

PARKEERNOTA 2003 – 2010

Gemeente Arnhem
Juli 2003

INHOUDSOPGAVE

	pagina
1 Inleiding	3
2 Parkeren in de binnenstad	5
3 Parkeren in de aanliggende wijken	11
4 Parkeren bij grote voorzieningen buiten de binnenstad	13
5 Specifieke aandachtspunten en overige voorstellen	15
6 Financiële consequenties	19
Bijlage 1 Actieprogramma maatregelen	23
Bijlage 2 Parkeernormen	25

1

Inleiding

In oktober 2000 is het ‘Stedelijk Verkeers- en Vervoerplan Arnhem 2000 – 2010’ (SVVP) door de gemeenteraad vastgesteld. In het SVVP is vastgelegd dat er een aantal uitwerkingsnota’s zou volgen. De ‘Parkeernota Arnhem 2003 – 2010’ is een van deze nota’s.

STATUS VAN DE NOTA

De Parkeernota is op 10 juli 2003 door de gemeenteraad vastgesteld. De nota geeft de kaders van het parkeerbeleid tot 2010 aan. De uitwerking van deze kaders is - conform het duale stelsel - de verantwoordelijkheid van het College van Burgemeester en Wethouders, verder te noemen ‘het college’. Om de twee jaar rapporteert het college integraal over de voortgang van de uitvoering aan de gemeenteraad.

De tariefsverhogingen en wijziging van tarieftijden voor het parkeren op straat, zoals opgenomen in deze parkeernota, worden ter besluitvorming separaat van deze nota behandeld. Om deze voorstellen tot wijzigingen te kunnen realiseren, zullen de ‘Parkeerverordening’ en de ‘Verordening op de heffing en de invordering van parkeerbelastingen’ (Parkeerbelastingverordening) worden gewijzigd. Vaststelling van deze wijzigingen is een bevoegdheid van de gemeenteraad.

Deze nota vervangt het parkeerbeleid zoals genoemd in het werkdocument ‘Parkeer- en locatiebeleid in Arnhem’ uit 1993. Het locatiebeleid in dat werkdocu-

ment is al in 1995 vervangen door de nota ‘Plan van aanpak locatiebeleid voor het Knooppunt Arnhem Nijmegen’. Deze KAN-nota zal naar verwachting in 2004 ook aangepast worden aan landelijke ontwikkelingen, die uitgaan van een meer integrale visie op locatiebeleid. Dit nieuwe beleid dient meerdere doelen op het gebied van economie, leefbaarheid en bereikbaarheid.

PROCES EN COMMUNICATIE

Het parkeerbeleid zoals beschreven in deze nota is mede gebaseerd op een interactief beleidsproces, “Kijk op parkeren”. In 2001 en 2002 zijn onder deze noemer diverse bijeenkomsten georganiseerd voor en met betrokken organisaties en belanghebbenden. Het doel van dit proces was: “Het in samenspraak door en met belanghebbenden ontwikkelen van hoofdlijnen voor de aanpak van parkeerproblemen in Arnhem, zoals deze door de betrokkenen worden gepercipieerd.” Voor het nieuwe parkeerbeleid heeft ook het college uitgangspunten vastgesteld.

Nu de raad de nota heeft vastgesteld is de volgende stap de uitvoering van het actieprogramma (zie hoofdstuk 7). Vóór uitvoering van onderdelen van het actie-

programma geldt dat overleg met belanghebbenden plaatsvindt en/of indien van toepassing de wettelijke (inspraak)procedures worden gevolgd (onder andere verkeersbesluiten).



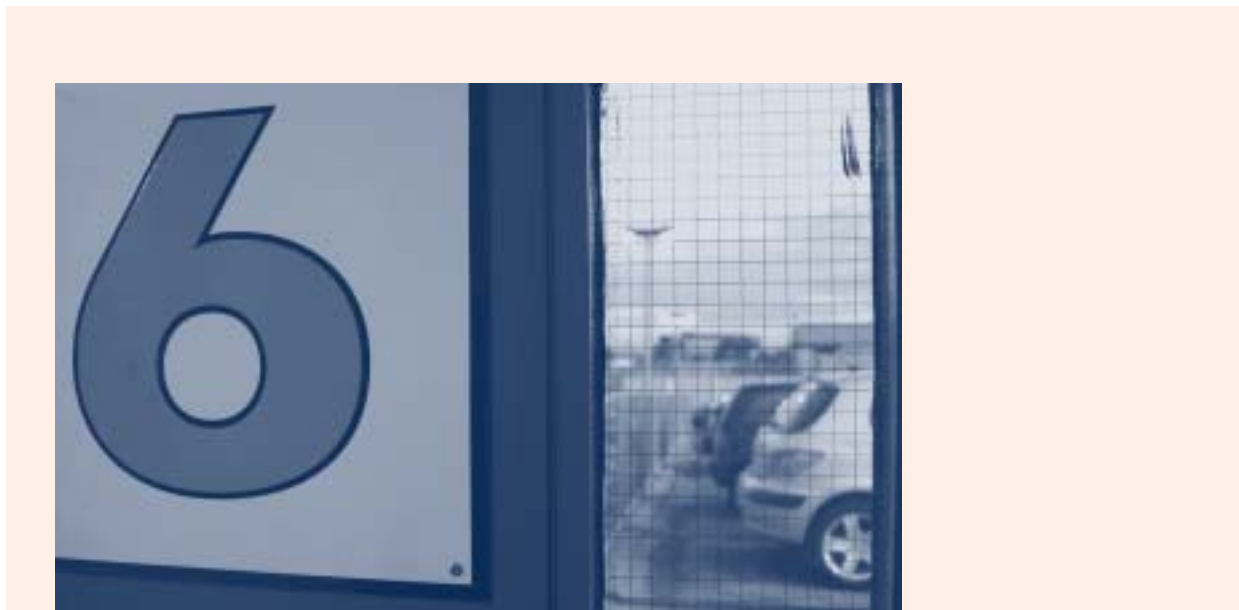


2

Parkeren in de binnenstad

Het voornaamste parkeerprobleem in de binnenstad, het gebied binnen de Buitensingels, het stationsgebied en de omgeving van de Bergstraat en Roermondsplein, is de minder goede kwaliteit van een aantal parkeerplaatsen en parkeergarages en de vindbaarheid daarvan. Daarnaast is op bepaalde momenten en op een aantal plaatsen voor enkele groepen de vraag naar parkeerplaatsen groter dan het daarop gerichte aanbod.

De vindbaarheid is sinds het in gebruik nemen van het dynamische parkeerverwijssysteem (2002) sterk verbeterd. Het systeem heeft ook een positief gevolg voor een goede regulering van de parkeerdruk.



Parkeerbeleid

Aantal parkeerplaatsen

De kwaliteit van de openbare ruimte is voor de gemeente belangrijk. Parkeren op straat is nu nog nodig, maar op termijn in de huidige omvang ongewenst.

Tot 2003 was uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen in de binnenstad alleen toegestaan bij uitbreiding van functies, meestal winkels. Uitgangspunt van het nieuwe parkeerbeleid is dat uitbreiding van parkeerplaatsen is toegestaan, mits deze onder de grond komen en kostenneutraal binnen het betaald parkeersysteem te financieren zijn.

