



Aan de leden van de gemeenteraad

20 december 2022

Onderwerp	Raadsinformatiebrief – Voortgangsbrief herijking parkeervergunningensysteem	Behandeld door	K. Lavalaye-Borkes
Ons kenmerk	Z/21/017800 - D/22/100716	Telefoonnummer	(0313) 48 13 13
Uw kenmerk		E-mailadres	Kim.Borkes@doesburg.nl

Beste gemeenteraadsleden,

Door middel van voorliggende raadsbrief informeren wij u over de voortgang van de herijking van het parkeervergunningensysteem. Met deze informatie willen wij u tijd en informatie bieden om u (in overleg met uw achterban) te beraden over de herijking van het parkeervergunningensysteem, om het uiteindelijke besluit over de verordening te kunnen nemen.

Inleiding

Afgelopen jaar is hard gewerkt aan een voorstel voor herijking van het parkeervergunningensysteem in de Binnenstad. In deze brief neemt het college de raad mee met achtereenvolgens:

1. Aanleiding: waarom is het nodig om het huidige systeem te herijken?
2. Voorgestelde oplossingen: welke aanpassingen kunnen we doen aan het huidige systeem?
3. Mogelijke zorgen: wat kunnen we doen om de reeds gehoorde zorgen weg te nemen?
4. Vervolg: hoe stelt het college het vervolg voor, inclusief de communicatie naar omwonenden?

Het college denkt met de uitgewerkte voorstellen de huidige knelpunten te kunnen oplossen en het systeem toekomstbestendig te maken. Maar we begrijpen ook dat dit een forse verandering is voor bewoners van de binnenstad, en dat dit een zorgvuldige aanpak en afstemming vraagt, waarbij maatwerk en evaluatie (en bijsturing) noodzakelijk is.

Desalniettemin gelooft het college wel dat de voorstelde oplossing een weloverwogen, toekomstbestendig systeem is, wat recht doet aan alle inwoners van de binnenstad. In onderstaande notitie beschrijven we de nieuwe situatie die wij per 1-1-2024 in willen laten gaan. De verordening moet, wegens het bieden van een redelijke overgangstermijn, uiterlijk 1-7-2022 worden vastgesteld door de raad. Uitstel van vaststelling betekent automatisch uitstel van de ingang nieuwe situatie.

Aanleiding: waarom een herijking van het parkeervergunningensysteem?

Momenteel kent de binnenstad een parkeervergunningensysteem per straat. Dit heeft inefficiënt ruimtegebruik en een hoge parkeerdruk in sommige straten tot gevolg. Daarbij is het lastig uit te leggen dat in sommige straten bewoners geen parkeervergunning kunnen aanschaffen en soms wel tot 8 jaar op de wachtlijst staan, terwijl in de naastgelegen straat nieuwe bewoners direct een parkeervergunning kunnen aanschaffen.

Ook komt het voor dat vergunninghouders hun auto soms niet kwijt kunnen, omdat in de vergunninggebieden ook bezoekers met een dagkaart of bewoners met een Europese Gehandicaptenparkeerkaart kunnen parkeren. De verhouding tussen het aantal uitgegeven parkeervergunningen en het aantal beschikbare parkeerplekken wordt daardoor verstoord.

Ook de gemeentelijke organisatie ervaart knelpunten met het huidige parkeervergunningensysteem. De uitgifte en het beheer van de parkeervergunningen kent veel handmatige handelingen waardoor het veel tijd kost. Daarbij zijn door de jaren heen steeds meer uitzonderingen ontstaan die niet altijd meer uitlegbaar zijn. Doordat de parkeervergunningen daarnaast niet op kenteken worden verstrekt, worden vergunningen soms doorgegeven of structureel uitgeleend. Handhaving kan echter niets doen tegen dit onbedoelde en ongewenste gedrag, maar voor mensen die op een wachtlijst staan, is het wel een doorn in het oog.

Los van het parkeervergunningensysteem zelf is ook de parkeersituatie op straat niet overal duidelijk. Parkeerplaatsen voor bezoekers zijn ingestraat, voor vergunninghouders niet. Waar een auto geparkeerd kan worden, is hierdoor niet eenduidig, wat de handhaving op foutparkeren lastig maakt. Met als gevolg dat er onoverzichtelijke situaties ontstaan, wat niet ten goede komt aan de verkeersveiligheid, en dat de doorgang voor nood- en hulpdiensten op sommige locaties onder druk komt te staan. Deze onduidelijkheid leidt tot veel vragen/meldingen en (juridische) procedures.

