Beleidsnota Parkeren

Actualisatie en optimalisatie van het gemeentelijk parkeerbeleid

Vastgesteld door de gemeenteraad op 25 april 2013

INHOUDSOPGAVE

1 INLEIDING 4

1.1 Vraag om integraal parkeerbeleid 4
1.2 Doel en beoogd resultaat 4
1.3 Proces 4
1.4 Opbouw Parkeerbeleidsplan 5

2 POSITIONERING PARKEERBELEID 6

2.1 Informatie en beleid hogere overheden 6
2.1.1 Landelijk trend mobiliteit en autobezit 6
2.1.2 Landelijk beleid 6
2.1.3 Provinciaal beleid 7
2.2 Huidig lokaal beleid 7
2.3 Kaders voor nieuw parkeerbeleid 8

3 PARKEREN IN BERGEN OP ZOOM 9

3.1 Wat is er de afgelopen jaren gedaan? 9
3.2 Hoe kijken we aan tegen de huidige parkeersituatie? 10
3.2.1 Het parkeeronderzoek 10
3.2.2 Werksessies verkeer en parkeren en interne evaluatie 12
3.2.3 Vergelijking tarieven en tijden regulering met andere steden 14
3.3 Wat zijn de voornaamste aandachtspunten? 15
3.4 Focus van het beleid? 15

4 VISIE OP PARKEREN 17

4.1 Bovenliggende beleidsvoornemens Bergen op Zoom 17
4.2 Visie op parkeren in Bergen op Zoom 17
4.3 Uitgangspunten van het parkeerbeleid 18
4.4 Doelstellingen parkeerbeleid 19

5 OPLOSSINGSRICHTINGEN 21

5.1 Verkeersstructuur 21
5.2 Parkeren in woonwijken en parkeernormen 22
5.3 Parkeerregulering 23
5.3.1 Doelgroepenbenadering 23
5.3.2 Vergunningen en ontheffingen 30
5.3.3 Tarieven, parkeerduur en parkeertijden 31
5.4 Parkeren door gehandicapten 32
5.5 Overige parkeergerelateerde thema's 32
5.5.1 Parkeren grote voertuigen 33
5.5.2 Parkeren rond sportterreinen 33
5.5.3 Handhaving 33
5.5.4 Fiets 34

6 UITVOERING 35

6.1 (Interne) organisatie rond parkeren 35
6.2 Communicatie 35
6.3 Financiën van parkeren 36
6.4 Monitoring & evaluatie 36
6.4.1 Monitoring 36
6.4.2 Evaluatie 37
6.5 Uitvoeringsprogramma 37

1 Inleiding

Bereikbaarheid is een onderwerp dat hoog op de politieke agenda staat, maar het vraagstuk “waar parkeren we de auto?” lijkt van minder belang. Iedereen wil de auto immers gewoon voor de deur parkeren. De komende jaren blijft de vraag naar parkeerplaatsen in Bergen op Zoom op zijn minst gehandhaafd of groeit zelfs nog. Hoe kan de behoefte aan parkeerplaatsen het best gestuurd worden en wordt het parkeerbeleid gebruikt om het mobiliteitspatroon te beïnvloeden?

1.1 Vraag om integraal parkeerbeleid

In de afgelopen jaren hebben zich diverse ontwikkelingen voorgedaan rondom parkeren in Bergen op Zoom, die hebben geleid tot (maatschappelijke) discussies over zowel het beleid als over het uitvoeringsprogramma. Hieruit is de behoefte ontstaan om inzicht te krijgen in en waar actualisatie en herijking van het parkeerbeleid noodzakelijk is. Daarnaast beïnvloeden diverse ruimtelijke en demografische ontwikkelingen tegelijkertijd de vraag naar parkeerruimte; het aantal inwoners blijft groeien en ook de trend van het groeiende autobezit en automobiliteit gaat niet aan Bergen op Zoom voorbij. Tegelijkertijd gaat Bergen op Zoom de komende jaren door met een kwaliteitsimpuls te geven aan het centrum met het Pleinenplan (vergroten leefbaarheid). Verder staat herontwikkeling en uitbreiding van retail op het programma in de Zeeland en worden de komende jaren nog op diverse locaties woningen bij gebouwd. Al deze ontwikkelingen vragen om een parkeerbeleid voor de middenlange en lange termijn (10 - 20 jaar) wat passend is bij de Structuurvisie 2030.

1.2 Doel en beoogd resultaat

Dit parkeerbeleidsplan biedt de gemeente voldoende handvatten hoe om te gaan met de diverse parkeervraagstukken die binnen Bergen op Zoom spelen – of in de toekomst kunnen gaan spelen. Het legt het gewenste eindbeeld voor parkeren vast, inclusief de weg daar naar toe in de vorm van een uitvoeringsprogramma voor de komende jaren. Met het vormgeven van een sturend parkeerbeleid moet de beschikbare parkeercapaciteit in Bergen op Zoom beter benut worden, zodat voor alle doelgroepen (bewoners, bezoekers en bedrijven) voldoende parkeermogelijkheden zijn.

Dit parkeerbeleidsplan richt zich op alle openbare parkeerplaatsen, inclusief de parkeergarages en richt zich op thema’s als:

- parkeerregulering (doelgroepenbeleid);
- het parkeren in woonwijken;
- de parkeernormensystematiek;
- overige aan parkeren gerelateerde oplossingen (flankerend beleid, organisatie, communicatie etc.);
- vervolgacties en financiële consequenties.

1.3 Proces

In het voorjaar van 2012 heeft het college van burgemeester en wethouders het projectvoorstel Parkeerbeleidsplan vastgesteld. In dit projectvoorstel is het proces uitgewerkt om te komen tot nieuw parkeerbeleid. Alvorens te starten met het opstellen van nieuw parkeerbeleid is eerst een Visie Verkeer en Parkeren opgesteld. Deze visie vertaalt de globale bereikbaarheidsvisie, die in de Structuurvisie 2030 staat, naar concrete visiepunten voor verkeer en parkeren. De Visie Verkeer en Parkeren vormt de basis voor dit Parkeerbeleidsplan en bevat de kaders die in het voorliggende plan nader uitgewerkt worden.

De Visie Verkeer en Parkeren is door de gemeenteraad in september 2012 vastgesteld. Daarmee is richting gegeven aan het nieuw te ontwikkelen beleid. Voor het opstellen van de visie is informatie ingewonnen bij een klankbordgroep, vertegenwoordigers van verschillende partijen uit Bergen op Zoomen en de gemeenteraad. Daarnaast is het klachtenregister parkeren geraadpleegd. De vertegenwoordigers en raadsleden hebben hun knelpunten rond verkeer en parkeren kenbaar gemaakt. Vanuit het klachtenregister is eveneens een overzicht gemaakt van knelpunten die ervaren worden door burgers. Al deze gegevens zijn gebruikt om het nieuwe parkeerbeleid op te stellen.

Nadat het parkeerbeleidsplan gereed is, heeft het college van burgemeester en wethouders het plan vrijgegeven voor inspraak. Alle inspraak reacties zijn verzameld en gerubriceerd in een inspraaknota. In deze nota wordt antwoord gegeven op de inspraakreacties en staan voorstellen voor verbetering van het geformuleerde beleid. Het aangepaste parkeerbeleidsplan met inspraaknota gaat richting de gemeenteraad voor vaststelling.

1.4 Opbouw Parkeerbeleidsplan

Het parkeerbeleid van Bergen op Zoom gaat uit van een relatie tussen probleem, randvoorwaarden, lange termijn visie, beleidsdoelen en de uiteindelijk te hanteren instrumenten. In hoofdstuk 2 wordt inzicht gegeven in de positionering van het gemeentelijk parkeerbeleid. Hoe gaat het met parkeren in Bergen op Zoom anno nu? Wat zijn de knelpunten op dit moment? Welke speerpunten voor nieuw beleid zijn hieruit te destilleren? Deze beschrijving staat in hoofdstuk 3. Hoofdstuk 4 geeft de visie op parkeren weer. Hoe deze visie vertaalt is in nieuw parkeerbeleid voor de korte, middellange en lange termijn beschrijft hoofdstuk 5. Hoe de implementatie van het nieuwe beleid vorm krijgt, welke stappen tijdens de uitwerking van het geformuleerde beleid gezet gaan worden, hoe is de organisatie, financiën en monitoring/evaluatie staat in het uitvoeringsprogramma in hoofdstuk 6.

2 Positionering parkeerbeleid

Beleidsmatig is parkeerbeleid een taak van gemeenten. Het parkeerbeleid staat echter niet op zichzelf, maar dient te worden afgestemd met andere beleidsterreinen en bovenliggend beleid. Dit hoofdstuk schetst de landelijke trend rond mobiliteit, het landelijk, provinciaal en lokaal beleidskader om enerzijds de positie van het gemeentelijk parkeerbeleid te illustreren en anderzijds de randvoorwaarden (het kader) te beschrijven.

2.1 Informatie en beleid hogere overheden

Deze paragraaf gaat in op de landelijke trends in mobiliteit en auto bezit en geeft kort inzicht in het beleid van de hogere overheden.

2.1.1 Landelijk trend mobiliteit en autobezit

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), onderdeel van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (Min. I en M), verwacht dat het autogebruik in Nederland tot het jaar 2020 blijft toenemen. De mate waarin is gekoppeld aan het tempo waarin de economie groeit. De schattingen lopen hiervoor uiteen van 14% (bij een lage groei) tot 68% (bij een hoge groei). Het gebruik van het openbaar vervoer groeit alleen in de steden en er wordt minder gefietst als daar geen adequaat beleid tegenover staat.

Het KiM heeft gekeken naar vijf belangrijke sociaal-maatschappelijke trends, te weten: vergrijzing, intensivering, verkleuring (immigranten), individualisering en ree-urbanisatie. Op basis van deze trends is het KiM tot de conclusie gekomen dat er in 2020 meer huishoudens zijn met meer auto's per huishouden. Daarnaast is een belangrijke trend dat meer ouderen gaan reizen en dat deze groep vaker dan voorheen de auto gebruikt. Dus zowel het autobezit[1] als het autogebruik gaat omhoog. Een belangrijke groep die in de toekomst meer gebruik gaat maken van de auto zijn de 65-plussers. Bijna 15% van alle particuliere personenauto's staat op naam van een 65-plusser.

De komende jaren wordt een autonome groei van het autoverkeer verwacht van 1,5 – 2% per jaar. Niet alleen omdat er jaarlijks meer auto's bijkomen, maar omdat we samen ook meer kilometers rijden. Met dit nieuwe parkeerbeleidsplan moet gedegen rekening gehouden worden met de groei van het autogebruik en het autobezit. Om een bereikbaar en leefbare gemeente te blijven is een sturend parkeerbeleid noodzakelijk om het autogebruik en bezit in goede banen te leiden.

2.1.2 Landelijk beleid

Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Daar streeft het Rijk naar met een krachtige aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. In het mobiliteitsysteem komt de gebruiker centraal te staan. Dit is de basis in de Structuur Visie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Het Rijk zet in op het verbeteren van de bereikbaarheid door investeren, innoveren en in stand houden. Bij het verbeteren van de bereikbaarheid wordt sterk gelet op het samenspel tussen alle modaliteiten (weg, spoor en water) in samenhang met ruimtelijke ontwikkelingen. Betere benutting van de infrastructuur is een belangrijk speerpunt in het landelijke beleid. Het Rijk wil samen met de decentrale overheden werken aan een samenhangend mobiliteitssysteem.
Parkeren is één van de onderwerpen die decentraal (op provinciaal en gemeentelijk niveau) moet worden uitgewerkt volgens het Rijk. Afstemming met de omliggende regio en de provincie is hierbij gewenst. Onder een betere benutting van de infrastructuur wordt ook het provinciale en gemeente wegennet bedoeld en daarmee dus ook het parkeren.

[1] Het wagenpark telt eind 2012 ruim 7,8 miljoen personenauto's (bron CBS). In 1950 telde Nederland 139.000 auto's, in 1980 ruim 4 miljoen, in 1990 ruim 5 miljoen en tien jaar geleden ruim 6 miljoen. Voorspelling 2020 circa 9 miljoen en verwachtingen voor 2040 ruim 10 miljoen auto's, afhankelijk van de groei van de economie.

2.1.3 Provinciaal beleid

Het Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan (PVVP) 2006 – 2020 is nog geënt op oude beleidsnota's vanuit het Rijk. Los van dit gegeven wordt de basis van het PVVP gevormd door drie elementen:

- Mobiliteit op maat (netwerkbenadering);
- De reiziger (deur tot deur benadering);
- Juiste balans tussen bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid.

De missie van het PVVP is: "Het zodanig inrichten en beheren van het verkeers- en vervoerssysteem, dat het een optimale bijdrage levert aan het economisch, sociaal-cultureel en ecologisch kapitaal in Noord-Brabant". Verder zijn in het PVVP geen beleidsmatige uitspraken gedaan over het thema parkeren dan dat dit beleid lokaal opgesteld worden. In de Visie Verkeer en Parkeren is nadrukkelijk een koppeling gelegd naar dit vastgestelde beleid. Voor deze beleidsnota Parkeren is essentieel het laatste element, namelijk de balans tussen bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. Met een sturend parkeerbeleid is de bereikbaarheid te beïnvloeden en de leefbaarheid te verbeteren.

2.2 Huidig lokaal beleid

Naast de reguliere ontwikkelingen in woonwijken en rondom voorzieningen (sport, onderwijs, winkels) zijn er in Bergen op Zoom majeure ruimtelijk-economische ontwikkelingen waar het parkeerbeleid op in moet spelen. In de Toekomstvisie 2025, de Structuurvisie 2030, de nota Milieu & Duurzaamheid en het Pleinenplan is dit verwoord en overgenomen / vertaalt in de Visie Verkeer en Parkeren. Specifiek is in deze visies is de aandacht gericht op:

- de ontwikkeling naar een compacte binnenstad;
- een impuls voor de leefbaarheid van het (cultuur historisch) centrum;
- de regionale fusie van het ziekenhuis;
- de winkelstructuur in het dorp Halsteren;
- de thema's bereikbaarheid, leefbaarheid, duurzaamheid, duidelijkheid en verkeersveiligheid.

In de Visie Verkeer en Parkeren zijn voor de thema's kaders gesteld voor de uitwerking van nieuw parkeer- en mobiliteitsbeleid. Deze staan nader uitgewerkt in paragraaf 2.3.

Het huidige parkeerbeleidsplan "Parkeernota Lange termijn" stamt uit 1998. Destijds is ingezet op het realiseren van het zogenaamde "parkeerkompas". De essentie van het parkeerkompas is het realiseren van een beperkt aantal grote parkeervoorzieningen (parkeergarages), goed bereikbaar binnen de centrumring. Hierbij is gestreefd naar een kwaliteitsverbetering van het parkeren en het leefklimaat in het centrumgebied van Bergen op Zoom. De parkeerregulering destijds was gericht op terreinen en straten en niet per gebied. In de afgelopen jaren is dit beleid uitgevoerd en zijn de parkeervoorzieningen gerealiseerd. De centrumring is voorzien van routering naar de verschillende parkeerlocaties toe.

Voor de parkeerregulering geldt dat het beleid aangepast is naar een meer gebiedsgewijze benadering, omdat de oude benadering tot knelpunten leidde. In deze benadering is gekozen voor een sectoren model, waarbij de sector centrum wordt omsloten door een sector ring. Voor beide gebieden is het beleid apart uitgewerkt. Verder zijn rond het centrum sectoren ontstaan van verschillende grootte. Met de invoering van de gebiedsgewijze benadering is een vergunningensysteem ontstaan met een grote hoeveelheid aan vergunningen per gebied en met overlap tussen gebieden. Naast een gebied rond het centrum van Bergen op Zoom is rond het Lievensberg ziekenhuis ook een sector aangewezen voor parkeerregulering, bedoeld om werknemers en bezoekers van het ziekenhuis uit de woonstraten te weren. Naast de genoemde gebieden kent de gemeente Bergen op Zoom nergens anders gereguleerd gebied.

2.3 Kaders voor nieuw parkeerbeleid

Het nieuwe parkeerbeleid moet bijdragen aan de thema's bereikbaarheid, duidelijkheid, leefbaarheid, veiligheid en duurzaamheid. Deze zijn in de Visie Verkeer en Parkeren verbijzonderd naar een aantal uitgangspunten. De volgende punten richten zich specifiek op parkeren:

- Bereikbaarheid, duidelijkheid, leefbaarheid, veiligheid en duurzaamheid zijn de pijlers van het verkeers- en parkeerbeleid;
- Drie doelgroepen staan centraal (bewoners, bezoekers, bedrijven) en knelpunten worden aangepakt via een 4-stappen model (beïnvloeden, benutten, beprijzen en bouwen);
- De parkeerfaciliteiten aan de noord- en zuidzijde van de binnenstad zijn in balans met elkaar en aan beide zijden is sprake van een gelijkluidend regime (zowel voor- als achteraf betalen);
- Parkeerplaatsen in de schil rond de binnenstad zijn primair bedoeld voor mensen met een herkomst of bestemming in dit gebied en, indien mogelijk voor bewoners en bezoekers van de binnenstad. Ditzelfde geldt voor het gebied rond het ziekenhuis Lievensberg;
- Het uitwijkgedrag aan de randen van het gereguleerd gebied wordt tegengegaan;
- Verduurzaming van het verkeer vindt plaats door het gebruik van de fiets, openbaar vervoer en duurzame voertuigen te stimuleren;
- Leefbaarheid in de wijken wordt verbeterd door parkeernormen te hanteren en maatwerkoplossingen rondom bovenwijkse voorzieningen (sportfaciliteiten en winkelcentra) te vinden;
- Bewegwijzering, bebording, vergunningenstelsel en tarifering wordt vereenvoudigd.

