

Oss STAD MET TOEKOMST

Parkeren in Oss 2025



Gemeente Oss

Colofon

Titel	Parkeren in Oss – 2025
Opgesteld door	Gemeente Oss, afdeling leefomgeving Wonen en Economie, team Omgevingsbeleid en afdeling Inrichting en Beheer Openbare Ruimte, team Vakbeheer en Specialisten parkeerbedrijf Spark B.V, Stan van de Hulsbeek Trajecto, Lars Mosch
Datum publicatie	8 april 2025
Datum vaststelling gemeenteraad:	pm
Foto's	Gemeente Oss Platvorm64 DTNP West8

Inhoudsopgave

1. Samen werken aan een aantrekkelijk, gastvrij en bereikbaar Oss 4
2. Hoe ziet de stad van de toekomst eruit? 5
3. Hoe gaan verschillende doelgroepen iets merken van het parkeerbeleid? 9
4. Gebiedsgerichte aanpak 12
5. Binnenstad 14
6. Spoorzone 22
7. Parkeren in woonwijken, kernen en buitengebied en de bedrijventerreinen 25
8. Financiële onderbouwing en tariefstructuur 26
9. Monitoring en evaluatie 29

1. Samen werken aan een aantrekkelijk, gastvrij en bereikbaar Oss

In Oss bouwen we aan een aantrekkelijke stad, waar iedereen op een prettige manier kan wonen, werken en leven. En waar mensen elkaar kunnen ontmoeten in een gezonde, groene en veilige omgeving. Waar inwoners een baan kunnen vinden die bij hen past. Waar jongeren een toekomst voor zichzelf kunnen opbouwen. Waar kansen liggen voor ondernemers. Kortom, een Stad met Toekomst.

Om dit voor elkaar te krijgen bouwen we tot 2040 zo'n 8.500 nieuwe woningen. Een groot deel daarvan bouwen we in de binnenstad en het gebied nabij het spoor. Ook zetten we in op meer arbeidsplaatsen in de stad en bouwen we aan stadse voorzieningen zoals het Warenhuis en een nieuw theater.

Belangrijk is ook de inrichting van de openbare ruimte en de rol van het verkeer daarin. Dat geldt met name voor de Osse binnenstad als hart van de gemeente. Meer woningen betekent meer mensen en dus meer verkeersbewegingen. Tegelijkertijd willen we van de binnenstad een aangenaam verblijfsgebied maken waar mensen met plezier naartoe komen om te winkelen of op een terras te genieten van de zon.

Met de juiste ingrepen in de infrastructuur kunnen die twee elkaar zelfs versterken. Goede keuzes op gebied van mobiliteit en parkeren van de auto en fiets zorgen voor meer kwaliteit in onze leefomgeving. Voor een leefbare en bereikbare stad in de toekomst moeten we daarom op een andere manier kijken naar de inrichting ervan. En bereid zijn om keuzes te maken.

Zo vraagt een leefbare, uitnodigende en bereikbare (binnen)stad om een betere bereikbaarheid met de fiets en om veilige en comfortabele stallingen. Het vraagt ook om meer en beter openbaar groen waar mensen elkaar kunnen ontmoeten en waar regenwater de grond in kan zakken. De auto krijgt daardoor een minder prominente rol in de binnenstad, waarbij we wel gastvrij blijven voor het winkelend publiek van het centrum en voor bezoekers van de horeca.

Vooral als het parkeren betreft, gaat het om de juiste maatregelen voor de juiste doelgroepen op de juiste plek. En dat beperkt zich niet tot de fysieke parkeerplek. Ook economische en sociale aspecten spelen daarbij een rol. Denk aan de economische vitaliteit van de binnenstad, de leefbaarheid en veiligheid van een woonwijk, de bereikbaarheid van een OV-knooppunt of bedrijventerrein. Niet voor niets hebben we bij de vorming van deze nota uitgebreid gesproken met tal van mensen en belangengroepen. Van bewoners tot ondernemers, van winkeliers tot verkeersdeskundigen. Hun waardevolle input vormt mede de basis van dit nieuwe parkeerbeleid. Daarnaast hebben we vastgestelde beleidskaders – waaronder de koersnota mobiliteit – meegenomen, net als landelijke trends en ontwikkelingen op het gebied van parkeren.

De juiste maatregel voor de juiste doelgroep op de juiste plek betekent ook dat we onderscheid moeten maken tussen doelgroepen en verschillende gebieden, zoals buurten, wijken, kernen en dorpen. Want een bepaalde aanpak of maatregel is niet overal even succesvol om het parkeren goed te regelen.

Vooral het parkeren in de binnenstad van Oss neemt daar een bijzondere positie in. Daar zal in deze nota dan ook de nadruk op liggen.

2. Hoe ziet de stad van de toekomst eruit?

De ontwikkeling van een stad staat nooit stil. Dat is niet anders in Oss. Veranderende behoeftes van inwoners, nieuwe trends, technische innovaties en zelfs geopolitieke invloeden maken dat een stad altijd in beweging is. Tegelijkertijd willen we als gemeente dat de stad een fijne plek blijft om te wonen, te werken en te leven. Daarom maken we beleid en discussiëren we daarover met de samenleving en de gemeenteraad. Dat doen we nu en hebben we in het verleden ook gedaan. Kijkend naar de stad dan zien we daar nog veel resultaten van terug. Neem bijvoorbeeld de brede wegenstructuur die in de jaren '60 is aangelegd om de opkomende auto ruim baan te geven. Of de maatregel in diezelfde periode om de Heuvel autovrij te maken om er een aantrekkelijk winkelgebied te creëren.
Ook naar de toekomst toe zijn nieuw beleid en nieuwe ingrepen nodig. We willen immers ook in de toekomst een leefbare en aantrekkelijke stad zijn. We doen dat via de Omgevingsvisie en het Ontwikkelperspectief voor de Spoorzone, via de Koersnota mobiliteit, het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit en de Spooragenda.



Eind 19e eeuw telde Oss zo'n 6.000 inwoners ...



in 1950 waren dat er zo'n 22.000 ...



in 1975 waren dat er 45.000 ...



In 2000 zo'n 65.000 inwoners ...



En in 2024 telt Oss circa 95.000 inwoners ...



De komende jaren groeit Oss door naar 100.000 inwoners en meer.

In die stad vormt de binnenstad van Oss een centrale ontmoetingsplek voor alle Ossenaren en inwoners van dorpen in de regio. Een stadshart met een aantrekkelijke mix aan stedelijke voorzieningen. Hiervoor zetten we – samen met ondernemers en vastgoedeigenaren – in op verbreding van stedelijke functies, waaronder cultuur, ruimte voor evenementen, diensten, ambacht, maatschappelijke en commerciële voorzieningen, meer wonen en een aantrekkelijke, groene openbare ruimte, die uitnodigt om te verblijven. We maken het stadshart verkeersluw en bieden meer ruimte voor langzaam verkeer, groen en verblijven. Dat betekent dat we de voetganger en de fietser centraal stellen, de auto is te gast en doorgaand (auto)verkeer willen we zoveel mogelijk ontmoedigen. De verbinding naar station Oss centraal willen we zo optimaal mogelijk maken.

Meer ruimte maken om andere functies (activiteiten, verblijven, ontmoeten) toe te voegen:



1. De Korenmarkt in Nijmegen. © Paul Rap

De online pakketjessamenleving heeft blijvende impact op de rol van een binnenstad. Dat wordt meer en meer een plek om te verblijven, in plaats van een plek om te kopen. Uiteraard blijft die functie er voor een deel ook, maar het is anders dan in het verleden. Een trend die bijvoorbeeld in elke stad terugkomt is dat de overdekte winkelgalerijen die ooit modern en hip waren stuk voor stuk een andere functie krijgen om langdurige leegstand te voorkomen. Natuurlijk zijn er nog mensen die graag in een fysieke winkel een stofzuiger uitzoeken en deze vervolgens direct mee naar huis nemen, maar er zijn ook heel veel mensen die dergelijke apparaten online vergelijken, bestellen en gratis aan huis laten bezorgen. Veranderingen als gevolg van bijvoorbeeld deze trends geven noodzaak om te kijken naar hoe wij omgaan met het inrichten van de openbare ruimte.

Anders kijken naar de inrichting van de openbare ruimte:



1. Alkmaar De Laat. © Bureau B+B
2. Shared Space Brighton. © gehlpeople.com
3. Zwolle de vernieuwde Stationsweg. © indebuurt Zwolle

Hoe kunnen we de fietser meer faciliteren? De Osse horeca zit in de lift, met volle terrassen in de Peperstraat en op de Heuvel, maar we hebben enkel een (deels) bewaakte fietsenstalling bij de Groene Engel. We willen meer veilige, comfortabele fietsenstallingen die voor de gebruikers gratis zijn. We vinden het belangrijk dat de binnenstad groener wordt, zo wordt het een fijner verblijfsgebied, zeker als de temperaturen in de zomer hoog zijn.



