



Informatienota raad – openbaar

Onderwerp	Evaluatie project parkeren 2025
Zaakdossier	Z/25/061600 - D/25/194152
Portefeuillehouder	Wethouder B. van Veldhuizen
Raadsprogramma	1. Evenwichtig en leeftijdsbestendig woon- en leefklimaat
Datum collegebesluit	28 oktober 2025
Afdeling	Leefomgeving
Functie	Beheerder openbare ruimte

Kennis nemen van

Op 1 februari 2025 is het nieuwe parkeervergunningenbeleid in de binnenstad van Doesburg ingegaan, dit in het kader van de startnotitie 'Herijking parkeervergunningensysteem', dat op 31 januari 2022 door de raad is vastgesteld. Daarnaast is in het Mobiliteitsplan Doesburg 2025, de verkeersveilige en leefbare binnenstad, het project V2 Uitvoeren van het herijkte parkeervergunningensysteem opgenomen.

Op 5 februari 2025 hebben we u geïnformeerd over de stand van zaken van het Project Herijking Parkeren. Toen is aangegeven eind 2025 een bredere evaluatie te doen na de invoering van het nieuwe parkeervergunningbeleid per 1 februari 2025. We willen u informeren over de eerste bevindingen in de periode na invoering van het nieuwe parkeerbeleid tot op heden. Wat is goed gegaan? Wat behoeft nog aandacht? Daarnaast heeft het college ingestemd met het instellen van één vergunninghouderszone voor de gehele binnenstad.

Inleiding

In het kader van de Vitale Binnenstad is besloten om het parkeervergunningensysteem te herijken. Uitgangspunt daarbij was om te komen tot heldere en logische spelregels voor vergunningaanvragen, waarmee het parkeervergunningensysteem eerlijker en transparanter is, de beschikbare ruimte efficiënt wordt gebruikt, de juiste doelgroepen worden gefaciliteerd en de parkeersituatie handhaafbaar is. Op 31 januari 2022 heeft u de startnotitie 'Herijking parkeervergunningensysteem' vastgesteld en hiermee het college de opdracht gegeven om te komen tot een herijkt parkeervergunningenbeleid. Per 1 februari 2025 is het nieuwe parkeerbeleid van kracht geworden. In deze notitie vindt u de eerste evaluatie van de invoering van het nieuwe parkeer(vergunningen)beleid in de periode vanaf 1 februari t/m medio oktober 2025. Het gaat hier om de eerste bevindingen en ervaringen in contact met inwoners, bedrijven en bezoekers in een relatief korte periode.

Samenvatting

1. *Wij hebben u beloofd u te informeren over de evaluatie van het project herijken parkeren 2025 voor de periode na invoering per 1 februari 2025 tot 15 oktober 2025.*

Ten behoeve van de evaluatie is naar de volgende onderwerpen gekeken:

- 1.1. Het nieuwe parkeerbeleid en het vergunningverleningsproces



- 1.2. Toezicht, handhaving en veiligheid
- 1.3. Fiscaal en financieel
- 1.4. Juridisch en aanpassingen regelgeving, bezwaren

1.1 Het nieuwe beleid en het vergunningverleningsproces

Het nieuwe parkeerbeleid zorgt voor eerlijkheid en transparantie.

In de aanloop naar de invoering van het nieuwe parkeer(vergunningen)beleid gaven veel inwoners aan zich zorgen te maken over de (negatieve) gevolgen van het nieuwe parkeerbeleid. Er zijn veel gesprekken gevoerd met inwoners, bedrijven en bezoekers. Na invoering blijkt dat na een gewenningsperiode van enkele maanden mensen in gesprekken aangeven het nieuwe parkeerbeleid als eerlijker ervaren en veelal begrip hebben voor de gestelde regels. Vooral als het gaat om de regel dat als mensen beschikken over een parkeerplaats op eigen terrein er geen parkeervergunning meer wordt verstrekt.

