formaliseren moet het college de uitvoeringsregels voor het parkeren aanpassen. Twee zaken staan hierbij centraal; het ‘Aanwijzingsbesluit’ en het ‘Uitvoeringsbesluit’.

- **Aanwijzingsbesluit**

Als de gemeente besluit om parkeerregulering in te voeren, dan maakt zij aan de hand van de uitkomsten van het parkeeronderzoek een keuze uit de volgende tijden waarop ‘betaald parkeren’ van kracht wordt:

- **maandag – zaterdag van 09.00 – 18.00 uur**
- **maandag – zaterdag van 18.00 – 23.00 uur**
- **maandag – zaterdag van 09.00 – 23.00 uur**

Het college van burgemeester en wethouders neemt een aanwijzingsbesluit, met daarin het betreffende regime en de datum dat parkeerregulering van kracht wordt.

- **Uitvoeringsbesluit**

In het uitvoeringsbesluit benoemt de gemeente de maatregelen die specifiek zijn voor het gebied waar betaald parkeren wordt ingevoerd. In ieder geval past zij de vergunninggebieden aan op de uitbreiding.

Stap 4: Informeren bewoners en bedrijven

Bewoners en bedrijven krijgen een informatiepakket toegestuurd, waarmee zij op de hoogte worden gesteld van het feit dat betaald parkeren wordt ingevoerd en waarmee zij de parkeervergunningen kunnen aanvragen. De gemeente organiseert een informatieavond om vragen over de systematiek van betaald parkeren te beantwoorden.

Stap 5: Invoering beleid

Vergunningen worden verstrekt en parkeerautomaten worden geplaatst. Betaald parkeren wordt ingevoerd.

Uiteraard hoeft men niet te wachten op de jaarlijkse parkeertellingen. Als er vanuit een gebied signalen komen dat parkeerproblemen zich voordoen, kan het traject voor invoering worden ingezet vanaf stap 2.

5.3 Verdeling van verantwoordelijkheden

5.3.1 Inspraak

Proactief handelen vergt helderheid in het te voeren parkeerbeleid en de verantwoordelijkheden van de verschillende betrokkenen. Proactief handelen heeft ook

gevolgen voor de wijze waarop burgers kunnen inspreken. In de bestaande situatie vindt inspraak telkens plaats als het college het voornemen heeft parkeerregulering in te voeren in een gebied. De vraag voor de inspraak gaat over of er parkeerregulering moet worden ingevoerd en op welke wijze. Deze aanpak beperkt de handelingsvrijheid van het bestuur, omdat belanghebbenden allerlei verschillende meningen kunnen hebben over het invoeren van parkeerregulering, waardoor besluitvorming niet of heel traag tot stand komt.

De inspraak in het nieuwe beleid richt zich op de omstandigheden waaronder parkeerregulering in de vorm van betaald parkeren wordt ingevoerd. Het betreft onder welke voorwaarden betaald parkeren wordt ingevoerd. De inspraak vindt plaats voordat de gemeenteraad een besluit neemt over het nieuwe beleid. Nieuwe inspraak vindt plaats bij herziening van het beleid op basis waarvan parkeerregulering wordt toegepast. Na de inspraak stelt de gemeenteraad het beleid vast. Dit beleid dient als basis voor de *parkeerregelgeving*.

5.3.2 Vaststellen van parkeerregelgeving

Het opstellen van *parkeerregelgeving* voor het toepassen van parkeerbelastingen en garagetarieven volgt uit de Gemeentewet. De totale regelgeving bestaat uit vijf besluiten (de naamgeving verschilt van gemeente tot gemeente):

