

2012

PARKEERNOTA



Inhoud

1.	Inleiding/aanleiding	4
1.1.	Doelstellingen	4
1.2.	Toekomstige parkeerbehoefte.....	4
2.	Huidige situatie parkeerbeleid	6
2.1.	Vergunningen bewoners.....	6
2.2.	Vergunningen zakelijk	6
2.3.	Parkeerabonnementen	7
2.4.	Parkeerontheffingen	7
2.5.	Gedifferentieerde parkeertarieven.....	7
2.6.	Aholdterrein	8
2.7.	Betaalmiddelen	9
2.8.	Vergunningverlening en handhaving	9
2.9.	Afkopen parkeernorm.....	9
3.	Ruimtelijke ontwikkelingen	10
3.1.	Algemeen	10
3.2.	Binnenstadsvisie.....	10
3.3.	Basseroord	10
3.4.	Noorderhaven	11
3.5.	Woonvisie.....	12
4.	Ambities/wensen vanuit het parkeerbeleid.....	14
4.1.	Achteraf betalen door “belparkeren”	14
4.2.	Bewonersvergunningen	15
4.3.	Gehandicaptenparkeerplaatsen.....	17
4.4.	Stimuleren schone voertuigen	17
4.5.	Parkeerplaatsen voor Autodate	18
4.6.	Oplaadpalen voor elektrische auto’s	18
4.7.	Minder/geen contant geld in de automaten	19
4.8.	Grensgebieden	19
4.9.	Parkeren in woonwijken	20
4.10.	Opstellen Nota Parkeernormen.....	21
4.11.	Afkopen parkeernorm.....	21
4.12.	De parkeerverordening.....	22
5.	Parkeerbegroting.....	24
5.1.	Huidige situatie	24
5.2.	Reserve Parkeren	24
6.	Uitgaven verlagen/inkomsten verhogen	26
6.1.	Parkfolio Hosting Systeem	26
6.2.	Uitbreiden gebied “betaald parkeren”	26
6.3.	Aanpassen uurtarieven	29
7.	Handhaving.....	32
8.	Communicatie.....	32
	Bijlage 1: Regeling parkeerabonnementen per 1-1-2012	34
	Bijlage 2: Kentekenonderzoek Houtwal op 20-3-2012.....	36

1. Inleiding/aanleiding

1.1. Doelstellingen

Het vigerende parkeerbeleid dateert uit 2003. Een herziening ervan is gerechtvaardigd gezien de periode van 8 jaar. Daarnaast vraagt de financiële situatie binnen de gemeente om een aanscherping van het parkeerbeleid. In de Kerntakendiscussie is een forse bezuinigingstaakstelling (lees: inkomstenverhoging) opgelegd. Deze inkomstenverhoging moet uiterlijk in 2014 gerealiseerd zijn. Deze beleidsnotitie moet een route uitstippelen hoe dit te bereiken.

Daarnaast is in de lijn van de bezuinigingen en de kerntakendiscussie aangegeven dat deze parkeernota "eenvoudig" van opzet moet zijn, zonder extern personeel en duur onderzoek. De nota is op basis van de beschikbare gegevens tot stand gekomen. Het belangrijkste document is de "parkeerbilans Zutphen" uit 2007.

Het doel van het (herziene) parkeerbeleid is om, daar waar nodig:

- bestaand beleid aan te scherpen
- in te spelen op nieuwe ontwikkelingen
- aan te geven hoe de groeiende vraag naar parkeerruimte te faciliteren
- het parkeren op sommige locaties te gaan reguleren
- inkomsten te verwerven

1.2. Toekomstige parkeerbehoefte

In de parkeerbilans Zutphen uit 2007 is een parkeerbehoefte geformuleerd voor de toekomst. Een aantal uitgangspunten die daar aan ten grondslag lagen is gewijzigd, waardoor een bijstelling nodig is. Daarnaast is, ter toetsing, een globale analyse gemaakt van het kernwinkelapparaat op basis van de totale winkelvloeroppervlakten in combinatie met een theoretische parkeernorm. In beide gevallen is de uitkomst dat er ongeveer 100 extra parkeerplaatsen nodig zijn. Door de totaal verschillende manieren van berekenen gecombineerd met de aannames die zijn gedaan, is het grotendeels toeval dat de uitkomsten gelijk zijn. Maar het geeft weldegelijk houvast aan de "richting" waarin gedacht moet worden.

De parkeerbehoefte die hier wordt bedoeld is de parkeerbehoefte die ontstaat door bezoekers van de (winkel)voorzieningen in de binnenstad. Deze bezoekers maken met name gebruik van de betaalde parkeerplaatsen in de binnenstad. Zij maken in veel mindere mate gebruik van de (gratis) parkeerlocaties Houtwal, De Mars en de Halvemaanstraat. Deze locaties worden namelijk met name gebruikt door bewoners, personeel en treinreizigers. Omdat de berekende parkeerbehoefte betrekking heeft op de doelgroep "winkelbezoek", wordt deze vergeleken met de 1.548 in de binnenstad aanwezige betaalde parkeerplaatsen.

1.2.1. Parkeerbilans Zutphen

De parkeerbilans geeft inzicht in de verhouding tussen vraag en aanbod van de verschillende typen parkeerplaatsen. Een belangrijke conclusie was dat er in 2007 geen capaciteitsproblemen aanwezig waren. Voorspeld werd echter dat in 2015 een tekort aan parkeerplaatsen zal ontstaan op de koopavond (500 parkeerplaatsen) en de zaterdagmiddag (900 parkeerplaatsen). Deze voorspelling is gedaan op basis van aannames op het gebied van

autobezit en automobilititeit. De economische ontwikkeling in de afgelopen jaren heeft er toe geleid dat deze aannames aan de hoge kant zijn gebleken. Ook is er in 2007 vanuit gegaan dat er in de openbare ruimte nog 230 parkeerplaatsen zouden verdwijnen, bijvoorbeeld locatie 's Gravenhof. Dat is tot op heden nog niet het geval geweest. Op dit moment wordt een (piek)behoefte voor de korte tot middellange termijn geschat op ongeveer 100 extra parkeerplaatsen op koopavonden. Voor de zaterdagen wordt deze (piek)behoefte geschat op ongeveer 500 extra parkeerplaatsen.

1.2.2. Analyse kernwinkelapparaat

Aan de hand van de Binnenstadsmonitor kan, in combinatie met parkeerkencijfers, een grove inschatting gemaakt worden van de benodigde aantallen betaalde parkeerplaatsen voor bezoekers van de binnenstad van Zutphen. Dit getal kan vergeleken worden met het daadwerkelijke aantal aanwezige parkeerplaatsen.

In de Binnenstadsmonitor varieert het winkelvloeroppervlak (WVO) in het winkelgebied van de binnenstad globaal tussen de 47.000 en 48.000 m². Dit oppervlak is overigens aan de ruime kant omdat het beschouwde gebied in de Binnenstadsmonitor wat groter is dan wat in de praktijk tot de binnenstad wordt gerekend. Om die reden wordt verder gerekend met de 47.000 m². De parkeernorm voor "binnensteden en hoofdwinkelcentra" zoals Zutphen, is volgens de landelijke richtlijnen 2,8 tot 3,8 parkeerplaatsen per 100 m² brutovloeroppervlak (BVO). Het aandeel bezoekers hierbij is 85%. Een winkelvloeroppervlak van 70 m² komt overeen met 100 m² brutovloeroppervlak (BVO).

Op basis van bovengenoemde uitgangspunten kan de maximale en minimale theoretische parkeerbehoefte worden bepaald waarbij opgemerkt dient te worden dat niet de volledige 47.000 m² winkelvloeroppervlak altijd in gebruik is. Gemiddeld over de afgelopen 3 jaren is de leegstand volgens dezelfde Binnenstadsmonitor ruim 6.000 m² winkelvloeroppervlak. Dat is veel, maar een mate van leegstand zal er altijd zijn. De bandbreedte tussen de parkeernorm van 2,8 en 3,8 is "vrij" interpreteerbaar. Het feit dat Zutphen zeer goed ontsloten is met het openbaar vervoer en zeer compact gelegen is, maakt dat Zutphen onderin deze bandbreedte beoordeeld moet worden. Het benodigde aantal betaalde parkeerplaatsen bepalen met een parkeernorm van 3,1 en rekening houdend met een leegstand van 3.000 m² winkelvloeroppervlak geeft een reële indicatie van 1.656 benodigde betaalde parkeerplaatsen.

Berekening benodigde aantal parkeerplaatsen

*Formule: aantal m² winkelvloeroppervlak/0,7 (verhouding WVO – BVO)*parkeernorm/100 m²*bezoekersaandeel = aantal benodigde parkeerplaatsen.*

Minimaal: $(47.000/0,7)*(2,8/100)*0,85 = 1.598$ parkeerplaatsen

Maximaal: $(47.000/0,7)*(3,8/100)*0,85 = 2.169$ parkeerplaatsen

Zutphen: $(44.000/0,7)*(3,1/100)*0,85 = 1.656$ parkeerplaatsen

Op dit moment zijn er 1.548 betaalde parkeerplaatsen in het centrum van de stad. Op basis van deze berekening blijkt dat er een tekort is van ongeveer 100 parkeerplaatsen.

2. Huidige situatie parkeerbeleid

In dit hoofdstuk volgt een uiteenzetting van het huidige parkeerbeleid, onderverdeeld in diverse afzonderlijke onderwerpen. Er zijn in de binnenstad ongeveer 1.548 parkeerplaatsen voor betaald parkeren en ongeveer 1000 parkeerplaatsen voor de zakelijke en particuliere vergunninghouders. Daarnaast zijn er nog enkele locaties waar gratis parkeren wordt toegestaan of gedoogd. De Houtwal achter het politiebureau heeft een capaciteit van 250 gratis parkeerplaatsen. De omgeving van de Havenstraat op het bedrijventerrein De Mars biedt ongeveer ruimte aan 450 auto's. Daarnaast zijn er twee locaties rond de Halvemaanstraat waar gratis parkeren wordt gedoogd. Hier staan dagelijks ongeveer 60 auto's.

2.1. Vergunningen bewoners

Bewoners die woonachtig zijn in de binnenstad worden in staat gesteld om per huishouden met een eigen huisnummeraanduiding één vergunning aan te schaffen. Deze maatregel is in 2003 ingevoerd waarbij een overgangsregeling is getroffen voor huishoudens die vóór 2003 meerdere vergunningen hadden. Deze tweede en derde vergunningen zijn bijna "uitgestorven". Per 1 april 2012 zijn 1.100 bewonersvergunningen afgegeven, waarbij 20 huishoudens twee vergunningen hebben en 1 huishouden drie vergunningen heeft. Op één vergunning kunnen maximaal twee kentekens vermeld worden, zodat iemand met twee auto's kan kiezen voor welke auto de vergunning wordt gebruikt, en naar eigen inzicht kan wisselen. Naast het feit dat bewoners met deze vergunning op vergunninghouderplaatsen kunnen parkeren kunnen zij ook 's ochtends tot 09.00 uur op betaalde parkeerplaatsen staan. Uiteraard kunnen zij ook buiten de tijden van betaald parkeren gratis op betaalde parkeerplaatsen staan.