- ✓ Het nieuwe parkeerbeleid is transparanter doordat iedere aanvraag volgens vaste criteria beoordeeld wordt. Bij de beoordeling wordt gebruik gemaakt van een POET-lijst (parkeerplaats op eigen terrein). Deze lijst is samengesteld door de gemeente Doesburg, bureau Opiniepijlers en bureau Goudappel Coffeng en wordt doorlopend geactualiseerd op basis van ruimtelijke ontwikkelingen. Met het digitaliseren van het gehele vergunningverleningsproces zal dit proces in 2027 efficiënter, flexibeler en toekomstbestendig worden ingericht.
- ✓ Per zone zijn de volgende aantallen vergunninghoudersplekken beschikbaar en parkeervergunningen verleend (tot 15 oktober 2025):

Vergunninghouderszone	Beschikbare parkeerplaatsen vergunninghouders	Verleend
Noordoost	87	47
Noordwest	186	176
Zuidwest	163	163
Zuidoost	98	98
Oost	135	108
Schil	11	0
Gehele binnenstad*		53
Totaal	680	645

*dit zijn (tijdelijke) aannemers-, hulpverleners-, mantelzorgvergunningen etc.

- ✓ In twee vergunninghouderszones is er sprake van een wachtlijst. In Noordwest staan 4 mensen op de wachtlijst en Zuidoost is de wachtlijst inmiddels opgelopen tot 2. Er is momenteel in de gehele binnenstad voldoende parkeercapaciteit beschikbaar, alleen loopt de huidige gebiedsindeling tegen zijn grenzen aan (zie 2. *Besluit één vergunninghouderszone*).
- ✓ Er is een toename te zien in het aantal aanvragen voor een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken in de binnenstad. Dit komt doordat het in het nieuwe beleid toegestaan is voor gehandicapten wonende in de binnenstad om een parkeerplaats op kenteken aan te vragen.
- ✓ Het proces van digitalisering van het gehele parkeervergunningstelsel is ingezet waarmee doorlopend gewerkt wordt aan de doelstellingen van het parkeerbeleid als het gaat om transparantie en eerlijkheid.



Gewenningsperiode nieuwe bebording, zonenummers en parkeervakken

Bezoekers, inwoners en bedrijven van de binnenstad moesten vooral wennen aan de wijziging van de bebording van de vergunninghouderszone en de betaald parkeren zones (zone-nummering). Bijvoorbeeld dat voorheen op de Paardenmarkt betaald parkeren per uur mogelijk was en nu uitsluitend betaald geparkeerd kan worden met een dagkaart.

- ✓ De geografische informatie en de nieuwe zonenummers zijn nu correct in het Nationaal Parkeerregister opgenomen. Vanuit deze databron vullen de app-ontwikkelaars de Parkeerapps. De gemeente is niet verantwoordelijk voor mensen die per abuis een verkeerd parkeerticket via een Parkeerapp aanschaffen. Toch zijn we mensen tegemoet gekomen die per abuis een dagkaart hebben aangeschaft via een van de app-providers in de periode t/m eind april 2025.
- ✓ Parkeervakken die d.m.v. rvs wegdek nagels worden aangeduid zorgen bij bewoners en bezoekers voor verwarring en onduidelijkheid doordat enkel punten en geen doorlopende lijnen aangegeven worden (met name bij parkeervakken t.h.v. actieve huisdeuren). Alhoewel deze techniek een flexibele toepassing heeft en het in de beeldkwaliteit gewaardeerd wordt, ervaren parkeerders het als een uitdaging om binnen de vakken te parkeren.
- ✓ Na realisatie van de parkeervakken (straatwerk, RVS wegdek nagels, verfmarkering) zijn diverse individuele verzoeken binnengekomen van zowel bewoners als bedrijven (zoals musea en horecaondernemers) om aanpassingen van de parkeervakken. Elk verzoek is zorgvuldig met de betrokken partijen afgewogen, waarop per locatie is bepaald of een parkeervak al dan niet aangepast of alsnog toegevoegd of verwijderd is. Er zijn parkeervakken benodigd en de ruimte in de binnenstad is schaars. Daarnaast moet ook ruimte geboden worden voor dubbelgebruik zoals fietsparkeren en hulpverleners- /aannemersvergunningen. Bij elke afweging is veiligheid en bereikbaarheid in noodsituaties als basis gehanteerd en hierbij het vrijhouden van deuren van panden. Ook zijn verzoeken niet ingewilligd omdat we uniformiteit nastreven en een transparant en eerlijk parkeerbeleid hanteren. Dit gehele proces vergt continue veel maatwerk en menscapaciteit.
- ✓ Wat betreft het verzoek van het Lalique Museum over het verwijderen van parkeervakken voor hun deur is dit verzoek niet ingewilligd. Het totaal aantal benodigde parkeervakken wordt blijvend gemonitord en meegenomen bij komende evaluaties.