De voorwaarde dat nieuwe parkeergarages kostenneutraal binnen het betaald parkeersysteem te exploiteren moeten zijn, legt beperkingen op aan het aantal par-

Tabel 1: Aantallen betaald parkeerplaatsen in de binnenstad bij voorgenomen ontwikkelingen (indicatief)

Jaar	Garage	Op straat	Totaal door de week	Totaal piekmomenten
2000	1.550	1.420	2.970	3.370
2001 1e deel Arnhem Centraal (+700)	2.250	1.420	3.670	4.070
2003 Gele Rijdersplein + Looierstraat (-110)	2.250	1.310	3.560	3.960
2004 2e deel Arnhem Centraal (+400) Blauwe golven opheffen (-120) Oude Stationsstraat dicht (-380) 20.000 m ² kantoor Arnhem Centraal gereed (-150, alleen door de week)				
Totaal	2.120	1.190	3.310	3.860
2005 parkeergarage naast Stads kantoor (+300, alleen op piekmomenten) 'Omsingeling Doorbroken': parkeerplaatsen Musis + Willemsplein (-100) uitbreiding garage Musis (+200)				
Totaal	2.320	1.090	3.410	4.260
2006 -2010 - 30.000 m ² kantoor Arnhem Centraal en woningen gereed (-200, alleen door de week)				
Totaal	2.120	1.090	3.210	4.260
2010 - 2020 parkeergarages Rijnboog (+ 3.000) sloop parkeergarage Langstraat (- 450) opheffen straatparkeren Rijnboog (- 450)				
Totaal	4.670	640	5.310	6.360

Volgens de binnenstadsmonitor uit 2000 lag het bezettingspercentage van de betaalde parkeerplaatsen, inclusief de parkeergarages door de week gemiddeld rond de 65% en op zaterdagmiddag waren alle plaatsen vol.

Na het in 2001 gereedkomen van het 1e deel van de parkeergarage Arnhem Centraal zijn er echter 700 plaatsen bijgekomen, waarvan er -ook op zaterdagmiddag- nog ruim voldoende beschikbaar zijn.



keerplaatsen dat rendabel kan worden geëxploiteerd. In de binnenstad wordt gestreefd naar zoveel mogelijk dubbelgebruik van parkeerplaatsen. De mogelijkheden daarvoor zullen worden aangegeven.

Voor de opvang van de aanvullende vraag naar parkeerplaatsen op piekmomenten worden transferia aan de randen van de stad gerealiseerd. Bezoekers aan de binnenstad die per auto komen, kunnen dan kiezen tussen de relatief goedkope parkeerplaatsen op een transferium en de duurdere plaatsen in het centrum. Het voornemen is om in 2003 de betaald parkeerplaatsen op het Gele Rijdersplein (102 plaatsen) zo spoedig mogelijk en na overleg met belanghebbenden om te vormen tot parkeerplaatsen voor gehandicapten en vergunninghouders. De situatie in de Looierstraat (8 plaatsen) wordt daarbij betrokken. Parkeren hier is niet op voorhand voorbehouden aan gehandicapten en vergunninghouders. Het definitieve voorstel voor de aanpak van GeleRijdersplein/Looierstraat wordt, na overleg met belanghebbenden, nog aan de raadscommissie voorgelegd.

De parkeerplaatsen op de Blauwe golven worden opgeheven wanneer de parkeergarage Arnhem Centraal zijn volledige capaciteit heeft bereikt.

Dit is voorzien voor eind 2004.

De parkeerplaatsen op de kop van het Willemsplein tussen Jansbinnen- en buitensingel en de parkeerplaatsen bij Musis Sacrum worden naar verwachting omstreeks 2005 opgeheven. Het omvormen van deze plaatsen tot openbaar groen is onderdeel van de uitvoering van het project 'Omsingeling doorbroken'.



BOUW NIEUWE PARKEERGARAGES

Samen met belanghebbenden gaat de gemeente in 2003 een concreet plan opstellen voor een (ondergrondse) parkeergarage bij de Singels/het Velperplein. Dit plan wordt terstond ten uitvoer gebracht als blijkt dat de bestaande parkeergarages overbelast raken.

Op langere termijn, naar verwachting buiten de termijn van deze nota, worden voor bewoners in de binnenstad garages gebouwd aan de noord- en westkant van de binnenstad.

Bij uitbreiding van bestaande parkeergarages of aanleg van nieuwe parkeergarages in de binnenstad, dient de ontsluiting van deze garages plaats te vinden vanaf de Centrumring. Onder de Centrumring wordt verstaan de Buitensingels, de buitenzijden van het Willemsplein en van het Nieuwe Plein en de Weerdjesstraat. Het autoverkeer van en naar de parkeergarages mag de verblijfskwaliteit van het openbaar gebied niet aantasten. Tevens mag het autoverkeer naar de parkeergarages busbanen en fietspaden niet gelijkvloers kruisen. Bij de situering en bouw van parkeergarages vormen ook leefbaarheid, luchtkwaliteit en milieu heel belangrijke aspecten.

Bij de bouw van nieuwe functies bijvoorbeeld in de projecten Rijnboog, Weverstraat en Musiskwartier, moet het voor deze functies noodzakelijke aantal parkeerplaatsen vanuit het plan zelf worden gerealiseerd en gefinancierd. Het aantal te realiseren parkeerplaatsen is inclusief de compensatie van parkeerplaatsen die vanwege het project op openbaar terrein komen te vervallen.

De voorgenomen ontwikkelingen voor het aantal garageplaatsen en straatparkeerplaatsen voor de periode 2001 – 2020 is in tabel 1 weergegeven. In deze tabel is de mogelijke bouw van een parkeergarage bij de Singels/het Velperplein niet meegenomen.

Bezoekersregeling binnenstad

Voor de binnenstad komt er een regeling waarbij bezoekers van binnenstadsbewoners een reductie van 50% krijgen op het parkeertarief gedurende maximaal 120 uur per jaar. In 2003 zal deze regeling worden uitgewerkt waarbij vooral het aspect fraudegevoeligheid de nodige aandacht zal krijgen.

PARKEERTARIEVEN

In 1997 heeft de gemeenteraad het investeringsvoorstel van de Holding Parkeervoorzieningen Arnhem voor de parkeergarage Arnhem Centraal goedgekeurd.

Onderdeel van dit voorstel was een rekenmodel dat uitging van het jaarlijks verhogen van de parkeertarieven in de parkeergarages Arnhem Centraal, Langstraat en Musis met de jaarlijkse geldontwaarding (indexcijfer van de netto materiële overheidsconsumptie voor goederen en diensten), vermeerderd met 1,5%. Omdat de inflatie de afgelopen jaren (1998 – 2002) gemiddeld 2% is geweest, is voor het rekenmodel uitgegaan van een tariefsverhoging van 3,5% per jaar. Alleen met deze jaarlijkse tariefsverhogingen plus de winsten vanuit de Langstraat en Musisgarage is de parkeergarage Arnhem Centraal rendabel te exploiteren.