Het tarief voor de bewonersvergunning is in de afgelopen drie jaar verhoogd van ca € 40,- naar € 120,- per jaar in 2012. Het tarief voor een tweede en derde bewonersvergunning is verhoogd van ca. € 100,- naar € 200,- per vergunning per jaar. Deze verhoging is procentueel heel erg groot geweest maar was noodzakelijk om een marktconform tarief te realiseren. Objectief gezien is een bewonerstarief van € 120,- (€ 10,- per maand) nog steeds niet hoog.

Door verschillende mensen is een bezwaarschrift ingediend tegen deze tariefsverhoging. Deze bezwaarschriften zijn op dit moment in behandeling. En passant werd er ook vaak geklaagd over de beschikbaarheid van vergunningparkeerplaatsen. Men heeft vaak moeite om een geschikte parkeerplaats te vinden binnen een redelijke afstand van de woning.

2.2. Vergunningen zakelijk

Een zakelijke parkeervergunning kost in 2012 € 400,-. Een bedrijf, organisatie of instelling komt in aanmerking voor een parkeervergunning als het gevestigd is of werkzaamheden uitvoert in een gebied met vergunninghouderparkeren. Daarbij moet aangetoond worden dat het voor het verrichten van die werkzaamheden nodig is het voertuig in de directe omgeving te hebben. Daarnaast worden per organisatie of bedrijf maximaal 3 vergunningen verstrekt afhankelijk van het aantal medewerkers. Voor elke 10 medewerkers kan maximaal 1 vergunning worden aangevraagd. Medio februari 2012 zijn bijna 170 zakelijke parkeervergunningen verstrekt. Deze vergunningen zijn niet aan een kenteken gebonden.

2.3. Parkeerabonnementen

Bewoners en bedrijven die in aanmerking komen voor een parkeervergunning maar die het maximale aantal vergunningen reeds hebben afgenomen, komen in aanmerking om een parkeerabonnement aan te schaffen voor betaalde parkeerplaatsen. Met een parkeerabonnement wordt eigenlijk in één keer afgerekend tegen een vast bedrag, in plaats van elke keer afzonderlijk bij de parkeerautomat. De hoogte van dit vaste bedrag is afhankelijk van de locatie. Per locatie wordt een maximum aantal abonnementen uitgegeven, dit is een percentage van de totale capaciteit. Daarbij geldt dat voor de (meest aantrekkelijke) locaties voor “kortparkeren” een duidelijk geringer aantal parkeerabonnementen wordt verstrekt dan voor de locaties voor lang parkeren. Dit om te voorkomen dat deze terreinen alsnog de hele dag bezet worden door langparkeerders. De locaties Groenmarkt en Zaadmarkt zijn hiervan uitgezonderd, hiervoor worden geen abonnementen verstrekt. Indien het maximale aantal abonnementen is uitgegeven wordt een wachtlijst ingesteld. Meer informatie in de tabel in bijlage 1.

2.4. Parkeerontheffingen

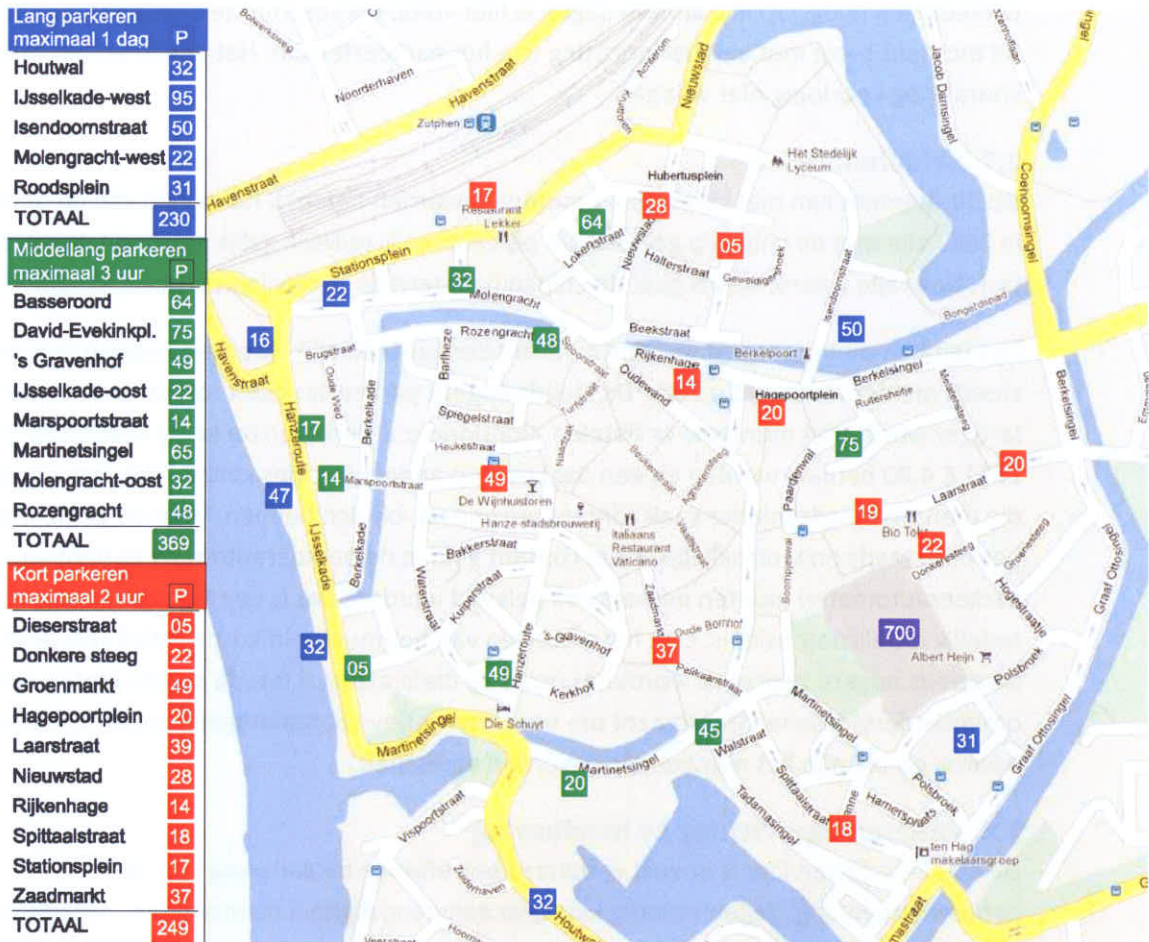
Naast parkeervergunningen voor de vergunninghouderparkeerplaatsen worden er tevens parkeerontheffingen verstrekt. Op de ontheffing wordt specifiek aangegeven waar de ontheffing betrekking op heeft. Dat kan zijn voor het parkeren in een parkeerschijfzone, het parkeren in een parkeerverbodzone, het parkeren op betaalde parkeerplaatsen of bijvoorbeeld een combinatie van parkeren op vergunninghouderparkeerplaatsen en op betaalde parkeerplaatsen. Het tarief voor een parkeerontheffing is afhankelijk van de soort ontheffing die verstrekt wordt en de periode waarvoor deze geldt. Er worden zowel ontheffingen voor het gehele jaar verstrekt als voor een bepaalde periode.

2.5. Gedifferentieerde parkeertarieven

In totaal bevinden zich in de binnenstad van Zutphen ruim 1.548 betaalde parkeerplaatsen. Hiervan zijn ongeveer 700 parkeerplaatsen in particulier bezit van Ahold. De overige 850 parkeerplaatsen zijn van de gemeente. In figuur 1 op bladzijde 8 zijn deze parkeerplaatsen op een kaart weergegeven. De betaalde parkeerplaatsen zijn onderverdeeld in “kort”, “middellang” en “lang” parkeren.

	Kort	Middellang	Lang
Tarief per uur	2,00 euro	1,60 euro	1,30 euro 7,80 euro/dag
Maximale parkeerduur	2 uur	3 uur	24 uur

Deze onderverdeling is ingesteld om de bezoekers van de binnenstad een beetje te spreiden. De achtergrond van deze maatregel is dat mensen die lang blijven ook bereid zijn verder te lopen. Zonder deze differentiatie zou iedereen (ook degene die heel lang wil blijven) naar het hartje van het centrum rijden om vanaf daar een parkeerplek te zoeken. Door deze differentiatie zullen de langparkeerders (langer dan 2 uur) dat niet doen. Zo komt er parkeerruimte beschikbaar dicht bij de winkels voor klanten die maar kort willen blijven, en dan meestal ook iets te besteden hebben. Het onderscheid tussen “kort” en “middellang” is slechts één uur en zou meer onderscheidend kunnen zijn.



Figuur 1 Overzicht betaalde parkeerplaatsen

2.6. Aholdterrein

Het Aholdterrein neemt een bijzondere plaats in binnen de gemeente Zutphen. De capaciteit is met ca. 700 parkeerplaatsen bijna de helft van de totale betaalde parkeerplaatsen in het centrum van Zutphen.

Het terrein is geen eigendom van de gemeente en Ahold is vrij haar eigen beleid te voeren. Het huidige beleid is dat bezoekers van de supermarkt bij een besteding boven de € 15,- een gratis uitrijdkaart ontvangen. Voor de overige bezoekers is er een parkeertarief, waarbij het eerste half uur € 0,20 kost, het tweede half uur € 0,30. Het tweede uur kost € 1,00 en alle volgende uren € 0,50. Op zaterdagen is de

Parkeertarieven Parkeerplaats		Openingstijden parkeerplaats
1/2 uur	€ 0,20	Ma t/m Vr van 6.00 - 22.00 uur
1 uur	€ 0,50	Zaterdag van 6.00 - 2.00 uur
2 uur	€ 1,50	
3 uur	€ 2,00	
4 uur	€ 2,50	
Elk volgend uur	€ 0,50 extra	

Algemene bepalingen gebruik parkeerterrein

- Niet de parkeerkaart mee en rijen af bij een van de betaalautomaten.
- De uitrijdkaart blijft 5 minuten geldig.
- Bij verlies of als de parkeerkaart in ongedere is geraakt, wordt het dagtarief in rekening gebracht voor een nieuwe uitrijdkaart.
- Meegenomen winkelwagentjes terugplaatsen op de hier voor aangegeven plaats(en).
- Voertuigen van langparkeersdiers die gedurende een periode langer dan 5 ichterevolgende dagen onbeteerd op het parkeerterrein worden aangestofd en kunnen op kosten van en voor risico van de eigenaar, ca. houder van dat voertuig, worden weggesleept.
- De eigenaar en exploitant van parkeerterrein aanvaardt geen enkele aansprakelijkheid voor defect, verlies, ernstig aan of wettelijke aansprakelijkheid van personen, voertuigen en/of goederen welke zich zou kunnen voordoen op het parkeerterrein.
- Parkeertarieven en bezoekers van het parkeerterrein waarvan de eigenaar en exploitant tegen elke aansprakelijkheid en schade jegens derden.
- Toegang tot het parkeerterrein wordt alleen verleend op zandgetijden voor waarden, zoals geldig gemeentelijke parkeertarieven, van de Arnhemse wettelijke bank te Zutphen.
- Richtlijnen over het gebruik e.d. van het parkeerterrein worden verstrekt door de exploitant van het parkeerterrein.

parkeerdruk hoog. Op alle andere dagen is hier volop parkeerruimte beschikbaar. Ahold is op dit moment bezig met een herinrichting van het parkeerterrein. Het beleid en het tarief zal vooralsnog voorlopig niet wijzigen.