1.2 Toezicht, handhaving en veiligheid

- ✓ Februari en maart 2025 was een overgangsperiode waarin mensen (zowel schriftelijk en mondeling) geattendeerd zijn op het buiten een vak parkeren of het niet tonen van een parkeervergunning achter de voorruit van het voertuig. Daarna is er actief gehandhaafd m.b.t. het nieuwe parkeerbeleid.
- ✓ Door de aanwezigheid van met name de toezichthouders parkeren is het parkeergedrag van bewoners, bezoekers en bedrijven sterk verbeterd ten opzichte van voorafgaande jaren. Mensen zijn zich meer bewust van het feit dat men in de vakken moet parkeren. Dat betaald moet worden in de betaald parkeren zones en dat men over een geldige

parkeervergunning achter te voorruit moet beschikken wanneer men parkeert in een van de vergunninghouderszones.

- ✓ De veiligheid en bereikbaarheid in noodsituaties in de binnenstad is sterk verbeterd door de hersituering van parkeerplaatsen, er minder foutparkeerders zijn en doordat uitgangen en locaties permanent vrijgehouden worden voor nood-en hulpdiensten.

1.3 Fiscaal en financieel

- ✓ Het aantal voertuigen dat zonder geldig parkeerbewijs parkeert is gedaald (bij gelijke inzet controle en toezicht). We zien op straat dat mensen gewend zijn aan het nieuwe parkeerbeleid en er minder naheffingen worden geschreven voor het niet hebben van een parkeervergunning of een geldig parkeerbewijs.
- ✓ De parkeerinkomsten middels naheffingen zijn gedaald. Dit houdt verband met dat mensen zich netjes houden aan het nieuwe parkeerbeleid. Daartegenover staat er hogere opbrengst aanschaf dagkaarten.
- ✓ Mensen die in de periode t/m april 2025 per abusie een dagkaart hebben aangeschaft hebben de kosten volledig terug ontvangen.
- ✓ De prijs van de dagkaart is per 1 juli 2025 verlaagd. Er zijn meer dagkaarten aangeschaft (circa 2700 dagkaarten) in deze periode 1 februari t/m medio oktober 2025 dan in geheel 2024.

1.4 Juridisch en aanpassingen regelgeving, bezwaren

- ✓ De bebording van de vergunninghouderszone en de betaald parkeren zones i.c.m. de parkeerverbodszone is in overleg met de politie juridisch nu goed ingesteld.
- ✓ De Verordening op de heffing en de invordering parkeerbelastingen wordt aangepast wat betreft tariefstelling en vrijstellingen parkeren gehandicapten.
- ✓ Het parkeren van aanhangers, caravans, etc. is volgens de huidige verordening niet toegestaan binnen de vergunninghouderszone. Dit dient te worden aangepast.
- ✓ Er zijn slechts 10 bezwaarschriften tot nu toe op de besluiten op de aanvragen voor een bewonersparkeervergunning ingediend. 5 bezwaarschriften zijn ingetrokken nadat gebleken is dat er toch recht bestond op een parkeervergunning. De overige 5 bezwaarschriften zijn ongegrond verklaard.

