

# Gespreksverslag Evaluatie parkeerbeleid gemeente Zevenaar 2023

Onderwerp	Gespreksverslag van agendapunt 7, commissie Ruimte, "Commissievoorstel oordeelsvorming over onderwerpen uit de evaluatie parkeerbeleid gemeente Zevenaar 2023
Zaaknummer	Z/23/448925
Verslag opgesteld door	Inge van Dijk (griffier)

## Opinie-onderwerp 1: Gebruiksgemak en parkeerduur *Samenvoegen (kort)parkeerzones in centrum van Zevenaar*

1. Willen we bovenstaande kortparkeerzones in het centrum van Zevenaar samenvoegen tot 1 zonenummer?

Grote meerderheid voor samenvoegen van de zones. Waarbij wordt opgemerkt dat er wel oog moet zijn voor de toename van verkeersbewegingen. Het stimuleren van fietsgebruik is een mogelijkheid om deze druk te verlichten. Bij het samenvoegen van de zones moet er communicatief wel helder duidelijk gemaakt worden dat een kaartje voor een aantal zones geldt. Ook voor wat betreft het parkeren in de Masius parkeergarage moet de communicatie helder zijn.

### *Pilot t.b.v. verlengen van de bezoekduur en vergroten van het aantal bezoekers in het centrum*

1. Willen we een parkeeractie als pilot t.b.v. het verlengen van de bezoekduur en vergroten van het aantal bezoekers?
2. Welke bovenstaande varianten heeft uw voorkeur en waarom?
3. Voor welke duur willen we deze pilot houden?
4. Wanneer is in uw ogen de pilot geslaagd?

Meerderheid is voorstander van Optie A, waarbij men betaalt voor de parkeerduur à €0,90 per uur (dus €0,45 voor 30 minuten) en het tweede uur gratis is. Ook is de meerderheid van mening dat een pilot extra kosten met zich meebrengt en niet het gewenste resultaat oplevert. Er is onduidelijkheid over wat er na de pilot onderzocht moet worden en hoe. De voorkeur gaat dan ook in meerderheid uit naar direct invoeren en geen pilot. En als er wel een pilot moet komen, dan graag voor 1 jaar om alle seizoenen mee te kunnen maken en uitschieters specifiek te kunnen benoemen (denk aan speciale evenementen).

Er is tevens gesproken over een Optie E toevoegen waarbij het eerste half uur gratis parkeren zou moeten worden en waarbij zon- en feestdagen en marktdagen gratis zouden moeten zijn. Hier is weinig animo voor.

Het is de moeite waard om te onderzoeken of een combinatie of Optie A en Optie D, waarbij parkeren tot 10.00 uur gratis is zodat mensen hun boodschappen kunnen doen en daarna betaald parkeren, een mogelijkheid is. Daarbij moet ook aandacht zijn voor de financiële draagbaarheid van dit voorstel. Vanuit financieel oogpunt lijkt een combinatie van Optie B en Optie D dan meer voor de hand liggend.

Ook is het wenselijk ook winkeliers om hun mening te vragen.

## **Opinie-onderwerp 2: Tarieven parkeervergunningen en digitalisering**

### *Tarieven parkeervergunningen*

1. Moeten de inkomsten van de vergunning de kosten dekken die de gemeente maakt door het beheer- en uitgifte van de vergunningen?
2. Van welke vergunning soort mogen de tarieven wel/niet veranderen?
3. Bij aanpassing van (één van) de vergunningstarieven, dienen zij dan eenmalig of gefaseerd verhoogd te worden?
4. Hoe kijkt u aan tegen het jaarlijkse indexeren van de vergunningstarieven?

In meerderheid geeft de commissie aan de vergunningstarieven kostendekkend zouden moeten zijn, waarbij een indexering alleen plaatsvindt om opnieuw kostendekkendheid te realiseren. Uitzondering is dat de vergunningen voor een spoed- en mantelzorgvergunning niet in kosten stijgen en niet geïndexeerd worden. Bij een verhoging van de tarieven in verband met kostendekkendheid is het voorstel dit voor bewonersvergunningen gefaseerd in te voeren en voor bedrijven (mits geen stijging van 200%) in één keer.

### *Digitalisering vergunningen*

1. Welk tarief is wenselijk voor de aanschaf van de bezoekersvergunning? Ons advies is om deze gelijk te trekken aan de kosten van de 2<sup>e</sup> bewonersvergunning (thans € 15,- per jaar).
2. Dienen bezoekers te blijven betalen (thans € 0,90 per uur) in het vergunninghoudersgebied of geldt voor hen een reductie tarief?
3. Dienen bezoekers te blijven betalen (thans € 0,90 per uur) in het betaald parkeergebied of geldt voor hen een reductie tarief?
4. Hoe kijkt u aan tegen een maximum saldo/tegoed voor bezoekers van bewoners?
5. Hoe kijkt u aan tegen een vergunningplafond (een maximum aantal vergunningen per zone)? Als dit maximum dan wordt bereikt geldt er een wachtlijst voor die zone.

Tarief voor een bezoekersvergunning moet gelijk zijn aan het tarief van een tweede bewonersvergunning (€ 15,-). De vergunningen die worden uitgegeven moeten wel gekoppeld worden aan BRP en kentekenregistratie. In het vergunninghoudersgebied hoeven bezoekers die parkeren met een bezoekersvergunning niet te betalen, dan doen ze al door de aanschaf van de bezoekersvergunning. Wanneer een bezoeker parkeert met een bezoekersvergunning in het betaald parkeren gebied moeten bezoekers het geldende tarief betalen.

Met betrekking tot wel of geen maximum saldo/tegoed en een vergunningsplafond zijn de meningen verdeeld.



Overigens is digitalisering een goede zaak, waarbij er ten alle tijden aandacht moet blijven voor mensen die minder digitaal vaardig zijn.

### **Opinie-onderwerp 3: Parkeerbeleid ruimtelijke ontwikkelingen**

1. Welke spoor (of sporen) volgen we bij het opstellen van een nieuwe nota parkeernormen?

Duidelijke meerderheid voor Spoor 1. Sommige partijen zien dit als een stappenplan en voorzien wellicht in de toekomst Spoor 2.

### **Opinie-onderwerp 4: Huidige beleidsdoelstellingen parkeren**

Een meerderheid geeft aan dat de doelstellingen uit het huidige parkeerbeleid nog steeds van toepassing zijn. Wel moet er aandacht komen voor alternatieve mobiliteiten, waarbij met name het stimuleren en aantrekkelijker maken van het gebruik van de fiets wordt gezien als een belangrijk middel. Een aantal partijen geven aan dat fiets parkeren in het centrum beter gefaciliteerd moet worden met bijvoorbeeld een (bewaakte) fietsenstalling.

Meer sturend beleid wordt door de meeste partijen niet gewaardeerd. Inwoners moeten de vrije keuze kunnen behouden als het gaat om welk vervoersmiddel ze willen gebruiken. Daarbij wordt opgemerkt dat inwoners uit de kleinere dorpen en kernen vaak niet de mogelijkheid hebben om gebruik te maken van volwaardig OV of de fiets en daardoor juist meer afhankelijk zijn van een auto.

Sturen op tarieven of plekken wordt door een meerderheid als niet gewenst ervaren. Inzetten op het aantrekkelijk maken van alternatieve vervoersmiddelen, en dan met name de fiets is wel de moeite waard om naar te kijken

CONCEPT