2.7. Betaalmiddelen

Op dit moment kan met chipknip en muntgeld worden betaald. Ruim 22% van de betalingen in 2011 zijn met de chipknip gedaan. Dit percentage is redelijk gelijk gebleven de laatste paar jaar. Naar alle waarschijnlijk gaat de chipknip op termijn verdwijnen als betaalmiddel.

Het betalen met muntgeld wordt steeds minder aantrekkelijk. Mensen hebben tegenwoordig steeds minder muntgeld op zak. De steeds hogere parkeertarieven zorgen er ook voor dat het lastiger wordt met muntgeld te betalen. Voor drie uur parkeren op het 's Gravenhof moet in 2012 € 4,80 betaald worden en een dagkaart op andere locaties kost € 7,80. Dat zijn bedragen die mensen steeds minder vaak contant, en gepast, bij zich hebben. Voor de gemeente wordt het ook steeds onaantrekkelijker om contant geld in de parkeerautomaat te hebben. De parkeerautomaten moeten immers ook geleegd worden. Dat is een fysieke handeling die redelijk arbeidsintensief is. Ook het afstorten van het muntgeld kost relatief veel geld. Door de steeds hogere bedragen wordt het risico op diefstal en/of fraude steeds groter. Het is dus om meerdere redenen interessant om naar alternatieve betaalmogelijkheden te kijken waarbij op termijn het muntgeld kan worden afgeschaft.

2.8. Vergunningverlening en handhaving

De afgelopen twee jaar is er veel verbeterd betreffende de aanvraag van de parkeervergunning. Tegenwoordig kan deze aanvraag digitaal plaatsvinden, waarbij ook digitaal betaald kan worden. Toch is er nog een bezoek aan het gemeentehuis nodig om de vergunning af te halen. Deze procedure moet elk jaar herhaald worden. Om de overgang van het ene naar het volgende jaar soepel te laten lopen wordt de maand januari als overgangsmaat gebruikt. Wij streven naar een volledig digitale vergunning, waarbij niet meer jaarlijks een bezoek aan het gemeentehuis afgelegd hoeft te worden.

2.9. Afkopen parkeernorm

Afhankelijk van de aard van de bebouwing wordt van de bouwende partij geëist dat op eigen terrein *tenminste* de hiervoor benodigde parkeerplaatsen worden aangelegd. In de nota Parkeerbeleid 2003 is echter de mogelijkheid geschapen deze verplichting af te kopen, indien niet in redelijkheid aan deze eis voldaan kan worden. Dit afkopen zou moeten gebeuren middels een bijdrage in de reserve Parkeren. Tot op heden heeft er echter nog geen bijdrage in de reserve Parkeren plaatsgevonden. Het college heeft ondanks dat nog steeds de bevoegdheid om onder bijzondere omstandigheden ontheffing te verlenen voor de verplichte aanleg van parkeerplaatsen.

3. Ruimtelijke ontwikkelingen

3.1. Algemeen

In hoofdstuk 1 is een toekomstige parkeerbehoefte geformuleerd die in twee groepen is te verdelen. Gemakshalve is gesteld dat er een behoefte is aan 100 parkeerplaatsen om een piek op te kunnen vangen op de gewone, doordeweekse dagen. Daarnaast is gesteld dat er voor de zaterdag een extra parkeercapaciteit gewenst is van (nog eens) 400 parkeerplaatsen. Getracht wordt deze parkeerbehoefte in te vullen door op locaties waar volop ontwikkelingen gaande zijn, mee te liften en mee te ontwikkelen. Dat zijn de locaties Basseroord en Noorderhaven.

3.2. Binnenstadsvisie

Recent is de binnenstadsvisie vastgesteld. Hierin is de intentie uitgesproken om het parkeren zoveel mogelijk uit het straatbeeld te halen. Dit kan alleen als er voldoende parkeercapaciteit wordt toegevoegd. Stedelijke herontwikkeling wordt in dat licht gecombineerd met de realisatie van parkeervoorzieningen die meerdere doelgroepen bedienen. Op dit moment zijn de locaties Basseroord en Noorderhaven hiervoor in onderzoek. In het verleden zijn ook andere locaties in beeld geweest als potentiële locatie voor een parkeergarage, zoals de Vispoortgracht, de Halve Maanstraat/David Evekinkplein en het Aholdterrein. Om verschillende redenen zijn deze locaties afgefallen, waarbij het Aholdterrein in de toekomst weer in beeld kan komen. Het gebied Spitaalstad wordt in de Binnenstadsvisie namelijk als interventiegebied naar voren geschoven. Een belangrijke en grote locatie binnen dit gebied is het Aholdterrein. In het verleden hebben allerlei (stedenbouwkundige) onderzoeken plaatsgevonden waarbij ook een intensivering van het parkeren aan de orde was. De wens is er nog steeds om de historische structuur en de woonfunctie in dit gebied te herstellen. Het is evident dat dit grote invloed heeft op het parkeren. De mogelijkheden om de parkeercapaciteit te verruimen zullen tegen die tijd onderzocht moeten worden. Voor de korte termijn is er geen aanleiding te verwachten dat in deze richting initiatieven ontplooid gaan worden.

3.3. Basseroord

Voor de Basseroord worden plannen ontwikkeld voor een revitalisering van het gebied. De uitvoering wordt in twee fasen uitgevoerd, waarbij per saldo ook een uitbreiding plaatsvindt van het winkelloppervlak detailhandel en supermarkt. Tevens wordt voorzien in een parkeergarage van ongeveer 300 parkeerplaatsen. Door deze ontwikkeling vervallen de huidige 96 betaalde en vergunninghouderplaatsen op maaiveld, waardoor er netto 204 parkeerplaatsen bijkomen. Een deel van deze parkeercapaciteit is uiteraard nodig voor de uitbreiding van het winkelloppervlak. Toch zijn er na realisering van fase 1 en 2 zeker 80 tot 100 parkeerplaatsen méér aangelegd dan volgens de parkeernorm noodzakelijk voor de uitbreiding. In de periode dat fase 1 is gerealiseerd, en fase 2 nog niet, is het zelfs zo dat er 130 parkeerplaatsen méér aangelegd zijn dan volgens de parkeernorm noodzakelijk. Deze extra parkeerplaatsen komen ten goede aan het economische functioneren van de gehele binnenstad waarmee de parkeercapaciteit voor de koopavonden en de wekdagen voldoende wordt aangevuld. Voor de piek op zaterdag is dit slechts voor een klein deel het geval. Deze ontwikkeling is dus belangrijk om in de toekomstige parkeerbehoefte (hoofdstuk 1.2) van ca 100 parkeerplaatsen te voorzien.

3.4. Noorderhaven

Noorderhaven is een nieuw te ontwikkelen gebied achter het NS-station. Op dit moment wordt voornamelijk geparkeerd op de braakliggende terreinen en langs de rijbanen. Dat gratis parkeren gaat op termijn verdwijnen en wordt geïntegreerd in het nieuwe gebied. De nieuwe ruimtelijke (woningbouw)plannen voorzien in parkeren op eigen terrein. Voor het parkeren van bezoekers worden in de openbare ruimte parkeerplaatsen aangelegd. De diversiteit aan functies in het gebied maakt het mogelijk om vanwege het verschil in piekmomenten van het bezoekersparkeren efficiënt met de openbare ruimte om te gaan. Deze bezoekersparkeerplaatsen worden per definitie betaalde parkeerplaatsen. Er komen geen vergunninghouderplaatsen in het Noorderhaven en hoewel de bewoners gaan behoren tot het "centrum" komen ze dus niet in aanmerking voor een parkeervergunning.

Binnen deze gehele ontwikkelingsoperatie speelt het parkeren een belangrijke rol. P&R vervult in dit gebied een belangrijke functie. Het P&R-terrein biedt momenteel plaats aan 150 auto's. In mei 2009 was de totale parkeercapaciteit "achter het station" 450 parkeerplaatsen. Onderzoek in 2009 heeft uitgewezen dat op werkdagen circa 45% van de parkeerders op deze locatie als reisdoel het centrum had. Het onderzoek heeft plaatsgevonden op dagen dat de binnenstad over het algemeen druk bezocht wordt (donderdag, vrijdag en zaterdag). Gemiddeld over de week zal dit percentage lager liggen. Maar het is onomstotelijk dat een zeer groot deel van deze parkeerders een bezoekrelatie heeft met de binnenstad. Van dit deel is het grootste deel personeel van winkels en bedrijven in de binnenstad.

Voor de Noorderhaven zijn eigenlijk twee situaties te onderscheiden:

- de uiteindelijke situatie na ontwikkeling van het gehele gebied
- de tussenliggende periode

3.4.1. Uiteindelijke situatie Noorderhaven

In de spoorzone wordt voorzien in een (al of niet gebouwde) parkeervoorziening met betaald parkeren. Door het invoeren van betaald parkeren zal waarschijnlijk een deel van de huidige langparkeerders een alternatief zoeken. Momenteel wordt er een businesscase uitgevoerd waarbij het P&R-terrein wordt uitgebreid van 150 onbetaalde naar 275 betaalde parkeerplaatsen. Deze kunnen op zaterdag bijna volledig ten goede komen aan de binnenstad. Om op de piekmomenten extra parkeercapaciteit voor de binnenstad te creëren zijn aan de businesscase 100 extra parkeerplaatsen toegevoegd voor bezoek aan de binnenstad. De verdere uitwerking van de plannen moet nog uitwijzen of er in de toekomst nog meer synergie te verkrijgen is door de combinatie te zoeken met de te ontwikkelen kantoorlocaties. De parkeercapaciteit voor de binnenstad is voornamelijk nodig voor de zaterdagen. Dan zijn de kantoren over het algemeen gesloten of hebben een lage bezetting.

3.4.2. De tussenliggende periode

Eind 2011 zijn de voorbereidende werkzaamheden gestart op het Noorderhaven. Dit heeft er toe geleid dat een fors deel van het terrein niet meer gebruikt kon worden voor parkeren. Dat heeft tot veel problemen geleid. Aan deze problemen wordt tegemoet gekomen door in het Noorderhavengebied een tijdelijk parkeerterrein aan te leggen met ongeveer 150 parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen zijn inmiddels gerealiseerd. Samen met de aanwezige 150 parkeerplaatsen op het huidige P&R-terrein behoren de voornaamste problemen nu weer tot het verleden.