2. Besluit om naar één vergunninghouderszone te gaan

Het huidige vergunningsgebied is onderverdeeld in 6 zones, namelijk: Noordoost, Oost, Zuidoost, Noordwest, Zuidwest en Schil. Alhoewel deze gebiedsindeling eerlijker is ten opzichte van het uitgeven van vergunningen per straat loopt dit systeem tegen zijn grenzen aan. Door de huidige kleine en strikte zonegrenzen lopen de wachtlijsten in de zones Zuidwest en Zuidoost weer op, terwijl in aangrenzende zones voldoende parkeercapaciteit is. Om het systeem toekomstbestendig te houden is de huidige onderverdeling in 6 kleine zones momenteel niet meer houdbaar. Door één vergunninghouderszone in te stellen wordt de parkeervraag eerlijker en evenrediger over de binnenstad verdeeld en wordt hiermee de wachtlijsten in de twee volle zones opgelost. Daarnaast wordt hiermee de toekomstige digitalisering van het parkeervergunningsstelsel eenvoudiger in te regelen.

Volgens de Parkeerverordening heeft het college een aanwijzingsbevoegdheid om weggedeelten aan te wijzen die bestemd zijn voor het parkeren door vergunninghouders. Het college heeft ingestemd met het instellen van één vergunninghouderszone.

Consequenties

1.1 Parkeervakken die door rvs-wegdeknagels

Het toepassen van rvs-wegdeknagels wordt volgens de landelijke CROW-richtlijnen niet aanbevolen, vanwege de verkeersveiligheid, onderhoud en zichtbaarheid. Door te kiezen voor duidelijke en vlakke afbakening van het parkeervak wordt de veiligheid en zichtbaarheid verbeterd terwijl het onderhoud eenvoudiger en kostenefficiënter blijft. Dit valt uitsluitend te bereiken met straatwerk (voorbeeld Koepoortstraat). In de toekomst passen we deze vorm van aanduiding van parkeervakken niet meer toe.

2 Eén vergunninghouderszone en restcapaciteit

De vergunningverlening is eerlijker, maar de zonegrenzen werken te beperkend bij het praktisch toepassen van dit parkeerbeleid. Daarnaast is bij de huidige capaciteitsverdeling geen rekening gehouden met het vrijhouden van toekomstig in te stellen gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken, de hulpverlenersvergunningen, tijdelijke aannemersvergunningen en gedurende de zomerperiode het reserveren van parkeervakken voor fietsparkeren. Bij de uitgifte van parkeervergunningen in 2026 is het van belang dat er rekening wordt gehouden met minimaal 7,5 procent noodzakelijke leegstand, zodat mogelijke knelpunten worden voorkomen.

Financiën

Extra kosten ten behoeve van het project 'Herijken Parkeren' in 2025:

- ✓ Infrastructurele aanpassingen aan parkeervakken €40.000
- ✓ Tegemoetkoming per abuis aangeschafte dagkaarten €370

Planning

- Aanpassen 'Nadere regels Parkeerverordening Doesburg'.
- Voorbereiding uitgifte parkeervergunningen 2026.
- Voorbereiding invoering digitalisering parkeervergunningsstelsel per 1 januari 2027.
- Aanschaf en plaatsing nieuwe parkeerautomaten 2026.

Communicatie

- Aanpassingen website over het nieuwe parkeerbeleid/ persbericht via regionale krant en sociale media
 - wijzigingen zonenummers
 - wijziging vergunninghouderszone
 - wijzigen betaald parkeren zones.
- Vergunninghouders ontvangen brieven t.b.v. wijzigingen parkeerrecht

Evaluatie

Voorgesteld wordt om eind 2027 het parkeerbeleid opnieuw te evalueren.