Het huidige parkeertarief (prijspeil 2002) op straat is gelijk aan het tarief in de parkeergarages. Beleidsmatig is het gewenst dat het parkeren op straat minstens zo duur, maar bij voorkeur duurder is dan parkeren in een parkeergarage. Hierdoor zal de bezoeker vaker voor een parkeergarage dan voor een parkeerplaats op straat kiezen waardoor zoveel mogelijk 'blik' van de straat verdwijnt. Vanuit deze beleids-insteek worden de parkeertarieven van het straatparkeren de komende jaren na 2003 op dezelfde wijze verhoogd als de parkeertarieven in de parkeergarages. Dus ook jaarlijks met de geldontwaarding en 1,5% extra.

Een jaarlijkse tariefsverhoging van gemiddeld 3,5%, zou voor het parkeren een jaarlijkse stijging van het uurtarief van 5 eurocent betekenen. Parkeerautomaten accepteren echter geen munten kleiner dan 10 eurocent. De volgende verhoging zal dus altijd ten minste

Ultrakort parkeren

De gemeente onderzoekt in 2003 of er een meerwaarde te bereiken is door invoering van een vorm van ultrakort parkeren. Daarbij kan worden gedacht aan een differentiatie naar parkeerduur of naar parkeertarief (zie ook tarieftijden).



TARIEFTIJDEN

Om langparkeerders uit de binnenstad te weren en bezoekers van de binnenstad over meer parkeerruimte te laten beschikken, wordt de verruiming van het tijdsvenster voor betaald parkeren op straat in 2003 als volgt:

- Door de week en op zaterdagen tot 18.00 uur (was tot 17.30 uur)
- Op koopavonden (blijft dit) tot 21.00 uur
- Op koopzondagen van 12.00 tot 17.00 uur

Het college onderzoekt in overleg met het KAN in 2004 de mogelijkheden van tariefdifferentiatie; om het parkeren op momenten dat er heel veel vraag naar parkeerplaatsen is duurder te maken dan op momenten dat er minder vraag is.



10 eurocent moeten zijn. Dit houdt in dat de parkeertarieven in principe om de 2 jaar met 10 eurocent zullen worden verhoogd. Voorgesteld wordt de huidige tarieven (sinds februari 2000) van het straatparkeren medio 2003 te verhogen van € 1,40 naar € 1,50.

Ook de Holding Parkeervoorzieningen Arnhem heeft in 2003 de tarieven naar € 1,50 verhoogd. De enige particuliere parkeergarage in Arnhem, parkeergarage Broerenstraat, heeft deze tariefsverhoging al per 1 april 2002 ingevoerd.

VERGUNNINGHOUDERSPARKEREN

Het huidige systeem van vergunninghoudersparkeren blijft in de binnenstad gehandhaafd.

Vergunninghoudersplaatsen blijven gescheiden van de betaald parkeerplaatsen en vergunninghouders blijven betalen voor hun vergunning. Op deze wijze wordt voor de bewoners in de binnenstad de grootste mogelijkheid op een parkeerplaats geboden, ook tijdens de piekmomenten waarop veel kortparkeerders naar de binnenstad komen. De tarieven voor het vergunninghoudersparkeren zullen in navolging van de verhoging van de parkeertarieven op straat en in de garage worden aangepast.

GELE RIJDERSPLEIN

De betaald parkeerplaatsen op het Gele Rijdersplein worden in 2003 na overleg met belanghebbenden, zo spoedig mogelijk omgevormd tot parkeren voor vergunninghouders en gehandicaptenparkeerplaatsen. Tegelijk wordt de Looierstaat hierbij betrokken als ook de kwaliteit van laad- en losplaatsen.

Bij de verdere planvorming wordt ook de mogelijkheid van ultra kort parkeren meegenomen (overeenkomstig de actie 'Onderzoek meerwaarde vorm van ultrakort parkeren'). De gemeente komt hiermee tegemoet aan de parkeerbehoefte van binnenstadsbewoners en ondernemers van wie er momenteel ruim 100 op de wachtlijst voor een parkeervergunning staan. Het opheffen van (een deel van) de betaald parkeerplaatsen op het Gele Rijdersplein en in de Looierstraat lijkt goed mogelijk omdat er in de binnenstad door de opening van de parkeergarage Arnhem Centraal 700 betaald parkeerplaatsen zijn bijgekomen en omdat de verkeers(veiligheids)situatie baat heeft bij deze verandering.

3

Parkeren in de aanliggende wijken

De aanliggende wijken zijn: Burgemeesterswijk, Transvaalbuurt, St. Marten, Spoorhoek, Klarendal, Spijkerkwartier, Boulevardkwartier en de Van Verschuerbuurt. In deze wijken is het grootste probleem dat vraag en aanbod naar parkeerplaatsen niet in balans is.

Door de vele geparkeerde auto's staat in de meeste aanliggende wijken de kwaliteit van de openbare ruimte en de leefbaarheid onder druk. Er blijft te weinig ruimte over voor kinderen om te spelen, voor buurtbewoners om elkaar te ontmoeten of gewoon rustig buiten te zitten. Om het beeld van de wijk niet in negatieve zin te laten bepalen, dient parkeren in voortuinen te worden voorkomen. De mogelijkheden om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren worden te zijner tijd in samenspraak met belanghebbenden (wijkplatforms) en een stedenbouwkundige bekeken.

Parkeerbeleid

Aantal parkeerplaatsen

De parkeerruimte in de aanliggende wijken is primair bestemd voor de gevestigde bewoners, bedrijven en voorzieningen en voor bezoekers van de wijk. Het huidige aantal parkeerplaatsen (peiljaar 2002) blijft bestaan; er vindt vooralsnog geen uitbreiding plaats. Aan de driedeling van gratis parkeren, vergunninghoudersparkeren en betaald parkeren komt voorlopig geen verandering. Het huidige beleid wordt gehandhaafd, hetgeen betekent dat op locaties waar nodig, op verzoek van bewoners en bij voldoende draagvlak, gratis parkeren wordt omgezet in vergunninghoudersparkeren. Hierdoor kan wel de verdeling tussen gratis parkeren, vergunning-



houdersparkeren en betaald parkeren veranderen. Gestreefd wordt naar zoveel mogelijk dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Grotere parkeerlocaties bij bedrijven zullen bijvoorbeeld 's avonds door bewoners gebruikt moeten kunnen worden. In wijken met een structureel tekort aan parkeerplaatsen dienen op middellange (± 5 jaar) en lange termijn (± 10 jaar) parkeergarages voor bewoners te worden aangelegd.

Parkeertarieven

De parkeertarieven van het straatparkeren worden verhoogd conform de verhoging van de parkeertarieven in de binnenstad. De tarieven voor vergunninghoudersparkeren in de aanliggende wijken blijven gelijk aan die van de binnenstad, maar ook deze tarieven worden geleidelijk aan verhoogd.