3 Parkeren in Bergen op Zoom

Naast het vigerende beleid (hoofdstuk 2) is het goed om te evalueren hoe het staat met parkeren in Bergen op Zoom. Wat is de afgelopen jaren gedaan en hoe ziet de bestaande situatie er uit? Dit hoofdstuk beschrijft het parkeren aan de hand van een terugblik op de afgelopen jaren (paragraaf 3.1 en 3.2). Aan de hand van de evaluatie en de huidige stand van zaken zijn in paragraaf 3.3 de belangrijkste en concrete aandachtspunten benoemd. Deze aandachtspunten zijn in paragraaf 3.4 vertaald naar de speerpunten voor nieuw beleid. Deze speerpunten vormen het fundament van het geactualiseerde en geoptimaliseerde parkeerbeleid voor de komende jaren.

3.1 Wat is er de afgelopen jaren gedaan?

Het parkeren in Bergen op Zoom heeft de afgelopen decennia een metamorfose ondergaan. Door het verder uitrollen van het gereguleerd parkeren heeft de gemeente een verbeterslag kunnen maken. Het 'product' parkeren is een steeds belangrijkere rol gaan spelen bij het economisch vitaal en leefbaar houden van de gemeente en de (binnen)stad in bijzonder. Het parkeerbeleid en de maatregelen die daarbij samenhangen hebben het 'product' parkeren herkenbaar gemaakt en goed organisatorisch gepositioneerd.

Het vigerende parkeerbeleid dateert uit 1998. Maar dat wil niet zeggen dat de gemeente en haar partners de afgelopen 15 jaar stil hebben gezeten. Er zijn diverse aanpassingen gedaan om het parkeren in Bergen op Zoom te verbeteren en een kwaliteitslag te kunnen maken. De grootste aanpassingen op een rij:

- Oprichting van Parkeerbeheer Bergen op Zoom BV;
- Bouw en renovatie parkeergarages (Parade resp. Achter de Grote Markt);
- Uitbreidingen in gereguleerd gebied (schil rondom binnenstad/centrum en zone om het ziekenhuis);
- Invoering nieuwe generatie betaalautomaten (centrum);
- Realisatie van Parkeer Route Informatie Systeem (PRIS) met digitale informatieborden;
- Toepassing van parkeernormering – afweging tussen parkeren op eigen terrein vs. benutting van openbare ruimte - bij nieuwbouw;
- Invoeren van belparkeren om achteraf betalen voor bezoekers te vergemakkelijken.

Naast deze grote aanpassingen is in de afgelopen jaren ook het betaalregime op de parkeerlocaties Pastoor Joorenplein en het Mineurplein gewijzigd. De invoering van achteraf betalen op het Pastoor Joorenplein was gewenst. Echter het afschaffen van achteraf betaald parkeren op het Mineurplein was ongewenst, maar noodzakelijk door vandalisme. Verder zijn periodiek aanpassingen doorgevoerd in het vergunningenstelsel en de tariefstelling in de garages, op de pleinen en op straat. Niet alleen in en rondom het centrum zijn parkeermaatregelen getroffen. Ook in de overige kernen zoals Halsteren en Lepelstraat, de overige woonwijken, op bedrijventerreinen en bij de voorzieningen zijn diverse maatregelen getroffen om de parkeersituatie te verbeteren.

Door de oprichting van Parkeerbeheer Bergen op Zoom BV is het parkeerbedrijf geprofessionaliseerd. Mede daardoor kent op dit moment de gemeente Bergen op Zoom een gezonde parkeerexploitatie met een positief resultaat. Dit positieve resultaat is een belangrijk gegeven om het actuele beleid vorm te geven.

Conclusie afgelopen jaren:
Bergen op Zoom heeft niet stilgezeten. Afgelopen jaren is een kwaliteitsslag gemaakt om het 'product' parkeren te verbeteren. Het 'product' parkeren is een steeds belangrijkere rol gaan spelen in het economisch vitaal en leefbaar houden van de gemeente en de (binnen)stad in het bijzonder.

3.2 Hoe kijken we aan tegen de huidige parkeersituatie?

Met het actuele beleidsplan wordt vooral vooruit gekeken, maar stilstaan bij de bestaande situatie is ook belangrijk. Het huidige parkeerbeleid is geëvalueerd door middel van:

1. Een parkeeronderzoek in het gereguleerd gebied en een ruime schil daarom heen;
2. Een klankbordgroep sessie, informele gemeenteraad sessie, klachtenoverzicht en interne punten;
3. Vergelijking tarieven en tijden met andere steden (zowel op regio niveau als op basis van stedelijkheidsgraad klasse 2).

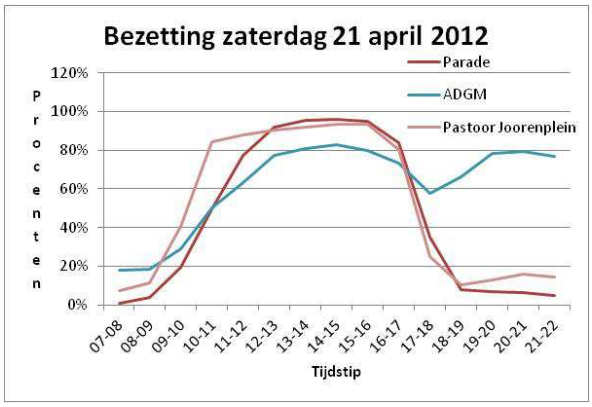
3.2.1 Het parkeeronderzoek

Om de kwaliteit van het huidige vraag en aanbod in en om het centrum van Bergen op Zoom goed in beeld te krijgen, is in het voorjaar van 2012 een parkeeronderzoek uitgevoerd (gereguleerde gebied en in een schil). De resultaten van het onderzoek zijn toegespitst op:

a) Bezetting achteraf betaald parkeren in de parkeergarages en Pastoor Joorenplein;
b) Bezetting vooraf betaald parkeren op straat en plein (bezetting en motief);
c) Bezetting vrij parkeren aan de randen van gereguleerd gebied.

a. Bezetting achteraf betaald parkeren

De parkeergarages Parade en Achter de Grote Markt (AGDM) en het Pastoor Joorenplein worden op alle dagen geteld op basis van in en uitgaande voertuigen. In onderstaande grafiek is de bezetting af te lezen van deze drie parkeergelegenheden tijdens het gehouden parkeeronderzoek in april 2012.



Grafiek bezetting achteraf betaald parkeren

De grafiek laat een duidelijk beeld zien van de bezettingsgraad over de dag. De volgende elementen vallen op:

- De bezetting van de Parade op zaterdagmiddag ligt structureel hoog (boven de 90%).
- Aan de bezetting van ADGM is te zien dat deze 's avonds nog goed gebruik wordt. Dit heeft vooral te maken met het theater bezoek wat daar parkeert.
- De bezetting op het Pastoor Joorenplein is in de middag structureel hoog te noemen (boven de 90%).
- De Parade en Pastoor Joorenplein in de nachtelijke uren nagenoeg leeg staan.

b. Bezetting vooraf betaald parkeren

Op alle straten en pleinen in het gereguleerd gebied is vooraf betaald parkeren. In dit gebied is naast de parkeerdruk ook het parkeermotief gemeten. Hierbij is onderscheid gemaakt in de doelgroepen bewoners, abonnementhouders, bedrijven en tickets.

Parkeerdruk

Op alle straten en pleinen rond het centrum is de parkeerdruk op verschillende momenten gemeten. Deze is daarnaast ook vergeleken met een eerder gehouden telling uit 1998. Op een tweetal kaarten (zie bijlage 1) zijn de capaciteiten en de bezettingsgraden met elkaar vergeleken. De belangrijkste conclusies zijn:

- De totale capaciteit van het gereguleerde gebied op straat is toegenomen met 4% (inclusief de Parade is dat 13%).
- De capaciteit van de beschikbare parkeerplaatsen op straat in het centrum gebied is drastisch verlaagd met 38% (inclusief de Parade rest nog een 4% verlaging).
- De bezettingsgraad in het centrumgebied is toegenomen en aan de oostkant gemiddeld boven de 85%.
- Specifiek op de Ring ligt de bezettingsgraad rond de 70%.

- De bezettingsgraad in de schil neemt af, maar hier is meer capaciteit beschikbaar gekomen door de uitbreiding van het gereguleerd gebied.

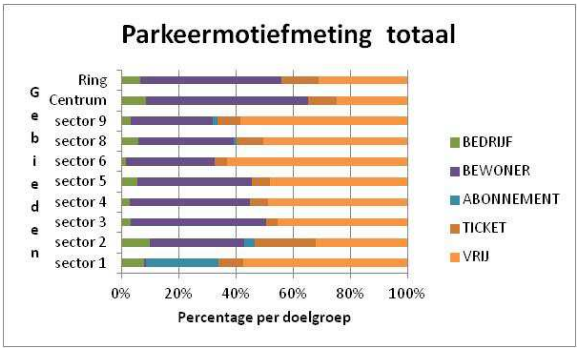
Vestinggronden en Havenkwartier
Specifiek voor de Vestinggronden en Havenkwartier is in 2010 en 2011 naar aanleiding van de (voorgenomen) wijzigingen in parkeerregulering een apart parkeeronderzoek gehouden. Voor de invoering van parkeerregulering in de Vestinggronden en het Havenkwartier was de gemiddelde bezetting in 1998 respectievelijk 44% en 41%. De bezetting is toegenomen in 2010 naar respectievelijk 77% en 65%. Na de invoering van parkeerregulering is de bezetting gedaald in beide gebieden naar 42%. Uit het parkeeronderzoek in 2012 is de bezetting in de Vestinggronden 37% en in het Havenkwartier 25%.

Lievensberg ziekenhuis



In het gebied rond het ziekenhuis geldt dat niet in alle straten van het gereguleerd gebied betaald parkeren is. Dit is alleen in de straten rond het ziekenhuis zelf. In de overige straten is alleen vergunninghoudersparkeren. Het gevolg hiervan is dat deze woonstraten overdag nagenoeg leeg staan (parkeercapaciteit over hebben) en dat aan de randen van het gereguleerd gebied de parkeerdruk door uitwijkgedrag te hoog is (bijvoorbeeld Wierlaan en Zonneplein). Op het ziekenhuisterrein wordt de parkeercapaciteit uitgebreid onder andere voor de uitbreiding rond het moeder en kind centrum. Het ziekenhuis gaat tevens een mobiliteitsplan implementeren, waarin maatregelen worden genomen voor medewerkers die relatief dichtbij het ziekenhuis wonen.

Parkeermotief
Tijdens een parkeermotief meting is onderscheid gemaakt naar de verschillende parkerende doelgroepen. Om een totaal beeld te krijgen welke doelgroep gemiddeld genomen in welke sector parkeert zijn de gemiddelden van alle tellingen genomen. In onderstaande grafiek zijn deze waarden per sector rond het centrum opgenomen.



Voor alle sectoren in en rond het centrum zijn de parkeermotieven bepaald. Met uitzondering van sector 1 is de grootste doelgroep in alle sectoren de bewoners. Verder parkeren in alle sectoren bedrijfsvergunningen en tickets (betaald parkeerders), waarbij het hoogste percentage te vinden is in het centrum en de ring. De abonnementhouders staan in sector 1, 2, 8 en 9 geparkeerd.

Grafiek Gemiddelde bezetting per sector per doelgroep

c. Bezetting vrij parkeren aan de randen van gereguleerd gebied (overloopparkeren)
Aan de randen van het gereguleerde gebied zijn in diverse straten de bezettingsgraden op verschillende momenten gemeten. Onder andere de straten waaruit klachten van zijn binnengekomen zijn opgenomen in het onderzoek. Uit dit onderzoek blijkt dat inderdaad op verschillende straten een te hoge gemiddelde bezetting van parkeerplaatsen aanwezig is. De volgende straten komen naar voren met een hoge parkeerdruk met name op werkdagen: Asterstraat (gem. 113%, werkdag 115%), Celebesstraat (gem. 137%, werkdag 140%)[2] en Parallelweg (gem. 89%, werkdag 90%). De volgende straten komen naar voren met een hoge parkeerdruk met name op zaterdagen: Halsterseweg (gem. 87%, zaterdag 103%), Rozenstraat (gem. 87%, zaterdag 97%), Noordzijde-Zoom (gem. 91%, zaterdag 110%),

[2] Een parkeerdruk boven de 100% betekent meer auto's geparkeerd dan dat reguliere parkeerplaatsen aanwezig zijn (o.a. parkeren op stoepen en hoeken)

Mimosastraat (gem. 89%, zaterdag 95%), Korenbloemstraat (gem. 91%, zaterdag 110%), Kastanjelaan (gem. 86%, zaterdag 103%) en Piusplein (gem. 94%, zaterdag 98%).

Conclusies parkeeronderzoek:
Uit het parkeeronderzoek komt naar voren dat in het gehele centrum en schil gebied voldoende parkeerplaatsen zijn. De capaciteit is ondanks het vervallen van straatparkeerplaatsen in de afgelopen periode nog toegenomen met 13% (inclusief Parade). Wel blijkt dat de verdeling over het beschikbare parkeerareaal scheef is. Diverse straten staan tijdens piekperioden vol en anderen zijn beduidend minder druk. De achteraf betaald parkeerlocaties staan in de avond en nachtelijke uren nagenoeg leeg. De verschillende doelgroepen kunnen overal parkeren binnen de sector; sommige met een tijdsbeperking. Aan de randen van het gereguleerd gebied ontstaan knelpunten door overloop parkeren van bezoekers / werknemers van het gereguleerd gebied op werkdagen en op zaterdagen.

3.2.2 Werksessies verkeer en parkeren en interne evaluatie

Met een klankbordgroep van vertegenwoordigers van belanghebbenden en met de raadscommissie heeft een werksessie plaatsgevonden over het thema verkeer en parkeren. Daarnaast blijkt dat via diverse kanalen meldingen binnenkomen rond het thema parkeren. Van de afgelopen jaren is een overzicht gemaakt van de verschillende meldingen die binnen zijn gekomen vanuit de bedrijven, bewoners en bezoekers. Vooral na de uitbreiding van het gereguleerde gebied zijn diverse meldingen binnengekomen hierover. Een algemeen overzicht is opgenomen in bijlage 2. De belangrijkste aandachtspunten rond parkeren vanuit deze bronnen staan hieronder beschreven.

Rond betaald parkeren zijn diverse opmerkingen gemaakt. Met name het achteraf betaald parkeren is een aandachtspunt (vooral op het Mineurplein). De tarieven van vergunningen en betaald parkeren worden door sommige mensen als hoog beschouwd. Het behoud van de kort betaald parkeerplaatsen in het centrum is belangrijk voor de winkels. In verschillende straten is het (te) druk door uitwijkgedrag van parkeerders die ergens anders een bestemming hebben (parkeerders die het gereguleerd gebied ontwijken). Aangegeven wordt dat het ook 's avonds erg druk is met bezoekers op de straatparkeerplaatsen in het centrum. Het gevoel overheerst dat de parkeerdruk op verschillende plekken in de stad scheef verdeeld is.

Naast het betaald parkeren zijn de volgende zaken naar voren gekomen:

- De looproutes van en naar de parkeergarages en de sociale veiligheid in de garages worden als knelpunt ervaren.
- Niet overal is de balans tussen vraag en aanbod evenwichtig. Zo komen er tijdens voetbalwedstrijden grote hoeveelheden bezoekers naar sportpark Rozenoord en de Beek.
- Het fietsparkeren in de binnenstad (met name Grote Markt) en rond het station wordt als een knelpunt ervaren.
- De openingstijden van de fietsenstalling zijn te krap.
- Het vergunningensysteem is niet voor iedereen meer duidelijk en vraagt om een versimpeling en meer uniformiteit, bijvoorbeeld versoepeling abonnementen of verruiming mogelijkheden werknemersvergunningen.
- Verder geeft het parkeerroute informatiesysteem niet altijd de juiste cijfers door.
- Vanuit de zorg komt een verzoek om vergunningen voor ambulante diensten aan te passen.
- Bewoners van het gereguleerd gebied vragen om een evaluatie en verbetering van het systeem van kraskaarten.
- Betaald parkeren rond winkelstrip Antwerpsestraat mogelijkheden aanpassingen onderzoek (monitoren op doelgroepen).
- In de dorpstraat Halsteren levert het laden en lossen van goederen knelpunten op. Verder is de huidige structuur van de aanwezige parkeerplaatsen daar niet optimaal.
- Op bedrijventerreinen vindt overlast plaats van parkerende vrachtwagens op de openbare weg of nabij eigen terreinen. Vanuit diverse kanten zijn al initiatieven ontplooid om een centrale parkeervoorziening te realiseren wat nooit een sluitende businesscase heeft geleid. Enkel bij Zebratours is de mogelijkheid voor eigenrijders om te parkeren in overleg met Zebratours.

Parkeernormen
Uit de evaluatie op de huidige parkeernormensystematiek zijn verschillende conclusies getrokken en aanbevelingen gedaan over te nemen vervolgstappen. De belangrijkste conclusies op een rij:

- De huidige parkeernormensystematiek is vraagvolgend;
- Het bepalen van de parkeerbehoefte bij nieuwe ontwikkelingen is geen exacte wetenschap, maar maatwerk. De parkeernormen in Bergen op Zoom zijn strikt geformuleerd nu met een vaste norm per functie. Hiermee bieden de huidige normen geen flexibiliteit, iets wat bij het bepalen van de parkeerbehoefte wel noodzakelijk is.
- De huidige beleidsnota parkeernormen geeft onvoldoende invulling aan de hogere beleidsdoelen.
- Rekenregels, flexibliteit- en vrijstellingscriteria staan te beperkt in de huidige systematiek.
- Uitvoeringsregels zijn te beperkt in de huidige systematiek.
- Huidige nota is gebaseerd op de verouderde CROW kencijfers. In september 2012 heeft het CROW zijn cijfers geactualiseerd. Deze actualisatie is ook gewenst voor Bergen op Zoom.
- Fietsparkeernormen zijn nu geen onderdeel van de beleidnota parkeernormen.
- In de huidige beleidsnota parkeernormen zijn geen loopafstanden opgenomen en wordt ook niets gezegd over hoe omgegaan moet worden met ontwikkelaars die meer dan de norm realiseren.
- Vrijstellingscriteria of ontheffingscriteria zijn beperkt opgenomen in het huidige beleid.
- De parkeerbijdrage regeling maakt geen onderscheid naar doelgroepen.