- A. Verordening Parkeerbelastingen;
De Verordening Parkeerbelastingen is de basis voor de toepassing van betaald parkeren. Hierin wordt bepaald dat de gemeente betaald parkeren toepast. Tevens is hierin bepaald wat betaald parkeren inhoudt, en hoeveel de verschillende “parkeerproducten” gaan kosten.
- B. Parkeerverordening;
Het gaat hier om de formele kaders van het beleid met betrekking tot de uitgifte van Parkeervergunningen. In de Parkeerverordening is geregeld dat de gemeente werkt met parkeervergunningen, en dat parkeerplaatsen uitsluitend bedoeld zijn voor het parkeren van voertuigen.
- C. Aanwijzingsbesluit;
In het Aanwijzingsbesluit staan de plaatsen en de tijden genoemd waarop betaald parkeren van kracht is. Ook de plaatsen die uitsluitend kunnen worden gebruikt door vergunninghouders zijn hierin opgenomen. Het aanwijzingsbesluit vindt zijn grondslag in de Verordening Parkeerbelastingen.
- D. Uitwerkingsbesluit;
In het Uitwerkingsbesluit staat beschreven hoe de gemeente omgaat met de verschillende ‘parkeerproducten’, zoals bewonersvergunningen en bedrijfsvergunningen. Ook worden hierin de gebieden genoemd waar een vergunning geldig is, en hoeveel vergunningen worden uitgegeven. Het uitwerkingsbesluit vindt zijn grondslag in zowel de Verordening Parkeerbelastingen als de Parkeerverordening.
- E. Privaatrechtelijke parkeertarieven;
In het besluit met betrekking tot de privaatrechtelijke tarieven zijn de tarieven voor de parkeergarages vastgelegd.

De bevoegdheid van de gemeenteraad beperkt zich tot het vaststellen van de Verordening Parkeerbelastingen en de Parkeerverordening. De vaststelling van de overige elementen van de parkeerregulering is een bevoegdheid van het college van B en W. Deze documenten zijn te beschouwen als de uitwerking van het parkeerbeleid. Het parkeerbeleid is ook dat wat in de inspraak wordt gebracht. In de inspraak kunnen de belanghebbenden zich uitspreken over:

- De criteria die gelden voor de toepassing (of afschaffing) van betaald parkeren.
- De indeling van Arnhem in gebieden waarop al dan niet parkeerregulering van toepassing is.
- De te volgen procedure voor het toepassen (of afschaffen) van betaald parkeren.

Het is de gemeenteraad die uiteindelijk de criteria, de maatregelen en het protocol vaststelt. Als dat eenmaal is gebeurd, beperkt de communicatie tussen gemeente en burgers/bedrijven zich tot wat is vastgelegd in het protocol en wat nodig is om de parkeerregulering op adequate wijze uit te voeren (voorlichting, beantwoorden van vragen etc.). De beslissing tot het daadwerkelijk invoeren van parkeerregulering ligt vervolgens bij het college van B en W.

6 Toevoegen van parkeercapaciteit voor de aanliggende wijken

Soms blijkt, na gedegen onderzoek, de aanleg van parkeercapaciteit de enige optie om een gebied bereikbaar te houden. Voorafgaand aan een dergelijk besluit is geconstateerd dat parkeren in een naastgelegen gebied niet tot de mogelijkheden behoort, dat er geen onbenutte parkeerruimte leegstaat en dat het niet volstaat om de regulering te verscherpen.

Het toevoegen van parkeercapaciteit is lastig omdat het bouwen van een parkeergarage een kostbare aangelegenheid is en er in deze wijken weinig ruimte is voor een parkeergarage.

Het bouwen van een parkeergarage is kostbaar. Een gebouwde parkeerplaats kost, afhankelijk van de aard en omvang van de parkeervoorziening en de situatie ter plaatse, al snel tussen de €15.000,00 en €40.000,00. Deze kosten moeten worden gefinancierd. Bij een rentepercentage van 5% lopen de financieringskosten op tot €2.000,- per plaats in het eerste exploitatiejaar. Ook het beheer en onderhoud van een parkeergarage is kostbaar. Voor traditionele parkeergarages lopen de kosten uiteen van €600,- tot €1.200,- per plaats per jaar. De kosten voor beheer en onderhoud van mechanische of automatische parkeergarages (stalen garages waarbij auto's door het geautomatiseerde systeem op hun plek worden gezet) kunnen nog hoger zijn.