Kortom, het huidige parkeervergunningensysteem is oneerlijk, levert veel werklast op, en werkt foutgevoeligheid in de hand.

Welke oplossingen in de verordening worden voorgesteld?

Het huidige parkeervergunningensysteem wordt herzien op de volgende inhoudelijke punten:



- Parkeervergunningen kunnen vanaf 2024 worden gebruikt om in de hele binnenstad of de schil te parkeren (dus niet meer per straat). Met deze verruiming kan de wachtlijst worden opgelost en ontstaat meer flexibiliteit bij toekomstige veranderingen in het parkeeraanbod. Daarop vooruitlopend worden in 2023 aanvragen op de wachtlijst en nieuwe parkeervergunningen al uitgegeven voor een vergunninggebied waar ruimte is, zodat de wachtlijst al in 2023 kan worden opgeheven.
- Het gebruik van de aannemersvergunning wordt beperkt tot maandag tot en met zaterdag tussen 7.00 en 18.00 uur, aansluitend bij het beoogde doel: tijdens de uitvoering van werkzaamheden in de buurt kunnen parkeren.
- Parkeervergunningen worden vanaf 2024 op kenteken uitgegeven, wat een digitale verlening van parkeervergunningen mogelijk maakt. De gebruiker kan dit kenteken zelf invoeren en wisselen, waardoor een vergunning flexibel te gebruiken blijft.

Aanvullende maatregelen op deze oplossingen:

Belangrijkste uitgangspunt bij de herijking van het parkeervergunningensysteem is dat elk huishouden één auto in de binnenstad kan parkeren. Dit doen we door:

- Meer ruimte te creëren voor vergunninghouders;
Dit doen we door het aantal locaties met betaald parkeren te verminderen, bijvoorbeeld in de Koepoortstraat en op de Paardenmarkt. Bijkomend voordeel is dat hiermee het zoekverkeer van toeristen in de binnenstad wordt verminderd. Daarnaast staan we vergunninghouders toe om ook op de betaalde parkeerterreinen te parkeren (dubbelgebruik). En de huidige locaties waar vergunninghouders nu parkeren, blijven grotendeels behouden. Zo blijft in de Veerpoortstraat parkeren aan twee zijden toegestaan.
- Voortzetting en ook daadwerkelijk invulling geven aan de regel dat een adres dat op eigen terrein kan parkeren niet in aanmerking komt voor een parkeervergunning;
Na de besluitvorming wordt aan alle inwoners en ondernemers die lijken te kunnen beschikken over eigen parkeergelegenheid een brief gestuurd om hen van deze constatering op de hoogte te stellen en om hen te informeren over deze regel in de verordening. Vervolgens worden bewoners en ondernemers die zich niet in deze constatering kunnen vinden, bezocht om samen vast te stellen of er sprake is van parkeergelegenheid op eigen terrein.
- Daarnaast worden alle parkeerplaatsen in de binnenstad ingestraat;
Hierdoor is het voor iedereen duidelijk waar wel en waar niet geparkeerd kan worden. Dit draagt bij aan duidelijkheid voor de handhaving, de verkeersveiligheid en de doorgang voor nood- en hulpdiensten. Maar het voorkomt ook dat auto's worden geparkeerd voor een voordeur of een uitrit wat bewoners hindert.

In de binnenstad komen hierdoor ruim 700 parkeerplaatsen voor vergunninghouders beschikbaar. Op basis van de huidige vergunninguitgifte zullen voor deze parkeerplaatsen naar verwachting circa 600 vergunningen worden verstrekt. Dit is inclusief de vergunningen voor alle circa 75 bewoners die nu op een wachtlijst staan. Met de aanpassingen ontstaat dus meer ruimte voor alle vergunningen en zal er geen wachtlijst meer zijn.

Hoe gaan we om met zorgen over de herijking van het parkeervergunningensysteem?

Naar aanleiding van de presentatie in de commissie VROM (september 2022) over de richting van

de herijking hebben meerdere bewoners hun zorgen geuit over de herijking van het parkeervergunningensysteem. Die zorgen betreffen:

- *Geen parkeervergunning bij parkeergelegenheid op eigen terrein.*

Alhoewel al sinds 2017 de regel bestaat dat een adres dat kan beschikken over parkeergelegenheid op eigen terrein niet in aanmerking komt voor een parkeervergunning, roept de herijking op dit punt veel onrust op.