Naast deze belangrijkste conclusies die input zijn voor nieuw te formuleren beleidnota parkeernormen moet ook rekening gehouden worden met een overgangsregeling bij bestaande bouwinitiatieven. Bij het vaststellen van de nieuwe nota moet tegelijkertijd een termijn vastgesteld worden waarop de bestaande bouwinitiatieven nog kunnen terug vallen op de oude normen. Hieraan wordt een lijst met initiatieven welke hieronder vallen toe gevoegd.

Opmerkingen vanuit eigen evaluatie
Vanuit diverse afdelingen binnen de gemeente worden vragen gesteld over het parkeren in de breedste zin van het woord. Dit kan gaan over handhaving van vergunningen, gebruik van parkeernormen, beantwoording van brieven over parkeren (openbare ruimte versus beleid versus parkeerbeheer versus handhaving) en binnenkomende telefoontjes. De taken en bevoegdheden rond de interne parkeerketen moeten herkenbaarder worden en beter worden gecommuniceerd. Op het moment dat het woord ‘parkeren’ valt in de huidige organisatie, steken verschillende afdelingen een vinger op dat ze daarmee te maken hebben. De interne afstemming loopt niet altijd gesmeerd en leidt op diverse vlakken tot vragen en knelpunten. Dit neemt niet weg dat de afgelopen jaren grote stappen voorwaarts zijn gezet binnen diverse afdelingen en dat elke afdeling afzonderlijk nu haar taken goed uitvoert.

Conclusies werksessies en interne evaluatie:
Het blijkt dat het parkeren leeft in de gemeente. Parkeren is en blijft ook de komende jaren een belangrijk aandachtspunt vormen. Het staat dan ook hoog op de politieke agenda. De werksessies en interne evaluatie wijzen uit dat het over het algemeen nog niet zo slecht is gesteld met het parkeren in Bergen op Zoom. In 2011, na invoering van parkeerregulering in Vestinggronden en Havenkwartier en de plaatsing van de nieuwe betaalautomaten heeft er wel een kentering in dit beeld plaatsgevonden. Vanaf dat moment is er een negatief beeld ten aanzien van het parkeren ontstaan en werd de roep om een actualisatie van het parkeerbeleid groter. Wel mag worden gesteld dat het afgelopen decennia voor 90% goed gaat met het parkeren en de parkeersituatie en dat voor de overige 10% er nog volop kansen liggen voor verbeteringen en optimalisatie. Dit geldt ook voor de interne organisatie en communicatie rond het thema parkeren. De parkeernormensystematiek moet aangepast worden aan de nieuwe wetgeving en kencijfers.

3.2.3 Vergelijking tarieven en tijden regulering met andere steden

Om een gedegen beeld te kunnen krijgen van de huidige parkeertarieven in Bergen op Zoom is een vergelijking gemaakt met vergelijkbare gemeenten in Nederland en met de omgeving.

Bergen op Zoom
In Bergen op Zoom geldt op alle straten, pleinen en garages in het gereguleerde gebied betaald parkeren. De tarieven voor betaald parkeren zijn gedifferentieerd naar de verschillende gebieden. Voor het centrum en de ring geldt dat op straat er alleen kort geparkeerd kan worden (maximaal 1 of 2 uur). Op de pleinen in het centrum en in de schil geldt onbeperkt parkeren, waarbij ook dagkaarten aan te schaffen zijn. Voor Plein 13 en de Kaai geldt een afwijkende regeling. Naast kort parkeren en een dagkaart, kan hier ook een halve dagkaart aangeschaft worden (maximale parkeerduur is dan 5 uur). Het betaald parkeren is van toepassing tussen 09:00 uur en 20:00 uur van maandag tot en met zaterdag op straat en op de pleinen in het centrum en op de ring. Voor de schilgebieden geldt het betaald parkeren tot 18:30 uur. Op koopavond wordt de tijd overal verlengd naar 21:00 uur. Voor de Sterck-koopzondagen geldt op dit moment gratis parkeren in het gehele gebied.
In de parkeergarages en op het Pastoor Joorenplein geldt altijd betaald parkeren. Voor het Pastoor Joorenplein is een uitzondering gemaakt voor de doordeweekse avond (22:00 – 06:00 uur) zaterdagavond en zondag. Tijdens deze periode is het terrein openbaar toegankelijk en het parkeren gratis. In het gebied rond het ziekenhuis geldt betaald parkeren tussen 08:00 uur en 19:00 uur van maandag tot vrijdag.

Binnen het gereguleerd gebied komt een verscheidenheid aan vergunningen en abonnementen voor. In totaal zijn op dit moment ruim 4.700 vergunningen afgegeven voor de ruim 5.600 beschikbare parkeerplaatsen in het totale gereguleerd gebied.

Vergelijking met andere gemeenten
Bij de vergelijking met andere gemeenten is stedelijkheidsgraad een goede graadmeter. Dit geeft namelijk het aantal inwoners per vierkante kilometer weer en wordt onder andere ook gebruikt bij het bepalen van parkeerkencijfers. Bergen op Zoom valt in stedelijkheidsklasse 2. Vergelijkbare gemeenten voor Bergen op Zoom zijn onder andere de gemeenten Amersfoort, Breda, Delft, Dordrecht en Middelburg. Bij deze steden zijn de verschillende tarieven bekeken en in een overzicht bij elkaar gezet. Wat opvalt is dat Bergen op Zoom wat betreft de parkeertarieven voor betaald parkeren en bewonersvergunningen de laagste is. Het tarief voor de bedrijfsvergunningen ligt wel hoger dan in alle andere gemeenten. Het dichts in de buurt qua tarieven bij Bergen op Zoom komt de gemeente Middelburg, die overigens aan de randen van het centrum blauwe zones toepast. In de overige vergelijkbare gemeenten liggen de tarieven over het algemeen hoger dan in Bergen op Zoom. De tijden van betaald parkeren liggen niet ver uit elkaar. Een eindtijd van 20:00 uur in Bergen op Zoom ligt wel lager en is bij de meeste gemeente 22:00 uur. Dit wordt gedaan om de bewoners meer ruimte te bieden op de straatparkeerplaatsen en het gebruik van de parkeergarages te stimuleren.

Naast een vergelijking op stedelijkheidsgraad is ook nog gekeken naar gemeenten in de regio. Hierbij zijn onderzocht Roosendaal, Goes en Etten Leur. Deze steden zijn qua grootte niet vergelijkbaar, maar liggen wel in de omgeving. Wat opvalt bij deze vergelijking is dat de tijden van betaald parkeren in deze gemeenten gekoppeld zijn aan de winkeltijden. De tarieven voor betaald parkeren op straat zijn gelijkwaardig, maar de tarieven voor de parkeergarages in Bergen op Zoom zijn rond de 50% goedkoper. De bewonersvergunningen in deze steden liggen in prijs ongeveer 25% lager. Roosendaal heeft een vergelijkbaar tarief voor bedrijfsvergunningen, terwijl de andere steden ruim 50% lager liggen. De prijsverschillen rond vergunningen met de omliggende gemeenten komen voort uit de hoeveelheid aanwezige gereguleerde plaatsen. Als deze gemeenten vergeleken worden met gemeente van gelijke stedelijkheidsgraad zijn de tarieven minder afwijkend.

In bijlage 3 is een overzicht van de vergelijking toegevoegd.

Conclusies vergelijking:
Er worden in Bergen op Zoom t.o.v. de andere vergelijkbare gemeenten afwijkende tarieven en tijden gehanteerd voor het betaald parkeren. Zowel het kort parkeren als bewonersvergunningen (aan de lage kant) en bedrijfsvergunningen (aan de hoge kant) laten verschillen zien. Er worden over het algemeen ruimere tijden voor betaald parkeren gehanteerd. In de meeste steden wordt om de bewoners meer ruimte te bieden op de straatparkeerplaatsen en het gebruik van de parkeergarages te stimuleren gereguleerd tot 22.00 uur 's avonds.

3.3 Wat zijn de voornaamste aandachtspunten?

Op verschillende manieren is het parkeren en het parkeerbeleid tegen het licht gehouden. Zoals eerder gesteld is het parkeren al goed geregeld, maar blijven er nog wel verschillende aandachtspunten over. Deze vormen de basis voor de focus voor de komende jaren. De voornaamste aandachtspunten die naar voren zijn gekomen en aangepakt moeten worden zijn:

- Overloop parkeren zorgt voor een te hoge parkeerdruk door uitwijkgedrag;
- Een te hoge parkeerdruk op straat in het centrum, met name aan de oostkant;
- Niet optimaal functionerend Parkeer Route Informatie Systeem (PRIS);
- Door de weeks een overcapaciteit in de parkeergarages, met name de Parade;
- Een lage bezettingsgraad van beschikbare parkeerplaatsen in de schil (Havenkwartier en Vestinggronden);
- Geen mogelijkheid tot achteraf betalen op meerdere locaties in Bergen op Zoom (m.u.v. bel- en sms-parkeren);
- Te weinig differentiatie in abonnementen en vergunningen werknemers (alleen van maandag - vrijdag of maandag - zondag);
- Piekdrukte bij parkeren rond sportterreinen;
- Een ingewikkeld vergunning- en tariefsysteem;
- Onduidelijke taak- en rolverdelingen in de parkeerketen.

In het uitvoeringsprogramma (hoofdstuk 5) komen de bovenstaande aandachtpunten terug en wordt aangegeven op welke manier, met welke maatregelen en wanneer deze aandachtpunten worden aangepakt.

3.4 Focus van het beleid?

Terugkijkend op de kaders, de huidige situatie, het gerealiseerde beleid, de knelpunten die benoemd zijn en de vergelijking met andere steden kan gesteld worden dat de ingezette beleidslijnen uit het oude parkeerbeleidsplan uitgewerkt zijn in de afgelopen jaren en dat behoefte bestaat naar een actualisatie en optimalisatie van het oude beleid. De aandachtspunten uit de vorige paragraaf zijn vertaald naar tien speerpunten.

De focus vertaald in 10 speerpunten :

1. Uitwerking parkeerbeleid volgens de in de Visie Verkeer en Parkeren opgenomen 4-stappen-benadering: **beïnvloeden, benutten, beprijzen en bouwen**.
2. Opzetten van een duidelijke **doelgroepenkaart**. Welke doelgroep willen we waar laten parkeren?
3. **Overloop parkeren** aanpakken met gebiedsgewijze maatwerkoplossingen;
4. Optimalisering en aanpassing van het **PRIS** om bezoekers van buitenaf beter te geleiden over de gewenste aanrijdroutes richting de parkeervoorzieningen. Dit ook in combinatie met het nieuw op te zetten Mobiliteitsplan en bijvoorbeeld ook nieuwe in-car (waaronder navigatiesystemen) technieken.
5. De **fragiele balans** tussen parkeren voor bewoners, ondernemers en kortparkeerders op de straatparkeerplaatsen in de beperkte ruimte in de binnenstad van Bergen op Zoom **herstellen**.
6. Actualisatie van de **nota parkeernormen** bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en dit op de juiste manier juridisch inbedden (in relatie met Wet ruimtelijke ordening).
7. Evenwicht brengen in de locaties waar **achteraf en vooraf betaald** moet worden in Bergen op Zoom (zuidkant achteraf, noordkant vooraf betalen).
8. Vereenvoudiging van het **vergunningen- en tariferingstelsel**.

9. Aansluiting zoeken bij het nog op te stellen **Mobiliteitsplan**, waarin nadrukkelijk aandacht komt voor het gebruik van andere vervoerswijze (fiets en openbaar vervoer) en het beter benutten van de infrastructuur.
10. **Sociaal veilige parkeervoorzieningen** (garages) en de routes vanuit het centrum er naar toe.

In de volgende hoofdstukken worden deze speerpunten vertaald naar de visie, het beleid en de maatregelen die nodig zijn om de in paragraaf 3.3 geschetste aandachtspunten te verbeteren.

4 Visie op parkeren

In dit hoofdstuk staat de meerjarenvisie op parkeren centraal. Het bevat de uitgangspunten van het parkeerbeleid (wat is de basis?) en de doelstellingen (wat willen we bereiken?). Deze parkeervisie is niet alleen leidraad voor de verdere uitwering van parkeerbeleid (hoofdstuk 5), maar tegelijkertijd de basis voor de evaluatie daarvan.

4.1 Bovenliggende beleidsvoornemens Bergen op Zoom

Bergen op Zoom als stad met ruim 66.000 inwoners heeft een ruim historisch verleden. In 2012 is 800 jaar stad gevierd. In het collegeprogramma 2010-2014 "*hard met een hart, sober, sociaal, ambitieus*" bevat de koers op hoofdlijnen en geeft daarmee invulling aan de bestuurlijke visie en ambities van Bergen op Zoom.

Voor deze beleidsnota parkeren is belangrijk dat het bestuur de bereikbaarheid van Bergen op Zoom als geheel, maar ook het centrum wil verbeteren. Daarnaast moet prioriteit gegeven worden aan langzaam verkeer en openbaar vervoer. Het bestuur koestert de oude stad met het historische karakter (recreatie), maar staat tegelijkertijd voor een aantal stedelijke herstructureringsoperaties, zoals de wijk Gageldonk en de realisering van diverse nieuwe wijken. Door hierop in te zetten biedt het ondernemers en bewoners van Bergen op Zoom perspectief voor nu en in de toekomst.

Ook ligt er een sociaaleconomische opgave. Het bestuur richt zich op de versterking van deze structuur, waarbij het behouden en aantrekken van werkgelegenheid voorop staat. Verder zijn elementen als sociale veiligheid, goede bereikbaarheid, voldoende parkeer- en fietsvoorzieningen belangrijk.

Kort samengevat wordt ingezet op:

- Een sociaal, ondernemend en ambitieus Bergen op Zoom;
- Een historische stad waar mensen graag wonen, werken en recreëren;
- Een stad die komende jaren inspeelt op haar behoeften.

4.2 Visie op parkeren in Bergen op Zoom

Deze beleidsnota parkeren biedt Bergen op Zoom handvatten hoe om te gaan met de diverse parkeervraagstukken dis zich binnen de gemeente nu en in de toekomst kunnen gaan afspelen. Deze handvatten moeten aansluiten op de perceptie van de huidige parkeerproblematiek (zie hoofdstuk 3). Het formuleren van nieuw parkeerbeleid is geen doel op zich, maar een middel om zowel verkeerskundige als andere doelstellingen te realiseren. Het parkeerbeleid heeft een integraal karakter:

- Deze beleidsnota parkeren staat niet op zichzelf, maar is een middel om verschillende doelstellingen van de gemeente op het gebied van ruimtelijke ordening, milieu, economie / werkgelegenheid en verkeer te realiseren. Het parkeerbeleid ondersteund het streven om een stad te zijn waar mensen graag wonen, werken en recreëren.
- Het parkeerbeleid zet zich in op de bewoners, werknemers en bezoekers van de gemeente:
    - Bewoners dienen de mogelijkheid te hebben om de auto in de nabijheid van de woning parkeren (op straat of op de eigen oprit / garage). Het parkeerbeleid zet niet op stringente sturing van autobezit en autogebruik va bewoners ('autootje pesten');
    - Werknemers nemen eerder dan andere doelgroepen genoegen met een langere loopafstand en zij stellen minder eisen aan het comfort van de parkeerplek. Vooral goedkoop en een veilige parkeerplaats zijn belangrijk. Werknemers werkzaam in Bergen op Zoom binnen het gereguleerd gebied kunnen in de schil rond het centrum parkeren, waarbij Vestiggronden-Noord prioriteit krijgt.
    - Bezoekers van bewoners en van voorzieningen dienen hun auto in de nabijheid van de bestemming te kunnen parkeren. Deze doelgroep heeft enerzijds een sociale functie, anderzijds levert deze een bijdrage aan de economie van de stad. Bezoekers mogen niet worden afgeschrikt door een tekort aan parkeerplaatsen, te lage kwaliteit en te hoge tarieven.

- Het parkeerbeleid zet in op maatwerk per gebied. Binnen het parkeerbeleid geldt het principe van de 4-stappen benadering (beïnvloeden, benutten, beprijzen en bouwen) als basis voor het treffen van maatregelen. De uitwerking van het principe is leidend in hoofdstuk 5. Binnen dit maatwerk wordt wel een vereenvoudiging van het vergunningen- en tarievenstelsel doorgevoerd.

4.3 Uitgangspunten van het parkeerbeleid

Binnen deze beleidsnota parkeren gelden de volgende vijf uitgangspunten voor de oplossingsrichtingen in hoofdstuk 5.

