Bijlage 1:

Parkeerprogramma binnenstad Gorinchem

2021-2025

Opsteller: Mark Mallens, Eddy Jongen
Datum: 30 maart 2021
Versie: 1.3

Inhoud

1 Inleiding ... 3

1.1 Mobiliteitsvisie 2040 ... 3

1.2 Vervolgstappen ... 3

1.3 Drie projectgebieden ... 3

1.4 Drie ambities ... 5

2 Ambitie 1: Bereikbare binnenstad ... 6

2.1 Regulering in de binnenstad, huidige situatie ... 6

2.2 Regulering buiten de binnenstad, huidige situatie ... 7

2.3 Gebruik van de parkeercapaciteit ... 8

2.4 Vooruitblik ... 8

2.5 Maatregel 1: Beperken parkeerrechten bewonersvergunningen ... 8

2.5 Maatregel 2: Beter benutten van bestaande parkeercapaciteit ... 9

2.6 Maatregel 3: Afwijkmogelijkheden parkeernormen ... 10

2.7 Maatregel 4: Inzetten particuliere parkeercapaciteit ... 10

2.5 Maatregel 5: Herziening locaties gehandicaptenparkeren ... 11

2.6 Maatregel 6: Parkeerschijfzones ... 11

2.7 Maatregel 7: Rechten voor vergunningen in de binnenstad wijzigen ... 12

2.8 Maatregel 8: Regulering via betaald parkeren blijft uitgangspunt ... 12

2.9 Maatregel 9: Parkeren bij evenementen ... 12

2.10 Maatregel 10: Laden & lossen ... 13

2.11 Maatregel 11: Monitoring en onderzoek ... 13

2.12 Maatregel 12: Parkeerverwijzing ... 13

3 Ambitie 2: Ruimte voor kwaliteit ... 14

3.1 Maatregel 1: Uitbreiden parkeercapaciteit aan de rand van de binnenstad ... 14

3.2 Maatregel 2: Mobiliteitshubs op strategische plekken ... 14

3.3 Maatregel 3: Stimuleren parkeren in garages en op terreinen ... 15

3.4 Maatregel 4: Transitie van autobezit naar gebruik van (slimme) deelmobiliteit ... 15

3.5 Maatregel 5: Realiseren van voldoende fietsparkeermogelijkheden ... 15

3.6 Maatregel 6: Digitalisering ... 16

4 Ambitie 3: Stimuleren schone en duurzame vervoerwijzen ... 17

4.1 Maatregel 1: Uitbreiden capaciteit fietsparkeervoorzieningen ... 17

4.2 Maatregel 2: Stimuleren autodelen ... 17

4.3 Maatregel 3: Stimuleren schone voertuigen (laadpunten) ... 17

4.4 Maatregel 4: Mobiliteitsfonds ... 18

5 Acties op korte en lange termijn ... 19

5.1 Maatregelen afgezet tegen de tijd ... 19

1 Inleiding

Op 23 januari 2020 is de Mobiliteitsvisie Gorinchem 2040 door de gemeenteraad vastgesteld. In de Mobiliteitsvisie zijn de ambities tot 2040 beschreven. Zo wil de gemeente een kwaliteitssprong maken, is de binnenstad een eindbestemming (je komt aan én bent te gast) en wil de gemeente inzetten op het stimuleren van schone en duurzame vervoerwijzen.

In de binnenstad wil de gemeente de kwaliteit van de openbare ruimte verbeteren. Vanwege de hoge parkeerdruk is dit niet eenvoudig. Samen met Parkeerpanels (zie 'bijlage 3_20210324 Parkeerpanels, samenvatting en advies') is verkend welke maatregelen de gemeente kan treffen om het parkeren in de binnenstad te verbeteren én de gewenste kwaliteitssprong te maken. Het advies van de Parkeerpanels bestaat op hoofdlijnen uit de volgende vier onderdelen:

- Uitbreiding parkeercapaciteit aan de rand van de binnenstad;
- Vergunningenbeleid bewoners aanpassen;
- Parkeernormen verlagen;
- Aanvullende wensen (waaronder het stimuleren van het gebruik van de fiets door fietsstallingen te realiseren en het beter benutten van aanwezige restcapaciteit bij private ontwikkelingen).

1.1 Mobiliteitsvisie 2040

In dit Parkeerprogramma is beschreven hoe de ambities uit de Mobiliteitsvisie Gorinchem 2040 en het Verkeersstructuurplan Binnenstad zijn vertaald naar concrete doelen en maatregelen voor de komende vijf jaar. De scope ligt hierbij op de binnenstad en (directe) omgeving (zie afbeeldingen hieronder).

1.2 Vervolgstappen

Nadat het Parkeerprogramma door de raad is vastgesteld, worden concrete maatregelen geformuleerd. Hieronder doen we hier in hoofdstuk 5 reeds een aanzet toe. Daarnaast wordt een concreet programma geformuleerd voor de volgende raadsperiode (vanaf medio 2022). Dit jaar vormt een scharnierpunt in het programma. Bovendien wordt op basis van het programma een parkeernormennota opgesteld, die ruimt biedt om ook toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen binnen Gorinchem qua mobiliteit en parkeren adequaat in te richten. Ook het digitaliseringstraject, waar we eind 2020 mee gestart zijn, maakt hier onderdeel van uit.

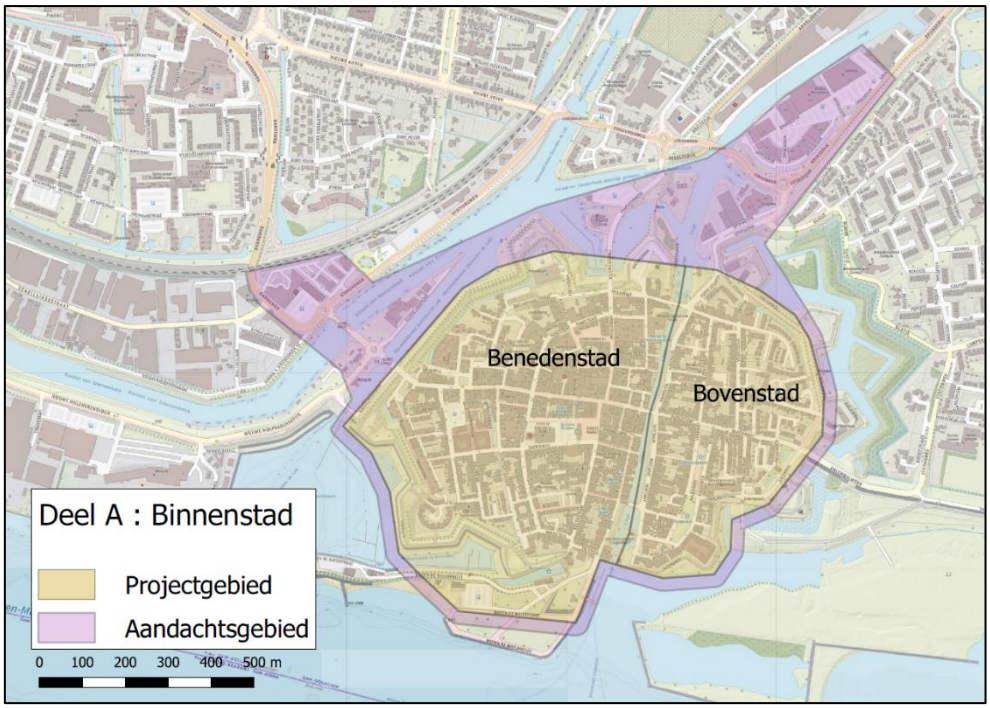
1.3 Drie projectgebieden

We onderscheiden drie projectgebieden waar we ons verder in dit programma op richten:

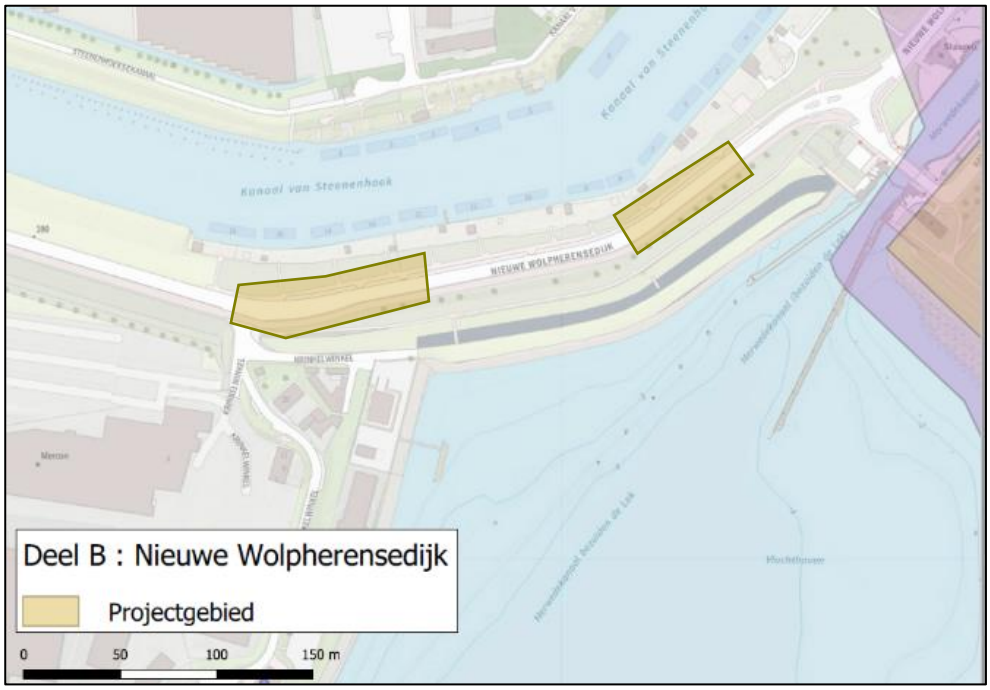
1. Projectgebied deel A (Binnenstad met invloedsgebied), ingericht als een gecombineerd gebied met fiscaal parkeren en vergunningparkeren;
2. Projectgebied deel B (Nieuwe Wolpherensedijk), ingericht voor vergunningparkeren
3. Projectgebied deel C (Dokter van Stratenweg), waar het parkeren aan de oostzijde van het wooncomplex is ingericht als vergunningparkeren.