Kruisstraat (bewaakte fietsstalling)



Parkeren aan de Koornstraat



Fietsparkeren aan de Burgwal



Voorbeeld van een afgesloten fietsenstalling.

1. © Fietsersbond.nl

We moeten dus investeren (nieuwe stallingen bouwen en exploiteren zonder dat we de fietser daar geld voor vragen) en we moeten de ruimte anders verdelen.

Hoe gaan verschillende mensen die de stad dagelijks gebruiken dit merken?

3. Hoe gaan verschillende doelgroepen iets merken van het parkeerbeleid?

Als we kijken naar de verschillende mensen die de stad dagelijks gebruiken dan kunnen we verschillende gebruikers onderscheiden. Bewoners, bezoekers (met onderscheid naar kort-bezoek en lang-bezoek), winkeliers en werkers.... Verschillende gebruikers die allemaal met een ander doel, maar ook met verschillende vervoerswijzen naar de stad komen. Met de auto, het openbaar vervoer, de fiets of te voet. En voor al deze gebruikers willen we de stad bereikbaar en leefbaar houden, en ook zorgen voor een goede plek waar de auto of de fiets geparkeerd kan worden.
En dat is voor al deze doelgroepen verschillend.



De terrasbezoeker

Wilma heeft vandaag een vrije dag en nu het zonnetje er eindelijk weer doorheen komt, gaat ze lekker op De Heuvel op het terras zitten. Ze woont in Maren-Kessel en daar is helaas geen horeca meer. Bovendien, wat is er nou leuker dan mensen kijken? Eerst neemt ze een bakje koffie en daarna een heerlijke lunch. En als ze zin heeft, kijkt ze misschien daarna nog voor een nieuwe jas. Hoe lang ze in de stad blijft, weet Wilma dus nog niet. Vanuit Maren-Kessel vindt ze het te ver om met de fiets te gaan en met de buurtbus is ze zo aan tijdstippen gebonden. Daarom pakt ze liever haar auto en wil dan niet te ver lopen maar ook niet meer betalen dan nodig is. Ze parkeert haar auto dan bij voorkeur in de Bergoss-garage.



De stapper

De Osse kermis, Pruuven in het Park, Muze Misse, of gewoon een avondje met vrienden naar de Peperstraat. Mensen die voor een avondje uit naar het centrum komen, nemen het liefst de fiets. Natuurlijk zijn er ook bezoekers die geen zin hebben om te fietsen of vanwege de afstand met de auto komen. Zij hebben verschillende opties. Ze kunnen parkeren in een van de parkeergarages of op het Raadhuishof. Het hangt er vooral vanaf hoe lang ze willen blijven en hoeveel ze voor het parkeren willen betalen. Eenzelfde afweging kan ook een bezoeker van de Lievekamp of de Groene Engel maken.



De kortparkeerder

Hans is maar wat blij met de bibliotheek in het nieuwe Warenhuis. Hoeveel online opties er tegenwoordig ook zijn, er gaat hem niks boven een écht boek om in de avonden rustig op de bank te lezen. Hans werkt fulltime buiten Oss en gaat in het weekend graag op pad. Hij vindt het daarom fijn om met de auto op de terugweg van zijn werk even bij de bibliotheek te stoppen om zijn boeken in te leveren en nieuwe uit te zoeken. Zodra Hans zijn boeken heeft gehaald stapt hij in de auto en vertrekt hij weer. Als hij in zijn vrije tijd naar de bieb gaat, neemt hij de fiets. Want die kan hij veilig parkeren in de fietsenstalling.



De niet-goed-ter-been bezoeker

Kees is na een ongeval op het werk arbeidsongeschikt verklaard. Hij heeft moeite met lopen en is voor wat langere stukken afhankelijk van een rolstoel. Om die reden heeft hij ook een gehandicaptenparkeerkaart van de gemeente gekregen. Als hij op dinsdagochtend naar de markt in het centrum gaat, wil hij graag dichtbij parkeren. Dat kan op een van de parkeerplaatsen in het centrum die alleen gebruikt kunnen worden door mensen met een gehandicaptenparkeerkaart.



De even-wat-boodschapjes bezoeker

Fatima heeft het niet zo op het laten thuisbezorgen van de boodschappen. Je moet toch even in een avocado kunnen knijpen voor je hem koopt. Ze woont in de Horzak, dus gaat ze bijna altijd met de fiets. Maar als ze voor de weekboodschappen op pad gaat, neemt ze liever de auto. Daar neemt ze dan ook rustig de tijd voor. Soms combineert ze de boodschappen met een bezoekje aan de kapper of de schoonheidsspecialist in het centrum. Dan kan ze gelijk een cadeautje kopen voor haar zoon die binnenkort jarig is. Fatima heeft aan 30 minuten niet voldoende, maar hoeft ook geen hele middag in het centrum te zijn. Ze parkeert haar auto bij voorkeur op het Jurgensplein. Meestal zit ze binnen 2,5 uur weer in haar auto.



De werknemer

De medewerkers van de tandarts in de Lievekamplaan wonen niet allemaal op fietsafstand van de praktijk. Daarom maken enkelen van hen gebruik van een zakelijke vergunning. Daarmee kunnen ze op korte afstand van het werk parkeren achter de bioscoop. Mooi is dat die parkeerplekken dan dubbel gebruikt worden, want 's avonds wordt de parkeerplaats gebruikt door de bewoner aan de overkant van de tandartspraktijk.



De bewoner in Schadewijk

Piet en Nel wonen al 30 jaar in de Schadewijk. Door de nieuwe appartementen in de straat zijn zij bang voor parkeeroverlast. Maar omdat we pro-actief parkeerregulering invoeren worden zijn beschermd tegen parkeeroverlast die zou kunnen ontstaan. Omdat zij hun auto op straat moeten parkeren komen zij in aanmerking voor een parkeervergunning. Voor de bestelbus die Piet voor zijn werk nodig heeft, is het hier mogelijk om een tweede parkeervergunning te hebben. Als Piet en Nel bezoek krijgen, kunnen ze gebruik maken van de bezoekersregeling.



De bewoner van een nieuw appartement

Clint woont sinds een jaartje in een van de nieuwe appartementengebouwen in de nabijheid van het station. Hij houdt van de reuring van de stad, maar heeft voor zijn werk als consultant steeds wisselende opdrachtgevers en heeft daarom een leaseauto van de zaak. Die kon hij als eigenaar van het appartement nog parkeren bij het complex waar hij woont. Maar sinds kort is zijn vriendin bij hem komen wonen en zij heeft ook een auto. Omdat nu alle voorzieningen dichtbij zijn en ze op 4 minuten loopafstand van het station wonen, heeft ze haar auto verkocht.

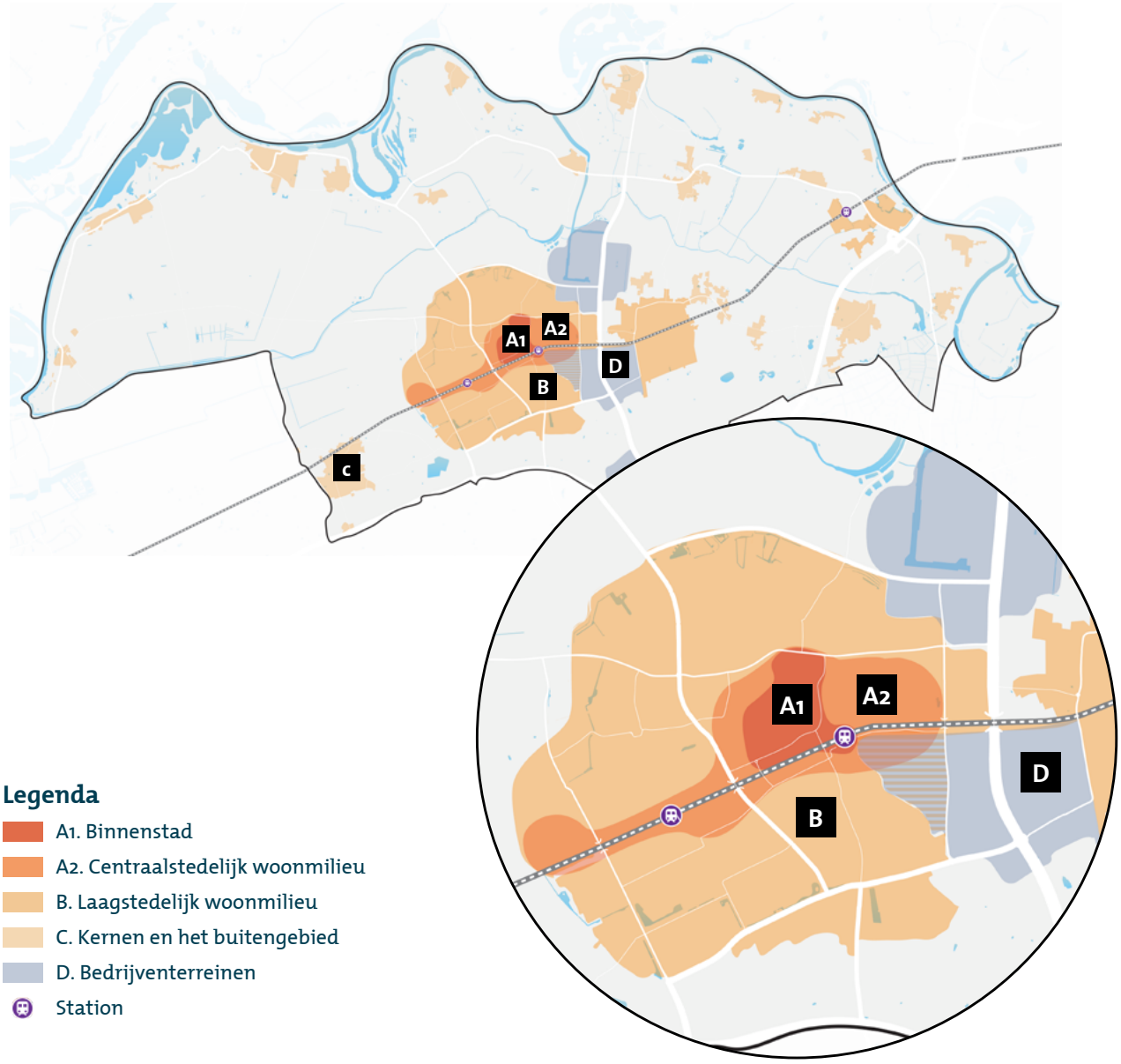
Vertaling van diverse behoeftes naar beleid