1. Het huidige gebied met parkeerregulering rond het centrum blijft gehandhaafd

De belangrijkste conclusie van de inventarisatie (hoofdstuk 3) is het huidige aantal beschikbare parkeerplaatsen voldoende is in het gereguleerd gebied in en om het centrum (straten, pleinen en garages), maar dat de verdeling erover scheef is. Sommige gebieden staan leeg, andere kennen een te hoge parkeerdruk (hoger dan 90%). Daarnaast is geconstateerd dat er op verschillende locaties uitwijkgedrag van het gereguleerd gebied is waargenomen. Bij het zoeken naar oplossingen voor deze problemen geldt het uitgangspunt dat de huidige gebieden met parkeerregulering intact blijven. De reden hiervoor is drieledig:

- Een regulering zorgt ervoor dat doelgroepen te sturen zijn. Via tarieven en tijdsduur beperking gebeurt dit nu ook. Echter blijkt de verdeling over het beschikbare areaal scheef te zijn. Consequentie is dat wijzigingen noodzakelijk zijn in de sturing, zodat het scheve beeld wordt rechtgetrokken;
- Door het toepassen van parkeerregulering zijn doelgroepen beter te faciliteren. Bezoekers betalen liever achteraf, dan vooraf. Op dit moment kan aan de noordkant van de stad niet achteraf betaald worden, wat tot gevolg heeft dat hier minder bezoekers te vinden dan aan de zuidkant van de stad.
- Het terugdraaien van betaald parkeren heeft negatieve financiële consequenties vanwege het versneld moeten afschrijven van parkeerapparatuur, eenmalige afkoopkosten van bestaande overeenkomsten en structureel teruglopende inkomsten uit vergunningen en betaald parkeren (zie ook punt 4).

2. Het huidige gebied met parkeerregulering rond het ziekenhuis wordt gefaseerd uitgebreid

Uit de conclusie uit de inventarisatie rond het ziekenhuis blijkt dat de omliggende woonstraten last hebben van buurtvreemde parkeerders. Met name werknemers van het ziekenhuis parkeren op afstand om het betaald parkeerregime te ontwijken. In overleg met het ziekenhuis is reeds afgesproken dat zij een Mobiliteitsplan voor haar werknemers gaan opstellen. Daarnaast wordt het gereguleerd gebied gefaseerd uitgebreid, zodat de loopafstand naar het ziekenhuis wordt vergroot. Allereerst wordt het gebied rond de Wierlaan toegevoegd. Eventuele verdringingseffecten moeten naar de toekomst toe worden aangetoond via monitoring (zie hoofdstuk 5). Uitbreiding van het gereguleerd gebied richting de Doktor de Ramlaan e.o. behoort tot de mogelijkheden.

3. Gebiedsgewijze aanpak straten / wijken met overloop parkeren vanuit gereguleerd gebied

Aan de randen van het gereguleerd gebied parkeren doelgroepen die dit gebied ontwijken. Uit de inventarisatie is gebleken dat dit weerbarstige probleem geen eenduidige oplossing kent en dat maatwerk gewenst is. Voor het gereguleerd centrumgebied geldt dat dit gebied niet wordt uitgebreid, aangezien dan het sneeuwbal effect wordt verplaatst. Het uitgangspunt bij deze straten is prioriteit geven aan de doelgroep bewoners en de oplossingen zoeken in de aanpak van de overige doelgroepen die het gereguleerd gebied ontwijken. Rond het ziekenhuis wordt het gebied gefaseerd uitgebreid, omdat de loopafstanden tot het ziekenhuis nog binnen de afstand van de doelgroep liggen.

4. Gerichte parkeeroplossingen in woonwijken en bij wijkwinkelcentra zonder regulering

Parkeren verloopt over het algemeen zonder problemen. Uitgangspunt voor deze gebieden is dat het parkeren gratis blijft bij aanwezigheid van voldoende parkeerplaatsen. Parkeerregulering wordt reactief ingezet en niet gebruikt om het autobezit van de eigen bewoners te sturen.

Bij parkeerproblemen rond wijkwinkelcentra en in woonwijken wordt ingezet op maatwerk en gezocht naar creatieve oplossingen. Dit betekent dat invoeren van betaald parkeren als standaard oplossing wordt voorkomen, tenzij de vraag ernaar zo groot is en dat betaald parkeren de enige oplossing nog is. Bij wijkwinkelcentra is het uitgangspunt

dat voor de doelgroep bezoekers (winkelend publiek) voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn. Via een parkeerschijfzone is dit ook voor de gebruiker nog gratis te realiseren.

Maatwerk betekent echter niet dat een hoeveelheid aan verschillende parkeerregimes binnen Bergen op Zoom wenselijk en haalbaar is. De gehanteerde oplossingen moeten passen binnen de dan geldende regelgeving. Voor de parkeerder is het beleid en de toegepaste oplossingen overzichtelijk en begrijpelijk. Een goede communicatie naar de doelgroepen maakt integraal onderdeel uit van het parkeerbeleid.

5. De kosten van maatregelen worden gedekt uit het product 'parkeren'

Bij het zoeken naar oplossingen speelt financiële haalbaarheid een nadrukkelijke rol. Niet elke parkeeroplossing hoeft in zichzelf kostendekkend te zijn. Bij creatieve oplossingen is een bijdrage uit het product parkeren mogelijk. Dit product wordt gevoed door de inkomsten uit betaald parkeren. De inkomsten en uitgaven dienen minimaal in evenwicht te blijven. Eventuele meeropbrengsten wordt gebruikt voor de verbetering van de bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Uitgangspunt is dat de kosten voor de doelgroepen niet mogen stijgen om niet-kostendekkende maatregelen elders mogelijk te maken.

4.4 Doelstellingen parkeerbeleid

Op basis van het beschreven beleidskader (hoofdstuk 2), probleeminventarisatie (hoofdstuk 3) en bovenstaande visie op parkeren zijn de beoogde doelen[3] voor parkeren:

1. Betere benutting aanwezig parkeerareaal binnen gereguleerd gebied;

Om de leefbaarheid in het centrum te vergroten is het noodzakelijk de parkeerdruk in de straten te verlagen en de beschikbare capaciteit in de schil, met name Vestiginggronden beter te benutten. De fragiele balans tussen de doelgroepen op straat in het centrum moet herstelt worden. Het centrum wordt primair parkeren voor doelgroep bewoners en bezoekers. Voor de doelgroep bewoners wordt in de avond en nachtelijke uren het parkeren op achteraf betaald parkeer locaties aantrekkelijker gemaakt. De parkeerdruk in het centrum mag niet boven de 90%[4] uitkomen. De parkeerdruk in de schil mag niet hoger zijn dan 80%. Wanneer een parkeerdruk in een gebied hoger of veel lager uitvalt worden maatregelen genomen volgens de 4 stappen benadering (BBBB). De uitwerking van deze doelstelling staat verder beschreven in hoofdstuk 5.

2. Evenwicht brengen in achteraf betaald parkeren noord- en zuidkant centrum

Om het economisch hart van de stad beter tot zijn recht te laten komen (Vierkantje en ketenwinkels) is achteraf betaald parkeren een belangrijk gegeven. Aan de zuidkant van het centrum blijft de bezoekers gefaciliteerd met de parkeergarages AGDM, Parade en het Pastor Joorenplein (overloop Plein 13). Aan de noordkant wordt het achteraf betalen op het Mineurplein teruggebracht (overloop de Kaai). Deze maatregel is tevens nodig om de fragiele balans van parkerende doelgroepen in het centrum te doorbreken (zie doelstelling 1). Invoering achteraf betaald parkeren geschiedt binnen 2 jaar na vaststelling van deze nota. Na realisatie wordt dit parkeerterrein opgenomen in de monitor van parkeerbeheer.

3. Knelpunten rond sportterreinen, parkeren in woonwijken, wijk en buurtwinkelcentra en grote voertuigen oplossen met de 4 stappenbenadering

Voor geconstateerde en mogelijke knelpunten in de toekomst geldt dat oplossingen hiervoor de systematiek van beïnvloeden, benutten, beprijzen en bouwen (4 stappenbenadering) volgen. Waarbij de stap beprijzen ook kan staan voor reguleren zonder kosten voor de gebruiker (parkeerschijfzone). Naast de 4 stappenbenadering blijven de doelgroepen vanuit de visie op parkeren (paragraaf 4.2) de focus waarop de oplossingen zich op richten.

[3] Beleidsdoelstellingen zijn vaak vaag en vrijblijvend geformuleerd als wensen, intenties of goed voornemens. Om effectief te kunnen sturen en doelen achteraf te kunnen evalueren dienen SMART te zijn. Bij de doelstellingen is zowel monitoring als evaluatie van belang (zie verder hoofdstuk 5).

[4] Bij het bepalen van parkeeroverlast wordt uitgegaan van gemeten parkeerdruk. Voor woon- en werkgebieden geldt een parkeerdruk van 90% als knelpunt is, deze doelgroepen worden niet afgeschrikt door een langere zoektijd. In gebieden met veel kortparkeerders (garages en schil) wordt 80% aangehouden. Boven deze grens neemt de zoektijd naar een parkeerplaats toe, waardoor de bereikbaarheid van een locatie afneemt en de verkeersoverlast van zoekend verkeer tot een verlies aan leefbaarheid leidt.

4. Herstructurering / stedelijke vernieuwing en nieuwe nota parkeernormering lost in die gebieden o.a. de knelpunten rond parkeren op

De gemeente staat de komende jaren voor verschillende herstructurering en stedelijke vernieuwingsopgaven. Dit biedt kansen om de knelpunten rond parkeren in de bestaande gebieden aan te pakken. De aan te passen nota parkeernormering zorgt ervoor dat de mogelijkheden voor stedelijke vernieuwing en herstructurering verruimd gaan worden binnen de gehele gemeente. Het star vasthouden aan parkeernormen bij ontwikkelingen past niet meer in het huidige economische klimaat. Maatwerk oplossingen zijn noodzakelijk, maar binnen de visie en uitgangspunten van dit parkeerbeleid. In 2013 wordt de nieuwe nota parkeernormering opgesteld.

5 Oplossingsrichtingen

In hoofdstuk 3 is de ontwikkeling van het parkeren in de afgelopen jaren beschreven. Uit de evaluatie van de huidige situatie zijn een aantal aandachtspunten en daarmee speerpunten voor nieuw beleid naar voren gekomen. In hoofdstuk 4 in ingezoomd op de beleidsuitgangspunten en de doelstellingen. In dit hoofdstuk zijn de beleidslijnen en concrete voorstellen nader uitgewerkt. In de verschillende paragrafen zijn achtereenvolgens de volgende aspecten beschreven:

1. Verkeersstructuur;
2. Parkeren in woonwijken en parkeernormen
3. Parkeerregulering;
4. Parkeren door gehandicapten
5. Overige parkeergerelateerde thema's;

5.1 Verkeersstructuur

Parkeren is een thema dat past binnen het brede onderwerp mobiliteit. Het vormt in zekere zin het sluitstuk van een verkeersstructuur, autobezit, autogebruik en benutting van fiets en openbaar vervoer. Bereikbare en veilige parkeermogelijkheden dragen bij aan de aantrekkelijkheid van een stad in het algemeen en woonwijken, winkelgebieden en overige voorzieningen in het bijzonder.

In de eerder door de raad vastgestelde visie Verkeer & Parkeren zijn deze relaties nadrukkelijk gelegd en zijn de algemene uitgangspunten voor verkeer en parkeren in Bergen op Zoom benoemd. De belangrijkste kaders voor het parkeerbeleid zijn opgenomen in paragraaf 2.3.

De beoogde verkeersstructuur moet bijdragen aan een bestemmingsgericht autoverkeer met zo weinig mogelijk verkeersbewegingen in het stedelijk gebied. Het gevolg daarvan is een autoluwe binnenstad. Daarnaast wordt ingezet op verduurzaming van het mobiliteitssysteem, door in te gaan zetten meerdere vervoerswijzen (fiets en openbaar vervoer). Het parkeerbeleid moet hierop naadloos aansluiten: Bereikbare en veilige parkeervoorzieningen, die op de juiste plaats liggen en zorgen voor voldoende parkeerruimte voor alle doelgroepen (bewoners, bezoekers en bedrijven (werknemers)). Daarbij hoort ook een duidelijk herkenbare route om de parkeervoorzieningen te bereiken (aanpassen PRIS).

Beleidslijn:
Door een parkeerbeleid te formuleren wat aansluit op de Visie Verkeer en Parkeren sterkt dit het nieuwe mobiliteitsbeleid, wat nadrukkelijk invulling gaat geven aan de structuren van verschillende vervoerswijzen. Het geactualiseerde parkeerbeleid is gericht op het optimaliseren van de bewegwijzering, faciliteren van doelgroepen en draagt bij aan het nieuwe mobiliteitsbeleid.

Voorstel

Voor de verkeersstructuur zijn de voorstellen:

- Na vaststelling van dit nieuwe parkeerbeleid invulling geven aan een nieuwe Mobiliteitsplan, waarin de kaders uit de visie Verkeer en Parkeren beleidsmatig worden uitgewerkt, met als achtergrond het vastgestelde parkeerbeleid.
- Parallel aan de uitwerking van het parkeer- en mobiliteitsbeleid wordt ook het PRIS aangepast aan het nieuwe parkeerbeleid. Later bij de nadere uitwerking van het mobiliteitsplan vindt een algehele actualisatie plaats van het PRIS.

Het verwachte resultaat van dit nieuwe Mobiliteitsplan is uitvoeringsprogramma wat vorm gaat geven aan de maatregelen die noodzakelijk zijn om door te voeren om met de Structuurvisie 2030 te verwezenlijken. Binnen het mobiliteitsplan wordt aandacht besteed aan de verschillende modaliteiten (zoals fiets, openbaar vervoer, auto). Parallel aan de uitwerking van het parkeer- en mobiliteitsbeleid wordt ook het PRIS aangepast en later geactualiseerd.

5.2 Parkeren in woonwijken en parkeernormen

Om problemen met parkeren in bestaande woonwijken en bij (her)ontwikkelingen te kunnen oplossen of te voorkomen is voor beide thema's beleid geformuleerd.

Parkeren in woonwijken

Parkeren in woonwijken is een problematiek die de laatste jaren steeds vaker als zodanig wordt ervaren. Dit is veelal het resultaat van krap opgezette wijken die niet berekend zijn op een dermate hoog eigen autobezit van de bewoners. Hierbij is het vaak niet makkelijk om parkeercapaciteit te vergroten doordat de ruimte beperkt is. Om de vraag naar parkeerplaatsen en het aanbod in woonwijken beter op elkaar af te stemmen, worden maatregelen genomen vanuit het speerpunt: de 4-stappen benadering.

Het **beïnvloeden** van het autogebruik en parkeergedrag is de eerste actie die genomen wordt om knelpunten in woonwijken op te lossen. Hierbij gaat het nadrukkelijk om de bewoners te wijzen op alternatieve vervoerswijzen die gebruikt kunnen worden. Hiermee kan de parkeervraag in een woonwijk worden getemperd, maar lossen nooit het gehele parkeerprobleem op. Ze leveren wel een structurele bijdrage aan het voorkomen van knelpunten.

De parkeercapaciteit in woonwijken wordt niet altijd optimaal **benut**. Voertuigen staan zodanig geparkeerd dat de aanwezige capaciteit niet volledig wordt benut. De eerste stap is daarom het optimaliseren van de parkeercapaciteit in de woonwijken door de bestaande parkeervakken beter de accentueren. De tweede stap betreft de als parkeervoorziening aangewezen locaties, zoals carports, garageboxen en opritten, die niet benut worden wel te gaan gebruiken. Deze voorzieningen worden vaak voor andere doeleinden gebruikt (bijvoorbeeld opslag van tuinmeubels en fietsen) of zijn bij de woning of tuin getrokken. Bewoners hierop aanspreken levert capaciteit op straat op.

Het **beprijzen** van parkeren voor de doelgroep bewoners is geen logische keuze. Veel van de problemen in woonwijken spelen immers 's avonds en in het weekend. Dit betekent dat het parkeerregime buiten kantoortijden moet gelden en een stringent vergunningsbeleid moet worden toegepast. Dit wordt niet wenselijk geacht.

In bestaande woonwijken waar de overlast wordt veroorzaakt door eigen bewoners en waar bovenstaande maatregelen geen uitkomst bieden is **bijbouwen** van de parkeercapaciteit de enige mogelijkheid om te voorzien in de vraag. Hierbij wordt in eerste instantie gekeken naar mogelijkheden op maaiveld. Dit mag echter niet ten koste gaan van de kwaliteit van de openbare ruimte. Groenvoorzieningen en speelplaatsen worden niet opgeofferd voor parkeervoorzieningen. Dit tast immers de leefomgeving en leefbaarheid aan. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de wijken of bij herontwikkelingen wordt bekeken of realisatie van extra parkeerplaatsen haalbaar is. Een vorm van mechanische parkeersystemen is een goed alternatief, maar de benodigde investeringen voor deze systemen zijn hoog. Het is steeds noodzakelijk om een verkeerskundige en financiële afweging te maken op basis van de grootte van het probleem.

Parkeernormen

Om problemen met parkeren in de toekomst te voorkomen is het bij nieuwbouw wijken, inbreiding, uitbreiding en functieverandering belangrijk dat parkeernormen worden gehanteerd die aansluiten bij het verwachte autobezit. De huidige nota parkeernormen sluit niet meer volledig aan bij de huidige wetgeving. Daarnaast zijn de parkeernormen die vastgesteld zijn gebaseerd op verouderde kencijfers. Parkeernormen rond fietsparkeren zijn in de huidige nota niet opgenomen. Kortom: tijd voor een actualisatie.

Door de vaststelling van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) per 1 juli 2008 veranderen de regels als het gaat om het vastleggen van de parkeernormen als onderdeel van de stedenbouwkundige bepalingen. Het is verplicht parkeernormering in het bestemmingsplan te regelen, echter is het toegestaan om vanuit bestemmingsplannen te verwijzen naar een beleidsmatig vastgestelde nota parkeernormen. Dit is formeel nog niet vastgelegd bij wet, maar wel in lijn met het advies van Kennisplatvorm Verkeer en Vervoer (KpVV). Het ministerie heeft het voornemen om een overgangsregeling met een uitsterfconstructie te maken welke vooralsnog in 2013 ingaat. Vanaf dat moment moeten parkeernormen worden opgenomen in nieuwe bestemmingsplannen of moet vanuit nieuwe bestemmingsplannen worden verwezen naar de betreffende beleidsregels (beleidsnota parkeernormen).

