



Adviesnota raad

Onderwerp	Besluitvorming; herijking parkeervergunningensysteem
Zaakdossier	Z/21/017800 - D/23/109473
Portefeuillehouder	Wethouder B. van Veldhuizen
Raadsprogramma	1. Evenwichtig en leeftijdsbestendig woon- en leefklimaat
Datum collegebesluit	25 april 2023

Opsteller	Kim Lavalaye-Borkes	E-mail	Kim.Borkes@doesburg.nl
Team	Leefomgeving	Telefoonnummer	(0313) 48 14 27

Voorstel

Inhoudelijk beslispunt

1. Instemmen met de volgende aanscherpingen in (de toepassing van) het parkeerbeleid:
 - a. alle parkeerplaatsen in de binnenstad instraten om de doorgang voor nood- en hulpdiensten, de toegankelijkheid van bluswatervoorzieningen en de verkeersveiligheid te waarborgen en de parkeersituatie te verduidelijken en handhaafbaar te maken;
 - b. de vergunningverlening digitaliseren (en daarmee uitbesteden) om deze minder tijdrovend en minder foutgevoelig te maken;
 - c. de vigerende regelgeving inzake eigen parkeergelegenheid bij vergunningverlening effectueren om de schaarse ruimte beter en eerlijker te kunnen verdelen;
 - d. vergunninggebieden vergroten tot 6 deelgebieden in de binnenstad en een schil om de beschikbare ruimte efficiënter te kunnen gebruiken en de wachttijd te kunnen reduceren;
 - e. werkingstijden koppelen aan aannemersvergunning om de geldigheid aan te laten sluiten bij het beoogde doel van deze vergunning;
 - f. de aanleg van gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken in de binnenstad toestaan om inwoners met een handicap de garantie op een vrije parkeerplaats op loopafstand te geven;
 - g. de mogelijkheid van betaald parkeren opheffen voor Paardenmarkt, Ooipoortstraat, Meipoortstraat, parkeerterrein Zandbergstraat, Koepoortstraat en Roggestraat om (zoek)verkeer in de binnenstad terug te dringen;
 - h. de mogelijkheid van betaald parkeren in de binnenstad handhaven voor Meipoortwal (de parkeerplaatsen ter hoogte van begraafplaats, parkeerterrein Kloostertuin, parkeerterrein F.D. Rooseveltsingel en Markt, om bezoekers de gelegenheid te bieden nabij de voorzieningen te parkeren.
2. De Parkeerverordening Doesburg 2024 vast te stellen.
3. Een positieve zienswijze te geven op de conceptversies van de Nadere regels Parkeerverordening Doesburg, het Aanwijzingsbesluit Vergunninggebieden Doesburg en het Aanwijzingsbesluit Betaald Parkeren Doesburg, waarna het college deze stukken kan vaststellen.



Financieel beslispunt

n.v.t.

Procedureel beslispunt

De uitvoering en afhandeling op te dragen aan het college van burgemeester en wethouders.

Juridische grondslag

Gemeentewet, artikel 149

Wegenverkeerswet 1994, artikel 2a

Inleiding

In het kader van de Vitale Binnenstad is besloten om het parkeervergunningensysteem te herijken. Met deze herijking moeten verschillende knelpunten worden opgelost. De drie belangrijkste knelpunten zijn:

1. Onduidelijkheid op straat / handhaafbaarheid / verkeersveiligheid

De parkeersituatie op straat is niet overal duidelijk. Parkeerplaatsen voor bezoekers zijn ingestraat, voor vergunninghouders niet. Waar een auto geparkeerd kan worden, is hierdoor niet eenduidig. Dit is niet alleen lastig voor de vergunninghouders, maar ook voor de handhavers. Met als gevolg dat er onoverzichtelijke situaties ontstaan, wat niet ten goede komt aan de verkeersveiligheid. Maar belangrijker nog, met als gevolg dat de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten en van bluswatervoorzieningen onder druk komt te staan (zie ook bijgevoegde brief van de Brandweer).

2. Inefficiënt ruimtegebruik / oneerlijkheid / wachtlijst

Momenteel kent de binnenstad een parkeervergunningensysteem per straat. Dit heeft inefficiënt ruimtegebruik tot gevolg; in sommige straten is de parkeerdruk hoog, in andere straten juist laag. Daarbij is het lastig uit te leggen dat in een aantal straten bewoners geen parkeervergunning kunnen aanschaffen en soms wel tot 8 jaar op de wachtlijst staan, terwijl in een naastgelegen straat nieuwe bewoners direct een parkeervergunning kunnen aanschaffen. Ook komt het voor dat vergunninghouders hun auto soms niet kwijt kunnen, omdat de verhouding tussen het aantal uitgegeven parkeervergunningen en het aantal beschikbare parkeerplekken wordt verstoord. Dit komt mede doordat in de vergunninggebieden naast vergunninghouders ook bezoekers met een dagkaart of bewoners met een Europese Gehandicaptenparkeerkaart kunnen parkeren.