Alle drie de gebieden zijn in onderstaande kaartjes weergegeven (z.o.z.).

Figuur 1.1: Deelgebied A, binnenstad met aandachtsgebied



Figuur 1.2: Projectgebied B, Nieuwe Wolpherensedijk



Figuur 1.3: Projectgebied C, Dokter van Stratenweg



1.4 Drie ambities

Het Parkeerprogramma beschrijft drie ambities:

1. Bereikbare binnenstad (hoofdstuk 2);
2. Ruimte voor kwaliteit (hoofdstuk 3);
3. Stimuleren schone en duurzame vervoerwijzen (hoofdstuk 4).

Deze drie ambities sluiten aan op hetgeen in de Mobiliteitsvisie is opgenomen. In onderstaande hoofdstukken worden deze inhoudelijk toegelicht aan de hand van gestelde doelen en uit te voeren maatregelen.

2 Ambitie 1: Bereikbare binnenstad

De binnenstad van Gorinchem heeft veel kwaliteiten, zoals vele historische panden, mooie pleinen rondom de Grote Kerk en het oude stadhuis, en het water dat de stad doorsnijdt. De binnenstad wordt eveneens gekenmerkt door veel smalle straten en een hoge bebouwingsdichtheid. Duidelijk is dat de binnenstad niet is toegerust voor het verwerken en parkeren van grote hoeveelheden motorvoertuigen. Veel meer is er behoefte aan ruimte op straat om de stad te kunnen beleven. Ook is er behoefte aan meer ruimte waar fietsers en voetgangers zich kunnen bewegen. Deze ambitie vertaalt zich in de volgende doelstellingen:

Doelstellingen:
- Bezoekers en bewoners hebben vanaf 2022 altijd plek om te parkeren in de binnenstad: De gemiddelde bezettingsgraad van de parkeervakken in de binnenstad is dan ook maximaal 80%.
- Doorgaand autoverkeer in de binnenstad wordt geweerd. Dit betekent dat de parkeergarages goed bereikbaar moeten zijn via één toegang, in twee richtingen.

2.1 Regulering in de binnenstad, huidige situatie

In de binnenstad is het parkeren een groot deel van de dag en van de week gereguleerd. Daarin is onderscheid gemaakt tussen de Bovenstad (oostelijk van de Linge) en de Benedenstad (westelijk van de Linge). In de Bovenstad is op maandag t/m zondag betaald parkeren van kracht vanaf 10.00 tot 24.00 uur. Bewoners en ondernemers die in het bezit zijn van een parkeervergunning mogen daarmee ook parkeren op de plaatsen op straat die bestemd zijn voor betaald parkeren.

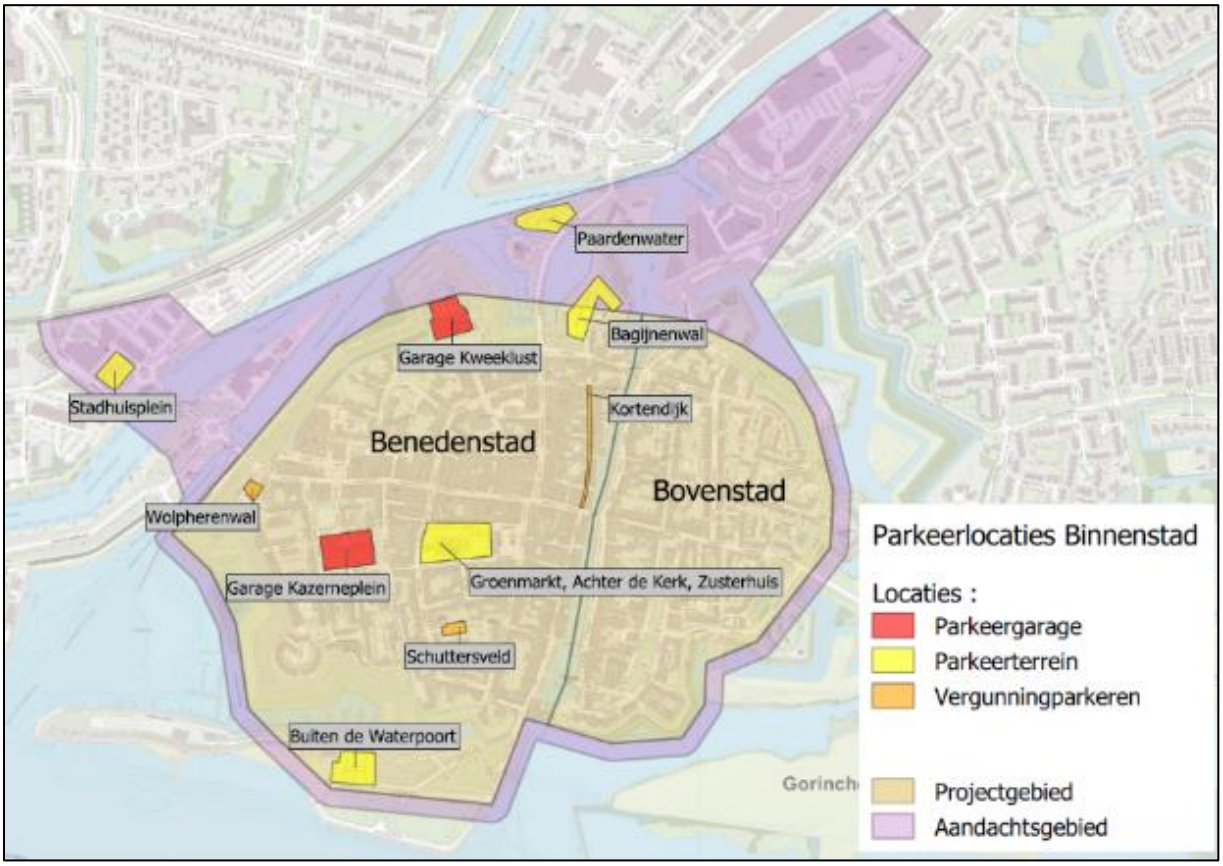
Aanvullend zijn er drie locaties waar specifiek vergunningparkeren is ingesteld: Zwaanswal/ Wolpherenwal, Schuttersveld en Kortendijk/Kabeljauwsteeg.

In de binnenstad worden drie soorten bewonersvergunningen gehanteerd:
- een eerste vergunning met het recht om 24 uur per dag en 7 dagen per week te parkeren
- een tweede vergunning met dezelfde rechten (wordt niet nieuw uitgegeven, alleen verlengd)
- een tweede vergunning met beperkte rechten.

De stad beschikt over een tweetal parkeergarages: Kweeklust en Kazerneplein. Deze zijn uitgerust met slagbomen en kennen achteraf betaald parkeren. Aan de rand van de binnenstad zijn drie grote parkeerterreinen gesitueerd: Buiten de Waterpoort, Bagijnenwal en Paardenwater. Deze terreinen zijn ingericht zonder slagboom en kennen derhalve vooraf betaald parkeren.

Op onderstaande kaart staan deze locaties weergegeven (z.o.z.).

Figuur 2.1: Parkeerlocaties binnenstad



In onderstaande tabel zijn de tarieven en tijden opgenomen voor de genoemde parkeerlocaties.

Parkeerlocaties binnenstad

Locatie	**Tarief per uur**	**Max. parkeertijd**	**Betaaltijd**
Straatparkeren Benedenstad	€ 2,00	-	Ma – za, 10:00 – 22:00 uur
Groenmarkt, Achter de Kerk, Zusterhuis	€ 2,50	-	Ma – za, 10:00 – 22:00 uur
Parkeerterrein Bagijnenwal	€ 1,00	4 uur	Ma – za, 10:00 – 22:00 uur
Parkeerterrein Paardenwater	€ 1,00	1 dag	Ma – za, 10:00 – 22:00 uur
Parkeerterrein Buiten de Waterpoort	€ 1,00	1 dag	Ma – za, 10:00 – 22:00 uur
Parkeerterrein Stadhuisplein	€ 1,00	4 uur	Ma – vr, 10:00 – 18:00 uur
Straatparkeren Bovenstad	€ 2,00	-	Ma – zo, 10:00 – 24:00 uur
Parkeergarage Kweeklust	€ 1,20	-	Ma – za, 10:00 – 17:00 uur
Parkeergarage Kazerneplein	€ 1,20	-	Ma – za, 10:00 – 17:00 uur

2.2 Regulering buiten de binnenstad, huidige situatie

Naast de hierboven genoemde locaties zijn er buiten de binnenstad drie kleinere gebieden waar ook regulering – in de vorm van vergunningparkeren – van kracht is:

- Stadhuisplein, hier is (vooraf) betaald parkeren ingesteld;
- Nieuwe Wolpherensedijk, waarvan een deel is ingericht als vergunningparkeren;
- Dokter van Stratenweg, waar het parkeerterrein aan de oostzijde van de flat is ingericht als vergunningparkeren.