3.5. Woonvisie

Er zijn allerlei ontwikkelingen gaande en denkbaar waarbij het aantal huishoudens in de binnenstad toe gaat nemen. Wonen boven Winkels is bijvoorbeeld een ontwikkeling waar de gemeente Zutphen graag aan meewerkt. Ook gebeurt het steeds vaker dat grotere bedrijfs- of kantoorpanden worden omgebouwd naar meerdere appartementen. Bij de meeste van dit soort ontwikkelingen is het onmogelijk om het parkeren op eigen terrein te realiseren. Toch is het jammer dat daarmee een bouwplan sneuvelt. Er bestaat dus op termijn steeds meer de behoefte om ruimer te kunnen omgaan met de ontheffingsmogelijkheden die een gemeente heeft, zonder dat er parkeeroverlast op de vergunninghouderplaatsen gaat ontstaan. De economische recessie zal op deze woonontwikkelingen in de binnenstad wel een remmende werking hebben, maar dat neemt niet weg dat het aantal woonadressen toe zal nemen.

4. Ambities/wensen vanuit het parkeerbeleid

4.1. Achteraf betalen door “belparkeren”

Op dit moment moet er bij de parkeerautomaten “vooraf” betaald worden. Dit wordt door steeds meer bezoekers en ondernemers als “vervelend” ervaren. Er leeft bij veel van deze partijen een nadrukkelijke wens om “achteraf” betalen in te voeren. Aan deze wens kan tegemoet gekomen worden door de invoering van “belparkeren”.

“Belparkeren” is een relatief nieuwe manier van betalen via de mobiele telefoon. Landelijk is dit al bij een behoorlijk aantal gemeenten ingevoerd. Parkeerders sluiten een abonnement af met een provider. Vervolgens kunnen zij “inbellen” en weer “uitbellen” om een parkeeractie te starten of te beëindigen. De parkeerder rekent af met de provider, afhankelijk van het type abonnement dat is afgesloten. De provider rekent vervolgens maandelijks af met de gemeente.



Groot voordeel van deze manier van betalen is het gebruiksgemak voor de parkeerder.

Daarnaast wordt het zichtbaar wat parkeerders werkelijk in de maand aan betaald parkeren uitgeven. Onderzoeken wijzen uit dat burgers namelijk in de praktijk veel minder uitgeven dan men denkt. Voor zakelijke gebruikers wordt het veel eenvoudiger om met de declaraties om te gaan. Het allergrootste voordeel is natuurlijk dat de parkeerder op deze manier dezelfde voordelen heeft als bij achteraf betalen. Je meldt je immers pas af wanneer je dat zelf wil. Bezoekers die waar dan ook in het land een abonnement hebben voor “belparkeren” kunnen deze manier van betalen dan ook in Zutphen toepassen. Wat de invoering voor consequenties heeft op de parkeerinkomsten is niet in te schatten. Door het achteraf betalen wordt door de parkeerder niet meer te veel betaald. Daar staat tegenover dat bezoekers wellicht langer blijven omdat de druk van het einde van de parkeertijd wegvalt. Het grote nadeel is dat er eerst (eenmalig) een abonnement afgesloten moet worden bij een provider. Het is dus niet mogelijk om “spontaan” door middel van belparkeren te betalen.



Voorname:

In de 2^e helft van 2012 een begin maken met het invoeren van “belparkeren”.

4.2. Bewonersvergunningen

Geregeld wordt er door de inwoners een tekort geconstateerd aan parkeerplaatsen voor vergunninghouders. Dat is lang niet altijd een feitelijk tekort omdat meestal op iets grotere afstand wel parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Dit neemt niet weg dat deze parkeerproblemen in een aantal delen van de stad zeker aanwezig zijn. De omgeving Nieuwstad en Oudewand staan hier om bekend. Een makkelijke oplossing is niet voorhanden. Het is niet mogelijk “zomaar” parkeerplaatsen bij te maken. Ook het “omruilen” van betaalde plaatsen naar vergunninghouders is om diverse redenen (meer dan) ongewenst. Bewust is onderscheid gemaakt tussen vergunninghouderplaatsen en betaalde plaatsen. Dit zorgt ervoor dat de goed bereikbare parkeerplaatsen in de directe omgeving van de winkels c.q. het voetgangersgebied



zoveel mogelijk beschikbaar zijn voor bezoekers van de binnenstad. De overige locaties zijn beschikbaar voor de plaatselijk bekende bewoners en ondernemers. Bij het mengen van deze twee groepen parkeerders gaat veel meer zoekverkeer ontstaan in de kleine straten rond het centrum. Dat is verkeerskundig ongewenst en leidt tot (meer) overlast. Daarnaast moeten er meer dure parkeerautomaten geplaatst worden in de kleinere straten van het centrum. Om echte parkeerproblemen op de vergunninghouderplaatsen in de toekomst te voorkomen moeten maatregelen worden getroffen. De eenvoudigste manier om het aantal vergunningen, ook in de toekomst, te kunnen blijven

controleren en beheersen is het instellen van een wachtlijst. Daarmee wordt, afhankelijk van de hoogte, 100% zeker voorkomen dat er parkeerproblemen op straat gaan ontstaan. Dit lijkt op het eerste gezicht geen vriendelijke maatregel naar toekomstige bewoners van de binnenstad, maar het schept wel duidelijkheid. Een wachtlijst biedt de beste bescherming tegen het overbelasten van de vergunninghouderparkeerplaatsen. Omdat het als een “beschermingsmechanisme” voor de nabije toekomst is bedoeld wordt het maximaal uit te geven vergunningen hoger dan het huidige aantal uitgegeven vergunningen. Op deze manier wordt niemand hier direct door gedupeerd. Het grote voordeel van een wachtlijst is verder dat het mogelijkheden biedt om ruimer om te kunnen gaan met de ontheffingsmogelijkheden ten aanzien van het toepassen van parkeernormen op bouwplannen in de binnenstad.

Per 1 april 2012 zijn 1.100 bewonersvergunningen uitgegeven op een aantal van ongeveer 1.000 aanwezige parkeerplaatsen. Gedurende het jaar neemt het aantal vergunningen altijd iets toe om vervolgens met de uitgifte in het nieuwe jaar weer te dalen. In de nota van 2003 is een acceptabele verhouding tussen vergunningen en parkeerplaatsen aangegeven van 1,15. Dit houdt in dat er maximaal 1.150 bewonersvergunningen uitgegeven mogen worden. Bij gemengd gebruik wordt een verhouding van 1,4 aanbevolen. Met een aantal van 170 zakelijke vergunningen komt dat overeen met 1.230 (1.400 – 170) bewonersvergunningen. Om aan de veilige kant te blijven wordt geadviseerd om niet meer dan 1.150 bewonersvergunningen uit te geven. De verwachting is niet dat er in 2012 meer dan 1.150 vergunningaanvragen zullen komen.

Voorstellen:

Niet méér dan 1.150 bewonersvergunningen uitgeven. Bij nieuwe aanvragen met een wachtlijst werken, indien het maximum bereikt is.

Het liefst willen we natuurlijk dat die wachtlijst uiteindelijk niet gaat ontstaan, of anders echt kort blijft. Om dat te realiseren zijn wellicht andere maatregelen nodig om het aantal bewonersvergunningen te beperken. De openbare ruimte in de binnenstad is duur en schaars. Veel ruimte wordt ingenomen door geparkeerde auto's. De prijs die bewoners voor een parkeervergunning betalen komt niet overeen met de werkelijke waarde die deze grond vertegenwoordigt. Daar "moet geld bij" van de gemeente. Dat is op zich niet erg want de gemeente wil graag een bewoonbare en leefbare binnenstad. Wat wel erg is, is dat er in de openbare ruimte schaarste is aan parkeerruimte terwijl in sommige gevallen bewoners een parkeermogelijkheid op eigen terrein hebben. Om te voorkomen dat een wachtlijst gaat ontstaan of te lang wordt, moeten bewoners gestimuleerd worden om de reeds als zodanig herkenbare aanwezige parkeermogelijkheden op eigen terrein te benutten. Het is niet rechtvaardig als bewoners in de binnenstad op een wachtlijst staan, en dus (nog) geen vergunning kunnen krijgen, terwijl andere bewoners wel een vergunning hebben en tevens ook nog een parkeerplaats op eigen terrein hebben. Daarnaast is het zo dat bij reguliere bouwprojecten de eis wordt gesteld dat de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein aangelegd moeten worden. Het is dan vreemd dat deze nieuwe bewoners toch in aanmerking komen voor een bewonersvergunning.

Voorgesteld wordt om met ingang van 1 januari 2014 geen bewonersvergunning meer te verstrekken aan huishoudens die beschikken, of kunnen beschikken, over een parkeermogelijkheid op eigen terrein. Dat betekent dat vergunninghouders ruim 1,5 jaar de tijd hebben om op deze nieuwe situatie te anticiperen.

Voornemen:

Met ingang van 1 januari 2014 worden geen bewonersvergunningen meer verstrekt aan huishoudens die beschikken, of in alle redelijkheid kunnen beschikken, over een parkeerplaats op eigen terrein.

Om op de korte termijn iets aan de ervaren parkeerdruk te doen kunnen de rechten van de houders van een bewonersvergunning uitgebreid worden. Op dit moment is het toegestaan om met een bewonersvergunning op de betaalde parkeerplaatsen te staan van 18.00 uur tot 09.00 de volgende ochtend, met uitzondering van de koopavond. Het tijdstip van 18.00 uur is nog uit de tijd dat tot 20.00 uur betaald moest worden. Gezien het feit dat de grootste parkeerdruk op vergunninghouderplaatsen aanwezig is aan het eind van de middag (de ondernemers zijn nog aan het werk en de bewoners komen thuis) zou het een oplossing kunnen zijn om het de vergunninghouders toe te staan om vanaf 17.00 uur op de betaalde plaatsen te parkeren, ook dan met uitzondering van de koopavond. Om vergunninghouders verder tegemoet te komen zou deze mogelijkheid verder uitgebreid kunnen worden naar de volgende ochtend 10.00 uur in plaats van 9.00 uur. Dit voorkomt dat mensen die bijvoorbeeld van de avonddienst laat thuiskomen de volgende ochtend heel vroeg weer naar de auto moeten om deze te verplaatsen. Aan deze wijziging zitten eigenlijk geen nadelen omdat de betaalde plaatsen op deze tijdstippen een lage bezetting hebben en er best een aantal vergunninghouders bij kunnen. Tijdens een parkeerdrukmeting op zaterdag 17 maart 2012 is geconstateerd dat slechts 36% van de betaalde parkeerplaatsen bezet waren. Dit houdt in dat de uitbreiding in de ochtend tot 10.00 uur ook op zaterdag kan worden toegestaan. Overigens

zal het aantal vergunninghouders dat hier gebruik van maakt klein zijn. De meesten zullen toch gewoon op de vergunninghouderparkeerplaatsen parkeren omdat deze vaak het dichtste bij zijn.