Een andere vraag is waar de parkeervoorziening moet worden gerealiseerd. Dit hangt af van een aantal factoren:

- **De doelgroepen.** Iedere doelgroep stelt specifieke eisen aan de parkeervoorzieningen en de afstand tot de bestemming.
- **De ruimte in het gebied.** Is er nog plaats om een traditionele parkeergarage te realiseren, of is alleen een mechanische parkeergarage inpasbaar? Is parkeren (van de 2^e auto) op afstand een optie (P+R)?
- **Het gemeentelijke beleid.** Wie wil de gemeente faciliteren in de aanliggende wijken? Zo kan zij beslissen om een parkeergarage in de wijk uitsluitend te bouwen voor bewoners; niet voor woon-werkverkeer. Voor deze laatste groep automobilisten kunnen centrale parkeervoorzieningen aan de rand van de stad een optie zijn.

Mogelijke locaties voor bewonersgarages zijn bijvoorbeeld in het Spijkerkwartier het parkeerterreintje aan de 1^e Wijkstraat en in Sint Marten onder de nieuwbouw HKA aan de Hommelseweg.

Voor het functioneren van deze parkeergarages is het van belang dat in de invloedssfeer daarvan parkeerregulering toegepast wordt. Is dat niet het geval, dan parkeert men de auto bij voorkeur naast de garage.

In stadsdeel Oud West van de gemeente Amsterdam is een mechanische parkeergarage toegevoegd aan het parkeerareaal. Deze garage heeft circa 60 parkeerplaatsen. Ruim 300 vergunninghouders hebben toegang tot de garage. Het patroon dat wordt waargenomen is dat men eerst een plek op straat zoekt. Als die niet voor handen is, wijkt men uit naar de parkeergarage.

De aanwezigheid van een parkeergarage voor bewoners of bedrijven vergt ook aanpassingen aan het parkeerbeleid. Om te voorkomen dat parkeergarages leeg staan, worden geen ‘tijdelijke’ parkeervergunningen verstrekt.

De inkomsten van abonneementhouders in een parkeergarage voor bewoners zijn volstrekt onvoldoende om de kosten van deze garage te dekken. Nieuwe parkeergarages voor bewoners zullen dan ook met name gefinancierd moeten worden vanuit de inkomsten van het straatparkeren.

Het financiële overschot van het parkeren in de wijken rondom de binnenstad vloeit toe naar het voorgenomen bereikbaarheidsfonds. Dit fonds wordt gevoed met het overschot op de totale parkeereexploitatie, dus ook met de parkeerinkomsten binnenstad. Vanuit dit fonds worden projecten gefinancierd om de stad bereikbaar te houden, waartoe ook het oplossen van parkeerproblemen en de eventuele bouw van parkeergarages behoren.

7 Financiële consequenties voorstellen

Het in deze nota geformuleerde parkeerbeleid voor de aanliggende wijken levert een bijdrage op aan het bereikbaarheidsfonds van jaarlijks circa €660.000, -. Hiervoor gelden de volgende uitgangspunten:

- 4420 parkeerplaatsen
- 140 parkeerautomaten
- 2240 extra vergunningen aan bewoners
- 180 extra vergunningen aan bedrijven
- 170.000 parkeertickets (waarvan een derde tegen bezoekerstarief)
- 20.000 naheffingen
- 10 extra parkeercontroleurs

De berekening is gebaseerd op het (fictieve) gegeven dat in 2008 in alle aanliggende wijken betaald parkeren zou zijn ingevoerd met hetzelfde parkeertarief als in de binnenstad. Onderstaande tabel geeft de indicatieve berekening weer.