Naast bovengenoemde locaties zijn er verspreid over de stad diverse zones waar een parkeerschijf moet worden gebruikt. Ook zijn parkeerplaatsen voor specifieke doelgroepen ingesteld en kennen sommige locaties een parkeerverbod.

2.3 Gebruik van de parkeercapaciteit

Parkeeronderzoeken laten zien dat de parkeerdruk op straat met name 's nachts aanzienlijk is. Vooral in de zuidelijke delen van de Bovenstad en Benedenstad loopt de parkeerdruk op deze momenten op naar waarden boven de 90%, met lokale uitschieters van meer dan 100%. Voornaamste oorzaak is het grote aantal vergunningen dat is uitgegeven ten opzichte van het aantal aanwezige parkeerplekken, en het feit dat parkeren op eigen terrein nog niet optimaal wordt benut. Dat, gecombineerd met het feit dat veel bewoners dicht bij hun woning willen parkeren, leidt tot een dergelijk hoge parkeerdruk.

2.4 Vooruitblik

Bovenal is de binnenstad een verblijfsgebied waar voldoende ruimte voor voetgangers en fietsers belangrijk is. Doorgaand verkeer wordt, ook met het oog op de positie van deze doelgroepen in de binnenstad, zoveel mogelijk geweerd. Beide parkeergarages zijn daarom via één ontsluitingsroute bereikbaar.

In de binnenstad willen we een situatie creëren waarin voor bewoners en bezoekers altijd voldoende parkeerplek te vinden is. Beide parkeergarages worden overdag vooral gebruikt door bezoekers, 's avonds kunnen ook bewoners hiervan gebruik maken. Hierdoor worden de garages zo efficiënt mogelijk benut. Op de drie parkeerterreinen aan de rand van de stad is betaald parkeren van kracht, maar deze kunnen 24 uur per dag en 7 dagen per week worden gebruikt door bewoners en ondernemers met een parkeervergunning.

In de onderstaande paragrafen zijn de maatregelen beschreven die bijdragen aan het bereiken van bovengenoemde ambitie.

2.5 Maatregel 1: Beperken parkeerrechten bewonersvergunningen

Het aantal uitgegeven bewonersvergunningen is met name voor de Bovenstad een belangrijke oorzaak van de (te) hoge parkeerdruk 's avonds en 's nachts. We zien dat momenteel in de Bovenstad 830 bewonersvergunningen zijn verstrekt, waarvan 679 als 1^{e} en 151 als 2^{e} vergunning. De beschikbare capaciteit in dit deel van de binnenstad bedraagt 832 parkeerplaatsen.
In de benedenstad zijn momenteel 959 vergunningen afgegeven. In dit deelgebied zijn op straat 'slechts' 674 parkeerplaatsen aanwezig, maar deze vergunninghouders kunnen ook gebruik maken van de twee parkeergarages. Dit brengt de totaal beschikbare capaciteit in de benedenstad op 1.382 parkeerplaatsen.

De huidige verdeling in typen vergunning voor bewoners wordt niet gewijzigd. Er blijft een 1^{e} vergunning met rechten om gedurende de hele week 24 uur per dag te kunnen parkeren. Daarnaast een 2^{e} bewonersvergunning Plus (€ 12,90 per jaar) met rechten om overdag (maandag tot en met vrijdag tussen 10:00 en 18:30 uur) in de binnenstad te parkeren. Daarnaast bestaat er de 2^{e} bewonersvergunning (€ 350,00 per jaar) die de zelfde rechten heeft als de 1^{e} bewonersvergunning. Om het gebruik van deze vergunning te beperken, wordt een duidelijk prijsverschil gehanteerd ten opzichte van de 1^{e} bewonersvergunning. In onderstaande tabel zijn de kenmerken van de verschillende bewonersvergunningen weergegeven (z.o.z.).

Bewonersvergunningen

Product	Gebied	Prijs (per jaar)	Parkeren op / in		
			Straat + terreinen binnenstad [3]	Terreinen buiten binnenstad [1]	Parkeergarage Kweeklust
1e bewonersvergunning	Bovenstad	€ 68,25	7x24	7x24	-
2e bewonersvergunning Plus	Bovenstad	€ 12,90	Ma t/m vr, 10:00–18:30 uur	7x24	-
2e bewonersvergunning [4]	Bovenstad	€ 350,00	7x24	7x24	
1e bewonersvergunning	Benedenstad	€ 68,25	7x24	7x24	-
2e bewonersvergunning Plus	Benedenstad	€ 12,90	Ma t/m vr, 10:00–18:30 uur [2]	7x24	-
2e bewonersvergunning met G-pas	Benedenstad	€ 187,90	Ma t/m vr, 10:00–18:30 uur [2]	7x24	7x24
2e bewonersvergunning [4]	Benedenstad	€ 350,00	7x24	7x24	

Uitzondering:

[1] Parkeerterreinen Bagijnenwal, Paardenwater en Buiten de Waterpoort.

[2] Op ma, di, wo, vr en za, op Groenmarkt en Achter de Kerk alleen 18:00-10:00 uur
Op do, op Groenmarkt en Achter de Kerk alleen 21:00-10:00 uur.

[3] Bewonersvergunningen kunnen alleen gebruikt worden in de beneden- dan wel de bovenstad, afhankelijk van het woonadres.

[4] Een 2e bewonersvergunning ('onbeperkt' genoemd) voor een tarief van € 350,00 heeft de zelfde rechten als een 1e bewonersvergunning.

Ook wordt toegewerkt naar een situatie waarin parkeren in een parkeergarage met een vergunning goedkoper is dan parkeren op straat. Daarmee wordt parkeren in parkeergarages door bewoners gestimuleerd. Per adres worden nooit meer dan twee bewonersvergunningen verleend.
Indien een woning beschikt over parkeergelegenheid op eigen terrein[1], kan alleen aanspraak worden gemaakt op een 2e vergunning Plus, met beperkte rechten. De database die daaraan ten grondslag ligt, met daarin alle vergunningrechten, wordt in 2021 gewijzigd en vastgesteld (zie ook paragraaf 2.7). Op deze wijze wordt de parkeerdruk in de binnenstad in de avond- en nachtelijke uren beperkt.

De beleidsmatige uitgangspunten voor de bedrijfsvergunning (voor ondernemers) blijven ongewijzigd.

Een belangrijke sturingsfactor is het aantal uitgegeven vergunningen, aangezien dit invloed heeft op de parkeerdruk. Daarom moet het aantal uitgegeven 1e vergunningen worden bevroren, wat betekent dat er géén nieuwe 1e vergunningen van dat type uitgegeven worden. In de huidige situatie zijn in de benedenstad 760 1e vergunningen afgegeven, tegen 679 in de bovenstad.
Nieuwe aanvragen worden op een wachtlijst geplaatst. In de praktijk betekent dit dat eind 2021 de 2e bewonersvergunningen (met de zelfde rechten als de 1e bewonersvergunning) voor de laatste keer worden verlengd. Dit dient in de beleidsregels te worden vastgesteld, inclusief een vorm van een overgangsregeling.

2.6 Maatregel 2: Beter benutten van bestaande parkeercapaciteit

De hoge parkeerdruk beïnvloedt met name bewoners, die daar hinder van ondervinden. We streven in de toekomstige situatie naar een maximale parkeerdruk van 80% voor het noordelijke en zuidelijke deel van de Benedenstad en 90% voor het noordelijke en zuidelijke deel van de Bovenstad. Op deze wijze wordt de binnenstad in vier kwadranten verdeeld. Wanneer bewoners op deze wijze binnen hun kwadrant parkeren, blijft de loopafstand van de parkeerplaats tot hun woning binnen de grens van de

[1] Een parkeergelegenheid op eigen terrein is hier gedefinieerd als een plek voor of naast de woning op eigen grond, een garagebox op eigen grond, een parkeerplek elders in de binnenstad die in eigendom is dan wel wordt gehuurd of een garagebox elders in de binnenstad die in eigendom is dan wel wordt gehuurd.

maximaal acceptabele loopafstand (ca. 150 - 200 meter) voor deze doelgroep. We sluiten hiermee aan op een van de adviezen van de Parkeerpanels.
Doordat bewoners hun parkeervraag binnen het genoemde kwadrant oplossen, wordt zoekverkeer beperkt en hebben alle bewoners voldoende ruimte om te parkeren. Zo geldt in dit geval voor de Benedenstad dat alleen in het geval dat de parkeerdruk onder de 80% ligt, een vergunning verstrekt kan worden. Daartoe worden op regelmatige basis parkeerdrukmetingen verricht. Voor bewoners zonder vergunning is er tussen 18.00 uur 's-avonds en 10.00 uur 's-ochtends de mogelijkheid om te parkeren op parkeerterrein Paardenwater of op het plein voor het Stadhuis.