Voornemen:

Het recht toekennen aan de houders van een bewonersvergunning om van 17.00 uur tot de volgende ochtend 10.00 uur op betaalde parkeerplaatsen te mogen parkeren, uitgezonderd de koopavond.

4.3. Gehandicaptenparkeerplaatsen

Formeel is het zo dat mensen die beschikken over een gehandicaptenparkeerkaart, op een gehandicaptenparkeerplaats “gewoon” parkeergeld moeten betalen. De praktijk is echter dat er door handhaving niet gecontroleerd wordt op de betalingsplicht van deze groep parkeerders. Dit is iets wat elke gemeente zelf bepaalt, en (dus) in elke gemeente anders geregeld is. Dit brengt landelijk gezien veel verwarring met zich mee. De betalingsplicht is ook een beetje strijdig met het doel waarmee deze parkeerplaatsen aangelegd worden. Het doel is namelijk om een parkeermogelijkheid aan te bieden in de nabijheid van voorzieningen. De extra gang naar de parkeerautomaat doet hier afbreuk aan. Op een gehandicaptenparkeerplaats in het gebied met betaald parkeren in Zutphen hoeft dus niet betaald te worden. De verordening Parkeerbelasting zal hierop aangepast worden. Voor het gebruik van “gewone” betaald parkeerplaatsen dient wel betaald te worden. Daarnaast is het voor een houder van een gehandicaptenkaart mogelijk om met een parkeerschijf maximaal drie uur buiten de parkeervakken te parkeren, mits het overige verkeer niet gehinderd wordt. Voor dit parkeren hoeft niet betaald te worden.



Voornemen:

De Verordening Parkeerbelastingen aanpassen zodat mensen met een gehandicaptenparkeerkaart formeel geen parkeergeld hoeven te betalen voor het parkeren op een gehandicaptenparkeerplaats.

4.4. Stimuleren schone voertuigen



In het Luchtkwaliteitsuitvoeringsplan, dat recentelijk is vastgesteld, is een bedrag opgenomen om onderzoek te doen naar de mogelijkheden van het gedifferentieerd tarifieren van de (bewoners)parkeervergunningen. Dit houdt in dat onderscheid gemaakt kan gaan worden naar de mate van vervuiling van het betreffende voertuig. De bedoeling is dan niet om het “negatief” in te steken door

vuile auto's een vergunning te verstrekken tegen een hogere prijs, maar door schone auto's

een korting te geven op de vergunning. Het onderzoek is mede bedoeld om uit te zoeken welke prijs er dan gehanteerd moet worden en welke typen voertuigen in aanmerking komen voor de "korting". Daarnaast moet onderzocht worden hoe de controle hierop is uit te voeren. Voorlopig is dit dan alleen mogelijk bij bewonersvergunningen omdat deze op kenteken worden verstrekt. Er is een subsidiebedrag beschikbaar van € 10.000,- om deze voorstellen uit te werken.

Voornemen:

Onderzoeken in hoeverre het op een relatief eenvoudige manier mogelijk is het bezit van een schone auto te belonen door een korting te verstrekken op de parkeervergunning.

4.5. Parkeerplaatsen voor Autodate

Steeds vaker komt het voor dat meerdere mensen gebruik maken van één auto. Zeker in een binnenstad met schaarse ruimte, is dit een mooi alternatief voor een tweede auto maar zeker ook voor een eerste auto. Op dit moment is er een paar locaties waar parkeerplaatsen voor autodate zijn aangebracht. In de wijken buiten het centrum is het feitelijk geen probleem. Binnen het centrum waar betaald parkeren en vergunninghouderparkeren is, moet deze vorm van parkeren nog geformaliseerd worden. Tot op heden zijn verzoeken op een praktische manier behandeld. Toch is het wenselijk dat aan deze doelgroep een specifieke parkeervergunning wordt toegekend. Met de "autodatevergunning" is het dan mogelijk om op de autodateparkeervakken te parkeren en, indien deze bezet zijn, op een van de overige vergunninghouderparkeerplaatsen. Dit laatste is nodig voor de gevallen dat de autodateparkeervakken illegaal in gebruik zijn. Een en ander dient in de parkeerverordening geformaliseerd te worden. Zeker in de binnenstad is het een goede ontwikkeling dat meerdere mensen gebruik maken van een auto. Om deze ontwikkeling te stimuleren wordt voorgesteld om deze vergunning voor 50% van het tarief van de bewonersvergunning aan te bieden.

Voornemen:

Een specifieke vergunning introduceren voor Autodate voor 50% van de bewonersvergunning.

4.6. Oplaadpalen voor elektrische auto's

Elektrisch rijden is de laatste jaren sterk in opkomst. Om inzicht te krijgen in de gevolgen voor het elektriciteitsnetwerk en om het elektrisch rijden te bevorderen is de Stichting e-laad opgericht, een samenwerking van Nederlandse netbeheerders. De Stichting heeft voor elke Nederlandse gemeente enkele oplaadpunten ter beschikking gesteld. Dit betekende voor Zutphen 7 oplaadpunten. Inmiddels zijn voor deze 7 oplaadpunten geschikte parkeerplaatsen aangewezen. Al deze oplaadpunten vallen buiten de gebieden met betaald parkeren. Eén locatie behoeft specifieke aandacht. Dat is het Houtwalterrein. Hier komt een oplaadpunt en deze moet op korte termijn gecombineerd worden met betaald parkeren. Om een wildgroei van oplaadpalen te voorkomen en om particuliere verzoeken op een uniforme manier te kunnen beoordelen is een richtlijn opgesteld waaraan de verzoeken moeten voldoen. Hierin wordt tevens opgenomen hoe om te gaan met betaald parkeren. De insteek zal zijn om de oplaadpunten vrij te stellen van het betaald parkeren. Elektrisch rijden heeft zowel positieve effecten op het klimaat als op de



luchtkwaliteit. Dit komt door de zeer lage emissies van CO₂, fijn stof en NO_x. Gezien de aard en omvang van de oplaadpunten valt dit onderwerp verder buiten het terrein van deze parkeernota.

Voornemen:

Een richtlijn opstellen waaraan verzoeken voor het plaatsen van een elektrisch oplaadpunt (zowel particulier als bedrijfsmatig) kunnen worden getoetst.

4.7. Minder/geen contant geld in de automaten

Hoe vreemd het misschien ook klinkt maar om het muntgeld uit de parkeer automaten op de bankrekening te krijgen kost de gemeente relatief veel geld. Een bedrijf gaat afhankelijk van de locatie meerdere keren per week met twee personen en een voertuig langs de parkeerautomaten. Vervolgens wordt het geld geteld en "naar de bank gebracht". Dit is erg arbeidsintensief. Zeker 4% van de inkomsten gaat op deze manier voor de gemeente



"verloren". Daarnaast zijn goedgevulde parkeerautomaten aantrekkelijke objecten voor criminelen. Het gebeurt niet heel vaak maar toch komt het af en toe voor dat er behoorlijke sommen geld worden vervoerd. Het is dus om meerdere redenen interessant om in de toekomst toe te werken naar een situatie waarbij geen contant geld meer in de parkeerautomaat aanwezig is. Er zijn tal van ontwikkelingen gaande die dit mogelijk maken. Naast de chipknip betalingen, waarmee in Zutphen

ongeveer 23 % van de betalingen worden verricht, is het technisch mogelijk om betalingen met de PIN te doen. De PIN-pas is veel breder geaccepteerd dan de chipknip en is een internationaal betaalmiddel waar (bijna) iedereen over beschikt. Daarnaast zijn er allerlei ontwikkelingen om ook via de mobiele telefoon te kunnen betalen.

Voornemen:

Op korte termijn de betalingsmogelijkheid met de PIN toevoegen. Een jaar na deze wijziging het betalen met muntgeld afschaffen.

4.8. Grensgebieden

Door het verder aanscherpen van het parkeerbeleid, en de verhoogde tarieven in het centrum, is de kans op uitwijkgedrag naar de directe omgeving groter. De woongebieden krijgen in sommige gevallen steeds meer te maken met langparkeerders vanuit de binnenstad en mensen die het betaalde regime ontwijken. Zolang de parkeercapaciteit toereikend is en bewoners geen problemen ervaren met parkerende bezoekers uit het centrum is sturing niet wenselijk. Zodra de verhouding tussen de parkeercapaciteit en de parkeervraag als gevolg van het parkeerbeleid in het centrum in het geding komt, wordt een sturend parkeerbeleid ingezet. Het nog verder uitbreiden van betaald parkeren of vergunninghouderparkeren biedt weinig soelaas. Daarmee wordt het probleem verplaatst. Beter is het om bij parkeeroverlast in deze gebieden een parkeerschijfzone in te voeren (maximaal 2 uur parkeren). Bewoners en bedrijven in deze gebieden kunnen hier een ontheffing voor aanschaffen. Deze maatregel doet meer recht aan de overgangsfunctie die het gebied heeft.



Voornemen:

Indien parkeeroverlast ontstaat in de directe omgeving van de binnenstad, als gevolg van uitwijkgedrag, de oplossing zoeken in een parkeerschijfzone. Alleen instellen bij voldoende draagvlak bij de bewoners.

4.9. Parkeren in woonwijken

Zelfs in woonwijken is het niet meer vanzelfsprekend dat de auto voor de eigen woning geparkeerd kan worden. Zoals in het hoofdstuk "Grensgebieden" aangegeven is het bij klachten niet wenselijk dat in de woonwijken de oplossing gezocht wordt in betaald parkeren of vergunninghouderparkeren. Ook de parkeerschijfzone is slechts voorbehouden aan de grensgebieden die grenzen aan de binnenstad. De belangrijkste reden is de handhaving. Het is ongewenst dat in de woonwijken structureel toezicht en handhaving nodig is. Deze woonwijken zouden idealiter zelfregulerend moeten zijn. Door het steeds groeiende autobezit kunnen de klachten echter wel toenemen. Verzoeken om uitbreiden van de parkeercapaciteit gaan bijna altijd ten koste van openbaar groen of voetpaden. De praktijk leert dan ook dat uitbreiden vaak ongewenst is. Het is van belang om bij klachten de parkeervraag volgens de juiste strategie af te handelen, om de leefbaarheid in de woonwijken te waarborgen. Leesten neemt hierbij een iets bijzondere positie in omdat deze wijk nog erg jong is. Bij de opzet van de wijk heeft deze afweging reeds plaatsgevonden. Bovendien is hier de openbare ruimte nog schaarser dan elders in de woonwijken. Het uitbreiden van de parkeercapaciteit is in Leesten op voorhand dan ook ongewenst. Uitgangspunt voor de overige wijken moet zijn dat de bewoners in onderling overleg tot een oplossing komen, eventueel met hulp vanuit wijkaanpak, waarna de gemeente eventueel faciliteert in die oplossing, indien dat past binnen het beleid.

Voornemen:

Bewoners kunnen parkeren in de redelijke nabijheid van hun woning (maximale afstand van 150 meter). Als de parkeervraag groter wordt dan het aanbod wordt faciliterend omgegaan met parkeren door het toepassen van de volgende strategie: eerst communiceren over parkeergedrag en locatie, dan benutten huidige ruimte en tenslotte, slechts in een uiterst geval, het uitbreiden van de parkeerplaatsen.