| EXTRA kosten en opbrengsten invoeren vergunninghouders aanliggende wijken | | | |
|--|-------------|-----------------------------------|-------------|
| kosten | | opbrengsten | |
| Kapitaallasten | € 287.000 | parkeervergunningen | € 425.000 |
| Onderhoud etc | € 280.000 | kortparkeren (nieuwe plaatsen) | € 280.000 |
| p-controle | € 700.000 | naheffingen | € 1.020.000 |
| overige kosten | € 233.000 | tariefsverhoging (best. plaatsen) | € 435.000 |
| | | | € 2.160.000 |
| | | Overschot | € 660.000 |
| | € 1.500.000 | | € 1.500.000 |

overzicht van de EXTRA kosten en opbrengsten
bij invoering nieuw systeem
vergunninghouders

Bovenstaande berekening is indicatief. Verhoging of verlaging van het tarief leidt tot andere uitkomsten. Ook de fasering waarin betaald parkeren wordt ingevoerd is van invloed op de kosten en inkomsten.

8 Planning

Een aantal activiteiten bepaalt de planning waarin het betaald parkeren kan worden uitgebreid.

- *Besluitvorming beleid*

Deze methodiek is gericht op het sneller en proactief kunnen handelen bij (voorzien) parkeerproblemen. De burger heeft inspraak waar het gaat om de criteria die gelden voor de toepassing van parkeerregulering en de tijden waarop betaald parkeren van kracht is. Er van uitgaande dat het college van burgemeester en wethouders instemt met deze methodiek, kan besluitvorming in de gemeenteraad rond de zomer van 2009 mogelijk zijn. Deze besluitvorming geschiedt door het vaststellen van een nieuwe Parkeerverordening, Verordening Parkeerbelastingen (waarin het cafetariamodel voor tarieven en maatregelen is vastgelegd) en de procedure die de gemeente hanteert bij het uitbreiden (of intrekken) van betaald parkeren.

- *Parkeertellingen*

In eerste instantie bepaalt de parkeerdruk, zoals die volgt uit reguliere parkeertellingen, of parkeerregulering wel of niet ingevoerd wordt. Deze tellingen kunnen het beste worden gehouden in het voorjaar (maart/april/mei/medio juni) of het najaar (september/oktober/medio november) buiten de vakantieperiodes om. Een eerste telling zou kunnen plaatsvinden in het voorjaar van 2009. Aanvullende tellingen kunnen in deze planning voor de zomer plaatsvinden. In april kan dan duidelijk zijn waar en in welke vorm betaald parkeren op korte termijn moet worden ingevoerd.

- *Besluitvorming invoering betaald parkeren*

De besluitvorming over waar betaald parkeren wordt ingevoerd is een bevoegdheid van burgemeester en wethouders. Zij doen dit op basis van de nieuwe verordeningen en volgen daarbij de door de gemeenteraad vastgestelde procedure. Dit besluit kan op zijn vroegst één dag na de vaststelling van de verordeningen worden genomen. In theorie kan voor het zomerreces een beslissing worden genomen over waar betaald parkeren wordt ingevoerd.

- *Communicatie*

Als het besluit is genomen om betaald parkeren in te voeren is een periode van circa vijf maanden nodig om de uitbreiding op straat te realiseren. Enerzijds moet de infrastructuur op straat worden gerealiseerd (leveren, plaatsen en aansluiten van automaten en bebording), anderzijds hebben bewoners tijd nodig om parkeervergunningen aan te vragen en te betalen. Ook het verstrekken van de parkeervergunningen kost tijd. Voorwaarde voor het binnen vijf maanden kunnen

realiseren van een uitbreiding is dat er voldoende parkeerautomaten beschikbaar zijn.