Tarieftijden

De tarieftijden waarvoor het betaald parkeren geldt, worden voor weekdays en zaterdagen conform de tarieftijden in de binnenstad in 2003 verruimd tot 18.00 uur. Op koopavonden blijft betaald parkeren tot 21.00 uur onveranderd. Ook in de aanliggende wijken zal op koopzondagen betaald parkeren worden ingevoerd van 12.00 tot 17.00 uur, mede ter voorkoming van verdringing uit de binnenstad.

Vergunninghoudersparkeren

Voorlopig blijft het huidige vergunninghouderssysteem gehandhaafd. In 2004 wordt onderzocht of er voldoende draagvlak is voor een systeem waarbij alle gratis en vergunninghou-

dersplaatsen worden omgezet in betaald parkeerplaatsen. Bij dit systeem krijgen bewoners en bedrijven in plaats van een parkeervergunning een vrijstelling van betaalplicht op betaald parkeerplaatsen, behalve op een aantal plaatsen in specifieke winkelstraten. Kosten

van de vrijstelling zijn gelijk aan die van een parkeervergunning in de binnenstad. De vrijstellingstarieven worden aangepast conform de aanpassing van de tarieven op straat en in de garages.



4

Parkeren bij grote voorzieningen buiten de binnenstad

Arnhem kent twee stadsdeelcentra en herbergt een aantal voorzieningen met regionale en landelijke uitstraling. De bezoekers die met de auto naar deze voorzieningen komen, gebruiken in sommige gevallen de aangrenzende woonwijken om hun auto te parkeren. Tevens bevinden zich op diverse plaatsen buiten de binnenstad grote kantorenlocaties die parkeeroverlast veroorzaken in woonwijken.

Parkeerbeleid

Kronenburg en Presikhaaf

Pas op termijn en alleen bij optredende parkeeroverlast worden in overleg met belanghebbenden bij de winkelcentra Presikhaaf en Kronenburg parkeerregulerende maatregelen (van blauwe zone tot betaald parkeren) getroffen. Onder parkeeroverlast wordt verstaan:

- Problemen die in de aangrenzende (woon)-omgeving ontstaan door het parkeren van bezoekers van de winkelcentra;
- Problemen die bewoners en ondernemers van de winkelcentra ondervinden wanneer geen parkeerplek beschikbaar is;
- Problemen die bezoekers van de winkelcentra ondervinden indien geen parkeerplek beschikbaar is.



Bij besluitvorming over de ruimtelijke plannen voor Presikhaaf, zal de raad nader besluiten over de daar te treffen parkeerregulerende maatregelen.

In Kronenburg is de gemeente niet autonoom bevoegd tot het treffen van maatregelen. In onderhandelingen bijvoorbeeld bij uitbreidingsplannen, kunnen wél afspraken worden gemaakt.

Rijnstate, Burgers' Zoo, Nederlands Openlucht Museum en grote kantorenlocaties

Bij parkeeroverlast zal de gemeente genoemde bedrijven wijzen op hun verantwoordelijkheid bij het voorkomen van de uitwaaiering van parkeerproblemen naar omliggende wijken. Als bewoners van de omliggende wijken in grote meerderheid de wens hiervoor aangeven, zullen parkeerregulerende maatregelen (van blauwe zone tot betaald parkeren) worden getroffen.

Gelredome

De woonwijken rondom het Gelredome blijven bij evenementen conform de huidige werkwijze onder verantwoordelijkheid van het Gelredome afgesloten. Indien bewoners en/of andere belanghebbenden aangegeven de overlast onacceptabel groot te vinden of de werkwijze niet meer effectief en efficiënt te vinden, zal in overleg met de bewoners en andere belanghebbenden gezocht worden naar passende oplossingen met draagvlak.



5

Specifieke aandachtspunten en overige voorstellen

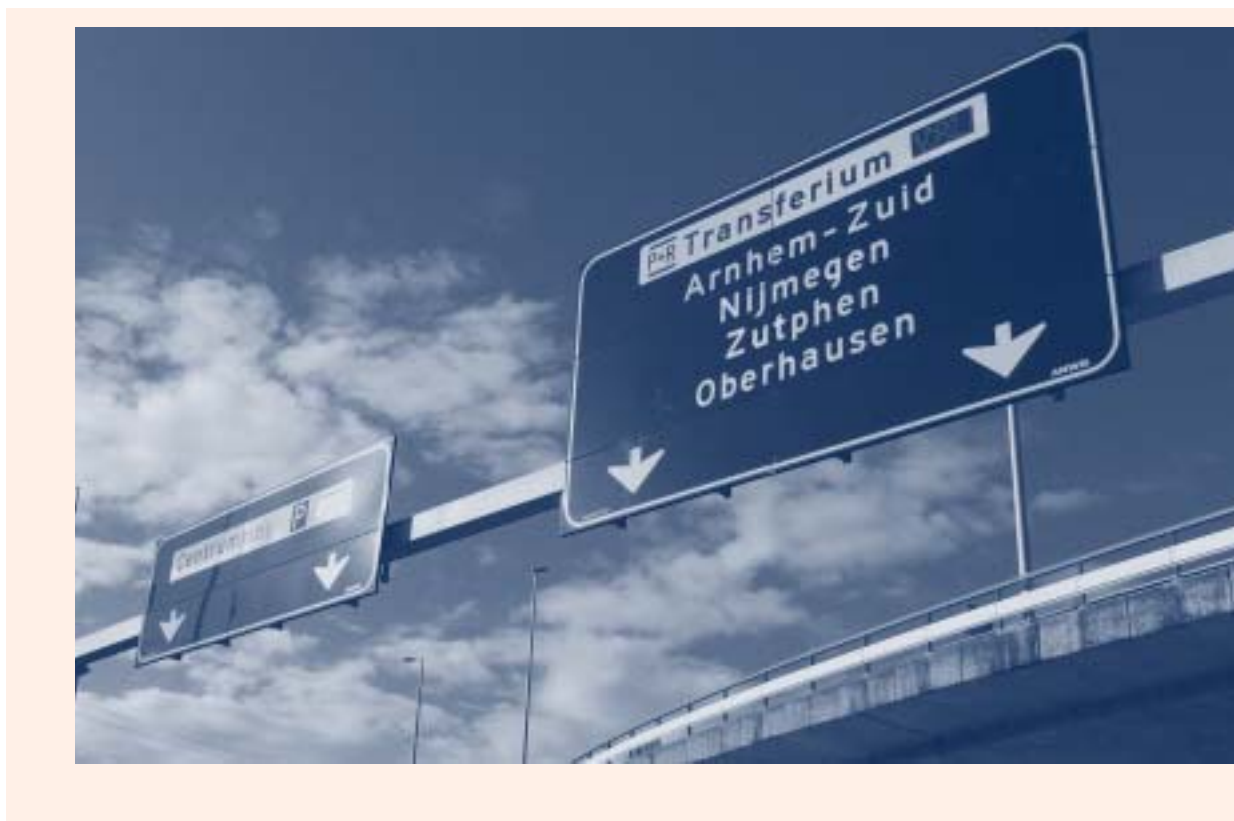
Overige, niet genoemde wijken

Behalve in de hiervoor beschreven gebieden binnenstad, aanliggende wijken en grote voorzieningen buiten de binnenstad, ondervinden bewoners en bedrijven ook elders parkeerproblemen. Het gaat hierbij vooral om de oudere wijken in Arnhem-Zuid, Presikhaaf 1 en 2, Geitenkamp en Arnhemse Broek, waar de verkeersruimte in zijn algemeenheid beperkt is.