Vooruitlopend op deze ontwikkeling heeft Bergen op Zoom al de parkeernormen op maat vastgelegd in een vastgestelde beleidsnota parkeernormen, echter wordt niet de koppeling met bestemmingsplannen nog niet structureel gemaakt.

Beleidslijn:
Knelpunten rond parkeren in bestaande woonwijken aanpakken via de 4-stappen benadering: beïnvloeden, benutten, beprijzen en bouwen. Met een actuele nota parkeernormering in de toekomst voorkomen van knelpunten rond parkeren van nieuwe ontwikkelingen. De nieuwe nota parkeernormering opstellen conform de nieuwe wetgeving, aangevuld met een overgangsregeling voor bestaande initiatieven.

Voorstel
De huidige nota parkeernormering wordt geactualiseerd en geënt op de nieuwe Wro en nieuwe kencijfers. Hierin wordt de normering van het parkeren en stallen van fietsen meegenomen.

Het verwachte resultaat is dat in de bestaande woonwijken een optimale parkeersituatie ontstaat en dat bij ruimtelijke ontwikkelingen voldoende parkeerruimte op eigen terrein en in de openbare ruimte wordt gerealiseerd, waarmee een goede balans tussen parkeervakken en andere functies zoals groen- en speelvoorzieningen ontstaat. Specifiek voor de binnenstad betekent dit dat bij herontwikkelingen zoveel mogelijk 'blik' uit het straatbeeld verdwijnt, onder andere conform Pleinenplan.

5.3 Parkeerregulering

Gedegen mobiliteitsbeleid, goede ruimtelijke ordening en toepassing van parkeernormen is niet altijd een voldoende aanpak. In specifieke gebieden is sprake van een "strijd om parkeerplaatsen" tussen verschillende doelgroepen (bewoners, bezoekers en bedrijven), tussen kort- en langparkeerders. Dit geeft aanleiding om het gebruik van de parkeerruimtes te reguleren (o.a. betaald / vergunninghouder parkeren). Het belangrijkste instrument om parkeerstromen te sturen is het hanteren van een gereguleerd gebied. Hier kunnen doelgroepen gestuurd worden door middel van vergunningen, tarieven etc.

In en om de binnenstad en in de buurt van het ziekenhuis is parkeerbehoefte van verschillende doelgroepen aan zowel kort als lang parkeren. Dat is de reden dat in het verleden al gekozen is voor de invoering van een gereguleerd gebied. Uit de evaluatie blijkt dat de omvang van het gereguleerd gebied in en om de **binnenstad** en bij het **ziekenhuis** ter discussie staat. Daarnaast vraagt de parkeerstructuur rond de **Dorpsstraat te Halsteren** om een oplossing, evenals de situatie rondom de **sportterreinen Rozenoord** (Warande/Borgvliet) en **De Beek** (Halsteren) en op en om het wijkwinkelgebied het **Piusplein** (Gageldonk-west) en het **Zonneplein** (Warande).

Bij het hanteren van een gereguleerd gebied staat de doelgroepenbenadering centraal. In onderstaande paragraaf wordt de doelgroepbenadering toegelicht en worden de bovengenoemde gebieden één voor één behandeld.

5.3.1 Doelgroepenbenadering

Centraal in het parkeerbeleid staat de doelgroepenbenadering. We willen voldoende parkeerruimte voor bewoners, bezoekers en bedrijven (werknemers) realiseren. Uit de evaluatie blijkt dat in het gereguleerd gebied sprake is van overcapaciteit in de gebieden **Vestinggronden Noord / Havenkwartier** en ondercapaciteit in het gebied rondom het **ziekenhuis** en in de **binnenstad (oost)**. Ook is sprake van uitwijkgedrag vanuit het gereguleerd gebied naar de randen hiervan (o.a. Halsterseweg, Noordzijde Zoom, Piusplein, Wierlaan). De eerste stap om de beschikbare capaciteit goed te benutten is door het gebied toe te wijzen aan één of meer doelgroepen. Dit gebeurt op basis van de parkeerprofielen van de doelgroepen en de kenmerken van het gebied.

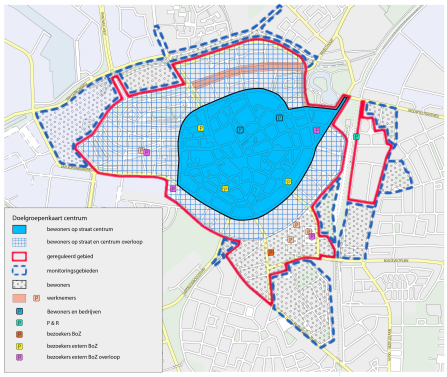
Parkeerprofielen
Elke doelgroep kent zijn eigen parkeerprofiel. Werknemers parkeren in de regel langdurig, overdag en accepteren een relatief grote loopafstand. Bewoners parkeren in de regel ook langdurig, maar deels overdag en vooral 's avonds/'s nachts en willen voor de deur parkeren. Bezoekers parkeren in de regel overdag en accepteren een relatief korte loopafstand. Voor de kort verblijvende bezoekers geldt dit laatste nog meer dan voor de lang verblijvende bezoekers.

In de tabel hieronder zijn de parkeerprofielen per doelgroep weergegeven.

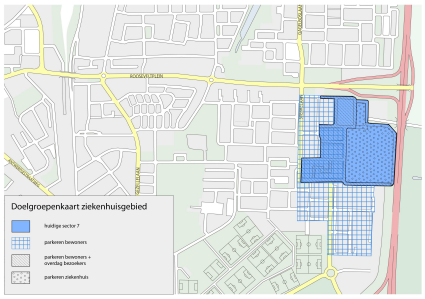
	Bewoners	Bezoekers van bewoners	Werknemers	Bezoekers kantoren	Bezoekers Ziekenhuis	Bezoekers kernwinkelge-bied	P&R parkeerders	Ambulante diensten	Hulpdiensten	Bezoekers sport en recreatie	Gehandicap-ten
Parkeergedrag	zeer lang	kort tot lang	lang tot zeer lang	zeer kort tot kort	kort tot lang	zeer kort tot lang	lang tot zeer lang	zeer kort tot kort	zeer kort	kort	kort tot zeer lang
Tijdstip	overdag 50% avond / nacht 100% koopavond 90% zaterdag 60% zondag 70%	gehele dag, met name avond en weekend	overdag van 07:00 - 19:00	overdag van 09:00 - 18:00	overdag (polie) en middag / avond zieken bezoek	overdag, koopavond met een piek op zaterdag en koopzondag	werkdagen van 06:00 - 19:00 (weekend klein deel)	vooral overdag, klein deel 's avonds	24 uur per dag	avonden en weekend	24 uur per dag
Parkeerwensen: locatie loopafstand	voor de deur met zicht en sociale controle / 50 meter of 30 seconde	nabij de voordeur / 100 meter of 75 seconde	nabij werkplek / 600 meter of 7 minuten	nabij de voordeur / 100 meter of 75 seconde	nabij ziekenhuis / 600 meter of 7 minuten	nabij kernwinkel-gebied / 350 meter of 4 minuten	nabij OV voorziening / 100 meter of 75 seconde	bij klant voor de deur / 50 meter of 30 seconde	bij klant voor de deur / geen	nabij de voorziening / 350 meter of 4 minuten	bij object voor de deur / 25 meter of 15 seconde

Figuur Parkeerprofielen[5]

Doelgroepenkaarten



Op de kaart in bijlage 4 zijn de verschillende doelgroepen weergegeven rond het centrumgebied. Hieronder wordt voor de Binnenstad en de Vestinggronden-Noord / Havenkwartier een nadere toelichting gegeven. In bijlage 5 zit de doelgroepenkaart van het gebied rond het ziekenhuis (Waranda-oost). Verder op in deze paragraaf staat voor dit gebied ook een nadere toelichting.



Binnenstad
Het centrum van Bergen op Zoom bestaat uit twee deelgebieden: De binnenstad met het kernwinkelgebied en het historisch Havenkwartier.
De binnenstad wordt omsloten door een soort ringstructuur, die aan de westkant het historisch havengebied scheidt van de binnenstad. In de binnenstad bevinden zich winkels, uitgaansgelegenheden (o.a. horeca, theater) en historische attracties (o.a. Markiezenhof, Gevangenenpoort). Het winkelgebied bestaat uit een noordelijk deel (het Vierkantje) en zuidelijk deel (Parade) met aanloopstraten. Uit studies blijkt dat het winkelgebied sterk onder druk staat en waarschijnlijk gaat krimpen, maar dat tegelijkertijd het historische karakter veel bezoekers blijft en gaat trekken.

In het gebied wordt gewoond in woonstraten en boven winkels. Eén zorginstelling (zorgcentrum Catharina) en een basisschool (Sancta Maria) zijn hier gevestigd. Parkeren kan in garages en op pleinen, maar is ook mogelijk op straat worden geparkeerd. Het streven is om de binnenstad autoluw te maken en zo de aantrekkelijkheid, leefbaarheid en (verkeers)veiligheid te vergroten. In de Visie Verkeer en Parkeren is aangegeven dat de Ring autoluwer moet worden ten gunste van de leefbaarheid. Voor deze straten blijft voorlopig het bestaande regime

[5] De definities van parkeergedrag behelzen: "zeer kort" is 30 minuten, "kort" is tussen de 30 minuten en 2 uur, "lang" is tussen de 2 -5 uur en 'zeer lang' is langer dan 5 uur.

(verschillende doelgroepen en betaald parkeren maximaal 2 uur) gehandhaafd. Bij de nadere uitwerking van het mobiliteitsplan wordt voor de Ring bezien of aanscherping naar doelgroepen noodzakelijk is.

Uit de evaluatie blijkt dat aan de noordoostkant van de binnenstad een ondercapaciteit is doordat bewoners, werknemers en bezoekers hier door elkaar parkeren. De verdringing komt het meest duidelijk aan het licht op het St. Catharinaplein en de Korenmarkt. Deze pleinen zijn opgenomen in het Pleinenplan waarin een grootschalige herinrichting staat gepland. Voor het Catharinaplein stelt het pleinenplan voor dit autovrij te maken en een ondergrondse parkeervoorziening te realiseren voor bewoners en bezoekers. Gezien doelstelling 4 (hoofdstuk 4) is het mogelijke dat het parkeren op het plein gehandhaafd blijft waarbij aan de rand van het plein het straatregime kan gelden voor kort parkeren. Voor de Korenmarkt wordt onderzocht of een ondergrondse parkeervoorziening voor bewoners en bezoekers haalbaar is. Indien dit niet haalbaar is geldt ook hier dat de primaire doelgroep bewoners is en met aan rand van het plein het straatregime voor kort parkeren. Ook blijkt dat op het Mineurplein een aanzienlijk aantal bewoners parkeert en bezoekers hier de behoefte hebben aan de mogelijkheid om achteraf te betalen.

Voor het Pastoor Joorenplein en het Mineurplein is het uitgangspunt dat primair de doelgroep bezoekers hier parkeert. De proef met gratis parkeren op het Pastoor Joorenplein in de avond geeft geen aanleiding om dit te wijzigen. Wel wordt het parkeren tegen een nultarief ingesteld en dat betekent dat de slagbomen dicht zijn, parkeerders een kaartje nemen en bij uitrijden het kaartje weer aanbieden. Tijdens de avonduren is het parkeren dan gratis. Dit gaat in de toekomst op het Mineurplein ook gelden na invoering achteraf betalen.

Het ingezette beleid vanuit het Pleinenplan rond het St. Catharinaplein en de Korenmarkt (autovrije pleinen) blijft gehandhaafd. Deze pleinen zijn primair aangewezen voor de doelgroepen bewoners en bezoekers aan de randen. Echter moet de nieuwe nota parkeernormen ruimte gaan bieden aan alternatieve oplossingsrichtingen, waarbij de kwaliteit van de openbare ruimte niet in het gedrang komt. Bij de ontwikkelingen blijft het uitgangspunt de parkeren op eigen terrein opgelost dient te worden, maar dat in de mogelijke oplossingsrichtingen gezocht kan worden naar alternatieve locaties of het herschikken van doelgroepen.

De sociale onveiligheid speelt een rol in de parkeergarage Achter de Grote Markt en de looproutes er naar toe. De door dit te verbeteren, wordt het gebruik in de avond en nachtelijke uren bevorderd. De bouw van parkeergarage de Parade heeft bijgedragen aan een sterke afname van het aantal parkeerplaatsen en auto's op straat in dit gedeelte van de stad. Ten aanzien van de bedrijfsvergunningen blijkt dat een deel binnen de ringstructuur parkeert. Een aanzienlijk deel van de bedrijven parkeert nu al buiten het centrum (vooral in het Havenkwartier en aan de zuidkant), maar niet in Vestinggronden. Hier parkeren wel abonnementhouders.

Beleidslijn:
Voor de binnenstad worden de doelgroepen bewoners en bezoekers nog beter gefaciliteerd in het aantal beschikbare parkeerplaatsen volgens hun parkeerprofiel. Gezien de behoefte van de bezoekers aan de binnenstad noord wordt achteraf betalen op het Mineurplein ingevoerd. Naar de wens van de bewoners om de parkeerplaatsen in de binnenstad vooral beschikbaar te stellen voor bewoners en bezoekers, worden bedrijfsvergunningen en lang parkerende bezoekers in de binnenstad beperkt toegelaten. Ze worden nog meer als nu het geval is naar de schil verplaatst. Dit zorgt voor een betere benutting van parkeerplaatsen in de schil (o.a. Vestinggronden-Noord en Havenkwartier) en zorgt voor meer duidelijkheid. Dit vermindert zoekverkeer wat de kwaliteit van de leefomgeving in de binnenstad verbeterd.

Voorstel

Er wordt voorgesteld om:

- De kleinere pleinen in de nabijheid van Mineurplein (Achter Londen, Koepelplaats, Weverskat (2x) exclusief te reserveren voor bewoners;
- Bedrijfsvergunningen alleen nog af te geven voor (om te zetten naar) de schil, tenzij een bedrijf kan aantonen dat hij in het centrum moet parkeren vanwege zijn bedrijfsvoering;
- Bezoekers te begeleiden naar de garages, grotere pleinen (Mineurplein en Pastoor Joorenplein) en overloopterreinen (Kaai en Plein 13) buiten de ringstructuur;

- Het Mineurplein vrij te maken van bewonersvergunningen en achteraf betalen mogelijk te maken (garageboxen blijven bereikbaar);
- Het Mineurplein en Pastoor Joorenplein is buiten het betaald parkeerregime op straat gratis (nultarief);
- Bij de herinrichting van het St. Catharinaplein en de Korenmarkt blijven streven naar autovrije pleinen met een optimale oplossing voor bewoners, waarbij aan de randen kort betaald parkeren mogelijk blijft. Alternatieve oplossingrichtingen bezien in het licht van herschikking doelgroepen of schuiven naar alternatieve locaties;
- De Korenmarkt met de herinrichting deels (eigen terrein/inpandig) te voorzien van parkeerplaatsen voor bewoners en deels voor bezoekers (openbare ruimte);
- Van Achter de Grote Markt een aantrekkelijker en sociaal veiliger parkeergarage te maken.

In de uitwerking betekent dit dat:
- Vergunningen voor bedrijven, die nu voor het centrum Noordoost en voor Mineurplein zijn afgegeven, worden omgezet naar vergunningen voor de schil;
- De parkeerroute wordt aangepast;
- Mineurplein en de nabijgelegen kleine pleinen worden aangepast.

Het verwacht resultaat is dat het (zoek)verkeer en de parkeerdruk in de binnenstad afneemt en dat daardoor de leefbaarheid toeneemt.

Vestinggronden Noord / Havenkwartier
Uit de evaluatie is gebleken dat de invoering van het betaald parkeren in dit gebied de overlast voor de bewoners heeft weggenomen, maar ook heeft geleid tot een lagere bezettingsgraad van het aanwezige parkeerareaal. Met andere woorden: teveel doelgroepen zijn uit het gebied verdwenen. Meest pregnante klacht is dat het abonnementensysteem voor werknemers (woon-werkverkeer) niet flexibel is en daardoor voor parttimers te duur is. De aanvullende maatregel om de parkeerduur te verlengen en het gebied zo voor bezoekers van de binnenstad aantrekkelijker te maken heeft geen significant effect gehad. In het aangrenzend gebied (gratis parkeren) is de parkeerdruk toegenomen.

Om tot een oplossing van deze knelpunten te komen is eerst nog naar de kenmerken van het gebied gekeken. Dit gebied is de noordelijke schil om het centrumgebied van Bergen op Zoom. De loopafstand naar het kernwinkelgebied bedraagt 5 tot 10 minuten. Het gebied bestaat uit diverse woonstraten, enkele doorgaande wegen (Vestinggronden) en pleinen (Havenkwartier). Aan de doorgaande wegen bevinden zich enkele middelbare scholen (Bolwerk, Rijtuigweg), bedrijven/kantoren zitten verspreid door het gebied en het CKB bevindt zich in het gebied. Het Poppodium/Wilhelminaveld en het Anton van Duinkerkenpark/Ravelijn bevinden zich hier.

Het betreft dus een zeer gevarieerd gebied wat verschillende parkerende doelgroepen aantrekt. Een lastig gebied om het parkeren voor iedereen goed te regelen. Wordt er niet gereguleerd volgens de doelgroepenbenadering, dan staat het gebied al snel vol. Dit zorgt voor verdringing en dus klachten vanuit de bewoners. Wordt er wel gereguleerd volgens de doelgroepenbenadering, dan loopt het gebied al snel leeg en is er kans op uitwijkgedrag als gevolg van de geringe loopafstanden naar vrij beschikbare plaatsen. Op dit moment zijn de bewoners tevreden met de huidige regeling.