Om de verschillende doelgroepen te bedienen is het nodig om een balans te bereiken tussen de parkeervraag (van verschillende doelgroepen) en het parkeeraanbod (capaciteit). En de uitdaging is om de juiste doelgroep op de juiste plaats te laten parkeren. Uitgangspunten daarbij zijn:

- We sturen op doelgroepen zodat bestemmingen in de stad goed **bereikbaar** blijven.
  In de binnenstad moeten de winkels en voorzieningen **bereikbaar** blijven voor bezoekers van de binnenstad. In de woonwijken rondom de binnenstad parkeren vooral bewoners, visite van bewoners en bezoekers/werkers van bedrijven en voorzieningen die in de woonwijk zijn gevestigd.
- We maken voor de **fietser** hoogwaardige (bewaakte) fietsenstallingen
- We **benutten** de parkeercapaciteit maximaal zodat er ruimte ontstaat voor andere mobiliteit (voetganger, fietser) en andere functies (ontmoeten en verblijven).
- We kiezen in de binnenstad en de spoorzone voor **integrale en geconcentreerde parkeeroplossingen** en dragen zo bij aan een leefbare stad en een efficiënt, duurzaam gebruik van de openbare ruimte omdat dan dubbelgebruik (in functies en tijd) mogelijk is.
- In de woonwijken sturen we op het terugdringen van de hinder/overlast van parkeren. Indien nodig voeren we (proactief) **parkeerregulering** in (betaald parkeren in combinatie met parkeervergunningen).

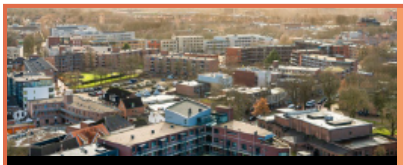
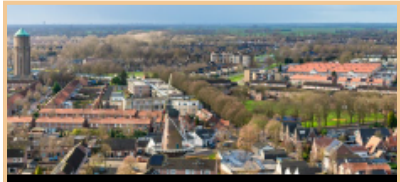
4. Gebiedsgerichte aanpak

Behalve dat we verschillende doelgroepen onderscheiden, kunnen we ook verschillende gebieden onderscheiden. Buurten, wijken, kernen en dorpen in Oss verschillen van elkaar. Dat betekent dat niet overal dezelfde aanpak of maatregelen nodig of succesvol zijn om de ambities en doelstellingen voor onze stad te bereiken. Daarom is er in de Koersnota Mobiliteit een zonering aangebracht, met voor elke zone een passend mobiliteitsprofiel. Deze zones vragen ook ieder om een andere lijn in parkeren.



Legenda

- A1. Binnenstad
- A2. Centraalstedelijk woonmilieu
- B. Laagstedelijk woonmilieu
- C. Kernen en het buitengebied
- D. Bedrijventerreinen
- Station

	Mobiliteit en ruimte	Hoofdlijnen parkeren
 A1. Binnenstad	Kwaliteit openbare ruimte centraal. Prioriteit voor voetganger en fiets. Auto te gast, geen doorgaand verkeer. Station Oss optimaal aanbinden.	Gereguleerd parkeren. Relatief lage normen voor woonfuncties. Bundelen parkeervoorzieningen, geen straatparkeren.
 A2. Centraalstedelijk woonmilieu	Prioriteit voor voetganger en fiets. Auto te gast, geen doorgaand verkeer. Stations Oss en Oss west optimaal aanbinden.	Gereguleerd parkeren. Relatief lage normen voor woonfuncties.
 B. Laagstedelijk woonmilieu	Focus op leefbaarheid in de woon-gebieden. Doorgaand verkeer alleen op hoofdwegen. Prioriteit voor fiets op interne fietscorridors. Inzetten op betere bereikbaarheid OV-stations.	Realistisch aangescherpte normen voor woonfuncties. Reguleren parkeren mogelijk indien gewenst.
 C. Kernen en het buitengebied	Focus op leefbaarheid, voor-zieningenniveau vasthouden. Weren doorgaand autoverkeer. Verbeteren fietsvoorzieningen intern en met omgeving en basisniveau bereikbaarheid OV garanderen.	Faciliterend parkeerbeleid.
 D. Bedrijventerreinen	Duurzame bereikbaarheid en toe-gankelijkheid garanderen. Sturen op routevorming vrachtverkeer. Verbeteren fietsbereikbaarheid. Verminderen conflicten voor fietsers. Mobiliteitsmanagement met bedrijven.	Faciliterend parkeerbeleid. Extra aandacht voor fietsparkeren. Laadvoorzieningen elektrische auto's vrachtauto's en fietsen realiseren.

De hoofdlijn van parkeren zoals deze in de Koersnota Mobiliteit is vastgesteld wordt verder uitgewerkt in deze parkeernota.

De nadruk ligt hierbij op de binnenstad. In de binnenstad komen veel verschillende doelgroepen bij elkaar. Er is een mix aan functies en voorzieningen, waardoor verschillende soorten gebruikers samenkomen. Het gaat om bewoners, werkers, winkelbezoek, bezoek van evenementen, kort bezoek maar ook lang bezoek. Dat betekent dat de parkeervraag erg divers is. Zowel het doel, als de verblijfsduur, en de vervoerswijze bepaalt de |parkeervraag. Dat betekent dat regulering en sturing op parkeren in de binnenstad veel aandacht vraagt. Het Centraalstedelijk woonmilieu/Spoorzone is een gebied waar vooral veel wonen voorkomt. Dit gebied transformeert naar een woon-werk gebied met een hoogstedelijk karakter. In dit gebied zal het parkeren (van auto en fiets) naar de toekomst toe steeds meer onder druk komen staan. Hierdoor zal parkeer-regulering in dit gebied steeds meer nodig zijn.

Tot slot gaan we in op de woonwijken, kernen en bedrijventerreinen. In deze gebieden staat het faciliteren van parkeren voorop en is het doel vooral om parkeer-overlast te voorkomen.

5. Binnenstad

Wat willen we bereiken?

De binnenstad verandert. We zien functieveranderingen zoals meer wonen, minder winkels, meer horeca. Daarnaast liggen er ambities om te werken aan een gezonde, veilige en groene leefomgeving en willen we werken aan een aantrekkelijke, gastvrije en bereikbare binnenstad.

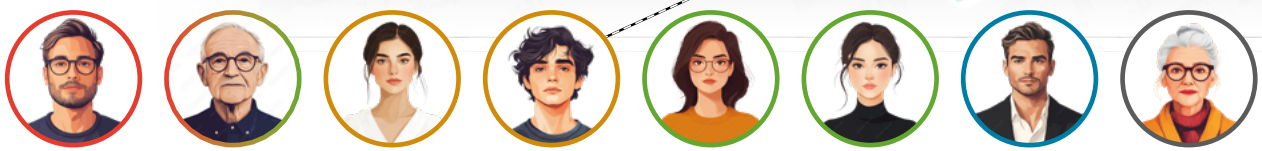
Daarom willen we in de binnenstad meer ruimte maken voor andere functies. Meer ruimte voor ontmoeten, verblijven en een groene leefomgeving. Maar ook meer ruimte voor de voetganger en de fietser. Dat betekent ook dat we anders kijken naar de inrichting van de openbare ruimte. We willen de kwaliteit van de openbare ruimte versterken door het parkeren van auto's meer te bundelen, bij voorkeur in gebouwde voorzieningen, en meer te ontsluiten aan de rand van het centrum. Hierdoor ontstaat er rond het voetgangersgebied ruimte voor andere functies en ruimte voor langzaam verkeer. Ook ontstaat er ruimte voor het realiseren van nieuwe fietsenstallingen. Tegelijkertijd willen we de parkeervraag, die de verschillende gebruikers van de binnenstad hebben (verschillende doelgroepen), goed bedienen. Daarbij houden we rekening met het doel van de parkeervraag (bezoeken-wonen-werken) en de verblijfsduur. Ook maken we onderscheid in de parkeervraag voor auto's en fietsen.