3. Hoge werklast, foutgevoeligheid

De uitgifte en het beheer van de parkeervergunningen kent veel handmatige handelingen waardoor de vergunningverlening de gemeentelijke organisatie veel tijd kost. Een handmatige werkwijze maakt daarnaast het risico op fouten groter. Daarbij zijn door de jaren heen steeds meer uitzonderingen ontstaan die niet altijd meer uitlegbaar zijn, waardoor fouten makkelijker worden gemaakt.

Doel / meetbaar effect

Een herijkt parkeervergunningenbeleid met heldere en logische spelregels voor vergunningaanvragen, waarmee het parkeervergunningensysteem eerlijker, kloppender en transparanter is, de beschikbare ruimte efficiënt wordt gebruikt en de juiste doelgroepen worden gefaciliteerd. Het college gelooft dat de voorstelde maatregelen leiden tot een weloverwogen, transparant en toekomstbestendig systeem dat recht doet aan alle inwoners van de binnenstad, dat een oplossing biedt voor de huidige knelpunten en waarmee doorgang voor nood- en hulpdiensten, de toegankelijkheid van bluswatervoorzieningen en de verkeersveiligheid worden gewaarborgd.

Argumenten

1. *Noodzakelijke maatregel: alle parkeerplaatsen instraten om de doorgang voor nood- en hulpdiensten en de verkeersveiligheid te waarborgen en de parkeersituatie te verduidelijken en handhaafbaar te maken (beslispunt 1a)*

Op basis van de knelpunten hebben wij geconcludeerd dat het noodzakelijk is om alle parkeerplaatsen in de binnenstad te gaan instraten, zoals nu alle parkeerplaatsen voor bezoekers zijn ingestraat. Dit is noodzakelijk om de doorgang voor nood- en hulpdiensten, de toegankelijkheid van bluswatervoorzieningen en de verkeersveiligheid te waarborgen. Voor vergunninghouders wordt het duidelijk waar zij wel en niet kunnen parkeren, waardoor handhavers zonder discussies kunnen optreden tegen voertuigen die staan op een plek waar dat niet is toegestaan.

Het instraten van alle parkeerplaatsen heeft tot gevolg dat plekken waar nu geparkeerd wordt, maar waar dat niet kan, komen te vervallen. Zo heeft een rondgang met de brandweer opgeleverd dat het bijvoorbeeld niet wenselijk is dat er aan twee zijden wordt geparkeerd in de Kosterstraat. Ook plekken waar nu door kleine auto's geparkeerd wordt, maar waar dit op basis van de maatvoering van een parkeerplaats niet kan, bijvoorbeeld in de Heiligegeeststeeg nabij de Koepoortstraat, komen te vervallen.

Bij het instraten van parkeerplaatsen wordt uiteraard rekening gehouden met uitritten en uitgangen, dus ook met voordeuren in smalle straten zonder trottoir. Voordeel van het instraten van parkeerplaatsen is dus dat deze uitritten en uitgangen niet worden geblokkeerd.

Op dit moment is er een indicatieve kaart gemaakt met daarop naast de ingestrate parkeerplaatsen ook de parkeerplaatsen die aangeduid zouden moeten worden. Op basis van deze kaart is de beschikbare parkeercapaciteit per straat bepaald. Deze indicatieve kaart moet nog technisch worden uitgewerkt op basis van exacte maatvoering. Voordat dit kan gebeuren, moet echter duidelijk zijn met welke uitritten en uitgangen rekening moet worden gehouden. Een uitrit die niet (meer) wordt gebruikt voor het parkeren van een auto hoeft bijvoorbeeld niet voor de volledige breedte te worden vrijgehouden. Om deze duidelijkheid te krijgen, moeten wij eerst de inventarisatie inzake parkeergelegenheid op eigen terrein afronden (zie kop 'Zeer wenselijke maatregel: effectueren regelgeving eigen parkeergelegenheid'). Daarna kunnen wij de indicatieve parkeerplaatsenkaart laten uitwerken tot een technische detailtekening. En daarmee is voor nu de beschikbare parkeercapaciteit per straat op basis van de indicatieve parkeerplaatsenkaart ons uitgangspunt.