Om klachten over het gebrek aan parkeerplaatsen in de toekomst te voorkomen of in ieder geval het aantal klachten beperkt te houden, is het natuurlijk belangrijk om de schaarse parkeercapaciteit die er is te behouden. Daarom is het noodzakelijk om alle ontwikkelingen die ten koste gaan van de parkeercapaciteit, of op een andere manier de parkeerdruk in de openbare ruimte verhogen, tegen te gaan. Het moet bijvoorbeeld alleen toegestaan worden om garages om te bouwen naar woon- of bedrijfsruimte als er voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein overblijven. Ook aanvragen voor een individuele uitrit mogen alleen toegewezen worden indien hiervoor geen openbare parkeermogelijkheden hoeven te vervallen.

Voornemen:

Flankerend beleid maken of bekrachtigen waarmee ontwikkelingen die de parkeerdruk in de openbare ruimte vergroten, tegengegaan kunnen worden.

4.10. Opstellen Nota Parkeernormen

Op 1 juli 2008 is de Wet ruimtelijke ordening (Wro) in werking getreden als opvolger van de Wet op de Ruimtelijk Ordening (WRO). De Wro moet op een transparante manier invulling geven aan de ruimtelijke ordening door middel van eenvoudiger regels en snellere procedures. Waar de "oude" WRO nog uitging van reactief handelen van hogere bestuurslagen, moeten deze bestuurslagen binnen de Wro vooraf kenbaar maken wat hun ruimtelijk belang is en met welke instrumenten men dit wil waarborgen. De overgang van WRO naar Wro heeft ook zijn effect op parkeren en dan vooral op het vastleggen van de parkeernormen. Dit heeft te maken met de centrale rol die het bestemmingsplan inneemt binnen de Wro, waardoor de stedenbouwkundige bepalingen uit de Bouwverordening verdwijnen. Parkeernormen zijn onderdeel van deze stedenbouwkundige bepalingen. De Bouwverordening is daarmee geen vangnet meer voor het ontbreken van parkeernormen in het bestemmingsplan en kunnen alleen nog via bestemmingsplannen juridisch van kracht zijn. Kortom: parkeernormen moeten beleidsmatig worden vastgelegd, zodat bestemmingplannen naar deze beleidsregels kunnen verwijzen.

Tevens kan in de Nota Parkeernormen beleid ontwikkeld worden om afwijkend met de binnenstad om te kunnen gaan. Geregeld ketsen ontwikkelingen in de binnenstad af omdat ze niet voldoen aan de parkeernormen. Voor nieuw te bouwen woningen binnen het gebied met betaald parkeren kan eigenlijk volstaan worden met een parkeernorm van 1,0 parkeerplaats per woning. Bezoek kan namelijk gebruik maken van de in ruime mate aanwezige betaalde parkeerplaatsen.

Voornemen:

Een Nota Parkeernormen opstellen. Hierin duidelijkheid scheppen over het hanteren en toepassen van parkeernormering bij diverse ruimtelijke ontwikkelingen (inbreiding, uitbreiding en functieverandering). Hierbij is afstemming met de kaders uit de Wro belangrijk.

4.11. Afkopen parkeernorm

Het afkopen van de verplichting om bij bepaalde ruimtelijke ontwikkelingen parkeerplaatsen aan te moeten leggen, zoals dat in het parkeerbeleid 2003 werd voorgesteld, is nooit van de grond gekomen. De vraag is of dat erg is. Er wordt wel eens gedacht dat het afkopen in alle gevallen tot de mogelijkheden behoort, maar dat is niet juist. Het college heeft de bevoegdheid om in een aantal situaties ontheffing te verlenen voor de verplichte aanleg van parkeerplaatsen. Die ontheffing moet inhoudelijk onderbouwd kunnen worden. Als deze onderbouwing voldoende stevig is kan deze ontheffing gepaard gaan met een storting in de reserve Parkeren. Deze ontheffingsmogelijkheid (met vervolgens het afkopen) moet dan ook niet gezien worden als een oplossing, maar als een laatste redmiddel, en er moet zuinig mee worden omgesprongen. Het realiseren van parkeerruimte is immers ooit verplicht geworden met als uitgangspunt dat de omgeving geen (parkeer)overlast mag ondervinden van een nieuwe of gewijzigde ontwikkeling. Op grote schaal ontheffing verlenen is strijdig met dit doel.

Het afkopen is niet vrijblijvend voor de gemeente. Het afkopen geeft verplichtingen. Het is niet zo dat de afkoopsom door de gemeente zomaar geïnd kan worden, zonder "tegenprestatie". Het afkopen geeft de verplichting aan de gemeente om binnen een

acceptabele afstand (vaak moeilijk te kwantificeren) en binnen een acceptabele termijn (meestal 10 jaar) adequate parkeervoorzieningen aan te leggen. Als dat niet lukt moet de afkoopsom weer terugbetaald worden. In bijna alle gevallen zal het zeer lastig zijn om aan deze verplichting te kunnen voldoen. In de nog op te stellen Nota Parkeernormen gaat bepaald worden hoe met ruimtelijke ontwikkelingen omgegaan moet worden in relatie tot het parkeren. Het al of niet toepassen van de parkeernorm wordt hierin meegenomen, waarbij een juiste balans moet worden gevonden tussen het toepassen van parkeernormen en de haalbaarheid van (bouw)projecten.

Voornemen:

Het afkopen van de verplichting tot aanleg van parkeerplaatsen bij (bouw)projecten of ruimtelijke ontwikkelingen, als mogelijkheid laten vervallen.

4.12. De parkeerverordening

Voor een aantal onderwerpen moet de parkeerverordening en/of overige juridische documenten, zoals bijvoorbeeld de uitgiftebepalingen, aangepast worden. Het belangrijkste onderwerp is het verstrekken van de bewonersvergunningen. De wijzigingen die daarvoor worden voorgesteld zullen in de parkeerverordening moeten worden ingepast.

In de beleidsnota Wonen boven Winkels is besloten dat onder voorwaarden vrijstelling verleend kan worden aan de plicht om parkeerplaatsen op eigen terrein aan te leggen. Hier is tevens de voorwaarde aan verbonden dat deze huishoudens afzien van hun recht op een bewonersvergunning. De verordening moet hier nog op aangepast worden. Het is nog onzeker of dit juridisch wel mogelijk is. Indien niet, dan is het zeker nodig een maximum te stellen aan de bewonersvergunningen. Ook het uitbreiden van het gebied voor betaald parkeren moet juridisch worden geëffectueerd.

Op dit moment wordt de term "feestdagen" niet gedefinieerd in de parkeerverordening. Dit betekent dat er een betalingsplicht bestaat wanneer een met een zondag gelijk te stellen feestdag niet op zondag valt. In de praktijk wordt er echter gehandeld als een zondag. Hier is vaak onduidelijkheid over. Jaarlijks worden daar vragen over gesteld. Om aan deze verwarring een einde te maken introduceren we in de verordeningen de term "feestdag". Deze "feestdag" wordt vervolgens gelijkgesteld aan een zondag. Landelijk worden de volgende "feestdagen" officieel erkend: 1^e en 2^e kerstdag, Goede Vrijdag, 1^e en 2^e paasdag, 1^e en 2^e pinksterdag, Nieuwjaarsdag, Hemelvaartsdag, Koninginnedag en Bevrijdingsdag.

Voornemen:

De parkeerverordening en diverse beleidsregels, indien noodzakelijk, met ingang van 1 januari 2013 aanpassen om de in deze nota voorgestelde maatregelen uit te kunnen voeren.

5. Parkeerbegroting

5.1. Huidige situatie

Het “product Parkeren” levert jaarlijks veel geld op. Deze totale parkeerinkomsten zijn opgebouwd uit de volgende opbrengsten, met daarachter de percentages gemiddeld over de afgelopen jaren.

- Parkeerautomaten (muntgeld en chipknip samen) ca. 73%
- Bewoners- en bedrijfsvergunningen ca. 20%
- Naheffingsaanslagen ca. 7 %

Als we spreken over dé parkeerinkomsten van de gemeente Zutphen dan hebben we het over deze drie posten opgeteld. Omdat het toch drie onafhankelijk van elkaar te beïnvloeden grootheden zijn kan het soms interessant zijn om bijvoorbeeld de ontwikkeling van de inkomsten uit de parkeerautomaten apart te analyseren. Maar als we de inkomstenontwikkeling op hoofdlijnen beschouwen hebben we het alleen over de totale parkeerinkomsten. Deze parkeerinkomsten waren over 2011 ongeveer € 1,9 miljoen. Tegenover deze inkomsten staan kostenposten ter hoogte van 7 ton, gemiddeld over de afgelopen 4 jaar. De kosten zijn opgebouwd uit personeelskosten, technische kosten en (onderhouds)kosten aan de verharding.

Per saldo wordt er dus ruim € 1,2 mln over gehouden aan parkeren. Deze bedragen vloeien naar de “algemene middelen”. Jaarlijks worden ramingen gemaakt van de te verwachten inkomsten. In de kerntakendiscussie worden diverse voorstellen gedaan die moeten leiden tot meer parkeeropbrengsten. De totale parkeerinkomsten moeten groeien naar € 2.143.000,- in 2014. In deze nota moeten maatregelen worden voorgesteld hoe deze inkomstenstijging van ongeveer 2,5 ton te realiseren.

5.2. Reserve Parkeren

Heel voorzichtig is de gemeente begonnen met het “vullen” van een reserve Parkeren. In de jaren 2009 en 2010 is jaarlijks € 100.000,- in een reserve Parkeren gestort om in de toekomst de realisering van een parkeergarage mogelijk te maken. In 2011 is deze storting achterwege gebleven. Vanaf 2012 wordt deze storting weer jaarlijks gedaan. Op dit moment zit er ongeveer € 165.000,- in de reserve Parkeren. Om tot een substantiële reserve te komen is het voorstel om de afdracht aan de algemene middelen te bevriezen op een inkomstenniveau van € 2.150.000,-. Een lager bedrag is niet mogelijk in verband met besluiten die zijn genomen rond de Kerntakendiscussie. Alle inkomsten die in de toekomst dus boven dit bedrag uitkomen worden dan in de reserve Parkeren gestort. Conform de huidige ramingen betekent dit dat de reserve Parkeren vanaf 2015 structureel gevuld gaat worden. Voor de korte termijn betekent dit dat er vanuit de parkeerexploitatie geen financiële middelen zijn om substantieel bij te dragen aan de bouw van een parkeergarage.

Voorstellen:

Parkeerinkomsten boven de € 2.150.000,- worden in de reserve Parkeren gestort.

6. Uitgaven verlagen/inkomsten verhogen

6.1. Parkfolio Hosting Systeem

Dit is een systeem om online informatie te verkrijgen uit de parkeerautomaten. Het betreft informatie over allerlei financiële transacties die in een parkeerautomaat plaatsvinden. Door deze te analyseren kan er belangrijke informatie worden ingewonnen over het parkeergedrag. Informatie waar anders duur parkeeronderzoek voor moet plaatsvinden.