Maatregelen autoparkeren bezoekers

In de parkeervraag van de bezoeker aan de binnenstad maken we onderscheid in de kort-parkerende bezoeker en de lang-parkerende bezoeker. Bij kort parkeren maken we onderscheid in flitsbezoek (maximaal een half uur) en kort parkeren (maximaal 1 uur). Lang parkeren is alles wat langer is dan 1 uur. Het sturen op lang en kort parkeren doen we door het invoeren van dagtarieven voor lang-parkeren en progressieve parkeertarieven voor kort-parkeren.



© fotograaf: Thomas Segers



De kleur van de cirkels rondom deze personages (zie ook hoofdstuk 3) zijn afgestemd op de kleuren van de parkeerregimes op de kaart.

De lang-parkerende bezoeker vangen we zoveel mogelijk op aan de rand van de binnenstad om het zoekverkeer in de straten van het stadshart terug te dringen en zo meer ruimte te maken voor langzaam verkeer en meer ruimte voor kwaliteit van de openbare ruimte (vergroening). Hierbij willen we de langparkeerders sturen naar grotere, geconcentreerde parkeervoorzieningen, direct ontsloten aan de hoofdwegen. De belangrijkste ontsluitingswegen voor de binnenstad zijn de Singel 1940-1945 en Hertogensingel vanuit de noordkant en de Saal van Zwanenbergsingel/Euterpelaan/ Kortfoortstraat/Raadhuislaan vanuit het zuiden. Vanuit die ontsluitingswegen willen we de auto zoveel mogelijk en zo snel mogelijk opvangen in geconcentreerde (gebouwde) parkeervoorzieningen.

Aan de noordzijde van de binnenstad is dit het Burchtplein, op dit terrein willen we meer sturen op lang-parkeren. Het Burchtplein is samen met het terrein Eikenboomgaard een relatief groot parkeerterrein en levert geen positieve bijdrage aan de uitstraling en kwaliteit van de openbare ruimte. Op de langere termijn zou het Burchtplein kunnen transformeren naar een gebouwde parkeervoorziening met de mogelijkheid om parkeercapaciteit uit te breiden. Aan de zuidzijde realiseren we een geconcentreerde integrale parkeervoorziening in de omgeving van de Raadhuislaan. Dit wordt een gebouwde parkeervoorziening die voor meerdere functies (theater, binnenstadbezoek, wonen, en werken) gebruikt gaat worden. Dit leidt tot efficiënter ruimtegebruik omdat uitwisseling in functies en tijd mogelijk is. Deze parkeervoorziening zal minder geschikt zijn voor kort-bezoek aan de binnenstad vanwege de relatief lange loopafstand, maar kan wel dienst doen als overloop bij grotere evenementen.

De Raadhuislaan-Oostwal wordt een route voor alleen bestemmingsverkeer aan de binnenstad. Aan deze route ontsluiten we -ook al in de huidige situatie- de parkeervoorzieningen voor het lang-bezoek aan de binnenstad: Bergossgarage en Oostwalgarage. Deze twee parkeergarages zijn overigens ook goed geschikt voor korter bezoek aan de binnenstad. Daarvoor is het van belang om deze parkeergarages beter te verbinden aan het voetgangersgebied door de looproutes naar beide garages te verbeteren. Hierbij verdient het verminderen van de barrièrewerking van de Oostwal specifieke aandacht. Ook de toegang naar de Oostwalgarage en de uitstraling van deze garage kan verbeterd worden.

De parkeerterreinen Jurgensplein, Eikenboomgaard en Oostwal-west blijven vooralsnog beschikbaar als parkeerterreinen voor kort-bezoek aan de binnenstad. Deze relatief grote terreinen, dicht tegen het voetgangersgebied, leveren geen positieve bijdrage aan de uitstraling en kwaliteit van de openbare ruimte. Ook hiervoor geldt dat wanneer ontwikkelingen op of in de omgeving van deze terreinen aanleiding geven, dan zou opheffen, verplaatsen of transformeren naar gebouwde parkeervoorzieningen gewenst zijn.



De relatief kleine parkeerterreinen Boschpoorthof en Koornstraat (kop Peperstraat) zijn minder geschikt om bezoekers-parkeren op te vangen. Deze terreinen liggen diep in de stad, zijn direct gelegen aan de fietsstraat en daarmee niet goed bereikbaar met de auto. Hier willen we het autoverkeer (zoekverkeer) terugdringen. Het Boschpoorthof kan een parkeerplaats voor bewoners blijven en er liggen ook kansen om te vergroenen. Het parkeerterrein aan de Koornstraat bouwen we om naar een parkeervoorziening voor fietsen. Dit terrein ligt direct ontsloten aan de fietsstraat en er worden nu al veel fietsen gestald. Daarmee verwachten we dat dit een goede (bewaakte) fietsenstalling kan worden.



Het langsparkeren in de aanloopstraten (Kruisstraat-Molenstraat-Hooghuisstraat ten oosten van de Oostwal en de Berghemseweg) blijft gehandhaafd voor kort-parkeren, waarbij in het gebied ten oosten van het voetgangersgebied tot aan de Oostwal (Carmelietenstraat-Walstraat-Burgwal-Hooghuisstraat) de langsparkeerplaatsen beschikbaar blijven voor flitsbezoek (circa ½ uur parkeren) en parkeren voor mensen met een beperking. Ook worden in dit gebied plekken ingericht voor laden/lossen/pakketdiensten.

Om het bezoekers-parkeren aan de horeca gelijk te schakelen met bezoekers aan de winkels, én om het bewoners-parkeren in de avonduren beter te faciliteren, verlengen we de betaaltijden voor het parkeren naar 22.00 uur.

Maatregelen autoparkeren bewoners

Het parkeren voor **bewoners** in de binnenstad willen we zo goed mogelijk faciliteren. Tegelijkertijd realiseren we ons dat de beschikbare ruimte beperkt is. Bewoners in de binnenstad wonen op loopafstand van bijna alle voorzieningen en op loopafstand van het station. Daarmee zijn zij minder afhankelijk van de auto. En in de meeste gevallen is het ook een bewuste keuze om in de binnenstad te wonen waar nu eenmaal minder ruimte is voor de auto.

Voor de huidige bewoners in het voetgangersgebied respecteren we de huidige vergunningen. De tweede parkeervergunning voor bestaande adressen in het voetgangersgebied bouwen we af door middel van een uitsterfconstructie. Dat wil zeggen dat huidige tweede parkeervergunningen gehandhaafd blijven totdat huidige bewoners verhuizen. Nieuwe bewoners komen dan uitsluitend in aanmerking voor een eerste parkeervergunning.

Voor nieuwe woningen is het uitgangspunt dat nieuwe ontwikkelingen de parkeervraag op eigen terrein oplossen, conform de vastgestelde parkeernormen. Voor nieuwe woningen worden geen parkeervergunningen meer verstrekt. In het voetgangersgebied is het nagenoeg onmogelijk om parkeren op eigen terrein op te lossen. Voor deze nieuwe woningen/adressen geldt evengoed dat er geen recht is op een parkeervergunning. Hierdoor stimuleren we het bouwen voor een doelgroep die geen auto bezit.

Voor bewoners in de binnenstad, buiten het voetgangersgebied, blijft de huidige regulering in stand, met uitzondering van de Goudmijnstraat en Berghkwartier waar nu nog een uitzonderingssituatie geldt. De huidige vergunningsregeling in de Goudmijnstraat en Berghkwartier schakelen we gelijk met omliggende woongebieden en wordt betaald parkeren in combinatie met parkeervergunningen. Hierdoor kunnen de parkeerplaatsen beter benut worden (meer dubbelgebruik mogelijk). Het aantal parkeervergunningen dat bewoners hier kunnen krijgen verandert niet.

Wanneer in de woongebieden betaald parkeren in combinatie met parkeervergunningen wordt ingevoerd dan is het uitgangspunt dat dit altijd voor beide zijden van de straat geldt. In lange straten kunnen soms wel verschillende parkeerregimes gelden. Zoals in de Kruisstraat en de Berghemseweg: daar geldt voor een deel bezoekersparkeren, een deel gereguleerd parkeergebied bewoners en een deel is ongereguleerd gebied.