Het effect van het instraten van parkeerplaatsen op de beschikbare parkeercapaciteit per straat kunnen wij helaas niet exact duiden. Dit komt omdat er eigenlijk geen formele huidige parkeercapaciteit is, de plekken voor vergunninghouders zijn immers informeel bepaald. Wel is op basis van de huidige vergunningplafonds bekend (dat in de binnenstad maximaal 604 vergunningen kunnen worden verleend). Het aantal aan te duiden vergunninghoudersparkeerplaatsen in de binnenstad bedraagt op basis van de indicatieve parkeerplaatsenkaart 527 parkeerplaatsen. Op basis van het gebruik van de betaalde parkeerplaatsen is daarnaast bepaald hoeveel vergunninghouders ook van deze plekken gebruik kunnen maken, dat zijn er 200. Per saldo zijn in de binnenstad dus 727 parkeerplaatsen voor

vergunninghouders beschikbaar. In het overzicht in de bijlage is per straat het huidige vergunningplafond en het vergunningplafond op basis van de indicatieve parkeerplaatsenkaart en het medegebruik van betaalde parkeerplaatsen opgenomen. U kunt hiermee per straat de veranderingen zien.

2. *Zeer wenselijke maatregel: vergunningverlening digitaliseren (en daarmee: uitbesteden) om deze minder tijdrovend en minder foutgevoelig te maken (beslispunt 1b)*

Om de vergunningverlening minder tijdrovend en minder foutgevoelig te maken, is het zeer wenselijk om de vergunningverlening te digitaliseren. Aangezien wij als gemeente de ambitie hebben om meer te focussen op het contact met de burger en om zoveel mogelijk de samenwerking met andere gemeenten in de Groene Metropoolregio te zoeken, vinden wij het aanschaffen van een systeem waarmee de vergunningverlening kan worden gedigitaliseerd niet bij onze ambities passen. Dit betekent dat wij voornemens zijn de vergunningverlening uit te besteden. Wij hebben afgelopen tijd de mogelijkheden hiervoor verkend. Samenwerking met een gemeente in de Groene Metropoolregio lijkt niet voor de hand te liggen, aangezien veel gemeenten nog analoog werken, zelf in een veranderproces zitten of hun vergunningverlening hebben uitbesteed. Op dit moment zitten wij midden in het traject om een passende organisatie te vinden, we zijn vol vertrouwen dat dit tot een goed resultaat leidt.

Wanneer de vergunningverlening wordt gedigitaliseerd, kunnen veel van de huidige vergunningregels in stand blijven. Zo maakt de omvang van een vergunninggebied bij digitalisering niet uit. Wel zijn er een paar wijzigingen noodzakelijk:

- Digitale vergunningen zijn in feite digitale parkeerrechten gekoppeld aan een kenteken. Er is geen papieren bewijs meer, er is dus een andere manier nodig om te weten dat een voertuig beschikt over een parkeervergunning. Het kenteken is daarin uniek. Op dit moment worden de vergunningen veelal op naam verleend. Dan is niet te controleren of een auto beschikt over een parkeervergunning. Dit moet dus worden aangepast.
Het voordeel van de huidige parkeervergunningen (flexibel in gebruik), is ook mogelijk bij digitale vergunningen. Dit betekent alleen dat de vergunninghouder zelf het kenteken moet kunnen wijzigen.
- De huidige werkwijze, waarbij een aanvraag op een wachtlijst voor een vergunninggebied wordt geplaatst en waarbij in afwachting van deze vergunning tijdelijk een vergunning voor een ander gebied wordt verleend, is niet te digitaliseren. Het gaat daarbij nadrukkelijk om het heen en weer schuiven, een aanvraag op een wachtlijst plaatsen is ook bij digitale vergunningverlening mogelijk.

Dit betekent ook dat de voorkeur vanuit de klankbordgroep Verkeer, een parkeervergunningensysteem per straat met eventueel overloop als dit mogelijk is, lastig te realiseren is. Met daarbij de notie dat de mening van de klankbordgroep niet eensluidend was (de voorkeuren liepen uiteen van per straat tot sectoraal regelen, met een meerderheid voor parkeren per straat met overloop). Vergunningverlening voor clusters van straten of met overloop zonder 'weg terug' wordt binnen de digitale mogelijkheden zo goed mogelijk recht gedaan aan de voorkeur van de klankbordgroep.

Met de digitalisering wordt de vergunningverlening dus niet alleen minder tijdrovend en minder foutgevoelig, maar doordat de regels overzichtelijker worden, ook meer transparant.