Het parkeerbeleid in die wijken wordt uitgevoerd als maatwerk door overleg met belanghebbenden en met inachtneming van algemene gemeentelijke uitgangspunten voor de kwaliteit van de openbare ruimte. De parkeerproblemen zullen op pragmatische wijze opgelost worden, waarbij oplossingen in principe gevonden moeten worden door het beter benutten van de beschikbare ruimte. Daarom wordt parkeren in voortuinen in principe niet toegestaan en worden inritaanvragen op welstandaspecten getoetst.

Transferia

De gemeente Arnhem hecht grote waarde aan het concept 'parkeren op afstand' dat ten grondslag ligt aan de inrichting van transferia. Sinds 1998 worden de mogelijkheden voor één grote strategisch gelegen parkeerlocatie in het noorden van Arnhem verkend, in het spraakgebruik ook wel Transferium Noord geheten. De belangrijkste functie van deze parkeerlocatie is het oplossen van de parkeerproblemen bij Burgers' Zoo, het Nederlands Openluchtmuseum (NOM), het ziekenhuis Rijnstate en de sportcomplexen Valkenhuizen en Papendal. Het nieuwe Transferium Noord zal ook



een functie hebben bij het voldoen aan extra parkeerplaatsen van Gelredome. Tot de ingebruikname van het nieuwe transferium is het gebruik van de parkeerruimte bij Saksen Weimar, of een parkeerterrein van gelijke kwaliteit voor Gelredome onmisbaar. De transferiumfunctie is dus een onderdeel van een aantal functies. Op middellange termijn (5 tot 10 jaar) wordt in overleg met KAN en provincie gestart met een verkenning van transferia oostelijk en westelijk van Arnhem.

Bijdrage Parkeerfonds

Bij nieuwbouw of verbouw moeten de voor deze bouw vereiste parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Voor woningen en bedrijven in Arnhem waarbij het volgens de bouwverordening voorgeschreven aantal parkeerplaatsen niet kan worden gerealiseerd (bijvoorbeeld vanwege het ontbreken van voldoende fysieke ruimte in, onder of rond de bebouwing), moet de initiatiefnemer een financiële bijdrage in het Parkeerfonds storten. Als tegenprestatie zal de gemeente Arnhem dan binnen een nog nader te bepalen periode voor vervangende parkeergelegenheid zorgen.

Indien het college toestaat dat een aantal reeds bestaande parkeerplaatsen in het openbaar gebied gebruikt mag worden voor de nieuwe functies dient de bouwer het gebruik van deze parkeerplaatsen te compenseren door financiële bijdrage in het Parkeerfonds. De gemeente onderzoekt in 2003 de consequenties van het storten van bedragen in het Parkeerfonds en met name de hoogte van de te storten bedragen. Uitgangspunt van dit onderzoek is dat de storting kostendekkend moet zijn.

Dubbelgebruik van parkeerplaatsen

Om de parkeervoorzieningen optimaal te benutten streeft de gemeente naar zoveel mogelijk gezamenlijk gebruik. Het parool daarbij is: niet meer ieder kantoor, bedrijf of voorziening zijn eigen parkeerplaats, maar streven naar een vorm van 'parkmanagement'. In 2004 worden mogelijkheden van dubbelgebruik van parkeerterreinen aangegeven.

Parkeer-effect-paragraaf (P.E.P.)

In 2004 worden richtlijnen opgesteld over de wijze waarop en voor welke ontwikkelingen in welke gebieden de parkeer-effect-paragraaf nuttig kan zijn. Via een P.E.P. wordt inzicht gegeven in hoe het parkeren wordt opgelost bij ruimtelijke ontwikkelingen (bijvoorbeeld bij een reconstructie, aanleg van busbanen of stadsvernieuwing).

Aspecten als leefbaarheid, luchtkwaliteit en milieu maken geen onderdeel uit van de P.E.P.; voor deze aspecten wordt de wettelijke normering gehanteerd.



Autodelen

De gemeente is een groot voorstander van autodelen of autodate. Het principe van autodeelprogramma's is eenvoudig: de consument kan met een telefoontje een auto reserveren voor een (beperkte) periode en deze afhalen op een speciaal gereserveerde autodeelparkeerplaats binnen een beperkte straal van huis of werk. Het sinds 2002 in Arnhem werkende systeem van autodelen is een particulier initiatief, dat kostendekkend geëxploiteerd wordt. Het uitgangspunt is dat het systeem vanuit de overheid geen ondersteuning nodig heeft en dat alleen speciaal gereserveerde parkeerplaatsen worden aangelegd die in het systeem te exploiteren zijn.

De vraag naar autodelen neemt nog steeds toe, zodat het aantal plaatsen zal worden uitgebreid. De globale inschatting is dat het systeem op termijn toegroeit naar ongeveer 50 à 60 plaatsen. In 2005 zal het autodelen geëvalueerd worden.

Vervoersmanagement

De gemeente onderzoekt in 2004 de mogelijkheden om in de bouwverordening, het bestemmingsplan of de Wet Milieubeheer dwingende afspraken te maken over het parkeren van werkers via vervoersmanagement bij grotere bedrijven.



Gehandicaptenparkeerplaatsen

Arnhem zit in de binnenstad nog niet op de landelijke richtlijn van één gehandicaptenparkeerplaats per 50 betaald parkeerplaatsen.

De ambitie is er wel. Vòòr 2006 wil de gemeente het aantal algemene gehandicaptenparkeerplaatsen uitbreiden én de kwaliteit van de plaatsen verbeteren.

Ook buiten de binnenstad is een toename van de behoefte aan gehandicaptenparkeerplaatsen waar te nemen en wordt het aantal plaatsen uitgebreid.

Handhaving

Het huidige handhavingsniveau (peiljaar 2002) is één formatieplaats parkeercontroleur per 244 parkeerplaatsen. Dit niveau is een landelijk gemiddelde waarmee een behoorlijke pakkans wordt gerealiseerd. Derhalve is er nu geen reden het aantal parkeercontroleurs uit te breiden. Nader onderzoek hiernaar volgt in 2003. Wanneer op termijn het aantal te handhaven situaties gaat toenemen zal het aantal controleurs evenredig toenemen.