- *Aanbesteding parkeerautomaten*

De kans is groot dat het aantal automaten dat nodig is voor de uitbreiding van betaald parkeren de grens voor een Europese aanbesteding overschrijdt. In dat geval moet de gemeente de aanschaf van de parkeerautomaten aanbesteden. Een raamcontract ligt daarbij het meest voor de hand. Voorwaarden voor levering, de kwaliteit van de automaten en de prijs zijn in de overeenkomst geregeld. Het aantal en het moment van levering niet. Een dergelijk contract heeft een looptijd van een aantal jaren, waardoor wordt voorkomen dat bij iedere uitbreiding weer opnieuw moet worden aanbesteed. Indien aanbesteding noodzakelijk is, is het gewenst om een goed programma van eisen op te stellen. Het succes van de aanbesteding staat of valt daarmee. Inclusief het opstellen van het programma van eisen (PvE) moet men tot het moment van gunnen rekening houden met een periode van zes tot negen maanden.

- *Werving en opleiding parkeercontroleurs*

Uitbreiding van betaald parkeren betekent dat er extra mensen nodig zijn voor de handhaving. Tussen het startmoment van het werven en het moment dat de mensen bevoegd op straat lopen, moet een periode van vier tot zes maanden worden gerekend.

Een aantal trajecten kan parallel worden uitgevoerd. Zo is het verrichten van parkeertellingen niet afhankelijk van de besluitvorming. Hetzelfde geldt voor het opstellen van een PvE voor de parkeerautomaten.

9 Samenvatting

Parkeerproblemen beperken zich niet uitsluitend tot het centrum van Arnhem. Ook in de wijken daarbuiten zijn deze problemen zichtbaar. Door uitwijkgedrag wordt het steeds moeilijker om nabij de bestemming in de wijk te parkeren. Dit probleem zou veel minder groot zijn als iedereen zou kunnen parkeren waar hij wezen moet. De groei van het autobezit zorgt voor een ander probleem. Het aantal auto's in de wijk is groter dan het aantal parkeerplaatsen, of dreigt dat te worden.

De huidige aanpak van 'de burger klaagt en de gemeente komt met een reguleringsmaatregel' werkt niet meer. De traagheid van deze aanpak leidt tot een lappendeken aan regimes en regelgeving met een maximering van het probleem tot gevolg. Ingrijpen gebeurt pas als het te laat is. Eenduidige parkeerregulering is nodig om nu en in de toekomst parkeerproblemen te beperken en zo mogelijk te voorkomen. Dit vergt een proactieve aanpak van de gemeente. Maatregelen die de gemeente neemt, zijn gericht op het optimaal gebruiken van het bestaande parkeerareaal. Zo nodig zal zij parkeercapaciteit toevoegen. Dit alles vergt een maatregelenpakket, waarbij de totale kosten voor het parkeren worden gedekt uit de totale inkomsten uit het parkeren.

Parkeerbeleid voor aanliggende wijken in hoofdlijnen

- Alle gratis parkeerplaatsen, vergunninghouderplaatsen en vergunninghoudersplaatsen met parkeerschijfzone omzetten in betaald parkeerplaatsen, zoals bedoeld in artikel 225 van de Gemeentewet, m.u.v. de volgende specifieke winkelstraten: Steenstraat, Hommelstraat, Hommelseweg, van Muijwijkstraat, Bloemstraat en Spijkerlaan. Deze straten kunnen alleen buiten de openingstijden van de winkels gebruikt worden door vergunninghouders
- Bewoners en andere belanghebbenden parkeren met een parkeervergunning; bezoekers betalen parkeerbelasting 'aan de automaat'.
- Drie regimes mogelijk: alleen overdag; overdag en 's avonds; alleen 's avonds.
- De parkeertarieven op straat voor de verschillende parkeerproducten zijn in de hele stad gelijk. Het parkeren op straat in de aanliggende wijken wordt dus even duur als het parkeren op straat in de binnenstad.
- Uitgifte van parkeervergunningen optimaliseren.
- In aantal aanliggende wijken op termijn de parkeercapaciteit verhogen door middel van de bouw van parkeergarages.