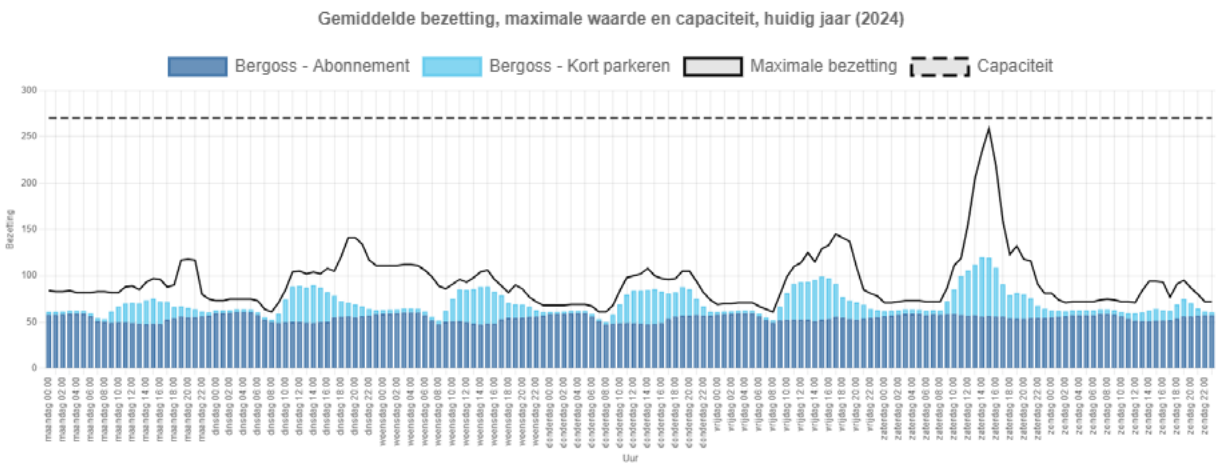
Maatregelen autoparkeren werkers

Het parkeren voor werkers in de binnenstad is vooral lang-parkeren. Dit faciliteren we momenteel met zakelijke vergunningen en abonnementen. De zakelijke vergunningen blijven we faciliteren binnen de huidige vergunningenzones. De abonnementen worden alleen verstrekt in het gebied waar lang-parkeren wordt aangeboden (Oostwal oost-Bergoss).

Effecten maatregelen autoparkeren

Door bovenstaande maatregelen willen we meer sturen op het parkeren door bezoekers (lang-kort), bewoners en werkers. Dat leidt tot herverdeling van ruimte en parkeerplaatsen. Dat is mogelijk binnen de huidige bezettingen van de parkeervoorzieningen. In bijlage 1 is de huidige parkeersituatie voor auto en fiets uitgebreid beschreven.

Het algemene beeld is dat er op gemiddelde werkdagen ruim voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn om de parkeerdruk op te vangen. De parkeerdruk is het hoogst op zaterdag en tijdens evenementen. Met name de parkeerterreinen Jurgensplein, Boschpoorthof en de Eikenboomgaard worden intensief gebruikt. In de parkeergarages aan de Oostwal (Bergoss en Oostwal-oost) zijn nagenoeg altijd parkeerplaatsen beschikbaar. Alleen tijdens de kermis is de parkeerdruk in de garages hoog, maar op die momenten zijn andere parkeerterreinen niet of minder beschikbaar. In de (vroege) avonduren zien we de parkeerdruk toenemen. Dit heeft vooral te maken met toenemend horeca-bezoek. Op terreinen waar ook bewoners parkeren (met vergunningen) levert dit steeds meer knelpunten en klachten op.



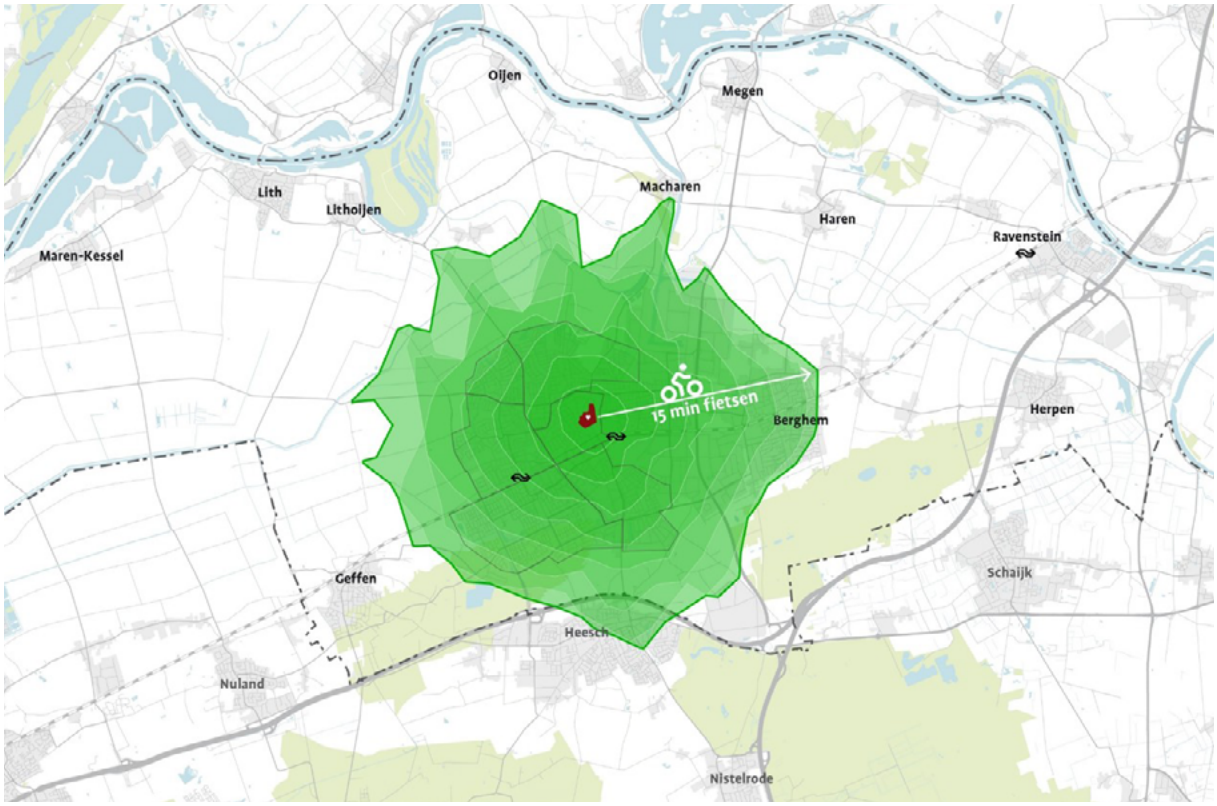
We gaan de effecten van het sturen op parkeerduur monitoren (zie ook hoofdstuk 9). Daaruit moet blijken of het parkeergedrag wijzigt en er meer ruimte ontstaat voor kort-parkeren en flitsbezoek. Ook monitoren we de parkeerdruk om te volgen of er voldoende parkeerruimte beschikbaar blijft voor de verschillende doelgroepen.