Om de vergunningverlening per 1 februari 2024 te kunnen uitbesteden, moet in mei 2023 duidelijkheid zijn of er draagvlak is voor de consequenties die deze uitbesteding heeft. De periode daarna is nodig om de uitbesteding vorm te geven en het nieuwe systeem te kunnen implementeren.

3. Zeer wenselijke maatregel: effectueren regelgeving eigen parkeergelegenheid om de schaarse ruimte beter en eerlijker te kunnen verdelen (beslispunt 1c)

Conform het huidige parkeervergunningenbeleid komt een bewoner die, of een bedrijf dat beschikt over eigen parkeergelegenheid niet in aanmerking voor een parkeervergunning.¹ Deze regel is in elk geval al sinds 1 april 2009 van kracht.² En aangezien een vergunning volgens de regelgeving voor ten hoogste één vergunningjaar wordt verleend,³ wat feitelijk betekent dat elk jaar opnieuw een vergunning moet worden getoetst aan de geldende regelgeving, handelt de gemeente al geruime tijd in strijd met haar eigen regels wanneer een parkeervergunning wordt verleend aan een adres dat beschikt over eigen parkeergelegenheid.

Dit betekent dat we sowieso iets moeten doen, zodat we weer handelen conform onze regels. Daarnaast gaan het rechtszekerheidsbeginsel en het vertrouwensbeginsel niet zo ver dat de gemeente in het verleden gemaakte fouten in de toekomst moet herhalen. Dit betekent dat wij bewoners die nu een vergunning hebben en beschikken over eigen parkeergelegenheid binnen de huidige regelgeving niet kunnen blijven voorzien van een vergunning.

Het is dus noodzakelijk om te gaan handelen naar de huidige regelgeving of de huidige regelgeving aan te passen, oftewel de huidige regel dat een adres niet in aanmerking komt voor een bewoners- of bedrijfsvergunning als het adres beschikt over eigen parkeergelegenheid voor iedereen te effectueren of deze regel te schrappen. Aangezien de ruimte in de binnenstad beperkt is, achten wij het het meest eerlijk als elk huishouden één auto in de binnenstad kan parkeren, waar mogelijk op eigen terrein en anders op straat. Er is onvoldoende parkeergelegenheid op straat om elk huishouden in aanmerking te laten komen voor een parkeervergunning op straat.⁴ Dit betekent dat wij voornemens zijn om de huidige regelgeving te effectueren.

Als we de huidige regelgeving gaan effectueren, vinden we het wenselijk om vanuit een gelijk speelveld te starten. Daarom hebben we in de binnenstad een inventarisatie laten uitvoeren welke adressen mogelijk over eigen parkeergelegenheid beschikken. Aangezien het veelal gaat om

¹ Artikel 3 lid 8 en artikel 4 lid 3 van het Uitwerkingsbesluit Parkeren Doesburg 2017.

² Besluit tot vaststelling van nadere regelgeving / toetsingscriteria belanghebbendenparkeren, 31 maart 2009.

³ Artikel 5 lid 1 van de Parkeerverordening 2017.

⁴ In de binnenstad zijn bijna 1.200 adressen, potentiële vergunninghouders dus. Van bijna 150 adressen zijn we vrijwel zeker dat ze kunnen beschikken over eigen parkeergelegenheid, van minder dan 300 adressen kunnen we dat op dit moment niet met zekerheid zeggen.

In de binnenstad is ruimte om iets meer dan 700 vergunningen uit te geven. In potentie dus een tekort aan ruimte om elk adres één parkeervergunning te verstrekken, ook als dat alleen aan adressen zonder eigen parkeergelegenheid is.

Op dit moment zijn er echter iets meer dan 600 vergunningen uitgeven. Op basis van die behoefte is er weliswaar ruimte om iets meer vergunningen uit te geven, maar niet voldoende om de regel dat een adres niet in aanmerking komt voor een bewoners- of bedrijfsvergunning als het adres beschikt over eigen parkeergelegenheid los te laten.

in pandige voorzieningen, heeft bij deze inventarisatie geen controle kunnen plaatsvinden of de parkeergelegenheid voldoet aan de minimale maatvoering die in het vigerende Uitwerkingsbesluit Parkeren Doesburg 2017 is opgenomen. Daarom zijn we voornemens de adressen die lijken te kunnen beschikken over eigen parkeergelegenheid aan te schrijven om hen van deze constatering op de hoogte te stellen inclusief het voornemen om in de toekomst geen parkeervergunning meer te verlenen. Bewoners en ondernemers die aangeven zich niet in deze constatering te kunnen vinden, worden bezocht om samen vast te stellen of er sprake is van bruikbare parkeergelegenheid op eigen terrein.