Regels voor de uitgifte van parkeervergunningen

Maximaal aantal uit te geven parkeervergunningen

1. Bij aanvang van betaald parkeren bedraagt het maximaal aantal te verstrekken bewonersvergunningen 90% van het aantal parkeerplaatsen.
2. Bij aanvang van betaald parkeren bedraagt het maximaal aantal te verstrekken bedrijfsvergunningen 30% van het aantal parkeerplaatsen.
3. Na circa een jaar worden parkeertellingen gehouden om te bezien in welke mate de vergunninghouders gebruikmaken van de beschikbare parkeerplaatsen. Indien er nog voldoende plaatsen vrij zijn, kunnen extra vergunningen worden verstrekt.

Bewoners- en/of bedrijfsvergunningen worden uitsluitend verstrekt zolang dit maximum niet wordt overschreden.

Bewonersvergunningen

1. Per woning kan maximaal één ‘vaste’ of eerste vergunning worden verstrekt. Deze vergunning is kentekengebonden en wordt verlengd zolang de overige omstandigheden ongewijzigd blijven.
2. Per woning kan ten behoeve van de tweede auto maximaal één ‘tijdelijke’ parkeervergunning worden verstrekt. Deze vergunning is kentekengebonden en wordt verlengd zolang de overige omstandigheden ongewijzigd blijven en er geen wachtlijst is voor de ‘vaste’ vergunning. Het tarief van deze parkeervergunning is twee keer zo hoog als dat van de vaste bewonersvergunning.
3. Per woning kan ten behoeve van de eerste en tweede auto een ‘overloopvergunning’ worden verstrekt, waarmee in een ander aan te wijzen vergunninggebied kan worden geparkeerd. Deze vergunning wordt uitsluitend verstrekt indien in het betreffende gebied een wachtlijst bestaat voor de ‘vaste’ of ‘tijdelijke’ vergunning. Deze vergunning heeft een tijdelijk karakter. Het tarief is even hoog als dat van de eerste of tweede vergunning.

Bedrijfsvergunningen

1. Per bedrijf wordt maximaal één vaste vergunning verstrekt. Deze vergunning is kentekengebonden en wordt verlengd zolang de overige omstandigheden ongewijzigd blijven.
2. Per bedrijf kunnen maximaal vier ‘tijdelijke’ parkeervergunningen worden verstrekt. Deze vergunning is kentekengebonden en wordt verlengd zolang de overige omstandigheden ongewijzigd blijven en er geen wachtlijst is voor de ‘vaste’ bedrijfsvergunning. Het tarief van deze parkeervergunning is twee keer zo hoog als dat van de vaste bedrijfsvergunning.
3. Het aantal uit te geven ‘tijdelijke’ bedrijfsvergunningen is afhankelijk van de omvang van het bedrijf. Bij een omvang van meer dan 10 werknemers kan per 15 arbeidsplaatsen één ‘tijdelijke’ vergunning worden verstrekt, met een maximum van vijf.

Voor zowel bewoners- als bedrijfsvergunningen geldt dat het aantal parkeerplaatsen dat men heeft of zou/had kunnen hebben wordt afgetrokken van het aantal parkeervergunningen waar men aanspraak op kan maken.

Toepassing van betaald parkeren

- Betaald parkeren op maandag tot en met zaterdag van 09.00 uur tot en met 18.00 uur wordt ingevoerd als op een doordeweekse dag of zaterdag de parkeerdruk overdag groter is dan 80% en in de avond en/of nacht lager is dan 90%.
- Betaald parkeren op maandag tot en met zaterdag van 09.00 uur tot en met 23.00 uur wordt ingevoerd als op een doordeweekse dag of zaterdag de parkeerdruk overdag groter is dan 80% en in de avond en/of nacht hoger is dan 90%.
- Betaald parkeren op maandag tot en met zaterdag van 18.00 uur tot en met 23.00 uur wordt ingevoerd als op een doordeweekse dag of zaterdag de parkeerdruk overdag lager is dan 80% en in de avond en/of nacht hoger is dan 90%.
- Betaald parkeren in de avonduren wordt afgeschaft als de parkeerdruk tussen 18.00 uur en 23.00 uur structureel gedaald is tot onder 60%.
- Betaald parkeren overdag wordt afgeschaft als de parkeerdruk tussen 09.00 uur en 18.00 uur op doordeweekse dagen en zaterdag structureel gedaald is tot onder 60%.