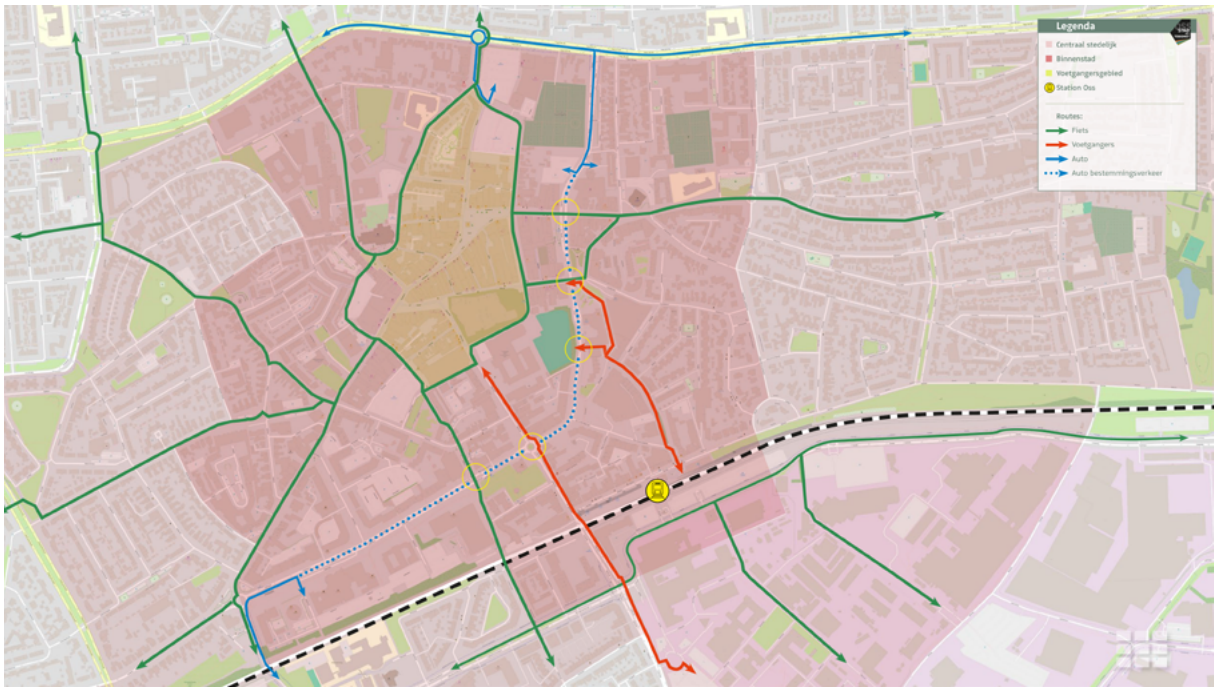
Fietsparkeren

We willen ruimte maken voor de fiets en het fietsgebruik stimuleren. Dat draagt bij aan onze ambities op het gebied van leefbaarheid, bereikbaarheid en gezondheid. We willen de basisvoorzieningen voor iedereen toegankelijk en bereikbaar maken en houden door deze zoveel mogelijk binnen loop- en fietsafstand (<15 minuten) te faciliteren. Vanuit alle woonwijken in Oss en ook vanuit Berghem is het centrum maximaal 15 minuten fietsen.

Het is dan van belang om het parkeren van fietsen goed te regelen. We willen voorkomen dat fietsen willekeurig in de openbare ruimte worden gestald en dat fietsen worden gestolen. Daarom willen we in de binnenstad goede stallingsvoorzieningen aanbieden, op de goede locaties.

De fietsstructuur in de binnenstad kenmerkt zich door de fietsstraat en fietsroutes vanuit kernen en wijken. Deze fietsroutes zijn oude radialen (zoals de Kruisstraat, Berghemseweg en Begijnenstraat) en verbinden de kernen en wijken rechtstreeks met binnenstad en voetgangersgebied. Wanneer we de fietsstraat en deze oude radialen met elkaar verbinden (via de Haalviltstraat, Carmelietenstraat, Burgwal en Eikenboomgaard) ontstaat er een fietsring rondom het voetgangersgebied. Dit is een goede basis om de fiets prioriteit te geven in de binnenstad.





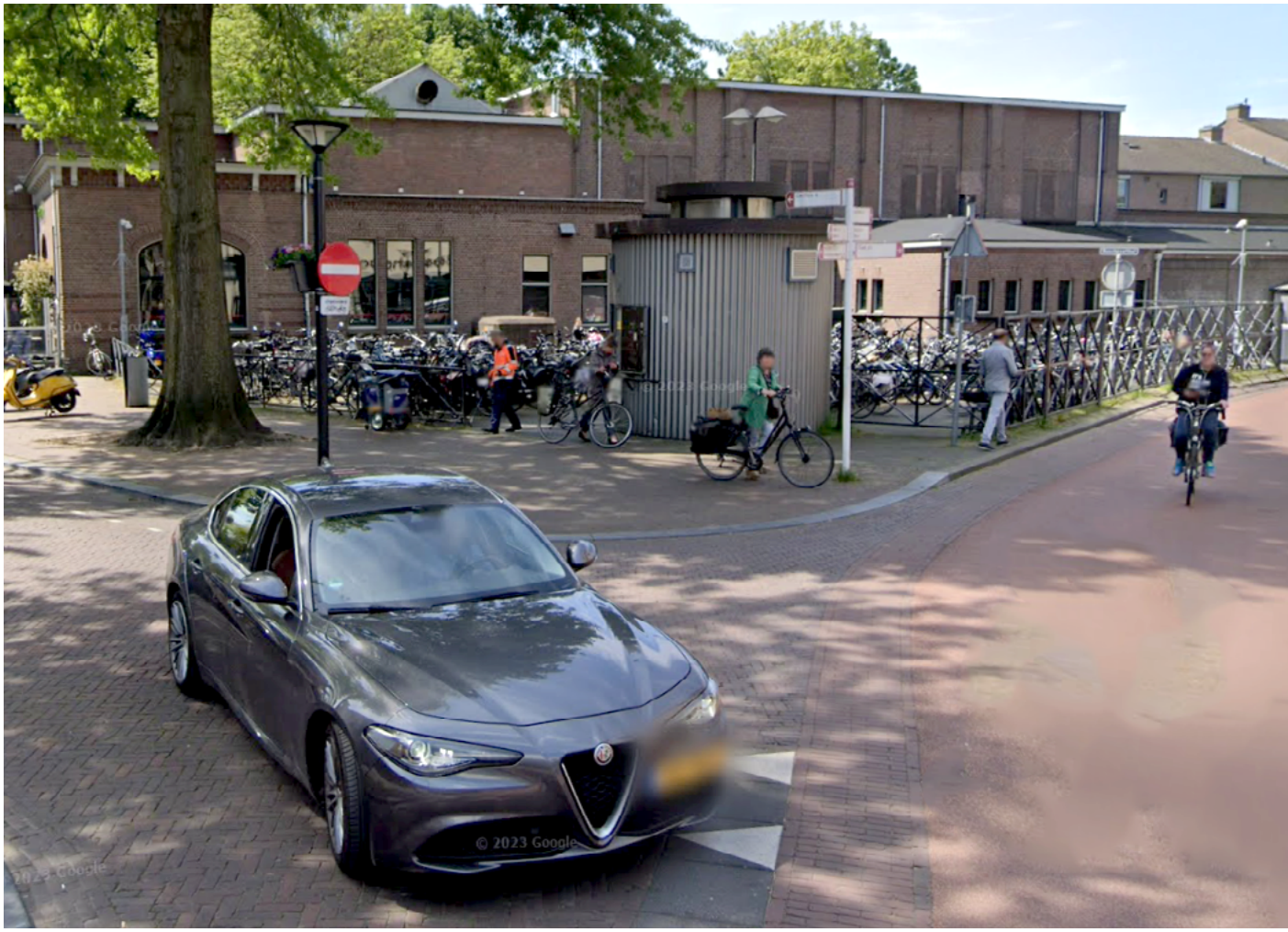
Het bewaakt fietsen stallen is in de huidige situatie gratis. Dat willen we zo houden omdat we het fietsgebruik in zijn algemeenheid, maar zeker ook voor centrumbezoek, willen stimuleren. De bewaakte fietsenstalling in de Kruisstraat wordt goed gebruikt. Op mooie zonnige dagen en tijdens evenementen is deze stalling regelmatig volledig bezet. De bewaakte fietsenstalling aan de Oostwal wordt daarentegen slecht gebruikt. Verder staan er (te) veel fietsen in de openbare ruimte op de Burgwal bij de ingang aan de Heuvel en op de kop van de Peperstraat/Koornstraat (bij de kerk). Regelmatig wordt hierdoor de doorgang voor voetgangers geblokkeerd. Om het parkeren van de fietsen beter te faciliteren willen we de (bewaakte) fietsenstallingen uitbreiden. Voor het uitbreiden van (bewaakte) fietsenstallingen is het uitgangspunt dat deze direct worden ontsloten aan de fietsring rondom het voetgangersgebied. Van belang is ook dat de ingang van de fietsenstalling goed aansluit op de toegang tot het voetgangersgebied. Dat maakt dat fietsers eerder gebruik zullen maken van de stalling. Ook een goede verdeling van stallingen rond het voetgangersgebied is van belang.