Voorlichting

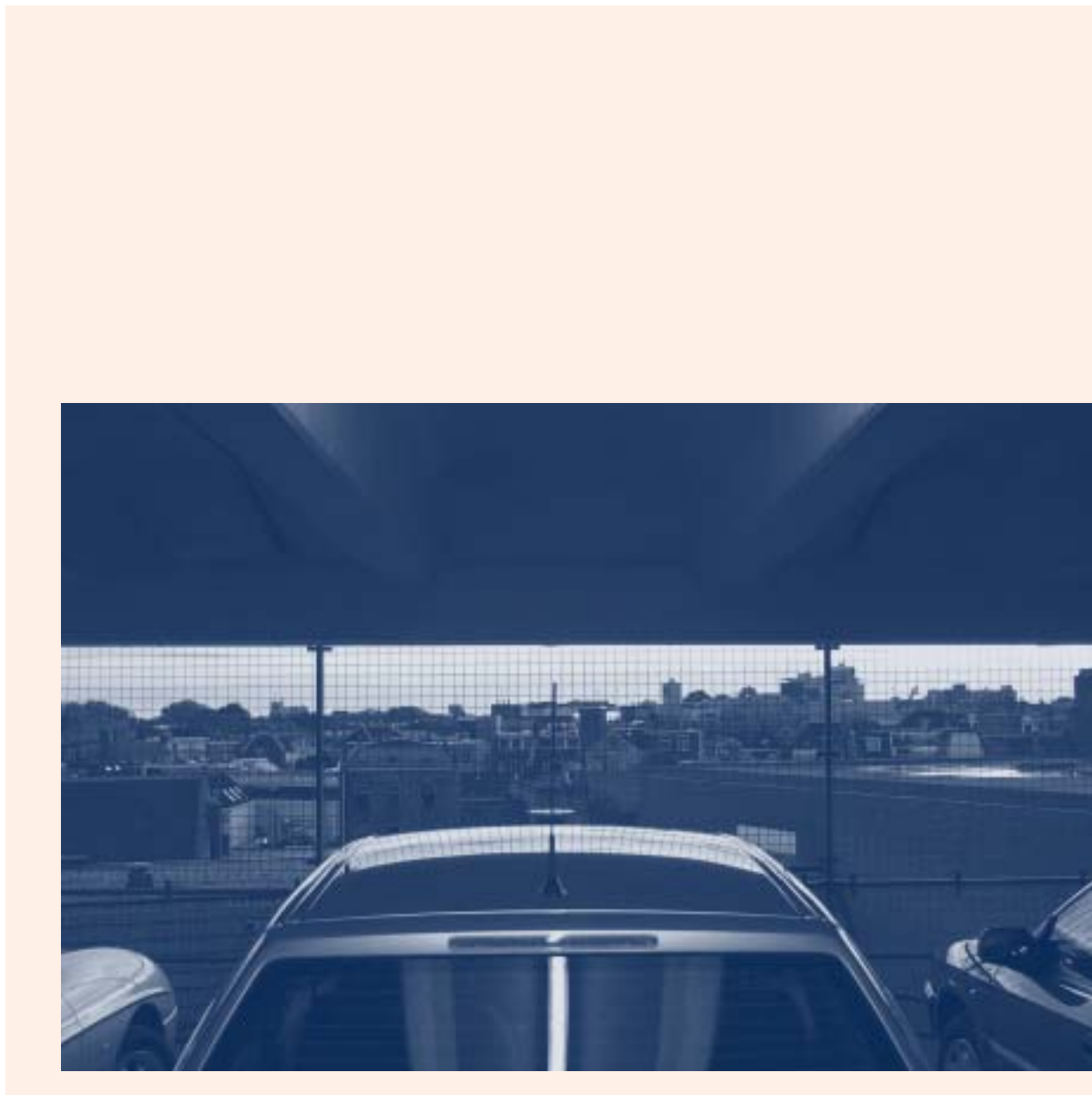
Voor een betere voorlichting over (uiteindelijk actuele) parkeerinformatie wordt in 2004 op de gemeentelijke website een onderdeel over parkeren opgenomen. Via deze site moet het mogelijk worden informatie over tarieven, openingstijden, beschikbare plaatsen et cetera te verkrijgen en om eventuele klachten in te dienen.

Parkeernormen

Het bepalen van het benodigd of gewenst aantal parkeerplaatsen bij een bestemming gebeurt met de zogenaamde parkeernormen. Parkeernormen worden door de gemeente zelf bepaald aan de hand van landelijk proefondervindelijk bepaalde kencijfers.

De parkeernorm is 'slechts' een rekeninstrument is waarmee de werkelijkheid zo goed mogelijk wordt benaderd. Per situatie en per tijdsduur kan de norm verschillen. Alleen na een goede onderbouwing is een afwijking van 10% toegestaan. Deze marge voorkomt te grote afwijkingen ten opzichte van de huidige situatie, maar geeft wel de gewenste flexibiliteit.

In bijlage 1 zijn de parkeernormen opgenomen die de gemeente Arnhem hanteert bij de beoordeling van bouwaanvragen. Voor de sturende parkeernormen in het kader van het ABC-locatiebeleid wordt verwezen naar de KAN-nota 'Plan van aanpak locatiebeleid' uit 1995. Gezien deze gedateerdheid wordt bij het KAN bestuurlijk krachtig aangedrongen op herziening van



het parkeer- en locatiebeleid. Doordat de parkeernormen bij bouwaanvragen juridisch worden getoetst, is er een koppeling tussen de gemeentelijke 'Bouwverordening' en de parkeernormen in deze parkeernota. Daarom moet na vaststelling

van de parkeernota ook de 'Bouwverordening' in 2003 worden aangepast.

6

Financiële consequenties

Huidige parkeeromzet

De omzet van het straatparkeren over 2001 bedraagt € 3,8 miljoen. De inkomsten bestaan uit € 3,0 miljoen parkeergelden bij de parkeermeters, € 0,4 miljoen parkeergelden uit vergunninghoudersparkeren en € 0,4 miljoen door fiscale naheffingen (parkeerboetes). Daar tegenover staan de uitgaven van ongeveer € 1,9 miljoen voor de exploitatie. Doordat er jaarlijks € 1,9 miljoen aan de algemene middelen wordt afgedragen, blijft er per saldo geen geld over voor investeringen in parkeren. Medio 2002 bevatte het zogenaamde parkeerfonds ongeveer € 2,5 miljoen dat door parkeeroverschotten in het verleden, die toen nog niet aan de algemene middelen werd afgedragen, is opgebouwd. Het parkeerfonds wordt aangesproken wanneer voor de taak parkeren forse uitgaven gedaan moeten worden, zoals het parkeerverwijssysteem.

Binnen de Holding Parkeervoorzieningen Arnhem, waaronder de parkeergarages vallen, worden de verliezen van de garage Arnhem Centraal afgedekt met de overschotten (winst) van de parkeergarages Langstraat en Musis. Naar verwachting komen deze garages pas over ongeveer 20 jaar gezamenlijk uit de rode cijfers en in een financieel gezonde situatie.



Geconstateerd kan worden dat bij een ongewijzigde tarievenstructuur geen substantiële financiële middelen vrijkomen. Dat betekent ook dat er geen financiële middelen vrijkomen voor een kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en voor een kwaliteitsverbetering van het parkeren, zoals de bouw van een parkeergarage onder de Singels en de bouw van parkeergarages voor bewoners. Immers er is bij de bouw van deze garages voornamelijk sprake van het onderbrengen van (goedkoop) bestaand straatparkeren in (dure) ondergrondse parkeergarages.