Rolverdeling

Vaststellen beleid en regelgeving

- Beleidsnotitie 'Parkeren waar je wezen moet' vast te stellen door de gemeenteraad
- Parkeerverordening vast te stellen door de gemeenteraad
- Verordening Parkeerbelastingen vast te stellen door de gemeenteraad
- Uitwerkingsbesluit vast te stellen door het college van B en W
- Aanwijzingsbesluit vast te stellen door het college van B en W
- Privaatrechtelijke tarieven vast te stellen door het college van B en W.

Inspraak

- Op de beleidsnotitie 'Parkeren waar je wezen moet'
- Bij invoering betaald parkeren in gebieden waarvoor vastgestelde criteria niet van toepassing zijn.

Het toevoegen van parkeercapaciteit

- Uitbreiding van parkeercapaciteit vindt niet plaats indien er alternatieven voorhanden zijn, zoals het beter benutten van parkeren op eigen terrein of het gebruiken van parkeerplaatsen op afstand.
- Uitbreiding van parkeercapaciteit vindt uitsluitend plaats als betaald parkeren niet tot een oplossing van de problematiek leidt.
- Bij aanwezigheid van een parkeergarage is parkeerregulering ingevoerd in de invloedssfeer van een garage.
- De uitgifte van parkeervergunningen is afgestemd op de aanwezigheid van een parkeergarage.
- Het toevoegen van parkeercapaciteit voor bewoners gebeurt in het betreffende gebied waarvoor dit is bedoeld, of op een zo kort mogelijke afstand daarvan.
- Parkeercapaciteit voor woon-werkverkeer wordt alleen op afstand (P+R) toegevoegd.

Financiën

- De financiering van de bouw en exploitatie van de nieuwe parkeervoorzieningen geschiedt voor het grootste deel vanuit het bereikbaarheidsfonds.
- Het beleid voor het parkeren in aanliggende wijken is minimaal kostendekkend.

Planning

- Maart 2009 B&W stemmen in met tervisielegging van de nota 'Parkeren waar je wezen moet'.
- April/mei Uitvoeren van parkeertellingen in de wijken.
- April/mei Inspraak op de nota.
- Juni/juli Opstellen inspraaknota, nota met wijzigingsvoorstellen, aanpassen Parkeerverordening en Parkeerbelasting-Verordening..
- September/oktober Vaststellen nota's in de gemeenteraad.

Bijlage Aanbevelingen VROM rapport: “Parkeerproblemen in woongebieden”.

In opdracht van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu heeft het Planbureau voor de Leefomgeving medio 2008 het rapport “Parkeerproblemen in woongebieden; oplossingen voor de toekomst” uitgebracht. Doel van dit rapport was een analyse te maken van het alsmaar stijgende autobezit en de consequenties voor het parkeren in woonwijken. Door het alsmaar stijgende autobezit ontstaat er steeds meer druk op het openbaar gebied, wordt de verblijfskwaliteit minder en neemt de waardering voor de woonomgeving af.

Hieronder volgt de samenvatting van de bevindingen en aanbevelingen uit dit rapport.