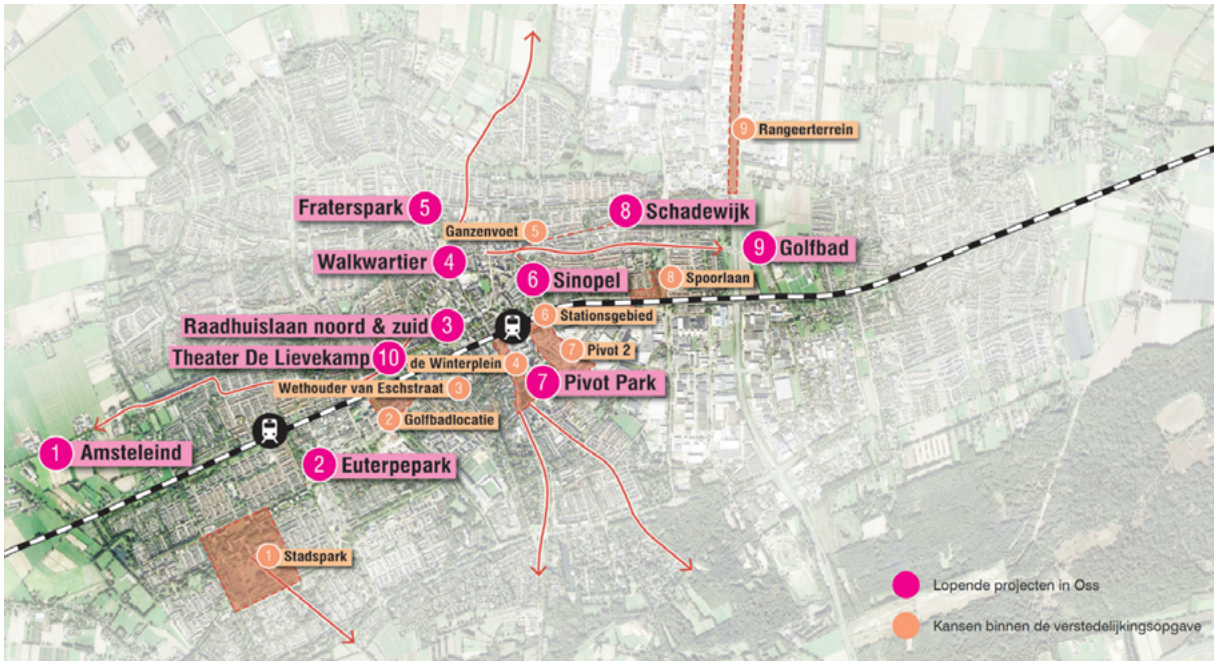
We werken toe naar 4 bewaakte fietsenstallingen, waarvan minimaal één hoogwaardige stalling. De huidige bewaakte fietsenstalling aan de Kruisstraat functioneert goed en willen we handhaven. De bewaakte fietsenstalling aan de Oostwal wordt slecht gebruikt en ligt niet direct aan de fietsring. Deze willen we daarom opheffen/verplaatsen. Daarbij wordt in eerste instantie gedacht aan het TBL-terrein. In het kader van de ontwikkeling van het Walkwartier is het steeds uitgangspunt geweest om het stallen van de fiets op het TBL-terrein te realiseren. Hiermee kan de capaciteit die voor de school aanwezig moet zijn gebruikt worden voor centrumbezoek (dubbelgebruik). En de locatie is van een zodanige omvang dat er voldoende ruimte is om een beheerdersruimte te maken en om diverse soorten fietsen te stallen. Als locatie voor een derde bewaakte fietsenstalling is de locatie van het parkeerterrein aan de Koornstraat (kop Peperstraat) in beeld. Zoals eerder beschreven ligt dit relatief kleine parkeerterrein lastig ontsloten aan de fietsstraat, waar we het autoverkeer (zoekverkeer) willen vermijden. Als fietsenstalling sluit deze locatie aan op het huidige gedrag van de fietser. Er worden op die plek al veel fietsen gestald. Dat maakt de locatie kansrijk als fietsenstalling. Ook ligt deze locatie direct bij de toegang tot het voetgangersgebied. Als vierde locatie starten we

een verkenning op naar een nieuwe locatie in de omgeving Burgwal/Eikenboomgaard, bij de ingang van de Heuvel. Hiermee maken we een goede verdeling van fietsenstallingen rondom het voetgangersgebied en ook deze locatie sluit aan op het huidige gedrag. Op de Burgwal bij de ingang naar de Heuvel, staan momenteel vaak (te) veel fietsen, waardoor de loop-route wordt belemmerd. Het draagt ook bij aan de kwaliteit van de openbare ruimte als we een goed alternatief voor deze locatie vinden.

Ten minste één van deze bewaakte fietsenstallingen moet een hoogwaardige fietsenstalling worden. Behalve een goede locatie voor een dergelijke fietsenstalling, stelt hoogwaardigheid ook andere eisen aan de fietsenstalling. Hierbij denken we aan: bewaking (kan mogelijk ook geautomatiseerd), bemensing (kan beperkt in tijd maar in ieder geval ook tijdens de avonduren in het weekend), mogelijkheid tot het opladen van elektrische fietsen, voldoende ruimte voor fietsen met afwijkende afmetingen, overkapt, goed herkenbaar, een goede/duidelijke/lichte entree en goede verlichting in de fietsenstalling. Met name de bemensing van een bewaakte fietsenstalling heeft veel invloed op de kosten. Er is een nadere verdiepingsslag nodig om een goede inschatting te maken op hoe we de bewaking (geautomatiseerd, bemensing, tijden) bij de verschillende fietsenstallingen willen inrichten. Dat geldt ook voor de benodigde capaciteit voor de fietsenstallingen.



6. Spoorzone



Wat willen we bereiken?

De Spoorzone transformeert naar een woon-werkgebied, met hoog stedelijk karakter. De nabijheid van voorzieningen en station Oss maakt deze gebieden zeer aantrekkelijk voor zowel wonen als werken in een stedelijk milieu. Het station Oss wordt opgewaardeerd en vormt een centraal mobiliteitsknooppunt in de regio waar mensen gemakkelijk kunnen overstappen naar andere vormen van vervoer zoals trein, Bus Rapid Transit (BRT), bus, fiets en deelvervoer. Station-west voorziet vooral het westelijk deel van de stad van treinvervoer. Met de ontwikkelingen die voorzien zijn in Amsteleind en Euterpepark zal dit station ook belangrijker worden als mobiliteitsknooppunt.

Binnen de Spoorzone lopen al verschillende verstedelijkingsprojecten die impact hebben op parkeren zoals de ontwikkelingen in de Raadhuislaan, Schadewijk en het Euterpepark. En er liggen kansen om de verstedelijkingsopgave verder in te vullen, denk onder andere aan de ontwikkeling van de Golfbadlocatie. Het opvangen van de parkeervraag binnen deze gebiedsontwikkelingen is een grote opgave. Parkeren vraagt veel ruimte en is vaak duur. Om vanuit parkeren de goede kaders mee te geven aan deze gebiedsontwikkelingen hebben we in 2023 nieuwe parkeernormen vastgesteld (Nota Parkeernormen Oss 2023, Oktober 2023). In deze nieuwe normen is rekening gehouden met de verstedelijkingsambities en het ontwikkelperspectief in de Spoorzone, waar als gevolg daarvan lagere parkeernormen gelden dan in de overige woonwijken. Daarnaast zijn er ook fietsparkeernormen opgesteld om invulling te geven aan de ambitie om het fietsgebruik te stimuleren. Het goed organiseren van fietsparkeren vraagt aandacht en ook relatief veel ruimte in gebiedsontwikkelingen.

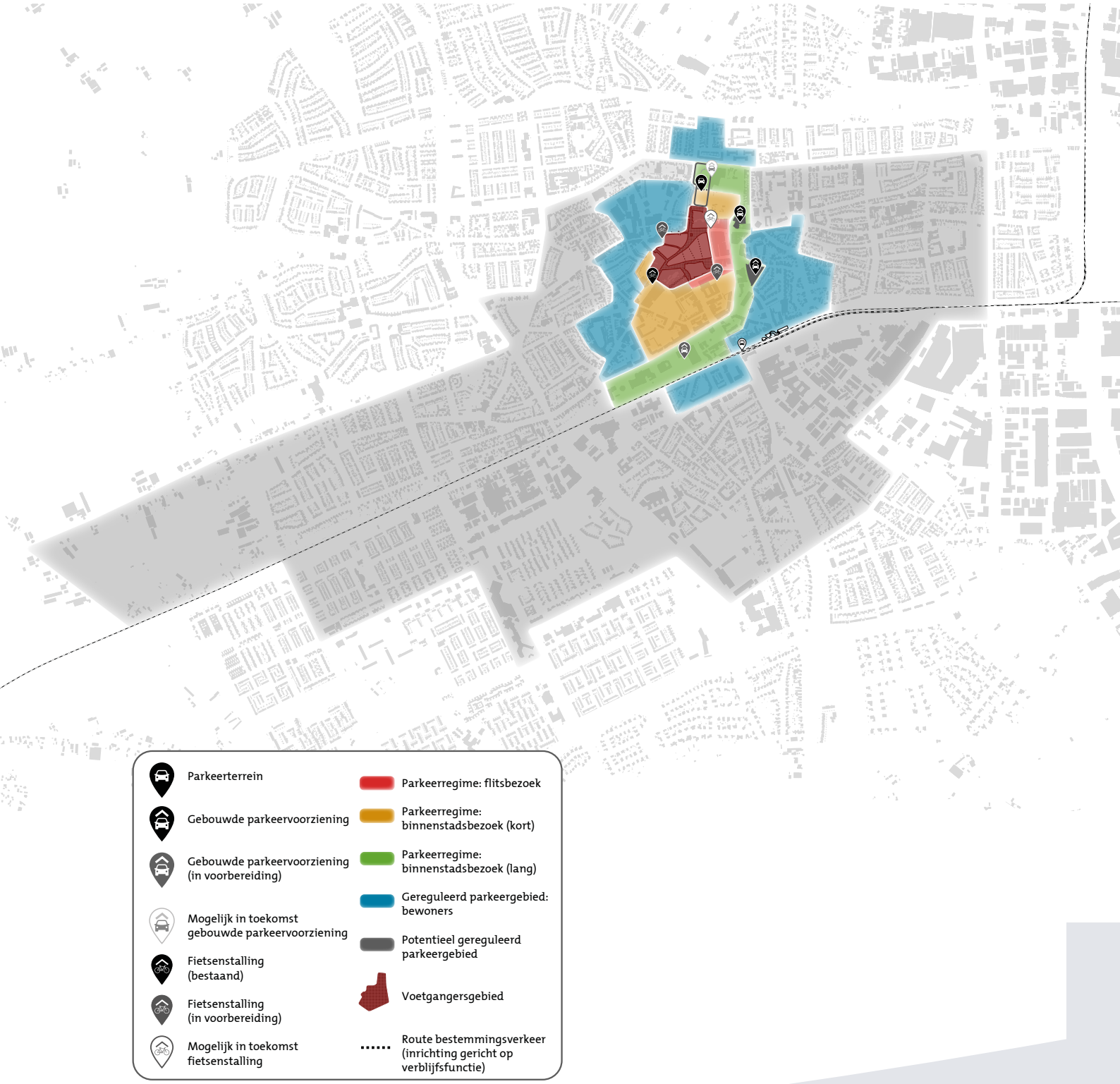
Met al deze ontwikkelingen hebben we ook rekening te houden met de bestaande openbare ruimte. Die kan door deze ontwikkelingen onder druk komen staan, denk aan parkeeroverlast. We willen de huidige bewoners beschermen tegen mogelijke parkeeroverlast die door deze ontwikkelingen zou kunnen ontstaan.