Kortom een gebied waar op korte termijn een goede oplossing voor nodig is. Het optimale resultaat zou zijn dat voor alle doelgroepen een adequate oplossing wordt gevonden. De oplossing moet in eerste instantie ervoor zorgen dat de benutting van de parkeervoorziening sterk omhoog gaat, zodat de dure lege plekken in de buurt van het centrum ook gebruikt worden waarvoor ze ooit bedoeld waren. Namelijk het faciliteren van geparkeerde auto's, zonder overlast in de omgeving. Aansluitend bij de wens van werknemers van 't Rijks en werknemers uit het centrum (vooral uit het vierkantje) moet er meer flexibiliteit worden geboden, waardoor het makkelijker wordt voor werknemers om daar te gaan staan en anderzijds komen in het centrum (en dus ook op Mineurplein in de nabije omgeving van het Vierkantje) meer parkeerplaatsen voor bezoekers beschikbaar.

Alle genoemde oplossingsrichtingen moeten een bijdrage gaan leveren aan het geconstateerde knelpunt rond het overloop parkeren. Een gebiedsgewijze benadering hiervan is op zijn plaats, aangezien de knelpunten niet overal even groot zijn en op een zelfde wijze op te lossen zijn. Specifiek voor de Halterseweg e.o. wordt in volgende parkeeronderzoeken nadrukkelijk gekeken naar de verschillende doelgroepen. Op basis van deze informatie kan gericht naar een doelgroep actie worden ondernomen binnen dit parkeerbeleid.

Beleidslijn:
Gegeven de eerder beschreven kenmerken van het gebied en de potentiële doelgroepen die er willen parkeren wordt de optimale situatie bereikt door in Vestinggronden Noord en Havenkwartier aan te sluiten bij de doelgroepenbenadering. Parkeerplaatsen worden beter benut door voorrang te geven aan bewoners en werknemers. Hoe halen we de doelgroep werknemers dan terug? Door flexibilisering van het abonnementensysteem. Werk je parttime, dan is er ook een parttime vergunning beschikbaar en betaal je ook parttime.

Voorstel

- In dit gebied krijgen bewoners en bedrijven/werknemers voorrang om te parkeren.
- Invoeren van flexibel abonnementensysteem om gebied voor werknemers aantrekkelijker te maken.
- Voor bezoekers wordt het zo aantrekkelijk mogelijk gemaakt om dicht bij het centrum te parkeren, namelijk op het Mineurplein (centrumgebied) en de Kaai (Havenkwartier). De Kaai wordt aantrekkelijk gemaakt door een laag tarief voor lang parkeren en dient als overloop terrein voor het Mineurplein.

In de uitwerking betekent dit dat een abonnementensysteem voor werknemers (woon-werkverkeer) wordt geïntroduceerd, waarbij het aantal vaste weekdagen kan worden gekozen. Hoe meer dagen, hoe hoger de prijs.

Het verwacht resultaat is dat de gemiddelde bezettingsgraad in Vestinggronden en Havenkwartier toeneemt door de terugkeer van leraren, zaterdagverkopers en parttimers. Het Mineurplein en - als overloop - de Kaai veel meer gebruikt wordt door bezoekers van het centrum. In het centrumgebied ontstaat meer ruimte voor bewoners en het uitwijkgedrag in de overloop gebieden neemt af.

Alternatief voorstel
Een alternatieve aanpak is om de doelgroepenbenadering los te laten door op de hoofdwegen (m.n. Bolwerk, Rijtuigweg) en pleinen (Blokstallen, de Kaai) op maandag tot en met donderdag uit het gereguleerd gebied te halen en de parkeerstromen hier alleen te sturen op vrijdag en zaterdag. In de uitwerking betekent dit dat via borden in het gebied en op de betaalautomaten wordt aangegeven wanneer wel/niet betaald moet worden. De betaalautomaten worden hierop aangepast. Deze oplossing betekent ook een veelvoud aan borden op straat om de weggebruiker goed te kunnen informeren. Deze oplossing is maatwerk voor een groot gebied, waarbij de eerder geformuleerde beleidslijnen in kader van doelgroepenbenadering worden los gelaten).

Vervolgens betekent het dat iedereen op maandag tot en met donderdag vrij kan parkeren. Het gevolg hierop is dat bedrijven en werknemers vanuit de omgeving en de binnenstad geen vergunningen en abonnementen meer aanschaffen. De doelgroep bezoekers van de binnenstad het betaald parkeergebied gaat ontwijken. Beide oorzaken hebben ook gevolgen voor de inkomsten vanuit de regulering (minder vergunningen en minder verkochte parkeeruren). Verder zijn bewoners in het gebied nu gelukkig met de situatie en het risico bestaat dat dit alternatieve voorstel tot weerstand gaat leiden bij deze doelgroep. De toename van het aantal parkeerders is momenteel niet in te schatten, omdat dat afhankelijk is van het wel/niet doorvoeren van de maatregelen op Mineurplein en in het vergunningensysteem.

Lievensberg ziekenhuis – Warande oost
Het ziekenhuis is gelegen aan de oostkant van de stad, aan de snelweg nabij afslag 28, de beoogde stadsentree. De woonwijk Warande-oost bevindt zich aan de zuidwest zijde van het ziekenhuis en de loopafstand naar het ziekenhuis bedraagt maximaal 10 minuten. Slechts een deel van Warande-oost behoort tot het gereguleerd gebied. Het gaat dan om de dichtst bij het ziekenhuis gelegen straten. Ten oosten van de doorgaande weg – de Sterrelaan – bestaat

het gebied uit woonstraten met een enkel kantoor en een basisschool. Ten westen van de Sterrelaan bevindt zich het wijkwinkelgebied Zonneplein. De loopafstand van hier naar het ziekenhuis bedraagt 10-15 minuten. Het betreft dus een relatief homogeen gebied dat is gelegen tussen het ziekenhuis en winkelgebied.

Uit de evaluatie is gebleken dat de invoering van het gereguleerd gebied zorgt voor veel lege plaatsen in de woonstraten (vergunninghouders) en uitwijkgedrag naar de randen van het gereguleerd gebied (Wierlaan en verder). De (in voorbereiding zijnde) uitbreiding van de parkeercapaciteit op eigen terrein van het ziekenhuis verlaagt de parkeerdruk naar verwachting niet significant, omdat ook sprake is van een uitbreiding van het ziekenhuis met een moeder en kind centrum.

Overloop parkeren van medewerkers uit het ziekenhuis gebeurd regelmatig. Het ziekenhuis stelt een mobiliteitsbeleid op wat ervoor moet gaan zorgen dat het personeel op andere wijze dan de auto naar het ziekenhuis gaat reizen. Hierdoor komen op het eigen terrein van het ziekenhuis meer parkeerplaatsen beschikbaar en neemt het overloop parkeren af. Om het beleid van het ziekenhuis te ondersteunen en het knelpunt van overloop parkeren op te lossen is een gefaseerde uitbreiding van het gereguleerd gebied noodzakelijk. Allereerst wordt de omgeving van de Wierlaan bij het gereguleerd gebied getrokken. Voor de overige gebieden geldt dat deze jaarlijks gemonitord worden en dat op basis hiervan de mogelijkheid bestaat om het gereguleerd gebied uit te breiden. Een gebiedsgewijze maatwerkoplossing is belangrijk bij het tegen gaan van overloopparkeren.

Beleidslijn:
Anticiperen op klachten van bewoners uit de omgeving van het ziekenhuis. Het gereguleerd gebied rondom het ziekenhuis wordt gefaseerd uitgebreid. Voor bewoners komen daardoor meer parkeerplaatsen beschikbaar. In het nieuwe gereguleerde gebied tot de Sterrelaan komen straks alleen nog maar bewoners (vergunning). De werknemers van het ziekenhuis parkeren op eigen terrein.

In de uitwerking betekent dit dat:

- Het gereguleerd gebied rondom het ziekenhuis wordt uitgebreid tot de Sterrelaan (Wierlaan e.o.) en indien nodig later naar het zuiden;
- De woonstraten blijft exclusief parkeren voor de doelgroep bewoners
- het ziekenhuis, in overleg met de gemeente, een mobiliteitsplan opstelt om het fiets- en OV-gebruik voor woon-werkverkeer te stimuleren net als het parkeren op eigen terrein.

Het verwacht resultaat is dat de bewoners rond de Wierlaan gemakkelijk een parkeerplaats kunnen vinden. De parkeervoorzieningen van het ziekenhuis optimaal benut worden door werknemers en bezoekers en de woonstraten niet door langparkerende bezoekers / werknemers van het ziekenhuis.

Piusplein / Zonneplein / Antwerpsestraat winkelstrip e.o.
Uit het parkeeronderzoek kwam naar voren dat de parkeerdruk op het Piusplein regelmatig boven de 90% uitkomt. Verder komt vanuit de klachten inventarisatie naar voren dat het gebied rond het Piusplein gebruikt wordt door parkeerders die het gereguleerd gebied ontwijken of parkeren voor het NS station. Op en rond het Zonneplein worden nog geen knelpunten geconstateerd. Met de voorgenomen uitbreiding van het gebied rond het ziekenhuis kan het plein binnen het invloedsgebied van parkeerders voor het ziekenhuis komen te liggen. Voor beide pleinen geldt dat voor de doelgroep bezoekers (winkelend publiek) parkeerplaatsen aanwezig moeten zijn, maar dat ook gewoond wordt aan het plein (doelgroep bewoners). Bij de winkelstrip Antwerpsestraat wordt aandacht gevraagd door de ondernemers aangezien het aantal parkeerders terug loopt.

Specifiek voor het Piusplein geldt dat dit plein valt binnen de stedelijke vernieuwingsopgave van de wijk Gageldonk. Door de herstructurering ontstaat de mogelijkheid om ook naar de parkeerstructuur en het aantal parkeerplaatsen te kijken. In 2013 wordt een projectvoorstel uitgewerkt voor het centrumgebied van Gageldonk (Piusplein en omgeving) waarbij het knelpunt rond parkeren wordt meegenomen. Parallel hieraan wordt in overleg met de belanghebbenden op de korte termijn bezien of parkeermaatregelen vooruitlopend op de stedelijke vernieuwing te realiseren zijn. Een aanvullende parkeermotiefmeting maakt inzichtelijk welke doelgroepen op en rond het plein parkeren. Voor de

winkeliers aldaar is het noodzakelijk dat voldoende parkeerplaatsen gebruikt kunnen worden voor de doelgroep bezoekers (winkelend publiek).

Specifiek voor het Zonneplein geldt dat het gereguleerde gebied dichterbij komt en dat dit plein direct wordt meegenomen bij de monitoringsgebieden. Uit de monitoring moet blijken of het stellen van prioriteiten aan doelgroepen, bijvoorbeeld winkelend publiek, noodzakelijk gaat worden. Deze monitoring wordt ook opgepakt rond de winkelstrip van de Antwerpsestraat e.o.. Uit het onderzoek moet blijken hoe de doelgroepen zich verdelen over de locaties en of knelpunten bij een doelgroep ontstaan.

Voor de meeste van deze gebieden geldt dat overloopparkeren zorgt voor knelpunten. Elk gebied heeft zijn eigen dynamiek en zoals in de visie is aangegeven worden gebiedsgewijze maatwerk oplossingen uitgewerkt binnen de kaders van dit beleidsplan.

Beleidslijn:
De knelpunten rond het Piusplein worden meegenomen in de stedelijke vernieuwingsopgave van Gageldonk (2013 start planvorming Piusplein). Vooruitlopend daarop wordt binnen de kaders van deze parkeernota voor de korte termijn naar oplossingen gezocht voor de hoge parkeerdruk. Het Zonneplein en de winkelstrip Antwerpsestraat e.o. wordt meegenomen als monitoringsgebied. Daardoor ontstaat een nog beter inzicht in de parkeersituatie, welke helpt bij het zoeken naar een optimale oplossing.

Voorstel:
De stedelijke vernieuwing Gageldonk wordt gebruikt voor het verbeteren van de parkeersituatie Piusplein. Een aanvullende parkeermotiefmeting in een ruim gebied rond het Piusplein, het Zonneplein en de winkelstrip Antwerpsestraat geeft inzicht in de parkerende doelgroepen. Op basis van de uitkomsten een nadere uitwerking geven aan de doelgroepenkaart. Op beide pleinen en de winkelstrip dienen parkeerplaatsen aanwezig te zijn voor de doelgroep bezoekers (winkelend publiek) en bewoners. Een mogelijke maatregel is het instellen van een parkeerschijfzone (blauwe zone) op een nader te bepalen hoeveelheid parkeerplaatsen. De zone krijgt een maximale parkeerduur van 1,5 uur en geldt tussen 09:00 – 20:00 uur op maandag tot en met zaterdag. Hiermee wordt de doelgroep bezoekers beter gefaciliteerd. Voor de overige tijden en op zondag is het verder vrij parkeren. Specifiek voor de Antwerpsestraat wordt bezien of maatregelen op maat noodzakelijk zijn. Dit gebied blijft binnen het gereguleerd gebied liggen.

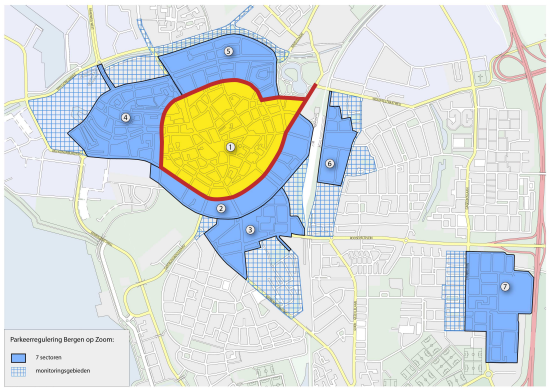
Dorpskern Halsteren
Voor deze kern geldt dat het nieuwe beleid geen specifieke toewijzing van parkeerplaatsen aan een bepaalde doelgroep doet. In dit gebied parkeren verschillende doelgroepen door elkaar en is de noodzaak om parkeerplaatsen sec toe te wijzen aan een doelgroep nog niet noodzakelijk. Op dit moment wordt gewerkt aan de herstructurering van het centrum van Halsteren. Dit biedt de uitgelezen mogelijkheid om de knelpunten rond parkeren en laden en lossen in de Dorpsstraat en omgeving op te gaan lossen. Door een andere structuur op te zetten wordt de beschikbare capaciteit beter bereikbaar en dus beter benut.

Beleidslijn:
Bij de komende herstructurering (2013 start planvorming) van het centrum van Halsteren vormt de parkeerstructuur en -capaciteit belangrijke aspecten. Integraal wordt bekeken welke structuur en capaciteit aansluit bij de herstructureringsplannen.

Voorstel:
Mocht na de herontwikkeling blijken dat rond het winkelhart de doelgroep bezoekers onvoldoende mogelijkheden heeft om te parkeren, worden oplossingen zoals rond Piusplein en Zonneplein overwogen om tijdens openingstijden van de winkels prioriteit aan de bezoekers te geven.

5.3.2 Vergunningen en ontheffingen

Een effectieve manier om de doelgroepen bewoners en bedrijven (werknemers) te sturen is via de parkeervergunningen. Uit de evaluatie is gebleken dat in het vergunningstelsel en de zonering veel maatwerk zit en daarmee (te) complex is geworden. Verschillende vergunningen worden aangepast, samengevoegd of komen te vervallen.



Op de kaart in bijlage 6 is het gereguleerde gebied aangegeven. Een aantal sectoren wordt samengevoegd. Dit biedt de parkeerders meer mogelijkheden om te parkeren en vermindert de administratieve last. De huidige sector Ring valt op dit moment ook binnen de sector Centrum, alleen kent deze sector een ander tarief voor betaald parkeren. Verder zijn, ook vanuit het huidige beleid, nog monitoringsgebieden aangewezen. Van mogelijke uitbreiding van het gereguleerd gebied kan alleen sprake zijn als de parkeerdruk dagelijks boven de 90% komt, aangevuld met klachten vanuit verschillende doelgroepen. In de binnenstad krijgen de bewoners voorrang voor de (beperkte) parkeermogelijkheden op straat. Het voorkeursbeleid beperkt zich in de sector Centrum tot één auto per huishouden enkel in het gebied binnen de Ring. De Ring zelf behoudt zijn regime van verschillende doelgroepen, omdat uit de evaluatie blijkt dat hier geen knelpunten zijn. Een tweede auto en bedrijven (werknemers) moeten in de schil parkeren. Op dit moment mogen bewoners vanuit de sector centrum ook al in de schil parkeren. Op dit moment worden nog papieren vergunningen uitgegeven. Door de digitalisering van de maatschappij en nieuwe technieken is het mogelijk om het vergunningen en ontheffingensysteem te digitaliseren. Dit biedt flexibiliteit voor de gebruikers en betere monitoring voor de gemeente.

Uit de evaluatie blijkt dat niet alle bewoners gelukkig zijn met de huidige kraskaarten. Een evaluatie onder deze doelgroep moet een totaal beeld opleveren of de kraskaart, het systeem of de prijs het probleem is en moet inzicht geven in mogelijke alternatieven.

Het aanpassen van de sectoren en de verschillende soorten vergunningen gebeurt separaat na vaststelling van dit beleidsplan via de parkeer(belasting)verordening

Beleidslijn:
Om vergunninghouders meer parkeermogelijkheden te bieden worden sectoren samengevoegd. Bijkomend voordeel is dat het aantal verschillende vergunningen vermindert, wat een positieve bijdrage levertaan de administratieve last. Het digitaliseren van het vergunningensysteem geeft een extra impuls aan de administratieve last en zorgt voor een flexibilisering bij de gebruikers. Aanpassen van de sectoren vindt plaats in de parkeer(belasting)verordering.