Daarnaast kunnen de parkeerautomaten met dit systeem online informatie verstrekken over de staat van onderhoud. Hoeveel parkeertickets zitten er nog in, is de muntbak vol, is de accu nog voldoende gevuld? Met al deze informatie kan veel gericht onderhoud en beheer plaatsvinden. Dit systeem verhoogt niet de inkomsten maar verlaagt wel de beheerskosten en heeft dus een positief effect op de exploitatie.

Na het online zetten van alle parkeerautomaten kan ook een besparing gerealiseerd worden op de lediging van de automaten. Met dit Parkfolio Hosting Systeem worden de bedragen die met de chipknip worden betaald direct afgestort. Dit hoeft niet meer ter plaatse te gebeuren. Het huidige contract voor het ledigen loopt in augustus van 2012 af. Voor dit PHS-systeem is al een krediet beschikbaar gesteld en de voorbereidingen voor de introductie hiervan zijn in gang gezet.

6.2. Uitbreiden gebied "betaald parkeren"

Gratis parkeren in, of in de korte nabijheid van, een stadscentrum is een voorziening die tegenwoordig als een luxe moet worden gezien. Jarenlang vonden gemeenten dat er ergens nog wel gratis geparkeerd moest kunnen worden. Zo ook in Zutphen. Al jaren staat het parkeerterrein achter het politiebureau hier om bekend. De laatste jaren is ook de locatie Havenstraat populair geworden. Beide locaties zijn zo druk geworden dat het voor velen al niet eens een optie meer is. De bezetting is zo hoog dat het meestal heel moeilijk is een parkeerplek te vinden. Alleen maar capaciteit uitbreiden is geen oplossing meer. Een jaar of 7 geleden is het parkeerterrein achter het politiebureau uitgebreid van 175 naar 250 parkeerplaatsen. Het staat er gewoon weer vol. Zo ook de Havenstraat. De capaciteit is steeds weer uitgebreid en het staat steeds weer vol. Om verdere groei in te dammen is een logische volgende stap om ook hier te beginnen met een vorm van betaald parkeren, afgestemd op de doelgroep.



Een gevolg van het instellen van betaald parkeren op locaties waar dat voorheen nog niet was is dat de parkeerder kan gaan uitwijken naar locaties waar het wellicht tot overlast kan leiden. Hier zullen wellicht flankerende maatregelen nodig zijn in de vorm van een parkeerschijfzone.

In de kerntakendiscussie wordt gesproken over betaald parkeren bij winkelcentrum Dreiumme in Warnsveld, zie hoofdstuk 6.2.3. In het algemeen moet als uitgangspunt gesteld worden dat bij het overwegen van betaald parkeren bij winkelcentra buiten het centrum van Zutphen, alle winkelcentra betrokken moeten worden. Dit is uiteraard van belang in verband met de onderlinge concurrentiepositie.

6.2.1. Parkeerterrein Houtwal

In de binnenstadvisie wordt de Houtwal primair aangewezen als terrein voor ruimtevragende functies, zoals parkeren en evenementen, waarbij op termijn een intensivering van het parkeren mogelijk is. Dit maakt dat deze locatie geschikt is om de parkeercapaciteit (fors) uit te breiden indien de locaties Basseroord en Noorderhaven, om welke reden dan ook, niet (snel genoeg) van de grond komen. In de binnenstadvisie staat tevens dat er een brugverbinding mogelijk is tussen het parkeerterrein en de binnenstad, richting Tadamingel. Dit zou een verbetering zijn voor het functioneren van dit parkeerterrein.

Veel huidige parkeerders zijn langparkeerders die daar zeer regelmatig de hele dag staan. Er wordt een dagtarief ingesteld waarbij de verwachting is dat het uitwijkgedrag minimaal zal zijn. Een tarief van 2 euro per dag lijkt acceptabel. Om een soort van gewenning plaats te laten vinden wordt voorgesteld om het eerste jaar 1 euro per dag te vragen en vanaf het tweede jaar 2 euro per dag. Om de eventuele kortparkeerders tegemoet te komen kan de eerste 4 uur aangeboden worden voor een kwart van het dagtarief per uur. Gratis is niet mogelijk in verband met het eventueel invoeren van "belparkeren". Van afstand kan de periode van de vier gratis uren steeds opnieuw met de telefoon worden begonnen. Voor de vaste parkeerders wordt een parkeerabonnement in het leven geroepen waarbij gedacht moet worden aan de grote voertuigen van de (donderdag)markt, maar ook aan de bewoners van de binnenstad die deze locatie misschien gebruiken voor de tweede auto of in verband met een toekomstige wachtlijst niet in aanmerking komen voor een bewonersvergunning. Een jaartarief van 100 tot 200 euro is denkbaar. Voorgesteld wordt om het eerste jaar een abonnementtarief te heffen van € 75,- en vanaf het tweede jaar € 150,-. De langparkeerders die in en rond de binnenstad werken kunnen hier ook voor in aanmerking komen. Het is aan te bevelen dat iedereen in aanmerking kan komen voor dit abonnement zonder aanvullende voorwaarden. Hierbij geldt dat er geen parkeerplaats kan worden gegarandeerd. Om te bezien hoe dit systeem gaat functioneren en om abonnementhouders niet onnodig teleur te stellen, worden in eerste instantie 150 abonnementen verstrekt. Na verloop van tijd kan dit aantal worden aangepast.

Om een goede inschatting te kunnen maken van het mogelijke uitwijkgedrag, met mogelijk ook daarbij in welke richting dat plaats gaat vinden, heeft een kentekenonderzoek plaats gevonden. Via het RDW zijn van de kentekens de postcodes geanonimiseerd opgevraagd (alleen de 4 cijfers). Dit onderzoek heeft op dinsdag 20 maart plaatsgevonden. De resultaten zijn weergegeven in bijlage 2. De conclusie is dat er veel geparkeerd wordt door parkeerders die op zich een goed alternatief hebben. Zelfs 58 parkeerders komen van binnen de gemeente Zutphen.

Voornemen:

Betaald parkeren instellen op de Houtwal. Het tarief wordt het eerste jaar 1 euro per dag en vanaf het tweede jaar 2 euro per dag. Het tarief in de eerste 4 uren is een kwart van het dagtarief. Er worden abonnementen verstrekt voor, het eerste jaar voor € 75,- en vanaf het tweede jaar voor € 150,-. Iedereen kan in aanmerking komen voor dit abonnement op kenteken. In eerste instantie maximaal 150 abonnementen uitgeven.

6.2.2. Parkeren Havenstraat

Voor de huidige Havenstraat en omgeving geldt eigenlijk een soortgelijke situatie als voor de Houtwal. Er staan veel langparkeerders wat het mogelijk maakt een laag dagtarief in te stellen. Ook hier zal dan gekeken moeten worden om het uitwijkgedrag zo klein mogelijk te houden. Bedrijven op de Mars met (grote) parkeerterreinen op eigen terrein zullen wellicht door de situatie worden gedwongen om het parkeerterrein afsluitbaar te maken. Nu er tijdelijk parkeercapaciteit nabij de Havenstraat onttrokken is in verband met werkzaamheden, is het erg druk met parkeerders op de parkeerterreinen rond de Family Mall.

Voor de periode van nu tot de afronding van het gehele gebied Noorderhaven is een tussenperiode waarin het denkbaar is om hier een soortgelijk parkeerbeleid te gaan voeren als op de Houtwal. Hierbij dient afstemming plaats te vinden met het station over de P&R-functie die zij op eigen terrein langs de Havenstraat heeft. Hoewel het eenvoudig lijkt hier betaald parkeren in te stellen is dat het niet. Lang niet alle grond is eigendom van de gemeente waardoor ook de eventuele inkomsten niet van ons worden. Voorgesteld wordt om hier nog even geen betaald parkeren in te stellen. Indien de locatie Houtwal goed functioneert dan kan op termijn het parkeerregiem van de Houtwal gekopieerd worden voor de Havenstraat en omgeving.

Voornemen:

Vooralsnog geen betaald parkeren instellen op en in de omgeving van de Havenstraat.

6.2.3. Parkeren winkelcentrum Dreiumme

In de Kerntakendiscussie is tevens de mogelijkheid geopperd om betaald parkeren in te voeren op en rondom het winkelcentrum van de Dreiumme. De vraag is of dat verkeerskundig en economisch haalbaar is. Het winkelcentrum concurreert in mindere mate met de binnenstad van Zutphen, maar veel meer met de winkelcentra op wijkniveau elders binnen de gemeente. Daar is geen sprake van betaald parkeren. Daarnaast is het winkelcentrum Dreiumme een dynamische omgeving met veel bewoning boven de winkels en direct om het winkelcentrum heen. Dat vraagt om een uitgebreid vergunningensysteem en om flankerende maatregelen in de directe omgeving. Daarbij moet aangegeven worden dat een parkeerschijfzone in dit soort gevallen geen optie is voor de directe omgeving. De verblijfstijd in het winkelcentrum zal immers niet heel lang zijn. De parkeertarieven kunnen niet heel hoog zijn, dus de efficiency van de maatregel zal ook niet hoog zijn. Daarnaast ontbreekt hier verkeerskundig de noodzaak om regulerende maatregelen te treffen. Dit zijn al met al redenen om voorlopig af te zien van betaald parkeren op de Dreiumme en in eerste instantie de uitbreiding te richten op het parkeerterrein aan de Houtwal, en in tweede instantie op de Havenstraat en omgeving.

Voornemen:

Afzien van betaald parkeren op het winkelcentrum Dreiumme.

6.2.4. Avondparkeren

Gedurende vele jaren heeft de gemeente Zutphen betaald parkeren gehad tot 20.00 uur 's avonds. Dit is met ingang van 1 januari 2009 afgeschaft en teruggebracht naar 18.00 uur. Gezien de achterblijvende parkeerinkomsten is het afgelopen jaar toch weer gekeken naar

het avondparkeren. Van de omliggende gemeenten heeft alleen Deventer betaald avondparkeren. Een uitbreiding tot 21:00 uur zal een inkomstenstijging van ongeveer € 80.000,- met zich mee brengen. Een uitbreiding tot 20:00 uur zal ongeveer leiden tot een inkomstenstijging van ca. € 50.000,-. Gezien de verwachte economische effecten van deze maatregel voor de binnenstad en het feit dat het vanuit oogpunt van regulering niet strikt noodzakelijk is, wordt voorgesteld om deze maatregel niet uit te voeren.

Voornemen:

De huidige parkeertijden handhaven op 18.00 uur (koopavond 21.00 uur).