In 2022 is een actuele inventarisatie uitgevoerd van adressen die mogelijk beschikken over eigen parkeergelegenheid. Aangezien het veelal gaat om in pandige voorzieningen, heeft bij deze inventarisatie geen controle kunnen plaatsvinden of de parkeergelegenheid voldoet aan de minimale maatvoering die in de Nadere Regels Parkeerverordening is opgenomen. Daarom worden de adressen die lijken te kunnen beschikken over eigen parkeergelegenheid in 2023 aangeschreven 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 op basis van de afmetingen uit de Nadere Regels Parkeerverordening vast te stellen of er sprake is van parkeergelegenheid op eigen terrein.

- *Naast burens ook onbekende parkeerders in de straat.*

In de huidige situatie kennen de meeste mensen iedereen die met een parkeervergunning in hun straat parkeert. Dat maakt het makkelijker om elkaar aan te spreken op ongewenst gedrag. Met vergunningverlening voor de binnenstad kan dit veranderen. Met het instralen van parkeerplaatsen wordt het voor iedereen duidelijk waar wel en waar niet geparkeerd kan worden en wordt het voor handhaving makkelijker om op te treden tegen ongewenst parkeergedrag. Hiermee wordt voorkomen dat bijvoorbeeld een voordeur wordt geblokkeerd door een geparkeerde auto.

- *Zoekverkeer/ toename van verkeer.*

Met de vergunningverlening per straat is het voor iedereen duidelijk waar hij/zij moet parkeren, er hoeft niet naar een parkeerplaats te worden gezocht. Met een vergunning die in de hele binnenstad geldig is, ontstaat de angst dat iedereen eindeloos rondjes moet rijden op zoek naar een vrije parkeerplaats. Door de verhouding tussen het aantal parkeerplaatsen (ruim 700) en het verwachte aantal parkeervergunningen (circa 600) zijn er nog voldoende vrije parkeerplaatsen te vinden. In het begin zal het even wennen zijn, maar al snel zal iedereen ervaren wat een prettige parkeerplek is als in de eigen straat geen vrije parkeerplaats beschikbaar is. Daarnaast is onder meer in de Koepoortstraat en de Gasthuisstraat "overcapaciteit", dus op centraal gelegen locaties waardoor bewoners niet naar de andere kant van de binnenstad hoeven om hun auto te parkeren.

- *Toename auto's van bewoners op parkeerterreinen zoals De Bleek.*

Door vergunningen voor adressen die beschikken over eigen parkeergelegenheid niet meer te verlengen, zal het aantal bewoners dat hun auto op bijvoorbeeld De Bleek parkeert toenemen. Daar staat echter tegenover dat bewoners die nu op de wachtlijst staan, hun auto niet meer buiten de binnenstad hoeven te parkeren. Er vindt dus een verschuiving plaats die naar verwachting niet leidt tot een toename in parkeerdruk op de gratis parkeerterreinen. Daarnaast is de parkeercapaciteit op De Bleek en de Kloostertuin recent uitgebreid en is de Halve Maanweg recent opgeleverd, waardoor er op dit moment voldoende ruimte beschikbaar is.

Daarnaast is in het Coalitieakkoord opgenomen dat wordt gezocht naar een uitbreiding van het aantal beschikbare parkeerplaatsen.

- *Bedrijfsbusjes in de binnenstad.*

Door aan de aannemersvergunning werkingstijden te koppelen (maandag tot en met zaterdag tussen 7.00 en 18.00 uur), wordt het aantal busjes dat 's avonds en op zondag in de binnenstad wordt geparkeerd, verminderd. Daarnaast wordt geborgd dat op deze momenten niet meer dan één auto per adres in de binnenstad wordt geparkeerd. In de APV is tenslotte 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 is overigens niet van toepassing op werkdagen van maandag tot en met vrijdag, dagelijks van 8.00 tot 18.00 uur. Afgezien van handhaving op deze maatvoering is niet te voorkomen dat er busjes in de binnenstad worden geparkeerd.