In de uitwerking betekent dit dat:

- De huidige sector Ring wordt niet meer apart als sector benoemd en behoud zijn regime van verschillende doelgroepen;
- De huidige sectoren 2 en 3 worden samengevoegd tot 1 sector;
- De huidige sectoren 1, 4 en 5 worden samengevoegd tot 1 sector;
- Het digitaliseren van de vergunningen en ontheffingen (vergroten eigen verantwoordelijkheid van klanten en kostenbesparing op den duur)
- Het afbouwen van de zorg en bezorg vergunning en deze vervangen door de ambulante vergunningen. Zorgverleners met esculaap op de auto mogen in het gehele gereguleerde gebied parkeren;
- Flexibel abonnementen systeem
- De schoolvergunning komt te vervallen en hiervoor worden passende maatregelen in overleg met de scholen voorgesteld;

- Ontheffingen en parkeervergunningen worden onbeperkt uitgegeven zolang dat fysiek mogelijk is binnen de betreffende zone.
- Evaluatie uitvoeren van het kraskaarten voor bewoners, waarbij nadrukkelijk wordt geëvalueerd of het probleem bij de kraskaart, het systeem of de prijs ligt.

5.3.3 Tarieven, parkeerduur en parkeertijden

Binnen het gereguleerd gebied worden verschillende sectoren onderscheiden (zie bijlage 6), waarin één of meer doelgroepen voorrang krijgen om te parkeren. Door een tariefdifferentiatie aan te brengen worden doelgroepen naar de juiste locaties geleid ten gunste van de leefbaarheid in de gebieden en de bereikbaarheid van de stad. Uit de evaluatie is ook gebleken dat in het tariefstelsel en de differentiatie naar parkeertijden en -duur veel maatwerk zit en daarmee (te) complex is geworden[6]. Een vergelijkbare situatie als met de vergunningen dus. Aanvullend hierop is vastgesteld dat de tariefstelling voor betaald parkeren in Bergen op Zoom laag is in vergelijking met andere vergelijkbare steden en in de omgeving van Bergen op Zoom. Daarentegen liggen de tarieven voor vergunningen voor bedrijven substantieel hoger in Bergen op Zoom dan in vergelijkbare gemeenten. Parkeerbeheer Bergen op Zoom heeft op dit moment een positief exploitatieresultaat.

In de binnenstad e.o. heeft de bezoeker de keuze tussen straatparkeren (kort parkeerplaatsen en incl. St. Catharinaplein en Korenmarkt zonder slagboom) en parkeren in de garage (incl. pleinen met slagboom). De bezoekers moeten zoveel mogelijk in de garages (incl. terreinen met slagboom) parkeren en - als de garages vol zijn - op de overloopterreinen in de schil (Plein 13 en de Kaai). Op de Ring kunnen verschillende doelgroepen blijven parkeren. Het tarief op de Ring wordt niet gelijk getrokken met de sector Centrum, maar behoud zijn eigen tarief en regime.

Het gereguleerd gebied rond het ziekenhuis wordt, zoals eerder gemeld, uitgebreid. Voor de parkeertijden zijn bij de aanpassingen van het beleid al tijden aangegeven. Verder komt dit gebied in de tariefschaal ‘laag’ te liggen.

Beleidslijn:
Parkeertarieven en –parkeertijden afstemmen op de tarieven in de regio. Daarnaast wordt voor herkenbaarheid van het parkeren voor de diverse doelgroepen het tariefstelsel vereenvoudigd. Dit vindt separaat plaats in de parkeerbelastingverordening.

In de uitwerking betekent dit dat:
- De tarieven voor betaald parkeren onder te verdelen in ‘laag’, ‘normaal’ en ‘hoog’ tarief.
- De tarieven in de parkeergarages, Pastoor Joorenplein en Mineurplein (na invoering achteraf betalen) lager te houden dan straatparkeren in de sector binnenstad, maar wel op hetzelfde niveau te brengen als de tarieven in vergelijkbare gemeenten;
- De tariefschalen ‘hoog’ en ‘normaal’ voor straatparkeren te hanteren, waarbij in de binnenstad het hoge tarief geldt en in de schil en historisch havengebied het tarief ‘normaal’.
- De tariefschaal ‘normaal’ te hanteren voor het parkeren op de overloopterreinen om het centrum heen (plein 13 en de Kaai).
- De parkeerduur in de binnenstad te limiteren op een uur en beperkt mogelijkheid voor een dagkaart aan te bieden (noodzakelijk voor fiscalisering van betaald parkeren);
- De parkeerduur in de schil (incl. de ringstructuur) niet te limiteren en de mogelijkheid van een dagkaart aan te bieden;
- De betaald parkeertijd in de sector centrum te verruimen ten behoeve van de bewoners.

[6] De differentiatie van de prijs en de parkeertijden op Plein 13 en de Kaai wordt versimpeld. De sprong naar 5 uur parkeertijd komt te vervallen.

5.4 Parkeren door gehandicapten

Tot op heden is zowel op landelijk als op gemeentelijk niveau geen beleid geformuleerd omtrent de aanwijzing van gehandicaptenparkeerplaatsen. Gemeenten zijn autonoom wat betreft de procedures die zij volgen met betrekking tot het aanwijzen van gehandicaptenparkeerplaatsen. Voor de gehandicaptenparkeerkaart berekent de gemeente op dit moment de kosten voor de keuring niet door aan de klant. Deze kosten worden na vaststelling van dit beleid wel doorberekend. Binnen Bergen op Zoom wordt uitgegaan van onderstaande beleidsregels.

Gemeente Bergen op Zoom hecht grote waarde aan dat gehandicapten zelfstandig kunnen functioneren, waarbij de eigen mobiliteit, zonder hierbij afhankelijk te zijn van derden, zoveel mogelijk dient te worden gewaarborgd. Het uitgangspunt voor het aanwijzen van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen is dat instellingen waar een gehandicapte uit medische noodzaak naar toe moet gaan, over tenminste één algemene gehandicaptenparkeerplaats in de nabijheid van de ingang beschikken. In gevallen waar een instelling om meerdere algemene gehandicaptenparkeerplaatsen verzoekt, dient inzicht te worden gegeven in het (gehandicapte) cliëntenbestand van de instelling. Van de instelling wordt ter onderbouwing van de aanvraag ook verwacht dat men er alles aan heeft gedaan om zo efficiënt mogelijk met de beschikbare algemene gehandicaptenparkeerplaats(en) om te gaan.

Individuele gehandicaptenparkeerplaatsen
Het in het bezit zijn van een gehandicaptenparkeerkaart is noodzakelijk om in aanmerking te kunnen komen voor een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken. Voor bezitters van een passagierskaart (P) geldt dat zij in principe niet voor een gehandicaptenparkeerplaats in aanmerking komen. Om te bepalen of een gehandicapte in aanmerking komt voor een individuele gehandicaptenparkeerplaats nabij woning en/of werk wordt bekeken of binnen de maximale loopafstand (straal van 100 meter) die de gehandicapte af kan leggen doorgaans parkeergelegenheid gevonden kan worden. Indien in de regel mogelijkheden aanwezig zijn om het voertuig te parkeren, wordt de aanvraag afgewezen. Personen die in het bezit zijn van eigen parkeergelegenheid (bijvoorbeeld een garage of oprit) komen ook niet in aanmerking voor een individuele gehandicaptenparkeerplaats, mits de eigen parkeerplaats zodanig smal is dat in en uitstappen door de gehandicapte op eigen terrein onmogelijk is.
Een individuele gehandicaptenparkeerplaats wordt voor maximaal vijf jaar aangewezen. Bij een herkeuring met betrekking tot de gehandicaptenparkeerkaart -of 5 jaar na instelling van de gehandicaptenparkeerplaats op kenteken- vindt opnieuw een beoordeling van de parkeerdrukmeting plaats. Voor de aanleg van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken worden leges in rekening gebracht.

Parkeren door gehandicapten
Automobilisten die in het bezit zijn van een (Europese) gehandicaptenparkeerkaart betalen nu niet in het gereguleerd gebied in Bergen op Zoom. De landelijke richtlijnen stellen echter dat gehandicapten binnen gereguleerd gebied moeten betalen, behalve als zij met een gehandicapte parkeerkaart op een algemene gehandicapte plaats parkeren.

Beleidslijn:
Automobilisten die in het bezit zijn van een (Europese) gehandicaptenparkeerkaart gaan betalen in het gereguleerd gebied in Bergen op Zoom, mits zij parkeren op een algemene gehandicapte parkeerplaats. De kosten voor de keuring, nodig voor het verkrijgen van een gehandicapten parkeerkaart, doorbelasten aan de indieners van de kaart. Daarnaast dienen automobilisten die in het bezit zijn van een gehandicapte parkeerkaart in het gereguleerd gebied gewoon te betalen.

5.5 Overige parkeergerelateerde thema's

Deze paragraaf geeft inzicht in overige oplossingen die bijdragen aan de geformuleerde beleidsdoelen en genoemde oplossingsrichtingen. Hierbij wordt ingegaan op parkeren van grote voertuigen, sportterreinen, handhaving en fiets.

5.5.1 Parkeren grote voertuigen

Het parkeren van grote voertuigen is in de APV vastgelegd en geeft aan dat grote voertuigen niet op de openbare weg mogen parkeren op de door het college aangewezen locaties. Grote voertuigen kunnen op eigenterrein van de bedrijven parkeren, maar doen dat niet altijd. Uit de evaluatie blijkt dat op dit moment het parkeren van grote voertuigen op bedrijventerrein tot problemen leidt en dat initiatieven voor centrale locaties geen sluitende businesscases hebben opgeleverd. De verdere ontwikkelingen op de bedrijventerreinen door onder andere uitbreidingen en komst containerterminal kunnen in de toekomst de huidige knelpunten verergeren. In nauw overleg met het bedrijfsleven moet nogmaals gezocht worden naar pasbare oplossingen, waarbij de uitbreidingen en komst van de containerterminal meer mogelijkheden bieden voor een sluitende businesscase.

Beleidslijn:
Het huidige beleid rond parkeren van grote voertuigen in de APV handhaven. Vrachtauto's blijven op de bedrijventerreinen op eigen terrein parkeren. Voor zelfstandige chauffeurs onderzoeken of een centrale plek een oplossing biedt. In samenwerking met bedrijven de haalbaarheid en mogelijkheden voor een centrale (bewaakte) vrachtwagenparkeerplaats onderzoeken. Zodra deze locatie in werking treedt het college een aanwijzingsbesluit laten nemen in welke gebieden het verboden is om vrachtwagens te parkeren (o.a. woonwijken).

5.5.2 Parkeren rond sportterreinen

Het parkeren rond sportterreinen, zoals Rozenoord en de Beek, levert steeds vaker op zaterdagochtenden en op zondagmiddagen een probleem op. In overleg met de verenigingen wordt naar oplossingen gezocht, met als insteek wijzigen van gedrag. De gemeente stelt geen middelen beschikbaar voor eventuele uitbreiding van parkeren rond de sportterreinen.

Beleidslijn:
Voor het oplossen van knelpunten rond parkeren bij sportterreinen wordt de 4-stappenbenadering (beïnvloeden, benutten, beprijzen en bouwen) voorgesteld volgens beleidsuitgangspunt uit hoofdstuk 4. De accountmanager sport van de gemeente voert overleg met de verenigingen om gezamenlijk te komen tot verbetermaatregelen op het gebied van parkeren met als uitgangspunt het wijzigen van gedrag.

5.5.3 Handhaving

Het handhaven van het gereguleerde gebied is van cruciaal belang. Met een goede handhaving worden de doelen die geformuleerd zijn in dit parkeerbeleid gehaald. De manier waarop mensen hun auto parkeren is nauw verbonden met de handhaving in het gebied. Bewoners weten veelal exact of parkeerovertredingen worden beboet en stemmen hun gedrag hierop aan. Uitgangspunt bij de handhaving op het parkeren is een strikte, duidelijke en uniforme aanpak gericht op het voorkomen van overlast. Dit voorkomt dat bij de doelgroepen een gevoel van willekeur ontstaat. De handhaving op parkeren is een verantwoordelijkheid van de Buitengewoon Opsporings Ambtenaren (BOA). De controle op parkeerovertredingen in woonwijken vindt veelal plaats op basis van klachten. De politie kent een lage prioriteit toe aan parkeerovertredingen. Alleen wanneer de vrije doorgang van hulpdiensten (brandweer, ambulance) door fout geparkeerde voertuigen voor belemmeringen zorgt, wordt opgetreden.

De verhouding tussen de hoeveelheid parkeerplaatsen in het gereguleerd gebied en de hoeveelheid fte die beschikbaar is voor handhaving moet in evenwicht zijn. Afstemming tussen de medewerkers handhaving van de gemeente en van parkeerbeheer is noodzakelijk om één gezicht naar de burger te hebben, omdat sommige taken door beide handhavers verricht worden.

Beleidslijn:
Het evenwicht tussen de hoeveelheid parkeerplaatsen in het gereguleerd gebied en de hoeveelheid FTE handhaving blijft gehandhaafd en dient in stand te worden gehouden bij een eventuele uitbreiding van het gereguleerd gebied.

5.5.4 Fiets

Uit de evaluatie komt naar voren dat het fietsparkeren rond het station en in het centrum (rond de Grote Markt) als knelpunt wordt ervaren. Voor het station zijn inmiddels afspraken gemaakt om samen met Prorail en NS de fietsenstallingen aan weerskanten van het station fors uit te breiden in 2013. In het centrum wordt op dit moment bezien of verruiming van de openingstijden van de fietsenstallingen mogelijk is. Specifiek beleid voor de fiets en waar het fietsparkeren moet plaatsvinden wordt nader uitgewerkt in het nog op te stellen Mobiliteitsplan. Hierin wordt nadrukkelijk de koppeling gelegd met de fietsstructuur en de andere modaliteiten. Het voorliggende parkeerbeleidsplan richt zich enkel op de autoparkeren. Enkel voor fietsparkeernormen vindt een uitwerking plaats in de te actualiseren nota parkeernormering.

Beleidslijn:
Voor het thema fiets zijn de volgende voorstellen gedaan:

- Actuele fietsparkeernormen opnemen in nota parkeernormering.
- Realiseren van extra fietsenstallingen rond station (in overleg met Prorail).
- Fietsbeleid en fietsparkeren uitwerken in Mobiliteitsplan en koppelen aan fietsstructuur.
- Vooruitlopend op beide nota's verruimen van de openingstijden van de fietsenstalling(en) in het centrum om een betere benutting en overlast van parkerende fietsen tegen te gaan.

6 Uitvoering

De oplossingrichtingen die zijn uitgeschreven in hoofdstuk 5 moeten ook uitgevoerd worden. Voor de uitvoering van het product parkeren zijn de volgende aspecten van belang: organisatie, communicatie, financiën, monitoring & evaluatie en het uitvoeringsprogramma. Achtereenvolgens zijn deze aspecten in dit hoofdstuk nader uitgewerkt.

6.1 (Interne) organisatie rond parkeren

Het optimaliseren van het parkeerbeleid impliceert ook het optimaliseren van de organisatie rondom parkeren. Dit vereist de keuze voor een logische, heldere structuur. Duidelijk moet zijn wie binnen de organisatie verantwoordelijk is voor de onderdelen van de parkeerketen en wie dus ook aanspreekpunt is. Oftewel, wie geeft opdracht en coördineert een bepaalde taak. Uit de evaluatie blijkt dat op dit moment dat verschillende afdelingen afzonderlijk goed functioneren, maar dat de interne afstemming nog niet gesmeerd loopt. Daarom wordt op de interne organisatie rond parkeren in de gemeente Bergen op Zoom doorgelicht. Bekeken wordt welke werkzaamheden allemaal plaatsvinden bij welke personen en afdelingen. De inzet van een parkeermanager binnen de organisatie die als algemeen aanspreekpunt gaat fungeren is een vraag die in de uitwerking van dit beleid nader onderzocht moet worden of dat een oplossing biedt. Regievoering op parkeren is een vereiste. Een efficiëntere parkeerorganisatie intern en in relatie tot parkeerbeheer is een belangrijke schakel binnen het parkeerbeleid. Het afstemmen van vergunningen vanuit de gemeente voor verbouwingen etc. en ontheffingen van voertuigen naar parkeerbeheer is een voorbeeld dat verbeterd moet worden.

De huidige organisatie rond het parkeren in Bergen op Zoom met parkeerbeheer blijft gehandhaafd en alle interne afdelingen blijven de huidige werkzaamheden verrichten. Hiervoor geldt wel dat het belangrijk is om heldere afspraken te maken en te houden tussen de verschillende gemeentelijke afdelingen en parkeerbeheer. Bij het doorlichten van de interne organisatie wordt de afstemming met parkeerbeheer meegenomen. Nadrukkelijke afstemming met de afdeling handhaving van de gemeente en die van parkeerbeheer is nodig om naar buiten toe een gezicht te hebben.

Beleidslijn:
Optimalisatie van de (interne) organisatie rond parkeren (verbetering samenwerking) leidt tot een efficiënte en effectieve organisatie die snel en doelmatig kan inspelen op punten die spelen rond parkeren. Nadrukkelijk wordt meegenomen of de inzet van een parkeermanager binnen de gemeente leidt tot betere afstemming.

6.2 Communicatie

Het invoeren van nieuw parkeerbeleid vraagt om een gedegen communicatieplan. De voorgestelde maatregelen zomaar invoeren leidt tot vragen en onduidelijkheden bij de verschillende doelgroepen. Alvorens te starten met het doorvoeren van alle voorgenomen wijzigingen dient een apart communicatieplan opgesteld te worden. Vooraf moet duidelijk zijn welke maatregel gaat plaats vinden. Welke doelgroep of doelgroepen krijgen hiermee te maken?