Vergunningen worden overigens verstrekt per deelgebied, dus ofwel voor de gehele Bovenstad, ofwel voor de gehele Benedenstad.

2.7 Maatregel 3: Afwijkmogelijkheden parkeernormen

In de binnenstad blijven nieuwe vastgoed- cq ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk, hetzij door (ver)nieuwbouw of bijvoorbeeld door het splitsen van woningen. Projectontwikkelaars willen daarbij in de regel een lage parkeernorm hanteren. Ten aanzien van nieuwe ontwikkelingen dient de ontwikkelaar of aanvrager aan te tonen in hoeverre een lagere parkeernorm van toepassing kan zijn. Bijvoorbeeld door de ligging t.o.v. OV-verbindingen, de aanwezigheid van goede fietsvoorzieningen, of het toepassen van deelmobiliteit. Daarnaast kan het benutten van aanwezige restcapaciteit elders in de stad benut worden om de parkeervraag van de ontwikkeling te faciliteren. Een bijdrage aan een mobiliteitsfonds, waarmee kan worden (mee)geïnvesteerd in capaciteit en/of kwaliteit van het parkeeraanbod, behoort eveneens tot de mogelijkheid om af te wijken van de reguliere parkeernormen.
Om dit mogelijk te maken worden beleidsregels ten aanzien van de parkeernormen herzien. Daarin worden de volgende uitgangspunten verder uitgewerkt:

- Bij ruimtelijke ontwikkelingen (bijv. nieuwbouw, verbouw of splitsing) binnen het autoluwe kernwinkelgebied[2] worden géén 1e parkeervergunningen uitgegeven. Hier kunnen alleen 2e bewonersvergunningen Plus worden uitgegeven;
- Afhankelijk van de afstand tot een OV-knooppunt wordt maximaal een reductie van 20% gegeven op de basisparkeernorm;
- Afhankelijk van de aanwezigheid van fietsvoorzieningen (bijvoorbeeld een hoogwaardig fietspad en een fietsenstalling) wordt een reductie van maximaal 10% gegeven op de basisparkeernorm.

2.8 Maatregel 4: Inzetten particuliere parkeercapaciteit

Het uitgangspunt is dat houders van een 2e vergunning altijd binnen 500 meter loopafstand een parkeerplek moeten kunnen vinden. We bereiken dit door per kwadrant te zorgen voor voldoende (en veilige) parkeerplaatsen. Mogelijkheden hiertoe zijn de bestaande capaciteit van parkeergarage Kweeklust uit te breiden, het veiliger maken van parkeerterrein Buiten de Waterpoort en het continueren van de venstertijden voor het parkeren met een tweede vergunning (tot 18.00 uur). Ten aanzien van het parkeerterrein Buiten de Waterpoort is recent besloten dat er cameratoezicht komt voor tenminste één jaar. Daarnaast wordt een overleg opgestart met particuliere eigenaren van parkeerterreinen aan de rand van de binnen. Denk hierbij aan de Kleine Landtong met circa 60 parkeerplekken). Daarmee worden mogelijkheden verkend om hun areaal beschikbaar te stellen aan bewoners van de binnenstad die beschikken over een parkeervergunning.

[2] Het kernwinkelgebied wordt begrensd door de Haarstraat, Rosmolensteeg, de Linge, Bornsteeg, Molenstraat, Groenmarkt, Zusterhuis, Krijtstraat en Kruisstraat.

2.9 Maatregel 5: Herziening locaties gehandicaptenparkeren

Gehandicapte bezoekers (GPK-houders) hebben altijd een plek dichtbij de bestemming. Voor hen is daarnaast de beschikbaarheid van een parkeerplek op de gewenste bestemming nog veel meer van belang. Zoekverkeer voor gehandicapte bezoekers is uit den boze. Voor het overige (waaronder betaling van parkeerbelasting) gelden dezelfde rechten en plichten. Tevens is de kwaliteit van de parkeerplaats (dimensionering parkeervak, verlaagde drempel) van belang voor deze doelgroep.

Gehandicapte bewoners (GPK-houders) kunnen beschikken over een gegarandeerde plek dichtbij de woning. Voor de aanleg van een dergelijke parkeerplaats brengt de gemeente leges in rekening. In gebieden waar parkeerbelasting wordt geheven, gelden dezelfde rechten en plichten. Als gehandicapte bewoners over een gegarandeerde plek beschikken, betalen ze in plaats van belasting voor een bewonersvergunning een jaarlijks bedrag aan leges (vergelijkbaar aan of iets meer dan de prijs van een bewonersvergunning) voor de voor hen gereserveerde parkeerplaats. Ze hoeven dan geen bewonersvergunning aan te schaffen. De gereserveerde parkeerplaats komt wel op de POET-lijst. Een aandachtspunt is de aanleg van een gehandicaptenparkeerplaatsen bij bouwontwikkelingen, waarbij rekening moet worden gehouden met wettelijke richtlijnen. Dit betreft onder andere de afmeting van de parkeerplaatsen, de locatie van de bebording en de hoogte van het trottoir. Er vindt een inventarisatie plaats van alle locaties van bestaande gehandicaptenparkeerplaatsen. Indien nodig en/of gewenst wordt een parkeerplaats aangepast, verplaatst of opgeheven.

2.10 Maatregel 6: Parkeerschijfzones

Parkeerschijfzones (blauwe zone) hebben als voornaamste functie het reguleren van bezoekersstromen voor functies waar een beperkt verblijf aan is gekoppeld, zoals lokale winkel- of zorgcentra. Deze zijn in de huidige situatie alleen buiten de binnenstad aanwezig. De regulering in de binnenstad is gefiscaliseerd en dat blijft ook zo, het is daar de meest effectieve manier van reguleren. Het instellen van een nieuwe parkeerschijfzones is dan ook alleen mogelijk in een solitair gebied. Daar waar een nieuw te reguleren gebied in of direct aan het gefiscaliseerde gebied (lees: Binnenstad) ligt, is fiscalisering de enige reguleringsvorm die wordt toegepast.

Een parkeerschijfzone brengt overigens aanzienlijke kosten met zich mee op het gebied van de handhaving, waar géén inkomsten tegenover staan.

Een parkeerschijfzone wordt derhalve ingesteld onder de volgende voorwaarden:

- Het betreft een solitair gebied dat niet direct grenst aan het gefiscaliseerde gebied in de binnenstad;
- In het gebied zijn functies aanwezig waarbij op weekdagen tussen 8:00 en 18:00 uur veel verschillende bezoekers komen;
- De parkeerduur van bezoekers in het gebied is veelal kortdurend (maximaal 2 uur);
- De huidige parkeerdruk in de directe omgeving maakt het voor bezoekers van de bedoelde functie(s) lastig om in de nabijheid te kunnen parkeren.

Concreet voorbeeld: Woonboulevard Spijksepoort

Bij woonboulevard Spijksepoort is momenteel geen regulering van kracht. De aanwezige parkeerplaatsen zijn bestemd voor bezoekers van de aanwezige winkels. Overdag wordt er echter regelmatig ook door langparkeerders geparkeerd, waardoor de effectieve capaciteit voor het winkelend publiek afneemt. Vanuit de Parkeerpanels is aangegeven om deze locatie ook in de toekomst als uitwijkmogelijkheid voor bewoners en werknemers uit de binnenstad in te zetten. Dit in

combinatie met het aanbrengen van fietsnietjes en het beschikbaar stellen van een deelfietsensysteem. Eind 2021 wordt met de eigenaar van Spijksepoort onderzocht wat de mogelijkheden zijn om hier een parkeerschijfzone in te voeren.

2.11 Maatregel 7: Rechten voor vergunningen in de binnenstad wijzigen

In de huidige situatie wordt een zogenaamde POET-lijst gehanteerd. Op deze lijst zijn woningen met parkeergelegenheid op eigen terrein geregistreerd. Er kan aan bewoners van de betreffende woningen géén 1e bewonersvergunning worden verstrekt. Het overzicht met de beperking van parkeerrechten die zijn gekoppeld aan onder andere dit soort woningen wordt in 2021 opnieuw vastgesteld. Analyse van kadastrale gegevens heeft laten zien dat de in 2020 gehanteerde POET-lijst niet alle adressen bevat met parkeergelegenheid op eigen terrein. Bij het opnieuw vaststellen van de lijst wordt een database ingericht, parallel aan de digitalisering van de parkeeradministratie in Gorinchem, waarin alle beperkingen gekoppeld aan woningen in de binnenstad zijn opgenomen. Hierin worden, aanvullend op de bestaande POET-lijst, ook afspraken opgenomen met betrekking tot woningen die op basis van een omgevingsvergunning géén recht op een parkeervergunning hebben. Het is belangrijk ook de koppeling tussen een woning en de eigen parkeerplek vast te leggen. Daarmee voorkomen we dat een parkeermogelijkheid in de toekomst overgaat naar een partij zonder binding met de binnenstad, wat leidt tot extra (ongewenste) parkeerdruk.