Op dit moment zijn er 45 vergunninghouders die bijna zeker ook de beschikking hebben over parkeergelegenheid op eigen terrein, 41 wonen daarvan in de binnenstad. Op een totaal van 565 verleende vergunningen is dat weliswaar beperkt, in relatie tot het aantal adressen dat in de binnenstad vrijwel zeker beschikt over poort (142) of het aantal mensen dat op de wachtlijst staat zonder een vergunning voor een ander gebied (54) is het toch een aanzienlijk aantal. Daarnaast zijn er nog 107 vergunninghouders die mogelijk over eigen parkeergelegenheid beschikken, maar waarvan we nog niet hebben kunnen vaststellen of die parkeergelegenheid daadwerkelijk beschouwd kan worden als parkeergelegenheid op eigen terrein.

Om vanaf februari 2024 de vergunningverlening conform de regelgeving te kunnen uitvoeren, moeten we dit proces voor de zomer hebben afgerond. Bewoners worden dan voldoende tijdig (minimaal een half jaar van tevoren) geïnformeerd over het voornemen om hen vanaf 1 februari 2024 geen vergunning meer te verlenen. Daarnaast hebben we deze informatie nodig om de indicatieve parkeerplaatsenkaart te kunnen laten uitwerken tot een technische detailtekening, zodat alle parkeerplaatsen in de binnenstad kunnen worden aangeduid (zie kop 'Noodzakelijke maatregel: alle parkeerplaatsen in straten').

4. Wenselijke maatregel: vergunninggebieden vergroten om de beschikbare ruimte efficiënter te kunnen gebruiken en de wachtlijst te kunnen reduceren (beslispunt 1d)

Vanuit het uitgangspunt dat wij de wachtlijst zo ver mogelijk willen reduceren, waardoor ieder huishouden één auto in de binnenstad kan parkeren, is een analyse gemaakt van de mogelijke indelingen in vergunninggebieden. Die analyse is gebaseerd op de beschikbare cijfers per straat over de huidige vergunningbehoefte (gecorrigeerd voor adressen die hoogstwaarschijnlijk eigen parkeergelegenheid hebben of die op dit moment twee vergunningen hebben) en de inschatting van het aantal beschikbare parkeerplaatsen voor vergunninghouders per straat.

Hieruit komen voor de binnenstad 3 opties naar voren:

1. De binnenstad beschouwen als één vergunninggebied

Bij deze optie zijn er ruim 700 parkeerplaatsen voor vergunninghouders beschikbaar. Met een vergunningbehoefte die naar verwachting lager is dan 600 bewonersvergunningen biedt deze optie zekerheid richting de toekomst omdat zowel bij een toename van de vergunningbehoefte als bij een afname van de beschikbare parkeercapaciteit geen wachtlijst voor vergunningen zal ontstaan.

2. De binnenstad opdelen in 3 vergunninggebieden

Bij deze optie wordt de binnenstad opgedeeld in drie vergunninggebieden, Noordoost, Noordwest en Zuid, zoals aangeduid op de kaart in de conceptversie van het

Aanwijzingsbesluit Vergunninggebieden Doesburg. Met deze indeling zal naar verwachting in elk vergunninggebied voldoende ruimte zijn om aan de huidige vergunningbehoefte te voldoen. In vergunninggebied Noordwest staat de balans wel onder druk: naar verwachting kunnen hier nog geen 300 vergunningen worden uitgegeven en is de behoefte ruim 250 vergunningen, de speelruimte is circa 20 vergunningen. Dit betekent het risico op een (beperkte) wachtlijst. Dat risico ontstaat bijvoorbeeld als bij het instraten van de parkeerplaatsen toch minder mogelijk is, als meer adressen dan nu voorzichtig ingeschat toch niet beschikken over eigen parkeergelegenheid of als de vergunningbehoefte toeneemt. Aangezien in dit deel van de binnenstad op dit moment een relatief groot aantal adressen geen parkeervergunning heeft of heeft aangevraagd, is dit een reëel risico.

In vergunninggebied Noordoost lijkt een toekomstvaste situatie te ontstaan (een speelruimte van ruim 50 vergunningen), in gebied Zuid is de speelruimte tussen verwacht vergunningplafond (circa 175) en vergunningbehoefte (circa 125) ook robuust. In potentie kan in dit gebied de vergunningbehoefte ook nog fors toenemen.