- Steeds meer woongebieden in Nederland kampen met een hoge parkeerdruk. Het autobezit per huishouden is de afgelopen twee decennia met 25 procent toegenomen, maar de ontwikkeling van het aantal parkeerplaatsen is hierbij achtergebleven. Bewoners ergeren zich aan het gebrek aan parkeergelegenheid, en de hoge parkeerdruk zorgt voor overlast in de openbare ruimte, zoals visuele vervuiling en aantasting van de kwaliteit van speel- en groenvoorzieningen.
- Het aantal auto's in Nederland zal tot 2030 naar verwachting verder toenemen met 9 tot 50 procent (0,6 tot 3,5 miljoen auto's), afhankelijk van de maatschappelijke en economische ontwikkelingen. Zowel een toename van het aantal huishoudens als een verdere groei van het autobezit per huishouden (9 tot 16 procent) veroorzaakt deze aanwas van het wagenpark. Na 2020 zal de groei naar verwachting afvlakken.
- De parkeerdruk zal in de toekomst onevenredig sterk toenemen in de (sterk) stedelijke gebieden. Hiervoor zijn drie oorzaken;
 - De stedelijke huishoudens maken een ‘inhaalslag’; in de landelijke gebieden bezitten huishoudens vaak al één, twee of meer auto's, in de steden zal het aantal auto's in de toekomst stijgen met 7 tot 21 procent.
 - De hoge inbreidingsdoelstelling van het beleid zorgt voor een groei van het aantal huishoudens (en dus het aantal auto's) en een afname van de omvang van de openbare ruimte (en dus van de parkeerruimte).
 - De stedelijke gemeenten proberen de relatief kapitaalkrachtige huishoudens (die geld hebben voor een tweede of derde auto) te behouden of aan te trekken.
- Bij stedelijke inbreidingsprojecten is het daarom een must om parkeervoorzieningen en -regulering al in de planvorming integraal mee te nemen.
- In bestaande woongebieden kan de parkeercapaciteit in de meeste gevallen nog maar beperkt worden uitgebreid. Vooral op of aan de straat (op het ‘maaiveld’) zijn er nauwelijks extra parkeerplaatsen te creëren zonder andere aspecten van de leefomgeving aan te tasten. De parkeercapaciteit kan nog wel worden uitgebreid met parkeergarages of mechanische systemen.

- Echter, de investeringen voor deze nieuwe systemen zijn hoog.
- Ruimtelijke kenmerken hebben maar beperkt invloed op het autobezit. De aanwezigheid van openbaar vervoer en een lage parkeernorm halen mensen bijvoorbeeld niet uit hun auto. Voldoende parkeerruimte speelt ook geen rol van betekenis bij de woonlocatiekeuze. Alleen in de meest stedelijke gebieden kan het relatief lage autobezit deels worden toegeschreven aan ruimtelijke factoren.
- Huishoudenskenmerken echter hebben wel een duidelijk verband met het autobezit; eenpersoonshuishoudens hebben bijvoorbeeld minder vaak een auto dan gezinnen met twee kinderen.
- Alternatieven voor het uitbreiden van de parkeercapaciteit of het afdwingen van een betere benutting van de bestaande capaciteit door parkeerregulering, zoals goed openbaar vervoer, goede fietsvoorzieningen en gedeeld autogebruik, lijken alleen in woongebieden in en rond de stedelijke centra een realistische optie voor flankerend beleid.
- Bij het ontwikkelen van nieuwe woongebieden is het daarom van groot belang om te werken met realistische parkeernormen. Krappe parkeernormen leiden niet tot een lager autobezit, maar wel tot een hoge parkeerdruk en mogelijke parkeerproblemen.
- Op dit moment betalen bewoners en bezoekers geen reële prijs voor het parkeren van hun private auto's in de openbare ruimte. De openbare parkeervoorzieningen voor bewoners zijn gratis of tegen een laag vergunningentarief beschikbaar. Dit wordt veelal beschouwd als een recht.
- Het lijkt onontkoombaar om in de toekomst automobilisten een realistisch bedrag te laten betalen voor het gebruik van openbare parkeergelegenheid. Hierdoor zullen bewoners de kosten van de parkeerplek en de baten van het autobezit tegen elkaar gaan afwegen en bewuster kiezen voor autobezit. Tegelijkertijd biedt het 'de gebruiker betaalt'-principe meer mogelijkheden om de duurdere parkeeroplossingen te financieren.