In het kader van de digitalisering van de parkeerketen zal de POET-lijst en de toetsing ervan automatisch plaatsvinden vanuit het digitale vergunningen- en abonnementensysteem. Medio 2021 wordt een dergelijk digitaal systeem ingekocht en aansluitend geïmplementeerd.

2.12 Maatregel 8: Regulering via betaald parkeren blijft uitgangspunt

De fiscale regulering in het grootste deel van de binnenstad is de meest effectieve manier om parkeerstromen te reguleren. Hiermee worden bezoekers, bewoners en werknemers gefaciliteerd De eerste doelgroep door betaling via een belprovider of aan de ticketautomaat, de twee andere doelgroepen met respectievelijk een bewoners- of bedrijfsvergunning. Bezoekers van bewoners kunnen met een bezoekerskaart (of een digitale visiteregeling in de toekomstige situatie) parkeren. Er is geen noodzaak het gereguleerde gebied op korte termijn uit te breiden.

Ook op het Stadhuisplein is regulering in de vorm van betaald parkeren van kracht. Als extra middel voor het ontlasten van de binnenstad (Benedenstad) wordt het tijdsvenster waarin betaald moet worden geparkeerd op deze locatie beperkt tot 16.00 uur (op werkdagen).

2.13 Maatregel 9: Parkeren bij evenementen

In Gorinchem worden – in een reguliere situatie – jaarlijks ca. 200 evenementen georganiseerd. Hierbij variëren de bezoekersaantallen van minder dan honderd tot enkele duizenden. Ook de locaties waar deze evenementen worden georganiseerd, variëren. Voor de veiligheid en het slagen van een evenement is het beheersen van verkeersstromen van groot belang. Het voorkomen van parkeeroverlast bij bewoners in de omgeving van de betreffende locatie én elders in de stad is hierbij van groot belang. Uitgangspunt hierbij is het borgen van een regulier gebruik van aanwezige parkeervoorzieningen voor omwonenden. Hiervoor dient voldoende parkeercapaciteit beschikbaar te zijn voor bezoekers van het evenement.

Ook in de toekomstige situatie dient per evenement voldoende parkeercapaciteit beschikbaar te zijn en dient de bereikbaarheid van de locatie én de omgeving goed geregeld te zijn. Vooral de

evenementenlocaties in de binnenstad (waaronder de Groenmarkt en de Varkensmarkt) leggen een druk op het bestaande parkeerareaal. Hierover dienen bij de vergunningsaanvraag afspraken gemaakt te worden met parkeerbeheer. Evenementen zijn belangrijk voor de stad, maar dit mag niet ten koste gaan van het gebruik van de openbare ruimte door bewoners en andere bezoekers.

Ook bij evenementen gaan we meer inzetten op alternatieve mobiliteit. Dit in de vorm van openbaar vervoer, fietsen en vervoer over het water.

2.14 Maatregel 10: Laden & lossen

Parkeerplaatsen die ingericht zijn als laad- & losplaats worden, voor zover dat nog niet is gebeurd, voorzien van een tijdsvenster waarmee parkeren buiten winkeltijden mogelijk wordt voor bewoners met een bewonersvergunning. Hiermee blijven winkels bereikbaar voor leveranciers, en komt ’s avonds extra parkeercapaciteit vrij voor bewoners.

2.15 Maatregel 11: Monitoring en onderzoek

Een bereikbare stad is ook een slimme stad waarin op elk moment de bezetting en het gebruik inzichtelijk zijn. Dit inzicht is belangrijk om, indien gewenst, doelgroepen naar een gewenste locatie te kunnen sturen. Op deze wijze kan het actuele beleidsregels zo optimaal mogelijk worden geïmplementeerd.

Gestart wordt met het monitoren van de parkeergarages. Hierbij brengen we ook de vraag vanuit specifieke doelgroepen, zoals gehandicapte bezoekers, in kaart. Er wordt aansluitend een systeem ingericht voor het bewaken van de parkeerdruk op straat. We gebruiken deze data om zo goed mogelijk te sturen in lijn met onze ambities. Data kan daarnaast ook een belangrijke servicecomponent hebben richting marktpartijen.

2.16 Maatregel 12: Parkeerverwijzing

Een bereikbare stad is ook een slimme stad waarin onnodig zoekverkeer wordt beperkt. Een parkeerverwijssysteem verspreidt bezoekers over de stad. Hiermee wordt automobilisten informatie geboden over de actuele bezetting in de parkeergarages en worden bezoekers vanaf de rand van de binnenstad naar een vrije parkeerplaats in één van de parkeergarages of parkeerterreinen geleid. Hiertoe is een parallel onderzoekstraject opgestart dat naar verwachting in 2021 wordt afgerond.

3 Ambitie 2: Ruimte voor kwaliteit

De Gorinchemse binnenstad heeft veel kwaliteiten. De vele geparkeerde auto's verminderen echter de aantrekkelijkheid van de historische binnenstad. De gemeente heeft de ambitie om een kwaliteitssprong te maken naar 2040. Zoals in het verkeersstructuurplan binnenstad is beschreven zet de gemeente hiervoor onder andere in op het stallen van fietsen, aandacht voor de beschikbare parkeercapaciteit en de kwaliteit van het parkeerproduct.

De ambitie is vertaald in de volgende doelstelling:

Doelstelling: Wanneer de gemiddelde bezettingsgraad in een kwadrant lager is dan 80%, wordt de ´overtollige´ ruimte benut voor kwaliteit van de openbare ruimte. Het streven is om vóór 2030 minimaal 50 parkeerplaatsen hiertoe aan te wijzen en een andere bestemming te geven.

In de volgende paragrafen zijn de maatregelen beschreven die bijdragen aan het bereiken van deze doelstelling.

3.1 Maatregel 1: Uitbreiden parkeercapaciteit aan de rand van de binnenstad

De gemeente zet in op het oplossen van het huidige parkeerprobleem in de binnenstad. Daarom is in de door de raad vastgestelde 'Uitvoeringsagenda Mobiliteitsplan 2020-2023' voorzien in het uitbreiden van parkeergarage Kweeklust. Met deze uitbreiding heeft een deel van de bewoners dat hun voertuig momenteel in de Benedenstad en de Bovenstad-Noord op straat parkeert, een alternatief voor de avonduren. Dit is overigens één van de speerpunten die uit de parkeerpanels naar voren zijn gekomen.

Daarnaast wordt, conform het advies van de Parkeerpanels, onderzocht in hoeverre een uitbreiding van de parkeerlocatie Bagijnenwal wenselijk en haalbaar is. In de bij dit parkeerprogramma behorende financiële bijlage is een inschatting van de hiermee gemoeide kosten opgenomen.

3.2 Maatregel 2: Mobiliteitshubs op strategische plekken

Rondom de binnenstad zijn enkele (private) parkeerterreinen aanwezig. Het gaat dan onder andere om de Kleine Landtong, het parkeerterrein rondom de Spijksepoort (zoals reeds eerder benoemd) en het parkeerterrein voor het Stadhuis.
Voor een deel van de inwoners uit de binnenstad kunnen deze locaties als overloopgebied dienen. Om deze locaties / gebieden (beter) toegankelijk te maken voor bewoners treden we proactief in overleg met eigenaren van deze terreinen. Een inschatting van de kosten die hiermee gemoeid zijn, is te vinden in de financiële bijlage.

De openbare terreinen kunnen mogelijk een rol vervullen in het verbeteren van de verplaatsingsketen. Bijvoorbeeld door het toevoegen van extra functionaliteiten zoals goede stallingsmogelijkheden voor (elektrische) fietsen, oplaadpunten voor elektrische voertuigen, goede loopverbindingen naar het centrum en pick-up / drop-off punten voor pakketten. Er wordt een verkenning gedaan naar de mogelijkheden hiertoe. Daarbij wordt rekening gehouden met de consequenties in het geval een dergelijk terrein aan derden wordt verkocht.

Om het gebruik van deze perifere parkeerlocaties te optimaliseren, is het cruciaal ervoor te zorgen dat aan bewoners wordt gecommuniceerd dat ze hier kunnen parkeren en onder welke condities.

3.3 Maatregel 3: Stimuleren parkeren in garages en op terreinen

Kwaliteit in de openbare ruimte uit zich ook in minder blik op straat. We blijven, voor zover het bezoekers betreft, parkeren in garages daarom gunstiger beprijzen dan parkeren op straat. Bewoners hebben de mogelijkheid om een abonnement te kopen voor parkeergarage Kweeklust. We onderzoeken daarnaast in hoeverre parkeergarage Kazerneplein – om de aanwezige parkeerplaatsen zo goed mogelijk te benutten – ingezet kan worden als parkeerlocatie voor bewoners. Ook worden de tarieven voor de abonnementen opnieuw bekeken. Parkeren blijft na sluitingstijd van de winkels gratis, ook in de parkeergarages. We verkennen de mogelijkheden voor een andere manier van beprijzen in de verhouding tussen parkeren op straat en parkeren op terreinen en in garages (onstreet- respectievelijk offstreetparkeren). Uitgangspunt hierbij is dat garageparkeren een interessant alternatief wordt voor bewoners van de binnenstad. Hierbij dient geborgd te worden dat dit het bezoekersparkeren in de garages niet belemmerd.