3. De binnenstad opdelen in 6 vergunninggebieden

Bij deze optie wordt de binnenstad opgedeeld in zes vergunninggebieden, Noordoost, Noordwest, Oost, West, Zuidoost en Zuidwest, zoals aangeduid op de kaart in de conceptversie van het Aanwijzingsbesluit Vergunninggebieden Doesburg.

Ook deze indeling is zo gemaakt dat naar verwachting in elk vergunninggebied voldoende ruimte zal zijn om aan de huidige vergunningbehoefte te voldoen. In de vergunninggebied Noordwest en West, en in minder mate in Zuidwest, is de balans echter wel kwetsbaar. In deze gebieden is er dus een risico op een (beperkte) wachtlijst voor een parkeervergunning.

Hoewel de binnenstad beschouwen als één vergunninggebied het meeste flexibiliteit oplevert en de kans op een wachtlijst wordt geminimaliseerd, lijkt de optie om de binnenstad op te delen in 6 vergunninggebieden op het meeste draagvlak te kunnen rekenen. Daarom zijn wij alle meningen en gevoelens afwegend voornemens de binnenstad op te delen in 6 vergunninggebieden, waarbij wij uiteraard het ontstaan van een wachtlijst goed zullen monitoren.

Wij zijn daarnaast voornemens het gebied buiten de binnenstad wel te beschouwen als één vergunninggebied, vergunninggebied Schil. De vergunningbehoefte van bewoners zit in de schil enkel in het noordelijk deel van de schil. Eén gebied levert flexibiliteit op.

5. Wenselijke maatregel: werkingstijden koppelen aan aannemersvergunning om de geldigheid aan te laten sluiten bij het beoogde doel van deze vergunning (beslispunt 1e)

Een aannemersvergunning wordt op dit moment verleend aan bedrijven die voor de uitoefening van werkzaamheden dicht bij hun werkgebied moeten kunnen parkeren. Per bedrijf kunnen maximaal twee aannemersvergunningen worden verstrekt. In praktijk betekent dit dat een inwoner van Doesburg die een aannemersbedrijf heeft, 3 auto's in de binnenstad kan parkeren. Wij zijn voornemens om de geldigheid van de aannemersvergunning te beperken tot maandag tot en met zaterdag tussen 7.00 en 18.00 uur. Hiermee sluit de geldigheid aan bij het beoogde doel: tijdens de uitvoering van werkzaamheden in de buurt kunnen parkeren. 's Avonds en op zondag, momenten waarop de meeste bewoners thuis zijn, komt hierdoor meer ruimte beschikbaar voor bewoners, iedereen kan dan maximaal één auto op straat parkeren.



Met deze beperking van de werkingstijden komen we ook enigszins tegemoet aan klachten over bedrijfsbusjes in de binnenstad. De eerlijkheid gebiedt ons echter te zeggen dat we niet kunnen voorkomen dat er busjes in de binnenstad worden geparkeerd. In de APV is weliswaar opgenomen dat het verboden is een voertuig dat, met inbegrip van de lading, een lengte heeft van meer dan 6 meter te parkeren, waar dit parkeren naar zijn oordeel buitensporig is met het oog op de verdeling van beschikbare parkeerruimte. Dit verbod is echter niet van toepassing op werkdagen van maandag tot en met vrijdag, dagelijks van 8.00 tot 18.00 uur.

Bedrijfsbusjes die voldoen aan de maatvoering, kunnen lastig worden geweerd. Een bewoners- of bedrijfsvergunning kan immers ook worden aangevraagd voor een bedrijfsbusje. Door het beperken van de werkingstijden van de aannemersvergunning zal naar verwachting het aantal bedrijfsbusjes 's avonds en op zondag wel iets afnemen.

6. Wenselijke maatregel: gehandicaptenparkeerplaats op kenteken ook in de binnenstad toestaan om inwoners met een handicap de garantie op een vrije parkeerplaats op loopafstand te geven (beslispunt 1f)

Voor inwoners met een handicap is de garantie op een vrije parkeerplaats op loopafstand belangrijk. Wanneer vergunninggebieden worden vergroot, neemt het risico dat er geen vrije parkeerplaats op korte loopafstand is, toe. Een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken biedt wel garantie. Wij zijn daarom voornemens om inwoners van de binnenstad die beschikken over een Europese Gehandicaptenparkeerkaart Bestuurders de mogelijkheid te bieden om een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken aan te vragen als het adres niet beschikt over bruikbare parkeergelegenheid op eigen terrein. Daarbij zijn wij tevens voornemens om vast te leggen dat het adres in dat geval niet in aanmerking komt voor een parkeervergunning. Uitgangspunt blijft dus: één auto per huishouden in de binnenstad. Het effect van dit voornemen is daarmee beperkt. Daarnaast wonen op dit moment circa 15 houders van een Europese Gehandicaptenparkeerkaart in de binnenstad, waarbij waarschijnlijk niet iedereen ook een auto bezit, dus ook het aantal gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken zal beperkt zijn.