De huidige folder Parkeerwijzer wordt vereenvoudigd en digitaal beschikbaar gesteld. Voor alle informatie aangaande parkeren moeten klanten op de website van parkeerbeheer hun antwoorden kunnen vinden. De gemeentelijke website verwijst door naar parkeerbeheer. Op deze wijze staat alle informatie aangaande parkeren op een locatie gebundeld.
Achteraf betaald parkeren is een belangrijk item op dit moment. Het is in geheel Bergen op Zoom op de straten en de pleinen (zonder slagbomen) al mogelijk via bel en sms-parkeren. Deze service wordt nog nauwelijks gebruikt in Bergen op Zoom en vraagt om extra promotie.

Beleidslijn:
Bij het doorvoeren van wijzigingen vanuit dit parkeerbeleidsplan opstellen van een communicatieplan. In dit plan komen de verschillende doelgroepen aanbod met de verschillende communicatielijnen. De informatievoorziening rond parkeren wordt gebundeld op de website van Parkeerbeheer en de gemeentelijke website verwijst daar naar toe. Rond communicatie zijn de volgende voorstellen benoemd:
- Opstellen communicatieplan bij invoering van maatregelen vanuit dit parkeerbeleid
- Huidige folder Parkeerwijzer vereenvoudigen en aanpassen naar nieuw beleid
- Alle informatie rond parkeren bundelen en positioneren op de website van parkeerbeheer en zorgen dat de gemeentelijke website verwijzingen bevat
- Extra aandacht besteden aan bel en sms-parkeren
- Informatiemarkt parkeren is een goed middel om met ingezetenen in gesprek te gaan.

6.3 Financiën van parkeren

In voorgaande paragraaf is het beleid geformuleerd voor de kosten van vergunningen en betaald parkeren. De voorgestelde wijzigingen ten opzichte van het huidige beleid zorgt voor een vereenvoudiging van de administratie. Door de versimpeling in de parkeerregulering (minder soorten vergunningen en samenvoegen centrum / ring en schil / ziekenhuis) wordt het overzicht van kosten voor vergunningen en betaald parkeren vereenvoudigd. Ondanks de landelijke trend van een lagere verkoop van het aantal parkeeruren laat Bergen op Zoom op dit moment nog steeds een stijging zien. De verwachting is dat voorgestelde tariefswijzigingen een gelijkblijvend kosten / baten niveau handhaaft.

In de evaluatie is geconstateerd dat de huidige parkeerfinanciën een positief resultaat kennen. Dit positieve resultaat biedt kansen voor het uitvoeren van mobiliteitsverbeterende maatregelen. Hieronder wordt verstaan het verbeteren van infrastructuur, parkeerverwijssysteem en digitalisering van de vergunningen. Daarnaast worden de inkomsten gebruikt om parkeerapparatuur up-to-date te houden en indien nodig opnieuw aan te schaffen. Onder andere het invoeren van achteraf betalen moet voortkomen uit de inkomsten van het parkeren. Op deze wijze vloeien inkomsten van weggebruikers terug naar de weggebruikers.

Beleidslijn:
Het 'product' parkeren is en blijft kostendekkend. Eventuele meeropbrengsten worden gebruikt voor het verbeteren van het totale parkeersysteem en de verbetering van de bereikbaarheid van de stad. Per kwartaal en jaarlijks wordt door Parkeerbeheer een rapportage opgesteld met de opbrengsten en kosten rond parkeren van het afgelopen kwartaal en jaar. Uitvoering van het parkeerbeleidsplan bekostigen vanuit de meeropbrengsten parkeren.

6.4 Monitoring & evaluatie

Bij nieuw parkeerbeleid is zowel monitoring (het volgen van ontwikkelingen), als evaluatie (het beoordelen van de effecten van het parkeerbeleid) van belang. Beide elementen worden nader toegelicht.

6.4.1 Monitoring

Monitoring betreft het volgen van ontwikkelingen op het gebied van parkeren. Hiertoe is een structurele monitoring gewenst van het gereguleerd gebied en de monitoringsgebieden. Dit biedt de gemeente enerzijds de mogelijkheid om problemen voor te blijven en anderzijds een pro-actief beleid te voeren. Monitoring van het parkeerbeleid bestaat uit de volgende onderdelen:

- Een parkeerdrukmeting toont aan of het parkeerareaal aansluit bij de vraag. De parkeerdruk wordt minimaal eens per jaar integraal in kaart gebracht. Als blijkt dat de parkeerdruk aan de randen van het gereguleerd gebied op meerdere momenten problematisch is (groter dan 90%) wordt onderzocht of en welke maatregelen nodig zijn. Tegelijkertijd wordt ook het aantal foutparkeerders geïnventariseerd.

• Een betalingsgraadmeting geeft aan in hoeverre automobilisten betaald hebben voor het parkeren. De handhaving bepaalt mede op basis van deze informatie haar inzet. Dit onderzoek vindt gemiddeld 3 keer per maand plaats.
• Een parkeermotiefmeting toont aan welke doelgroepen gebruik maken van de parkeercapaciteit. Hiermee wordt onder andere aangetoond in hoeverre voertuigen aan de randen van het gereguleerd gebied afkomstig van buiten Bergen op Zoom zijn (buurtvreemde langparkeerders).
• Binnengekomen klachten op het gebied van parkeren geven eveneens een goed beeld van ontwikkelingen op het gebied van parkeren. Het monitoren van klachten is essentieel, omdat dit een van de aanleidingen is voor het nemen van maatregelen.

Voorstel
Het jaarlijks uitvoeren van bovengenoemde onderzoeken. Het resultaat van de bovenstaande registraties wordt jaarlijks uitgewerkt in een rapportage. Hierin staat in ieder geval een toelichting op de parkeersituatie op straat (druk, motief en betalingsbereidheid) en de binnengekomen klachten.

6.4.2 Evaluatie

Evaluatie is het achteraf beoordelen of en in hoeverre bepaalde beleidsvoornemens zijn bereikt. Dit kan niet zonder een goede monitoring. De evaluatie vindt eens in de 5 jaar plaats. Op deze wijze kan eens in de vijf jaar een nieuw / aangepast uitvoeringsprogramma opgesteld worden. In de evaluatie wordt gekeken naar de volgende punten:
• De ontwikkeling van de parkeerdruk – jaarlijks wordt een onderzoek uitgevoerd wat inzicht geeft in de parkeerdruk op verschillende momenten. Een maximale parkeerdruk van 90% wordt als acceptabel beschouwd. Door cijfers van verschillende jaren met elkaar te vergelijken, wordt duidelijk in hoeverre maatregelen van invloed zijn geweest op de parkeerdruk.
• De mate van tevredenheid onder belanghebbenden (klachtenanalyse) – De mening van belanghebbenden biedt inzicht in de beleving van het parkeerbeleid. Middels terugkerende elementen kan de (verandering in de) tevredenheid van bewoners, ondernemers, werknemers en bezoekers worden gemeten. Voor een dergelijk tevredenheidsonderzoek dient een gemeentebrede enquête te worden opgezet waarin meerdere aspecten worden behandeld. Daarnaast kan het aantal binnengekomen klachten inzicht geven in de situatie op straat.
• Financiële begroting – De doelstelling van het parkeerbeleid is dat de exploitatie minimaal kostendekkend is en dat eventuele meeropbrengsten terugvloeien in het parkeren en de bereikbaarheid van de stad en maatregelen die een positief effect hebben op het terugdringen van autogebruik in Bergen op Zoom. Een analyse van de financiële begroting toont aan in hoeverre hieraan voldaan is.
Hiernaast wordt bekeken in hoeverre onderdelen van het uitvoeringsprogramma gerealiseerd zijn en welke nieuwe ruimtelijke en verkeerskundige ontwikkelingen mogelijk zijn.

Voorstel
Na vijf jaar het parkeerbeleid evalueren op bovengenoemde onderwerpen. Op basis van de evaluatie wordt het jaarplan geactualiseerd en een nieuw uitvoeringsprogramma opgesteld voor de jaren 2018-2023.

6.5 Uitvoeringsprogramma

In het uitvoeringsprogramma worden de maatregelen uit dit document vertaald naar acties voor de komende drie jaar uiteraard gekoppeld aan de speerpunten uit hoofdstuk 3. Voor de duidelijkheid de aandachtspunten nogmaals op een rij aangevuld met een nummer uit het uitvoeringsprogramma:

- Een ingewikkeld vergunning- en tariefsysteem (5);
- Niet optimaal functionerend Parkeer Route Informatie Systeem (PRIS) (2 en 3);
- Door de weeks een overcapaciteit in de parkeergarages, met name de Parade (5);
- Een te hoge parkeerdruk op straat in het centrum, met name aan de oostkant (5, 6, 7, 8, 10 en 16);
- Een lage bezettingsgraad van beschikbare parkeerplaatsen in de schil (Havenkwartier en Vestinggronden) (5, 6, 10 en 16);
- Geen mogelijkheid tot achteraf betalen op meerdere locaties in Bergen op Zoom (m.u.v. bel- en sms-parkeren) (6 en 11);

- Te weinig differentiatie in abonnementen en vergunningen werknemers (alleen van maandag - vrijdag of maandag - zondag) (5 en 10);
- Overloop parkeren zorgt voor een te hoge parkeerdruk door uitwijkgedrag (14 en 21);
- Piekdrukte bij parkeren rond sportterreinen (24);
- Onduidelijke taak- en rolverdelingen in de parkeerketen (20).

De kostenindicatie in het uitvoeringsprogramma betreft door derden uit te voeren werkzaamheden, de kosten voor interne uren zijn hierin niet meegenomen. Na een periode van drie jaar wordt het uitvoeringsprogramma geëvalueerd tijdens de evaluatie van het totale parkeerbeleid. Op basis van de evaluatie wordt een nieuw uitvoeringsprogramma voor een periode van vier jaar opgesteld. Het uitvoeringsprogramma is gekoppeld aan de thema's uit hoofdstuk 4. Voor de bekostiging van de benoemde projecten is in hoofdstuk 4.4 al aangegeven dat de meeropbrengsten vanuit het parkeren hiervoor aangewend worden.

Nr.	Actie	2013	2014	2015 en later
1	Opstellen Mobiliteitsplan Bergen op Zoom	X		
2	Bijwerken PRIS		X	
3	Grote actualisatie PRIS			X
4	Actualiseren Nota parkeernormen	X		
5	Aanpassen reguleringsgebied (verminderen van sectoren en aanpassen vergunningen), aanpassen parkeer(belasting)verordening en verwijderen en plaatsen borden	X	X (invoering)	
6	Achteraf betalen Mineurplein invoeren			X
7	Catharinaplein autovrij maken (gekoppeld aan verbouwing / herbouw door Stadlander). Mogelijke uitbreiding vergunninghoudersparkeren in gebouwde voorziening.			X
8	Reconstructie Korenmarkt (gekoppeld aan Pleinenplan)		X	
9	Sociaal Veilig maken Parkeergarages en looproutes			X
10	Opstellen abonnementen systeem per dag	X		
11	Onderzoeken of binnenterrein gedempte haven achteraf betaald parkeren kan worden.			X
12	Uitbreiding gereguleerd gebied Ziekenhuis – Waranda-Oost, aanpassen parkeer(belasting)verordening en verwijderen en plaatsen borden	X		
13	Bijplaatsen parkeerautomaten gebied rond ziekenhuis	X		
14	Bij planvorming stedelijke vernieuwing Gageldonk knelpunten Piusplein meenemen (projectvoorstel 2013). Vooruitlopend in gesprek met belanghebbenden voor bepalen korte termijn maatregelen (inclusief aanvullend onderzoek)	X		X
15	Planvorming herstructurering parkeren Dorpstraat Halsteren e.o. betere bereikbaarheid en benutting	X	X	
16	Tarievensysteem versimpelen (aanpassen verordeningen)		X	
17	Opstellen financieel kwartaal en jaaroverzicht inkomsten en uitgaven product parkeren door parkeerbeheer	X	X	X
18	Aanpassen legekosten GPK (inclusief keuring)	X		
190	Bij uitbreiding van het gereguleerd gebied, de hoeveelheid FTE's voor handhaving bijstellen		X	X
20	Interne organisatie parkeren inventariseren en verbetervoorstellen formuleren. Onderzoeken op een interne parkeermanager een oplossing biedt	X	X invoering	X evaluatie 2016

21	Jaarlijks houden parkeerdruk, parkeermotief en betalingsbereidheid meting in gereguleerd gebied en in monitoringsgebieden (inclusief Zonneplein). Opstellen klachtenregister parkeren	X	X	X
22	Tussentijdse evaluatie Parkeerbeleid en opstellen nieuw uitvoeringsprogramma voor 2015 en later.			X
23	Gezamenlijk met bedrijven onderzoeken of centrale parkeerplaats voor grote voertuigen als nog te realiseren is (gekoppeld aan o.a. container terminal)			X
24	Accountmanager sport overlegt met verenigingen rond parkeren sportterreinen en komt met oplossingen	X		
26	Opstellen communicatieplannen bij doorvoeren maatregelen uit parkeerbeleid	X	X	X
27	Extra aandacht besteden aan bel- en sms parkeren	X		
28	Website parkeerbeheer en gemeente op het thema parkeren op elkaar afstemmen en alle informatie onderbrengen bij parkeerbeheer	X		
29	Verruimen openingstijden fietsenstalling(en) in het centrum	X		

BIJLAGEN

BIJLAGE 1: PARKEERONDERZOEK (CAPACITEIT EN BEZETTING)

BIJLAGE 2: OVERZICHT KLACHTEN PARKEREN

Overzicht klachten thema parkeren

Nr.	Persoon	Klacht
1.	bedrijf	Disciminatie in parkeertarieven
2.	inwoner	Geen parkeerautomaat precies voor raam
3.	inwoner	Verzoek om vergunning om bij ouders te parkeren
4.	bedrijf	Maximale parkeertijd verhogen, aangezien klanten langer aanwezig zijn
5.	inwoner	Derde bewonersvergunning te duur
6.	inwoner	Parkeerautomaat op verkeerde locatie
7.	bedrijf	Oneens aanschaf vergunning
8.	bedrijf	Parkeren zorgverleners (ambulante diensten) vebeteren
9.	bedrijf	Bezwaar tegen parkeerbeleid
10.	inwoner	Oneens tarieven vergunningen
11.	inwoner	Last van parkerende bezoekers in woonstraat
12.	bedrijf	Vrijwilligers moeten betalen voor ontvangst van bezoekers verstuingwerken
13.	inwoner	kraskaartensysteem aanpassen
14.	inwoner	Niet inwoner wil toch bewoners vergunning
15.	bedrijf	Foutief parkeren in verkeerde sector
16.	inwoner	Oneens met tarief schoolvergunning
17.	bedrijf	Illegaal parkeren op prive terrein
18.	bedrijf	Pastoor Joorenplein vrij parkeren avond en zondag
19.	bedrijf	Dagontheffing te duur versus betaald parkeren
20.	bedrijf	Avondtarief en uitrijkaart garage komen niet overeen
21.	inwoner	Uitwijkgedrag parkeerders Noordzijde-Zoom (meerdere klachten)
22.	bedrijf	Uitwijkgedrag parkeerders Noordzijde-Zoom (meerdere klachten)
23.	inwoner	Foutief parkeren rand gereguleerd gebied en gevaarlijke situatie daardoor
24.	inwoner	Slecht functioneren parkeerbeheer
25.	bezoeker	Parkeren voor toeristen is een ramp
26.	inwoner	Oneens met parkeerbeleid en kraskaarten
27.	inwoner	Uitwijkgedrag naar Nobellaan
28.	inwoner	Wilhelminaveld overdag leeg, 's aonvd overvol
29.	inwoner	Parkeren woonboulevard
30.	bedrijf	Parkeren medewerkers zorginstellingen (ambulante zorg)

Overzicht klachten thema parkeren

Nr.	Persoon	Klacht
31.	inwoner	Parkeren Wouwsestraatweg en omgeving
32.	inwoner	Parkeren Buitenvest/Celebstraat
33.	inwoner	Kraskaartenbeleid
34.	inwoner	verzoek vergunning kort parkeerplaatsen Wassenaarstraat nadat winkels gesloten zijn
35.	inwoner	Parkeren Kamperfoeliestraat
36.	inwoner	Zoneborden Geertruidaplein
37.	inwoner	parkeeroverlast Nobellaan
38.	inwoner	bezorgdheid invoering 1e twee uur gratis parkeren
39.	inwoner	parkeeroverlast Wierlaan
40.	inwoner	klacht werking parkeerverwijssysteem
41.	inwoner	parkeerdruk Korenmarkt en omgeving Kloosterstraat
42.	inwoner	parkeeroverlast Snelliusstraat
43.	inwoner	parkeeroverlast Mimosastraat
44.	inwoner	parkeeroverlast Gertrudisboulevard
45.	inwoner	parkeren zon- en feestdagen
46.	inwoner	Parkeren flat Wierlaan
47.	inwoner	Woning niet op naam van inwoner en vergunning
48.	inwoner	vragen gehandicaptenparkeerkaart
49.	inwoner	parkeeroverlast Korenbloemstraat
50.	inwoner	Verzoek meer kraskaarten
51.	inwoner	Ondeugelijk parkeerbeleid
52.	bedrijf	Mogelijkheden van achteraf betaald parkeren
53.	inwoner	parkeerproblematiek sportpark de Beek

BIJLAGE 3: OVERZICHT VERGELIJKING TARIEVEN BERGEN OP ZOOM EN ANDERE GEMEENTEN

BIJLAGE 4: DOELGROEPENKAART CENTRUM

BIJLAGE 5: DOELGROEPENKAART ZIEKENHUIS E.O.

BIJLAGE 6: KAART GEREGULEERD GEBIED