De parkeerterreinen aan de noordzijde van het centrum worden goed benut. Onderzoek wijst uit dat met name op parkeerterrein Bagijnenwal de bezetting ’s avonds structureel ruim boven 80% ligt. Op parkeerterrein Paardenwater is meer ruimte beschikbaar, wat het een interessante uitwijklocatie maakt voor bewoners in het noordelijk deel van de binnenstad. Om de fiets te gebruiken voor de ‘last mile’ onderzoeken we of hier fietsnietjes aangebracht kunnen worden. Naast de beschikbaarheid van garages en terreinen voor bewoners, is het belangrijk dat dit gecommuniceerd wordt aan de doelgroep. Een verwijzing vanuit diverse richtingen in de binnenstad maakt hier onderdeel van uit.

3.4 Maatregel 4: Transitie van autobezit naar gebruik van (slimme) deelmobiliteit

Tegelijk met het stimuleren van parkeren in gebouwde voorzieningen zetten we in op het verlagen van het autobezit door slimmer om te gaan met alternatieve oplossingen. De fiets zal hierbij op termijn belangrijker worden dan de auto.

Een belangrijke voorwaarde om het fietsgebruik te stimuleren, is het aanbieden van fietsparkeerplaatsen. Het gaat dan enerzijds om voldoende parkeerplaatsen om aan de vraag te voldoen. Anderzijds dienen deze parkeerplaatsen verspreid over de binnenstad aanwezig te zijn. Bovendien is de kwaliteit van de stalling van belang, om zowel vertrouwen aan de gebruiker te bieden als te zorgen voor herkenbaarheid in het straatbeeld. In hoofdstuk 3.5 wordt hier verder op ingegaan,

Momenteel biedt de firma Visscher2Go deelauto’s aan op diverse locaties in de stad. De afgelopen jaren zijn Nederland meerdere bedrijven gestart met het aanbieden van deelautosystemen. Denk hierbij aan WeDriveSolar van Lomboxnet uit Utrecht en Amber Mobility uit Eindhoven. De ervaringen die opgedaan zijn op dit vlak, kunnen ingezet worden om een passende propositie te maken voor Gorinchem. Ook in hoofdstuk 4.2 wordt hier aandacht aan besteed.

In de regel gaat het om elektrisch aangedreven deelauto’s, wat betekent dat deze auto’s niet alleen over een parkeerplaats dienen te beschikken, maar ook over een laadpaal. De maatregel in hoofdstuk 4.3 sluit hier op aan.

3.5 Maatregel 5: Realiseren van voldoende fietsparkeermogelijkheden

Fietsers parkeren graag dichtbij, zo niet tegen de gevel, van hun bestemming. Dit leidt op sommige locaties tot overlast doordat te veel fietsen bij elkaar staan. Of fietsen worden op plekken neergezet die daarvoor niet geschikt zijn. Voldoende fietsparkeermogelijkheden op centraal gelegen en veilige locaties in de binnenstad.

Uit tellingen kan worden afgeleid dat overdag op de drukste momenten ca. 1.000 geparkeerde fietsen in en aan de rand van het kernwinkelgebied aanwezig zijn. In de avonduren, na winkelsluitingstijd, blijven hiervan ca. 400 fietsen achter. Om de gewenste groei te faciliteren, dienen 1.200 fietsparkeerplaatsen aan de rand van het kernwinkelgebied beschikbaar te zijn. Dit om ervoor te zorgen dat de straten en stegen in dit gebied 'leeg' zijn voor wat betreft geparkeerde fietsen. Zoals nu voorzien, kunnen in de loop van het jaar – inclusief uitbreidingen – ca. 250 nietjes, goed voor 500 fietsen, beschikbaar zijn. Dit betekent dat er op termijn een tekort van 700 fietsparkeerplaatsen zal zijn.
Om dit tekort te beperken, gaan we na in hoeverre parkeerplaatsen voor auto's kunnen worden 'ingeruild' voor nietjes. Dit conform de doelstelling zoals in het begin van dit hoofdstuk weergegeven. Hoofdstuk 4.1 sluit hier overigens ook op aan.
Om er daarnaast voor te zorgen dat fietsen veilig en overdekt kunnen worden gestald, is de realisatie van een bewaakte fietsenstalling onontbeerlijk. Er loopt momenteel een onderzoek om een bewaakte fietsenstalling aan de rand van het kernwinkelgebied te realiseren. Hiermee wordt niet alleen de beschikbare fietsparkeercapaciteit sterk vergroot, ook de kwaliteit van het product neemt hiermee toe.

3.6 Maatregel 6: Digitalisering

De komende jaren worden alle parkeerproducten binnen Gorinchem gedigitaliseerd. In eerste instantie wordt het vergunning- en abonnementparkeren met bijbehorende visiteregeling gedigitaliseerd. De visiteregeling maakt het mogelijk dat bezoekers van bewoners en mantelzorgers op een gebruiksvriendelijke wijze kunnen parkeren. Deze digitalisering zal in de loop van 2021 zijn beslag krijgen. Het vertrekpunt voor dit traject is het parkeerprogramma zoals dat momenteel wordt vormgegeven. Daarnaast blijkt dat het huidige proces van het uitgeven, muteren en beëindigen van een vergunning vaak vanwege technische of organisatorische beperkingen is ingericht. Vervolgens is dit in beleidsregels vastgelegd. In het kader van de transitie van het huidige naar het toekomstige parkeerprogramma zal dit tegen het licht worden gehouden.

4 Ambitie 3: Stimuleren schone en duurzame vervoerwijzen

Het bezitten van twee auto's is in een historische binnenstad niet vanzelfsprekend. Krappe straten, een hoge parkeerdruk en (te) weinig groen zorgen voor een minder prettig leefklimaat. Het bezit van een tweede auto wordt dan ook ontmoedigd. De gemeente zet in op voldoende goede fietsparkeervoorzieningen voor zowel bezoekers als bewoners. Deze ambitie wordt daarom vertaald in de volgende doelstelling:

Doelstellingen:

- Het bezit van het aantal personenauto's per huishouden is in 2030 verlaagd van 0,8 naar 0,7 in de Bovenstad en van 0,7 naar 0,6 in Benedenstad.
- Het aantal vergunningen in 2025 in de Binnenstad is verlaagd met 10% ten opzichte van 2020.

De maatregelen die we daarvoor inzetten zijn hieronder beschreven.

4.1 Maatregel 1: Uitbreiden capaciteit fietsparkeervoorzieningen

Rondom het kernwinkelgebied (voetgangersdomein) komen voldoende fietsparkeerplaatsen voor bezoekers uit alle windstreken. Zij kunnen hun fiets gemakkelijk parkeren en gaan te voet naar de plaats van bestemming. De fietsparkeerplaatsen vormen de laatste overgang tussen reizen en verblijven. Voor fietsende bezoekers die graag hun fiets veilig en droog willen stallen, wordt voorzien in voldoende overdekte en bewaakte fietsenstallingen. Deze stallingen worden middels bewegwijzering goed vindbaar gemaakt.

Nieuwe stallingslocaties voor fietsen mogen de plek innemen van autoparkeerplaatsen. Hiermee stimuleren we de transitie van autogebruik naar fietsgebruik. Door zogenaamde fietsvlonders als pilot in te zetten, kan worden bepaald of en waar dit kansrijk is. Dit dient nader uitgewerkt te worden.

4.2 Maatregel 2: Stimuleren autodelen

Personenauto's staan een groot deel van de dag – tot wel 90% van de tijd – stil. Een stilstaande auto neemt zo'n 15 m^2 ruimte in beslag. Vanuit het verleden is daarnaast een surplus aan parkeerplekken ontstaan omdat zowel op de werkplek als bij de woning parkeerruimte is gerealiseerd. Deze plekken zijn uiteraard niet volledig uitwisselbaar (werkplekken liggen niet altijd in de buurt van woningen).

De openbare ruimte is gediend bij een kleiner ruimtebeslag door personenauto's. Die ruimte kan bijvoorbeeld worden benut voor het stallen van fietsen of het realiseren van groen, wat de verstening in de stad helpt tegengaan en zo ook nog een positieve impact heeft op het milieu.
Het wijzigen van de focus van bezit naar gebruik helpt hierin. Er zijn in Nederland diverse systemen in gebruik voor autodelen. Vanuit de behoefte aan beter ruimtegebruik in de binnenstad wordt dan ook onderzocht wat de haalbaarheid is voor een pilot met deelauto's in een deel van de binnenstad.

4.3 Maatregel 3: Stimuleren schone voertuigen (laadpunten)

De gemeente heeft onderzocht dat in de huidige situatie behoefte is aan 95 laadpalen in de openbare ruimte in Gorinchem.

Hierin zijn voor de gehele stad locaties benoemd die in aanmerking komen voor het plaatsen van een laadpaal. Daarbij is rekening gehouden met functies in de nabijheid, het aantal parkeerplekken en de mogelijkheid tot aansluiting op het elektriciteitsnet. Het aantal oplaadpunten wordt in de historische binnenstad gemaximeerd per kwadrant. Enerzijds omdat het minder goed past bij de uitstraling van de openbare ruimte, anderzijds vanwege de (hoge) parkeerdruk. Dit laatste omdat alleen elektrische voertuigen op zo'n plek mogen parkeren en deze parkeerplaatsen derhalve door minder voertuigen te gebruiken zijn. Uitgangspunt is dat een laadpunt dat wordt gerealiseerd in de openbare ruimte door iedereen te gebruiken is, er kan geen alleenrecht op rusten. Deze maatregel zal ook een concrete uitwerking krijgen in de parkeernormennota, zodat hier wordt voorgesorteerd op toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen.