- *Oneerlijkheid rondom de uitgifte van vergunningen.*

Het nieuwe parkeerbeleid voorziet in eenduidige regels die oneerlijkheid rondom de uitgifte van parkeervergunningen moet voorkomen. Daarnaast moet een digitale uitgifte het doorgeven voorkomen. Ook is vastgelegd dat per adres of een bewonersvergunning of een bedrijfsvergunning kan worden verleend, maar niet beiden, zodat per adres niet meer dan één auto in de binnenstad kan worden geparkeerd.

Er komt minimaal een half jaar als overgangperiode (wanneer besluitvorming uiterlijk half 2023 plaatsvindt over de verordening) waarin iedereen kan wennen aan de nieuwe situatie.

Zo worden er dan geen parkeervergunningen ingetrokken, maar worden bewoners er wel van bewust als zij vanaf 2024 niet meer in aanmerking komen voor een parkeervergunning. Juridisch gezien wordt vaak een overgangstermijn van een half jaar gehanteerd, daar wordt dus aan voldaan. Ook gebruiken we deze periode om alle parkeerplaatsen in de binnenstad te kunnen instraten, zodat vanaf het moment dat vergunningen niet meer per straat worden verleend, de parkeersituatie voor iedereen duidelijk is.

Samengevat/ consequenties

De herziening van het parkeervergunningensysteem heeft de volgende consequenties:

- De wachtlijst kan worden opgelost.
 - Vergunninghouders parkeren niet meer in een specifieke straat, maar zoeken een parkeerplaats in een gebied.
 - Er ontstaat meer flexibiliteit bij toekomstige veranderingen in het parkeeraanbod.
 - Alle parkeerplaatsen in de binnenstad worden ingestraat, wat leidt tot meer duidelijkheid en waarborging van de (verkeers)veiligheid.
 - Het aantal gereserveerde gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken kan toenemen.
- Met de wijziging dat een parkeervergunning in de hele binnenstad geldig is, wordt de garantie op een vrije parkeerplaats op loopafstand voor gehandicapte inwoners belangrijker. Een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken biedt die garantie. De toename in dergelijke plekken zal beperkt zijn: op dit moment wonen circa 15 houders van een Europese Gehandicaptenparkeerkaart in de binnenstad, waarbij waarschijnlijk niet iedereen ook een auto bezit.



- Daarnaast wordt met de voorzetting van de regel dat een adres dat beschikt over parkeergelegenheid op eigen terrein niet in aanmerking komt voor een parkeervergunning én de aanscherping dat een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken wordt beschouwd als eigen parkeergelegenheid, het effect op de parkeersituatie beperkt. Een huishouden kan niet over een parkeervergunning en een gereserveerde parkeerplaats op kenteken beschikken.

Communicatie

Graag licht het college de herziening van het parkeervergunningensysteem aan u toe middels een korte presentatie op woensdag 11 januari 2023. Na deze presentatie zijn wij voornemens u in Q1/ Q2 2023 de voorstellen tot herijking ter besluitvorming voor te leggen.

Parallel aan dit proces worden inwoners en andere belanghebbenden over de voorgenomen herziening geïnformeerd via een persbericht en een artikel in de regiobode.

Korte procesmatige terugblik:

In het kader van de Vitale Binnenstad is besloten om het parkeervergunningensysteem te herijken. Uitgangspunt daarbij is om de 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 de gemeenteraad de startnotitie 'Herijking parkeervergunningensysteem' vastgesteld. Met deze startnotitie heeft de gemeenteraad het college de opdracht gegeven om te komen tot een herijkt parkeervergunningenbeleid en te komen tot een digitaal aanvraag- en uitgiftesysteem van parkeervergunningen in 2023.

Op 14 september 2022 zijn de uitkomsten van die opdracht gepresenteerd in de commissie VROM. De herijking is nu concreet uitgewerkt in regelgeving. Met die uitwerkingen wordt reeds voorgesorteerd op de situatie dat de parkeervergunningen vanaf februari 2024 als digitale parkeerproducten worden verleend door een externe partij.

Hebt u nog vragen? Dan kunt u altijd contact opnemen.

Met vriendelijke groet,
Namens burgemeester en wethouders van Doesburg,

P. Werkman | Gemeentesecretaris

drs. L.W.C.M. van der Meijs | Burgemeester

Dit document maakt onderdeel uit van een digitaal proces en is daarom niet ondertekend.