7. Wenselijke maatregel: parkeerlocaties met betaald parkeren in de binnenstad terugdringen om (zoek)verkeer in de binnenstad terug te dringen (beslispunt 1g en 1h)

In de binnenstad zijn op dit moment meerdere locaties waar bezoekers tegen betaling kunnen parkeren. Dat levert niet alleen zoekverkeer in de binnenstad op, het blijkt ook lastig om bezoekers duidelijk te maken waar zij wel en niet mogen parkeren. Om die reden zijn wij voornemens om de mogelijkheid van betaald parkeren op te heffen op de volgende locaties: Paardenmarkt, Ooipoortstraat, Meipoortstraat, parkeerterrein Zandbergstraat, Koepoortstraat en Roggestraat. Dit betekent dat bezoekers zijn aangewezen op de Meipoortwal (ter hoogte van begraafplaats), parkeerterrein Kloostertuin, parkeerterrein F.D. Rooseveltsingel, locaties die direct bereikbaar zijn vanaf de singels waardoor er minder rijdend verkeer in de binnenstad zal zijn wat de verkeersveiligheid zal bevorderen. Daarnaast blijkt het betaald parkeren op de Markt behouden, zodat bijvoorbeeld mensen die slechter ter been zijn, de keuze hebben om dichterbij te parkeren. Uiteraard blijven ook de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen in de binnenstad behouden, zodat bezoekers voor wie het noodzakelijk is, dicht bij hun bestemming kunnen parkeren. Vanuit het oogpunt van efficiënt ruimtegebruik kunnen vergunninghouders ook gebruik maken van de betaalde parkeerlocaties (behalve Meipoortwal).

Op basis van parkeertellingen blijkt er in de binnenstad voldoende ruimte voor bezoekers en vergunninghouders over te blijven als het aantal parkeerlocaties met betaald parkeren wordt teruggedrongen. Daarnaast zijn natuurlijk de gratis parkeerterreinen aan de rand van de binnenstad beschikbaar voor bezoekers.

Met deze maatregel dringen we het (zoek)verkeer in de binnenstad terug, waarmee we de verkeersoverlast en CO₂-uitstoot reduceren. Daarnaast versterkt deze maatregel het verkeersluwe karakter van de binnenstad en draagt het bij aan het vergroten van de verkeersveiligheid en leefbaarheid.

8. Voor het effectueren van de wijzigingen, is het vaststellen van gewijzigde regelgeving gewenst. (beslispunt 2 en 3)

Via de Parkeerverordening wordt geregeld wie een parkeervergunning kan aanvragen. Deze doelgroepen zijn met de herijking niet gewijzigd. De bestaande vergunningsoorten voorzien in een behoefte en uit een peiling onder bewoners en ondernemers zijn geen nieuwe doelgroepen naar voren gekomen.

De vigerende Parkeerverordening Doesburg 2017 voldoet in dat opzicht nog. Toch leggen wij een geactualiseerde verordening ter besluitvorming voor, waarmee met name onduidelijkheden in de vigerende parkeerverordening worden aangescherpt.

Het college is voornemens om een gewijzigde versie van de Nadere regels Parkeerverordening Doesburg vast te stellen. Hierin moet de gewijzigde indeling in vergunninggebieden worden verwerkt, alsmede de wijzigingen benoemd onder argument 2, 5 en 6 (vergunningen verlenen op kenteken, werkingstijden koppelen aan de aannemersvergunning en een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken beschouwen als eigen parkeergelegenheid).

Het college is ook voornemens om een gewijzigde versie van het Aanwijzingsbesluit Vergunninggebieden Doesburg vast te stellen. Hierin moet de gewijzigde indeling in vergunninggebieden worden verwerkt.

Het college is tot slot voornemens om een gewijzigde versie van het Aanwijzingsbesluit Betaald Parkeren Doesburg vast te stellen. Hierin is vastgelegd op welke locaties betaald parkeren mogelijk blijft (zie argument 7).