Toekomstige parkeeromzet

Bij handhaving van het aantal parkeerplaatsen op straat, worden de inkomsten door de tariefsverhogingen van het straatparkeren en vergunninghoudersparkeren hoger en komen extra financiële middelen beschikbaar. Deze extra parkeerinkomsten komen vervolgens in het parkeerfonds terecht en kunnen, na goedkeuring van de gemeenteraad, gebruikt kunnen worden voor bijvoorbeeld de kwaliteitsverbetering van het parkeren. De besteding van de extra parkeerinkomsten blijft dus altijd de verantwoordelijkheid van de gemeenteraad.

De extra inkomsten vanuit het straatparkeren vallen echter weg door het opheffen van de parkeerplaatsen op het Gele Rijdersplein en Blauwe golven. Immers een groot deel van de parkeerders parkeert dan in parkeergarages en niet meer op straat. De inkomsten blijven daardoor niet meer binnen de gemeentelijke taak Parkeren, maar gaan naar de Holding Parkeervoorzieningen Arnhem. Mede daarom wordt voorgesteld van het Parkeerbedrijf en de Holding Parkeervoorzieningen één organisatorische eenheid te maken (zie volgende paragraaf). Na het samenvoegen heeft het opheffen van straatparkeerplaatsen geen nadelige invloed meer op de inkomsten. Immers de parkeerinkomsten komen dan allemaal in één pot terecht en kunnen worden gebruikt voor parkeervoorzieningen. Over een periode van 30 jaar leveren deze voornemens en autonome bezoekersgroei ongeveer € 35 miljoen op. Met dit bedrag kan bijvoorbeeld een parkeergarage onder de Singels of een bewonersgarage worden gefinancierd. Hierbij is van belang te onderkennen dat



Voorgestelde wijzigingen en ontwikkelingen die bijdragen aan de toekomstige kosten en baten zijn:

- De autonome groei van de parkeerdruk en groei van het aantal bezoekers van de binnenstad
- Het jaarlijks verhogen van de parkeertarieven met gemiddeld 3,5% (gemiddeld 2% indexering en 1,5% kwaliteitsverbetering), beginnend vanaf medio 2003
- Het invoeren van betaald parkeren op koopzondagen
- Het verlengen van de parkeerduur tot 18.00 uur door de week en op zaterdag
- Bedragen die worden gestort in het Parkeerfonds bij nieuwbouw of verbouw

bij omzetten van parkeerplaatsen naar een ondergrondse parkeergarage de opbrengsten van de parkeerplaatsen gelijk blijven; het gaat immers om een 'verhuizing'. Wat opbrengsten betreft maakt het niet uit waar de vergunninghouderplaatsen of betaald parkeerplaatsen worden ondergebracht: op straat of in (ondergrondse) parkeergarages.

Echter, wat wel verandert zijn de kosten.

Ondergrondse garages hebben vele voordelen, maar de bouw is erg duur: de kosten bedragen ongeveer € 45.000,- per parkeerplaats, inclusief bouwrente, grondverwerving en BTW .

Parkeerbedrijf en Holding Parkeervoorzieningen als één organisatorische eenheid

De parkeergarages, uitgezonderd de garage aan de Broerenstraat, vallen als drie afzonderlijke BV's onder de Holding Parkeervoorzieningen Arnhem. De Holding Parkeervoorzieningen Arnhem en het gemeentelijke Parkeerbedrijf zijn twee gescheiden organisaties; elk met een eigen boekhouding. In het verleden is bewust voor deze scheiding gekozen.

Alleen met deze organisatievorm, waarbij de exploitatie van parkeergarages niet onder verantwoordelijkheid van de gemeente valt, kon in het verleden een investeringssubsidie voor de bouw van de parkeergarage Musis verkregen worden. Deze subsidieregeling bestaat inmiddels niet meer.

Voorgesteld wordt om de mogelijkheden te onderzoeken om van het Parkeerbedrijf en de Holding Parkeervoorzieningen Arnhem één organisatorische eenheid te maken met één boekhouding. Deze nieuwe 'parkeerorganisatie' is dan verantwoordelijk voor alle uitvoerende taken (exploitatie, beheer en handhaving) van zowel parkeren op straat als parkeren in parkeergarages.

Ook worden aanleg en exploitatie van parkeervoorzieningen in alle gebieden (straat, terrein, garage) betaald, vergunningen en vrijstellingen toegekend aan bewoners en bedrijven, en wordt zorggedragen voor de handhaving. De voordelen van een dergelijke constructie zijn dat de parkeersektor meer armslag krijgt omdat er geen sprake meer is van 'concurrentie' tussen parkeren op straat en in garages, de ombouw van straatplaatsen naar garageplaatsen (met name in de binnenstad) binnen één boekhouding kan worden opgelost en verevening plaats kan vinden tussen winstgevendende parkeerplaatsen (bezoekersplaatsen) en verliesgevendende parkeerplaatsen (bewonersplaatsen). Deze nieuwe 'parkeerorganisatie' dient zo efficiënt mogelijk te worden gevoerd. Als toets voor de efficiëntie zou kunnen gelden dat het in deze vorm ook verkocht zou kunnen worden of dat onderdelen uitbesteed zouden kunnen worden.

Van daadwerkelijke verkoop hoeft overigens geen sprake te zijn, tenzij de koper voor de gemeente een beter financieel resultaat kan garanderen. Voorwaarde is dan wel dat de gemeente het parkeerbeleid blijft bepalen en voldoende zeggenschap en invloed houdt.



Bijlage 1

Actieprogramma maatregelen

ACTIE	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Aanpassen parkeerverordening en parkeerbelastingverordening, o.a.:								
• Verhogen parkeertarieven • Uitbreiding tarieftijden binnenstad	•							
Overleg omvormen Gele Rijdersplein en Looierstraat voor vergunninghouders en gehandicapten	•							
Onderzoek mogelijkheid parkeergarage bij de Singels/het Velperplein	•							
Onderzoek meerwaarde vorm van ultrakort parkeren	•							
Uitwerken bezoekersregeling binnenstad	•							
Onderzoek Parkeerfonds (bedragen, voorwaarden)	•							
Onderzoek verbetering handhaving	•							
Bestuurlijk aandringen bij KAN voor herziening locatiebeleid	•							
Aanpassen bouwverordening	•							
Onderzoek samenvoegen Gemeentelijk parkeerbedrijf en Holding Parkeervoorzieningen	•							
Uitbreiden algemene gehandicaptenparkeerplaatsen	•	•	•					
Uitbreiden en evaluatie autodelen	•	•	•					
Onderzoek i.o.m. KAN naar tariefdifferentiatie	•							
Onderzoek parkeersysteem aanliggende wijken (betaald parkeren met vrijstellingsmogelijkheid)	•							
Opstellen notitie mogelijkheden dubbelgebruik parkeerterreinen	•							
Opstellen richtlijnen parkeer-effect-paragraaf	•							
Onderzoek afdwingbaarheid vervoersmanagement	•							
Verbeteren voorlichting door ontwikkelen parkeersite	•							
Onderzoek i.s.m. KAN mogelijkheden uitbreiden transferia				•				

Planning acties

Met de vastgestelde parkeernota kan de gemeente een begin maken met de uitvoering van het nieuwe parkeerbeleid. Daarbij gaat het om een groot aantal maatregelen en acties, die niet van de ene dag op de andere gerealiseerd kunnen worden. Voordat tot daadwerkelijke uitvoering van maatregelen en acties wordt besloten wordt hierover met eerst met belanghebbenden overlegd en gecommuniceerd. De parkeervoorstellen uit deze nota zijn in tabel 2 weergegeven.