Uitgangspunt bij dit thema is dat we de huidige systematiek doorzetten. Dit betekent dat alleen op aanvraag een laadpaal in de openbare ruimte wordt geïnstalleerd. Aansluitend wordt extra laadinfra in de garages neergezet.

4.4 Maatregel 4: Mobiliteitsfonds

In de parkeernormennota heeft de gemeente het kader weergegeven waaraan ruimtelijke ontwikkelingen ten aanzien van het thema parkeren dienen te voldoen. Per functie is in deze nota weergegeven welke norm toegepast dient te worden. Hierbij kan onderscheid worden gemaakt in een ontwikkellocatie in de binnenstad of daarbuiten.
Een afwijking van deze parkeernormen wordt normaliter alleen toegestaan als de ontwikkelaar kan aantonen dat zijn project minder parkeerplaatsen vereist. Dit kan bijvoorbeeld doordat een HOV-halte in de nabijheid aanwezig is, of omdat deelmobiliteit wordt ingezet. Ook kan aanwezige restcapaciteit in de omgeving van het project of aan de rand van de (binnen)stad benut worden.

Een andere mogelijkheid bestaat uit een bijdrage aan een Mobiliteitsfonds. Deze verplichte bijdrage bestaat uit een vast bedrag dat per niet te realiseren parkeerplaats wordt afgedragen. Het aantal niet te realiseren parkeerplaatsen bestaat in dat geval uit het verschil tussen de parkeervraag die conform de norm beschikbaar dient te zijn en de daadwerkelijk te realiseren parkeervraag binnen het plangebied. Het Mobiliteitsfonds kan (deels) ingezet worden om een kwaliteitsverbetering van het parkeerproduct tot stand te brengen dan wel om elders capaciteit toe te voegen.

5 Acties op korte en lange termijn

In de voorgaande hoofdstukken zijn de drie ambities uit de Mobiliteitsvisie benoemd en aan de hand van diverse maatregelen uitgewerkt voor het thema parkeren. In dit hoofdstuk geven we een globaal tijdpad weer voor de uitvoering van deze maatregelen. We maken hierbij onderscheid in maatregelen die we op korte termijn (2021) kunnen uitvoeren en maatregelen voor de lange termijn (2022 t/m 2025).

5.1 Maatregelen afgezet tegen de tijd

De genoemde maatregelen per ambitie dienen omgezet te worden in acties. Deze zijn in onderstaande tabel weergegeven. Op deze wijze wordt tevens inzicht verkregen in de volgtijdelijkheid van de verschillende maatregelen en acties.

Een globale inschatting van de kosten en opbrengsten die hiermee gemoeid zijn, is in de financiële bijlage opgenomen.

Ambities, maatregelen en acties op korte en lange termijn

Ambitie 1: Bereikbare binnenstad				
Maatregel		**Actie**	**2021**	**2022 - 2025**
1	Beperken parkeerrechten bewonersvergunningen	Bewonersvergunning toegang verschaffen tot parkeergarages	X	
		Bewonersvergunning: parkeren in garage goedkoper dan op straat		X
		Actualiseren POET-lijst	X	
		Structureel toepassen POET-lijst	X	
		Bevriezen uitgifte 1e bewonersvergunning	X	X
		Opstellen en toepassen wachtlijst	X	
		Beëindigen verlenging 2e bewonersvergunning ‘onbeperkt’		X
		Verankering in beleidsregels	X	
2	Beter benutten van bestaande parkeercapaciteit	Uitwijkmogelijkheden voor houders bewonersvergunning: Paardenwater en Stadhuisplein	X	
		Koppeling uitgifte vergunningen aan bezetting per kwadrant		X
3	Afwijkmogelijkheden parkeernormen	Vaststellen te hanteren parkeernormen		X
		Bepalen afwijkingscriteria		X
4	Inzetten particuliere parkeercapaciteit	Inventarisatie beschikbare capaciteit aan de rand van de binnenstad, inclusief eigendomsverhoudingen	X	
		Afspraken maken per locatie		X
		Uitbreiding capaciteit PG Kweeklust		X
		Veiliger maken terrein Buiten de Waterpoort		X
5	Herziening locaties gehandicaptenparkeren	Faciliteren aanleg gehandicaptenparkeer-plaatsen nabij de woning		X
		Inventarisatie gehandicaptenparkeerplaatsen in de binnenstad	X	
		Waar nodig gehandicaptenparkeerplaatsen realiseren		X
6	Parkeerschijfzones	Aangezien het hier gaat om locaties buiten en niet direct grenzend aan de binnenstad, geen acties i.r.t. tot de binnenstad		
7	Rechten voor vergunningen in de binnenstad wijzigen	Zie maatregel 1.		

8	Regulering via betaald parkeren blijft uitgangspunt	Tijdvenster betaald parkeren Stadhuisplein beperken tot 16:00 uur (op werkdagen) om bezoekers en bewoners te faciliteren	X	
9	Parkeren bij evenementen	Zorgen voor een goede afstemming tussen organisator en parkeerbeheer, zodat de verschillende doelgroepen alle de aanwezige parkeercapaciteit kunnen benutten.		X
10	Laden & lossen	Laad- & losparkeerplaatsen buiten winkeltijden openstellen voor gebruik door bewoners met een vergunning	X	
11	Monitoring en onderzoek	Opzetten van een structurele monitoring van de parkeergarages, met direct aansluitend een systeem om het straatparkeren te monitoren.	X	
12	Parkeerverwijzing	Afronden reeds opgestart onderzoekstraject	X	
		Op basis van de resultaten van dit onderzoek bepalen of en hoe een update van het parkeerverwijssysteem kan worden bewerkstelligd		X
		Daadwerkelijke aanpassing van het parkeerverwijssysteem		X

Opmerkingen:

- Het toegang verschaffen van bewoners met een vergunning tot de parkeergarages betreft een technische handeling. De kentekens dienen aan de database van de parkeerinstallatie (ParkBase, IP Parking) ingevoerd te worden. Tevens dienen deze vergunninghouders een pasje voor de garages te ontvangen, als fall-back-scenario in het geval de kentekenherkenning niet (afdoende) functioneert.
- Om het parkeren op straat – middels een bewonersvergunning – te ontmoedigen, kan het tarief verhoogd worden. Dit kan als onderdeel van de vaststelling van de reguliere parkeertarieven door de raad. Daarnaast dient de handhaving hierop ingericht te worden. Dit kan in de loop van 2022 worden doorgevoerd, nadat afstemming met Team Veiligheid en Toezicht heeft plaats-gevonden.
- De actualisatie van de POET-lijst is reeds in gang gezet. De nieuwe lijst zal medio dit jaar beschikbaar zijn.
- De structurele toepassing van de POET-lijst wordt aansluitend volgens de huidige vergunningprocedures ingezet. In de digitale situatie maakt de POET-lijst standaard onderdeel uit van de toetsingscriteria om te bepalen of een bewoner recht heeft op een vergunning.
- De uitgifte van 1^{e} bewonersvergunningen kan direct in gang worden gezet, maar hiervoor is eerst een (college)besluit nodig.
- Om gebruik te kunnen maken van een wachtlijst, dient eerst een procedure opgesteld te worden. Hierin wordt aangegeven hoe wordt omgegaan met aanvragen van vergunningen op het moment dat het plafond per gebied is bereikt. Een dergelijke wachtlijst maakt onderdeel uit van de toetsing die plaatsvindt in het nieuwe (digitale) systeem.
- Ook voor het stopzetten van de verlenging van de 2^{e} bewonersvergunning is een (college)besluit nodig. Het betreft hier de 2^{e} bewonersvergunning die dezelfde rechten heeft als de 1^{e} bewoners-vergunning. Direct hierop volgend kan dit proces in gang worden gezet.
- Hierboven zijn een aantal items genoemd die in de beleidsregels verankerd dienen te worden. Het meest efficiënt is het om dit gebundeld op te pakken, zodat het huidige beleidsregels in één slag aangepast wordt.
- Analoog aan de mogelijkheid om bewoners met een vergunning in de garages te laten parkeren, kan deze doelgroep daarnaast gebruik maken van (perifere) parkeerterreinen. Operationeel kan

dit snel worden ingevoerd, waarbij wel afstemming met Team Veiligheid en Toezicht plaats dient te vinden. Hiervoor is wel een wijziging van de beleidsregels nodig.