Kanttekeningen

1. Parkeervergunningen voor een gebied verlenen, is een afwijking van de koers uit Vitale Binnenstad Doesburg. (beslispunt 1d)

In Vitale Binnenstad Doesburg is bij de opgave 'herijking vergunningensysteem' de voorkeur van de klankbordgroep opgenomen: vergunningverlening per straat met de mogelijkheid dat een parkeervergunning kan worden verleend in een aanliggende straat. Tijdens de herijking is bewoners en ondernemers gevraagd naar hun voorkeur (voorjaar 2022). Ook uit die peiling lijken de opties met grotere vergunninggebieden op beperkter draagvlak te kunnen rekenen. Uit deze peiling blijkt echter ook dat het draagvlak onder bewoners die nu op de wachtlijst staan voor een parkeervergunning groter is. Voor respondenten die nu over een parkeervergunning kunnen beschikken, is het belang logischerwijs anders.



2. *Voor bewoners van de binnenstad betekenen de wijzingen een forse verandering, dat vraagt een zorgvuldig proces.*

De wijzigingen betekenen een forse verandering voor bewoners van de binnenstad. Dat vraagt een zorgvuldige aanpak en afstemming, waarbij evaluatie en zo nodig bijsturing noodzakelijk zijn.

Zo schrijven we alle adressen die lijken te kunnen beschikken over eigen parkeergelegenheid aan om hen van deze constatering op de hoogte te stellen (inclusief het voornemen om vanaf 2024 geen parkeervergunning meer verlenen). Bewoners en ondernemers die aangeven zich niet in deze constatering te kunnen vinden, worden bezocht om samen vast te stellen of er sprake is van parkeergelegenheid op eigen terrein. We doen dit zo snel mogelijk (uiteraard wel zorgvuldig), zodat bewoners voldoende tijd hebben om eraan te wennen dat zij vanaf 2024 niet meer in aanmerking komen voor een parkeervergunning.

Bewoners hebben ook de zorg dat er naast burens ook onbekenden in de straat parkeren die lastig zijn aan te spreken op ongewenst parkeergedrag. Met het instraten van parkeerplaatsen wordt het echter voor iedereen duidelijk waar wel en waar niet geparkeerd kan worden en wordt het voor handhaving makkelijker om op te treden tegen ongewenst parkeergedrag. Door de parkeerplaatsen in te straten voorkomen we bijvoorbeeld dat een voordeur wordt geblokkeerd door een geparkeerde auto. Voorafgaand aan het instraten zorgen we voor zorgvuldige communicatie en waar nodig goed overleg om tot een voor iedereen zo goed mogelijke aanduiding van parkeervakken te komen.

Over andere zorgen, zoals een toename van zoekverkeer en een hogere parkeerdruk op parkeerterrein De Bleek, hebben wij eind vorig jaar aangegeven dat wij niet verwachten dat dit tot overlast of problemen leidt. Maar uiteraard zullen wij de situatie monitoren, en waar noodzakelijk maatregelen nemen om bij te sturen.

Financiën

n.v.t.

Uitvoering

Planning

- inwoners en ondernemers informeren als het voornemen is hen geen parkeervergunning meer te verlenen vanaf 1 februari 2024 omdat zij kunnen beschikken over eigen parkeergelegenheid en, indien nodig, vervolggesprekken voeren (juni/juli/augustus 2023);
- parkeerplaatsen instraten (planning afgerond voor februari 2024);
- start nieuw parkeervergunningenbeleid: 1 februari 2024;
- uitbesteden en digitaliseren vergunningverlening: voorbereiding vanaf juni, operationeel per 1 februari 2024.

Communicatie

- persbericht;
- artikel in regiobode;

- brief aan inwoners en ondernemers die lijken te kunnen beschikken over eigen parkeergelegenheid waardoor vanaf 1 februari 2024 geen parkeervergunning meer zal worden verleend;
- brief aan alle vergunninghouders over de veranderingen per 1 februari 2024 (eind 2023).

Evaluatie

n.v.t.

Bijlage(n)

- Bijlage 1: Adviesbrief m.b.t. de “Herijkingparkeervergunningensysteem” van de afdelingsmanager Risicobeheersing bij de Brandweer Gelderland-Midden
- Bijlage 2: Parkeerverordening Doesburg 2024
- Bijlage 3: Nadere regels Parkeerverordening Doesburg (conceptversie)
- Bijlage 4: Aanwijzingsbesluit Vergunninggebieden Doesburg (conceptversie)
- Bijlage 5: Aanwijzingsbesluit Betaald Parkeren Doesburg (conceptversie)