Tabel 2: Overzicht actieprogramma met geplande maatregelen 2003 - 2010

Bijlage 2

Parkeernormen

In deze bijlage zijn de parkeernormen opgenomen die door de gemeente Arnhem worden gehanteerd bij de beoordeling van bouwaanvragen. Voor de sturende parkeernormen in het kader van het ABC-locatiebeleid wordt verwezen naar de KAN-nota 'Plan van aanpak locatiebeleid' (1995).

FUNCTIE	NORM
Rijwoning (huur)	1,2/woning
Rijwoning (koop)	1,5/woning
Half vrijstaande, vrijstaande woning (vrije sector)	1,7/woning
Appartement < € 175.000,-	1,2/appartement
Appartement > € 175.000,-	1,5/appartement
Kamer (verhuur)	0,6/kamer
Serviceflat, aanleunwoning	0,5/woning
Studentenflat	0,3/wooneenheid
Winkel binnenstad	2,25/100 m ² b.v.o.
Winkel Presikhaaf en Kronenburg	3,5/100 m ² b.v.o.
Winkel wijk, buurt, dorp	3,0/100 m ² b.v.o.
Grootschalige detailhandel (bouwmarkt, tuincentrum)	6,5/100 m ² b.v.o.
Kantoren (geen ABC-locatie) met baliefunctie (commerciële dienstverlening)	2,5 /100 m ² b.v.o.
Kantoren (geen ABC-locatie) zonder baliefunctie	1,5/100 m ² b.v.o.
Bedrijven arbeidsextensief, bezoekersextensief (loods, opslag, groothandel)	0,7/100 m ² b.v.o.
Bedrijven arbeidsintensief, bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats, transport)	2,0/100 m ² b.v.o.
Bedrijven arbeidsextensief, bezoekersintensief (showroom)	1,1/100 m ² b.v.o.
Garage, servicestation	4,0/100 m ² b.v.o.
Bedrijfsverzamelgebouw	1,4/100 m ² b.v.o.
Vergader-, congres-, beursgebouw, evenementenhal	6,0/100 m ² b.v.o.
Hotel	1,2/kamer
Restaurant	13,0/100 m ² b.v.o.
Café, bar, discotheek, cafetaria	6,0/100 m ² b.v.o.

FUNCTIE	NORM
Bioscoop, theater, schouwburg	0,25/zitplaats
Museum	0,7/100 m ² b.v.o.
Bibliotheek	0,7/100 m ² b.v.o.
Peuterspeelzaal, dagverblijf, crèche	1,0/100 m ² b.v.o. excl. halen/brengen
Basisonderwijs	1,0/leslokaal excl. halen/brengen
Voortgezet onderwijs Vbo, HAVO, VWO)	1,0/leslokaal
Avondonderwijs	1,0/student
Beroepsonderwijs (MBO, ROC, WO, HBO)	6,0/lokaal + 20/collegezaal
Gymnastieklokaal	10,0/eenheid
Sportthal	3,0/100 m ² b.v.o.
Dansstudio, sportschool	4,0/100 m ² b.v.o.
Squashbaan	1,5/baan
Tennisbaan	3,0/baan
Sportveld	20,0/ha.
Zwembad	10,0/100 m ² bassin
Bowlingbaan, biljartzaal	2,0/baan, tafel
Manege	0,5/box
Volkstuin	0,3/perceel
Ziekenhuis	1,6/bed
Verpleeg-, verzorgingstehuis	0,6/wooneenheid
Arts, maatschap, kruisgebouw, therapeut	2,0/behandelkamer (min. 3 parkeerplaatsen)
Cultureel centrum, wijkgebouw	2,0/100 m ² b.v.o.
Kerk, moskee, religiegebouw	0,15/zitplaats
Begraafplaats, crematorium	30,0/eenheid (gelijktijdige begrafenissen, crematie)

Opmerkingen bij de tabel 2:

1. Bij de bepaling van het aantal parkeerplaatsen kan, alleen na een goede onderbouwing, een afwijking van 10% worden toegestaan. Deze marge voorkomt te grote afwijkingen ten opzichte van de huidige situatie, maar geeft wel de gewenste flexibiliteit.
2. Wanneer twee of meer functies van dezelfde parkeervoorzieningen gebruik kunnen maken dient rekening te worden gehouden met de aanwezigheidspercentages zoals opgenomen in CROW-publicatie 182: Parkeerkcijfers - basis voor parkeernormering.
3. Van het voor de bestemming noodzakelijke aantal parkeerplaatsen moet minimaal 20 tot 30% van de parkeerplaatsen bestaan uit openbare parkeerplaatsen of parkeerplaatsen die voor bezoekers bereikbaar zijn. Deze regel geldt niet voor de binnenstad (gebied binnen de Singels). Hier kunnen bezoekers gebruik maken van de betaald parkeerplaatsen.
4. Voor het aantal parkeerplaatsen voor halen en brengen met de auto bij kinderdagverblijf en basis scholen geldt een rekenregel die uitgaat van het aantal leerlingen vermenigvuldigd met het aandeel halen/brengen vermenigvuldigd met reductiefactoren voor de parkeerduur en voor het aantal kinderen per auto: aantal leerlingen x %halen/brengen x 0,25 x 0,75.
5. Voor het bepalen van het benodigde aantal parkeerplaatsen in nieuwe woonbuurten (>15 woningen) moet voor de berekening worden uitgegaan van de volgende uitgangspunten:

• oprit zonder garage	= 0,8 pp
• garage met oprit	= 1,0 pp
• garage zonder oprit	= 0,40 pp
• carport	= 0,85 pp
• tuinparkeerplaats	= 0,50 pp
• parkeerplaats in het openbaar gebied	= 1,0 pp

Bij deze berekeningen wordt uitgegaan van 25% parkeren op eigen terrein. Wanneer het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein 10% meer is, wordt de parkeernorm met 0,05 verhoogd en afgerond. Zo geldt, uitgaande van de norm voor Rijwoning (koop):

Parkeernorm 1,5 bij 25% parkeren op eigen terrein
 Parkeernorm 1,6 bij 35% parkeren op eigen terrein
 Parkeernorm 1,6 bij 45% parkeren op eigen terrein
 Parkeernorm 1,7 bij 55% parkeren op eigen terrein
 Parkeernorm 1,7 bij 65% parkeren op eigen terrein
 Parkeernorm 1,8 bij 75% parkeren op eigen terrein
 Parkeernorm 1,8 bij 85% parkeren op eigen terrein
 Parkeernorm 1,9 bij 95% parkeren op eigen terrein

Colofon

Fotografie (m.u.v. pag. 3/12/13/14):

Vormgeving en productie:

Druk:

Arnhem 2003 / 400

© 2003 Herman van Ommen, Arnhem

Grafische Studio, Gem. Arnhem

Coers & Roest, Arnhem