- Om de vergunningenuitgifte te koppelen aan de actuele parkeerdruk, is inzicht nodig in deze parkeerdruk. Waarschijnlijk kan dit uit reeds uitgevoerde onderzoeken worden afgeleid. Het effect van Corona kan pas later dit jaar inzichtelijk worden gemaakt.
- De (nieuwe cq. aangepaste) parkeernormennota kent twee aanpassingen:
    - De te hanteren parkeernormen per functie en per locatie binnen de stad;
    - Een overzicht met criteria op basis waarvan afgeweken kan worden van de berekende normatieve parkeervraag. Tevens wordt aangegeven hoe de onderbouwing plaats vindt en in hoeverre de normatieve parkeervraag gecorrigeerd dient te worden (in absolute aantallen dan wel als percentage).
- Parkeerdrukmetingen laten zien dat de straten in de binnenstad in de avond- en nachtelijke uren een hoge bezetting kennen. Het uitbreiden van parkeergarage Kweeklust is een middel om de capaciteit uit te breiden en de parkeerdruk te verlagen. Deze uitbreiding is door het parkeerpanel als wens naar voren gebracht. Er is reeds een project gestart om de uitbreiding bouwkundig en financieel inzichtelijk te maken. Concrete vervolgstappen zijn hier nog niet aan verbonden. Als wordt overgegaan tot deze uitbreiding, is deze parkeercapaciteit pas op zijn vroegst vanaf 2023 beschikbaar.
- Uit het parkeerpanel komt naar voren dat parkeerterrein Buiten de Waterpoort voorziet in een capaciteitsbehoefte van bewoners, maar gezien de beperkte mate van veiligheid niet (voldoende) gebruikt wordt. De verwachting is dat toezicht op basis van camera's nodig is om voldoende veiligheid te borgen. Zoals eerder opgemerkt, is er een toezegging om dit terrein met cameratoezicht uit te rusten. Net als bij Kweeklust dient een project opgestart te worden om dit verder in kaart te brengen. De hiermee samenhangende werkzaamheden kunnen normaliter in 2022 worden uitgevoerd, waarbij het besluit omtrent de toepassing van cameratoezicht een noodzakelijke voorwaarde is.
- Er is dienen beleidsregels opgesteld te worden om gehandicaptenparkeerplaatsen nabij woningen aan te leggen. Hiermee kunnen bewoners worden bediend.
- Aanvullend worden gehandicaptenparkeerplaatsen in de binnenstad aangelegd. Dit vindt echter pas plaats nadat een inventarisatie heeft plaatsgevonden. Als het gaat om de transitie van een reguliere naar een gehandicaptenparkeerplaats, betekent dit dat de beschikbare capaciteit voor andere doelgroepen afneemt. Hier dient budget voor beschikbaar te zijn.
- Stadhuisplein kent betaald parkeren. Om het gebruik van dit perifere terrein te stimuleren, kan het tijdvenster waarbinnen betaald parkeren van kracht is, worden vervroegd naar 16:00 uur. Dit kan middels een aanwijzingsbesluit door het college worden bekrachtigd. Communicatie hiervan is essentieel om het gebruik daadwerkelijk toe te laten nemen.
- Het inzetten van Laad- & losparkeerplaatsen voor bewoners kan eveneens via een collegebesluit. Ook dit dient gecommuniceerd te worden.

Ambitie 2: Ruimte voor kwaliteit				
Maatregel		**Actie**	**2021**	**2022 - 2025**
1	Uitbreiden parkeercapaciteit aan de rand van de binnenstad	Uitbreiding parkeergarage Kweeklust: zie Ambitie 1, Maatregel 4		X
		Onderzoek uitbreiding parkeerterrein Bagijnenwal	X	
2	Mobiliteitshubs op strategische plekken	Overleg met particuliere eigenaren van parkeerterreinen aan de rand van de binnenstad.	X	
		Waar mogelijk concrete afspraken maken om deze locaties in te zetten voor bewoners van de binnenstad		X
		Mogelijk functionaliteiten aan het parkeren op deze terreinen toevoegen		X
3	Stimuleren parkeren in garage en op terreinen	Bewoners hebben reeds de mogelijkheid om een abonnement te kopen voor parkeergarage Kweeklust		
		Onderzoeken of parkeergarage Kazerne-plein voor bewoners ingezet kan worden	X	
		Indien positief, dan onderzoeken hoe dit toegepast kan worden.		X
		Heroverwegen abonnementstarieven en verhouding in beprijzing on- en offstreetparkeren	X	
		Inzetten parkeerterrein Paardenwater voor bewoners in de binnenstad		X
4	Transitie van autobezit naar gebruik van (slimme) deelmobiliteit	Inzetten op de fiets in plaats van de (eigen) auto	X	
5	Realiseren van voldoende fietsparkeer-mogelijkheden	Zorgen voor voldoende en kwalitatief goede fietsstallingen, op diverse locaties in en rondom het kernwinkelgebied.		X
		De handhaving op weesfietsen en foutgeparkeerde fietsen dient mogelijk gemaakt te worden middels een aanwijsbesluit.		X
6	Digitalisering	Door de reeds in gang gezette digitalisering zijn technische of organisatorische beperkingen niet langer aanleiding om processen in te richten. Aanpassing van de beleidsregels zijn hiervoor nodig.	X	

Opmerkingen:

- De mogelijkheden voor een uitbreiding van parkeerterrein Bagijnenwal wordt onderzocht. Indien dit positief uitvalt, dient een project te worden gestart om dit verder uit te werken en voor te bereiden. Uit het parkeerpanel komt naar voren dat dit een locatie is waar bewoners uit de binnenstad graag gebruik van maken.
- Als blijkt dat één of meerdere particuliere eigenaren van parkeerterreinen bereid is om haar terrein open te stelle voor bewoners, dienen hier concrete afspraken over gemaakt te worden. Waar nodig dienen aanpassingen plaats te vinden om deze locaties te laten voldoen aan de minimale eisen ten aanzien van kwaliteit en veiligheid.
- Nader onderzoek dient uit te wijzen of aanvullende functionaliteiten aan deze locaties toegevoegd kunnen worden. Denk hierbij aan fietsstallingen en laadinfra voor elektrische voertuigen.
- Een onderzoek naar de mogelijkheid om parkeergarage Kazerneplein in te zetten voor bewoners zal gericht zijn op het huidige gebruik / de bezetting van de garage. Dit bepaalt of restcapaciteit

aanwezig is (op bepaalde momenten) om bewoners te faciliteren. Tevens dient aandacht gegeven te worden aan bouwkundige en technische eisen om dit mogelijk te maken.
- En vervolgens wordt bepaald of en hoe dit toegepast kan worden.
- Om het gebruik van garage(s) door bewoners te stimuleren, kan ervoor gekozen worden om het abonnementstarief te verlagen. Tevens kan de verhouding tussen tarieven on- en off-street hier een rol in spelen.
- Parkeerterrein Paardenwater is interessant voor bewoners van (het noordelijk deel van) de binnenstad. Een communicatietraject kan het gebruik van deze locatie stimuleren.
- Om een modal shift van auto naar fiets te doen plaatsvinden, zijn voldoende voorzieningen voor de fiets nodig. Denk hierbij aan routes en stallingen.
- Zorgen voor goede fietsstallingen om te voorkomen dat in de toekomstige situatie een toename van het fietsgebruik leidt tot een toename van de verrommeling van de openbare ruimte.
- Een structurele handhaving maakt onderdeel uit van het tegengaan van deze verrommeling. Hier is een aanwijsbesluit voor nodig.
- Medio 2021 wordt een digitaal vergunningen- en abonnementensysteem ingekocht. Hiervoor is geen specifieke actie vanuit het parkeerprogramma nodig. De vereiste aanpassingen in de beleidsregels die dit digitaliseringstraject met zich meebrengt, worden vanuit het project doorgevoerd.

Ambitie 3: Stimuleren schone en duurzame vervoerwijzen				
Maatregel		**Actie**	**2021**	**2022 - 2025**
1	Uitbreiden capaciteit fietsparkeervoorzieningen	Zie Ambitie 2., Maatregel 5.		X
		Vervanging autoparkeerplaatsen waar mogelijk door fietsparkeerplaatsen		X
2	Stimuleren autodelen	Inzet en stimuleren van deelautosystemen om het bezit van een eigen auto terug te dringen	X	
3	Stimuleren schone voertuigen (laadpunten)	Investeren in laadinfra én realiseren. Locaties zijn benoemd in het 'stippenplan'		X
4	Mobiliteitsfonds	Eerst worden de te hanteren normen in de parkeernormennota geactualiseerd (Ambitie 1., Maatregel 3.)		X
		Criteria bepalen of een afwijking op de normen kan plaatsvinden en hoe dit onderbouwd dient te worden		X

Opmerkingen:
- Fietsparkeervoorzieningen worden gerealiseerd op locaties waar – vanwege een afgenomen parkeerdruk – autoparkeerplaatsen geschrapt kunnen worden. Hiertoe vindt een inventarisatie plaats van parkeerplaatsen / -locaties die vanuit fietsparkeren interessant zijn. Op basis van een ontwikkeling van de parkeerdruk kunnen deze worden aangewezen om te ingezet voor fietsparkeren.
- Inzet op deelautosystemen vanuit duurzaamheidsperspectief en vanuit de kwaliteit van de openbare ruimte.
- Waar nodig wordt de schil rondom de binnenstad ingezet om extra laadinfra te installeren.
- De aangepaste parkeernormennota bevat actuele normen die voor alle ruimtelijke ontwikkelingen in de toekomst gelden. Tevens zijn hier criteria in opgenomen op basis waarvan afgeweken kan worden van deze norm (en), en de wijze waarop de onderbouwing plaatsvindt.