## Bijlage 3: Parkeerpanels, samenvatting en advies

**Inleiding**
In 2018 hebben twee parkeerpanels (Beneden- en Bovenstad) plaatsgevonden. Dit heeft geleid tot een gezamenlijk advies dat is uitgebracht aan het college en de raad. Het betreft de parkeerproblematiek in de binnenstad.

**Behoefte van de raad**
Bij het aannemen van het advies zijn door de raad twee behoeftes geuit:
1. Het uitvoeren van een onderzoek waar extra parkeercapaciteit aan de rand van de binnenstad kan worden gerealiseerd;
2. Het starten van een tweede parkeerpanel 'Parkeerpanel 2.0', met als opdracht een advies uit te brengen voor het parkeerbeleid voor de wat langere termijn.

**Uitdaging**
De belangrijkste uitdaging is om een aanvullend pakket van maatregelen te definiëren dat in lijn met de Mobiliteitsvisie 2040 en bijbehorende uitvoeringsagenda het volgende regelt:
- Leefbaarheid door een acceptabele parkeerdruk;
- Gastvrijheid door de autobereikbaarheid voor bezoekers te borgen;
- Duurzaamheid door de binnenstad aantrekkelijk te maken om te wonen, te winkelen en te werken;
- Ruimtelijke kwaliteit te bieden door enkele straten en pleinen aan te wijzen waar voetgangers en fietsers primair gebruik van maken;
- Verkeersveiligheid te verbeteren door het aantal autobewegingen te bevriezen.

**Advies**
Het advies van de Parkeerpanels bestaat uit vier onderdelen:
1. <u>Uitbreiding parkeercapaciteit aan de rand van de binnenstad</u>
   a) De uitbreiding van parkeergarage Kweeklust zo snel mogelijk uitvoeren;
   b) De veiligheid van parkeerterrein Buiten de Waterpoort verbeteren, zodat dit terrein gebruikt kan worden door bewoners;
   c) Uitbreiding van de huidige capaciteit van parkeerterrein Bagijnenwal in de vorm van een gebouwde parkeervoorziening;
   d) Meubelboulevard Spijksepoort (blijven) gebruiken als uitwijklocatie voor bewoners en werknemers. Hierover dient overleg plaats te vinden met de eigenaar van de meubelboulevard. Wellicht biedt een regulering in de vorm van een blauwe zone hier een oplossing.

2. <u>Vergunningenbeleid bewoners</u>
   a) Uitgifte tweede vergunning afbouwen;
   b) Met een basisvergunning kunnen bewoners op straat, op terreinen én in de parkeergarages parkeren. Alleen overdag kan op straat worden geparkeerd;
   c) Een premiumvergunning waarmee bewoners ook in de avond en nacht op straat parkeren;
   d) Over voldoende capaciteit beschikken om ieder adres te voorzien van een eerste basisvergunning;
   e) Een tweede vergunning wordt alleen verstrekt als er restcapaciteit aanwezig is;
   f) De prijs voor vergunningen gaat omhoog, omdat parkeerruimte in de binnenstad een schaars goed is;

g) Als de bezetting in de garages blijft oplopen, wordt de mogelijkheid om hier met een tweede vergunning te parkeren, teruggedraaid;

3. Parkeernormen

Het voorstel is om voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de binnenstad de norm voor de functie Wonen te verlagen naar 0. Dit in het geval de ontwikkeling in het belang is van de binnenstad.

4. Aanvullende wensen
   a) Om loopafstanden naar perifere locaties te 'verminderen' kunnen deelfietsen en elektrische scooters ingezet worden;
   b) Het gebruik van de fiets stimuleren door fietsstallingen nabij bestemmingen te realiseren;
   c) Terughoudend te opereren bij het plaatsen van laadpalen in woonstraten;
   d) Extra parkeercapaciteit te 'winnen' door bijvoorbeeld laad- & losplekken na winkeltijden in te zetten voor bewonersparkeren;
   e) Betere benutting van aanwezige restcapaciteit bij private ontwikkelingen.

**Relatie met Parkeerprogramma**

We zien dat bovengenoemde punten die voortkomen uit de Parkeerpanels nagenoeg integraal zijn opgenomen in het Parkeerprogramma. Deels als concrete maatregel cq. actie, deels als aandachtspunt voor aanvullende onderzoek.