6.2.5. Betaald parkeren op Koopzondagen

Inmiddels is er meer structuur en duidelijkheid gekomen rondom de koopzondagen. Elke laatste zondag van de maand is het koopzondag. Op dit moment is nog niet bekend of de koopzondagen in de nieuwe opzet meer bezoekers trekt dan voorheen en of de omzetten voor de winkeliers als gevolg hiervan toenemen. Verkeerskundig is hier veel meer aanleiding om betaald parkeren in te gaan stellen. De winkels zijn immers open. Betaald parkeren op koopzondagen gebeurt op meer plaatsen en de koppeling aan de winkeltijden maakt ook dat het herkenbaar is en waarschijnlijk daardoor ook als logisch ervaren kan worden. Op basis van de huidige parkeertarieven, en bij een parkeertijd van 11:00 uur tot 18:00 uur, wordt de parkeeropbrengst per koopzondag op € 2.000,- geschat. Bij 12 koopzondagen per jaar is dat dus ongeveer € 24.000,-.

Gezien de verwachte economische effecten van deze maatregel voor de binnenstad en het feit dat het vanuit oogpunt van regulering niet strikt noodzakelijk is, wordt voorgesteld om deze maatregel niet uit te voeren.

Voornemen:

Vooralsnog geen betaald parkeren instellen op koopzondagen.

6.3. Aanpassen uurtarieven

De afgelopen drie jaar zijn de parkeertarieven aan de parkeerautomaten niet verhoogd. Toch is het hoogste tarief, in vergelijking met omliggende gemeenten, van een redelijk gelijk niveau. Ook bij andere gemeenten zijn de laatste tijd weinig tariefverhogingen doorgevoerd. Voor 2013 wordt toch voorgesteld om de tarieven van de hoogste 2 tariefgroepen met 10 cent te verhogen. Daarmee worden de verschillen tussen de tariefgroepen 40 cent per uur. De locaties voor "langparkeren" blijft dan een tarief van € 1,30 per uur. Het hoogste tarief blijft dan toch vergelijkbaar met binnensteden als Deventer en Doetinchem.

Voornemen:

Met ingang van 1 januari 2013 de tarieven voor "kort" en "middellang" parkeren met 10 cent verhogen naar respectievelijk € 2,10 per uur en € 1,70 per uur. Het "langparkeren" blijft € 1,30 per uur.

Om het onderscheid tussen het “kort” parkeren en het “middellang” wat groter te maken wordt voorgesteld om de maximale parkeertijd van het “middellang” parkeren te verruimen tot 4 uur. Op dit moment is dat nog 3 uur. Het “kort” parkeren blijft onveranderd maximaal 2 uur.

Voornemen:

De maximale parkeertijd van het “middellang” parkeren verruimen van maximaal 3 uur naar maximaal 4 uur.

7. Handhaving

Handhaving draagt in zeer belangrijke mate bij aan het functioneren van het parkeerbeleid in de binnenstad. Zonder handhaving wordt er niet betaald of staan auto's op de verkeerde plaatsen. Vervolgens ergert iedereen zich aan iedereen. Handhaving zorgt ervoor dat dat niet gebeurt, zonder daarin al te nadrukkelijk aanwezig te zijn.

Wellicht dat de voorstellen die in deze nota worden gedaan vragen om een andere manier van handhaving. Wellicht is het ook gewenst dat er andere accenten gelegd worden ten aanzien van de tijdstippen waarop gehandhaafd wordt. In de avonden is geen betaald parkeren in de binnenstad. Indien capaciteit beschikbaar is moet het zwaartepunt liggen bij de vergunninghouderplaatsen. Heeft iedereen die er parkeert een parkeervergunning? 's Ochtends na 10.00 uur moet het zwaartepunt liggen op de betaalde parkeerplaatsen mede om te stimuleren dat de vergunninghouders er weg zijn.



Afhankelijk van de maatregelen die vanuit deze nota worden uitgevoerd moet ook de handhaving hier op aangepast worden. Het "belparkeren" vraagt bijvoorbeeld ook een digitale manier van handhaving waar de handhaafapparatuur op aangepast moet worden. Daarnaast is het "belparkeren" een extra handeling voor de handhaver. Indien er geen ticket achter de voorruit ligt moet nog wel het kenteken gecontroleerd worden in de database.

Een extra aandachtspunt is verder de beschikbare capaciteit van de handhaving. Bij het uitbreiden van het betaalde parkeren op de Houtwal moet ook de handhaving hierop aangepast worden. Direct uitbreiden hoeft (nog) niet omdat dit terrein, door het vele langparkeren extensief gehandhaafd kan worden. Maar het is wel een uitbreiding van het werkgebied.

8. Communicatie

Tijdens de totstandkoming van deze parkeernota is tweemaal overlegd met een klankbordgroep. Hierin waren vooral de ondernemers vertegenwoordigd. Daarnaast hebben we de inhoud van de nota besproken met een bewonerspanel op woensdag 11 april. Dit panel is samengesteld na een oproep in de Koerier van 14 maart 2012 en op de website.

Nadat het college de concept-parkeernota openbaar heeft gemaakt op 24 april 2012 heeft de parkeernota van 14 mei gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Op 21 mei 2012 is de concept-parkeernota toegelicht aan de gemeenteraad. Tijdens de inspraaktermijn zijn twee reacties binnengekomen. Deze zijn verwerkt in deze definitieve parkeernota.

Bijlage 1: Regeling parkeerabonnementen per 1-1-2012

Parkeerlocatie	Cat.	Aantal P-plaatsen	Aantal Abonn.	max. uitgifte	kosten	Wachlijst
Basseroord	2	64	10	16	€ 490	Nee
DavidEvekinkplein	2	75	12	19	€ 490	Nee
Donkeresteeg	1	22	0	3	€ 735	Nee
`sGravenhof	2	49	16	12	€ 490	Ja
Houtwal	3	32	13	16	€ 245	Nee
Kohnstammschool	3	50	28	25	€ 245	Ja
Laarstraat	1	39	1	6	€ 735	Nee
Marspoortstraat	2	14	4	4	€ 490	Ja
Martinetsingel	2	45	6	11	€ 490	Nee
Molengracht	2	54	3	14	€ 490	Nee
Nieuwstad	1	28	1	4	€ 735	Nee
Roodsplein	3	31	3	16	€ 245	Nee
Rozengracht	2	48	12	12	€ 490	Ja
Rijkenhage/Hagepoortplein	1	34	2	5	€ 735	Nee
Spitaalstraat	1	18	1	3	€ 735	Nee
Tadamasingel	2	7	0	2	€ 490	Nee
Walstraat	2	13	1	3	€ 490	Nee
Ijsselkade west*	3	95	51	48	€ 245	Nee

* Ijsselkade: rekening houden met hoog water!

Categorie 1 kort	15% abonnementen
Categorie 2 middellang	25% abonnementen
Categorie 3 lang	50% abonnementen

Bijlage 2: Kentekenonderzoek Houtwal op 20-3-2012

Badhuiswal 3
Postbus 1149
8001 BC Zwolle
tel. 038 – 4225780
fax 038 – 4216870



notitie

Aan : Richard Groters
Van : Hans Zuiver
Betreft : Notitie kentekenonderzoek Houtwal te Zutphen
Datum : 28 - 3 - 2012
Kenmerk : 4511

Aanleiding

De gemeente Zutphen heeft als optie om betaald parkeren in te voeren op het vrije parkeerterrein aan de Houtwal in Zutphen. Om hier een beslissing over te nemen of het betaald parkeren wel of niet ingevoerd moet worden, wil de gemeente graag inzicht krijgen in de herkomst van de parkeerders die op dit parkeerterrein de auto parkeren.

Doel

Dit onderzoek bestaat uit het noteren van de kentekens van de geparkeerde auto's op dit parkeerterrein, waarna de 4-cijferige postcode van de parkeerder wordt achterhaald. Op deze manier is de herkomst van de parkeerders in kaart te brengen.

Uitvoering

Op dinsdag 20 maart is het parkeeronderzoek uitgevoerd op het vrije parkeerterrein achter het politiebureau aan de Houtwal in Zutphen. Op deze locatie zijn ongeveer 250 vrije parkeerplaatsen beschikbaar. 's Morgens om 11:00 en 's avonds om 20:30 zijn van de geparkeerde auto's de kentekens genoteerd en is later aan de hand van deze kentekens de herkomst van de auto's op 4-cijferige postcode niveau bepaald.

Resultaten onderzoek 11.00

's Morgens om 11:00 zijn er 263 kentekens van geparkeerde auto's genoteerd. Op dat moment was het parkeerterrein maximaal bezet. Dit aantal valt hoger uit dan de maximale capaciteit, omdat op dit meetmoment door verschillende parkeerders buiten de vakken was geparkeerd. Van deze auto's waren er vier auto's met een buitenlands kenteken, van de overige 259 kentekens is de herkomst bepaald. In de tabel op de volgende pagina is de top 10 van de meest voorkomende herkomstplaats van de parkeerders weergegeven.

	Plaats herkomst	Aantal	% totaal
1.	ZUTPHEN	53	20,5%
2.	APELDOORN	13	5,0%
3.	DEVENTER	13	5,0%
4.	VORDEN	12	4,6%
5.	LOCHEM	12	4,6%
6.	HENGELO GLD	7	2,7%
7.	ARNHEM	6	2,3%
8.	WARNSVELD	5	1,9%
9.	DOETINCHEM	5	1,9%
10.	TWELLO	4	1,5%
	Totaal	130	50,2%

Top 10 herkomsten onderzoek 11:00

In deze tabel is te zien dat ongeveer van 21% van alle 259 Nederlandse parkeerders de auto geregistreerd staat in Zutphen. Op de gedeelde 2^e plek staan Apeldoorn en Deventer. In de top 10 komen in totaal 130 geparkeerde voertuigen voor. Dit is ten opzichte van het totaal aantal genoteerde Nederlandse kentekens 50,2%. De herkomst gespecificeerd per postcode is te vinden in bijlage 1.

Resultaten onderzoek 20:30

Om 20:30 is opnieuw het parkeeronderzoek uitgevoerd. Op dat moment zijn er 70 kentekens genoteerd, waarvan twee buitenlandse kentekens. Van de overige 68 kentekens is de herkomst bepaald. Van dit onderzoeksmoment is een top 3 samengesteld, aangezien de rest van de parkeerders een unieke herkomstplaats heeft.

	Plaats herkomst	Aantal	% totaal
1.	ZUTPHEN	35	51,5%
2.	APELDOORN	4	5,9%
3.	DEVENTER	3	4,4%
	Totaal	42	61,8%

Top 10 herkomsten onderzoek 20:30

In deze tabel is te zien dat 35 van de 68 kentekens geregistreerd staan in Zutphen. Dit komt neer op een percentage van 51,5% ten opzichte van het totaal aantal genoteerde kentekens. Wanneer de parkeerders uit Zutphen, Apeldoorn en Deventer bij elkaar worden opgeteld levert dit een totaal van 42 parkeerders op. Dit is 61,8% van de 68 genoteerde Nederlandse kentekens. De herkomst gespecificeerd per postcode is te vinden in bijlage 1.

Verdere specificatie

De verdere specificatie van de herkomst van de parkeerders per woonplaats en 4-cijferige postcode is uitgewerkt in het bijgeleverde Excel bestand.