Huidige situatie

In de huidige situatie kunnen we in de Spoorzone twee gebiedstypen onderscheiden. Een deel van de Spoorzone, bij de overgang naar de binnenstad, valt binnen het huidige gereguleerd parkeergebied. In dit deel reguleren we het parkeren om bewoners in de woongebieden aan de rand van de binnenstad te beschermen tegen de parkeerdruk vanuit de binnenstad, zoals werkers die in woonwijken (gratis) parkeren. Dit bestaand gereguleerd parkeergebied zien we door de jaren heen steeds wat verder uitbreiden, als gevolg van

parkeerdruk die zich steeds verder naar de rand verplaatst. In bijlage 1 wordt de huidige situatie uitgebreider beschreven.

Grote delen van de Spoorzone zijn in de huidige situatie vooral woongebieden waar het parkeren deels op eigen terrein en deels in de openbare ruimte wordt opgevangen. In de meeste gevallen levert dit geen knelpunten of overlast op. In dit gebied gaat ten gevolge van de verstedelijkingsambitie wel wat veranderen. De mogelijkheid bestaat dat ten gevolge van een lagere parkeernorm in de gebiedsontwikkelingen er een verschuiving van de parkeerdruk komt naar de omliggende woongebieden. Dat zou een ongewenste situatie zijn. Hier willen we op vooruit lopen en ons voorbereiden op maatregelen die genomen kunnen worden om de ongewenste situatie te voorkomen.



Maatregelen

Om eventuele overlast ten gevolge van parkeerdruk/ overloop van parkeerders van verstedelijkingsprojecten te voorkomen, willen we de mogelijkheid hebben om proactief parkeerregulering in te voeren. Dat betekent dat in woongebieden of woonstraten, vooruitlopend op een nieuwe ontwikkeling, het parkeren gereguleerd wordt met betaald parkeren en parkeervergunningen.

Hiervoor zijn twee belangrijke redenen. Allereerst willen we voorkomen dat in de omgeving van de nieuwe ontwikkeling parkeeroverlast ontstaat en daarmee bestaande bewoners beschermen. Maar misschien nog wel belangrijker: we willen er op sturen dat zowel de ontwikkelaar van het initiatief als de toekomstige bewoners/gebruikers zich ervan bewust zijn dat het parkeren uitsluitend binnen de ontwikkeling moet worden opgevangen. Met andere woorden: de toekomstige bewoners/gebruikers kunnen alleen op de voor hen aangelegde parkeerplaatsen/parkeervoorziening parkeren. Zij gaan niet in aanmerking komen voor eventuele parkeervergunningen en moeten -binnen de ontwikkeling- voorzien in de eigen parkeerbehoefte. Om dit te kunnen regelen voeren we een potentieel nieuw gereguleerd parkeergebied in.

Dit potentieel gereguleerd parkeergebied is ruimer dan het Spoorzone-gebied om ook eventuele overloop van parkeerdruk aan de randen van de spoorzone te kunnen voorkomen.

In dit gebied gaan we gefaseerd, en alleen als er aanleiding voor is, gereguleerd parkeren invoeren. Het is moeilijk in te schatten wanneer dit concreet aan de orde komt.

Bij het invoeren van gereguleerd parkeren in woongebieden onderscheiden we twee vormen: reactief en proactief invoeren van parkeerregulering.

Reactief invoeren van parkeerregulering doen we als het parkeerprobleem wordt veroorzaakt door parkeerders die geen bestemming hebben in de wijk zelf of als de parkeervraag van bewoners groter is dan de beschikbare parkeercapaciteit. Dit manifesteert zich met name door een hoge parkeerdruk in de avonduren en nacht.

Onder proactief invoeren van regulering verstaan we dat parkeerregulering wordt ingevoerd voordat er parkeerproblemen ontstaan. Hierdoor blijft de gemeente grip houden op de parkeersituatie, zoals hierboven beschreven. Dit betekent ook dat gemeente Oss de wijze bepaalt wanneer en waarop de invoering gaat plaatsvinden, zonder gebruik te maken van draagvlakmeting.

Een belangrijke randvoorwaarde is wel dat we een aaneengesloten gereguleerd parkeergebied houden. Het zou heel onduidelijk worden als er kleine gereguleerde parkeergebieden ontstaan. Daartegenover staat wel dat er soms regulering in straten zal komen waar nog niet direct een parkeerprobleem is.

7. Parkeren in woonwijken, kernen en buitengebied en de bedrijventerreinen

Tot slot willen we in deze nota nog kort stilstaan bij parkeren in woonwijken, kernen en buitengebied en de bedrijventerreinen. Voor deze gebieden gelden parkeernormen die rekening houden met deze gebiedstypes. Bij nieuwe ontwikkelingen moet rekening gehouden worden met die normen en voorwaarden zoals omschreven in de Nota Parkeernormen Oss 2023.

In deze gebieden komt nauwelijks gereguleerd parkeren voor. Uitzonderingen zijn:

- Blauwe zone en vergunningparkeren in Ravenstein
- Blauwe zone in winkelcentrum De Ruwert
- Vergunningen parkeren in de Brederostraat
- Blauwe zone op de Nelson Mandelaboulevard (Talentencampus)

Het nadeel van een blauwe zone is dat deze een intensieve vorm van handhaving nodig heeft. Met de komst van de scan-auto voor de handhaving van betaald parkeren is de handhaving veel efficiënter en effectiever geworden. Om die reden willen we eventuele invoering van regulering in deze gebieden uitsluitend in de vorm van betaald parkeren uitvoeren.

De huidige uitzonderingen blijven gehandhaafd. Alleen wanneer de werking, het effect, daarvan onder druk komt te staan gaan we overwegen om deze regelingen om te vormen naar betaald parkeren. Verder zien we als gevolg van de ontwikkelingen in de Spoorzone ook de mogelijkheid ontstaan dat de blauwe zone in de Ruwert en op de Talentencampus onderdeel gaan worden van een groter gereguleerd gebied. Ook dan bestaat de mogelijkheid of zelfs de logische situatie om hier een aaneengesloten betaald parkeren gebied van te maken. Daarbinnen blijft het mogelijk om het (kort) winkelbezoek tegen een laag tarief of zelfs gratis te faciliteren.



8. Financiële onderbouwing en tariefstructuur

Stijgende exploitatie parkeerbedrijf leidt tot maatregelen

De kosten en opbrengsten van het betaald parkeren, vergunningen parkeren en de bewaakte fietsenstallingen zijn (sinds 1994) samengebracht in het Parkeerbedrijf. Het Parkeerbedrijf heeft een gesloten exploitatie. Uitgangspunt is altijd geweest, en blijft, dat het Parkeerbedrijf kostendekkend moet zijn. De kapitaallasten en exploitatiekosten van de nieuw te bouwen voorzieningen zorgen voor een stijging van de exploitatielasten van het parkeerbedrijf. Om de stijgende exploitatie te dekken verhogen we de baten door:

- Aanpassen van de parkeertarieven.
- Invoeren van betaald parkeren in de avonduren: verlengen tot 22.00 uur.
- Indexering van de parkeertarieven.

Uitgangspunten voor de maatregelen

We zijn ons ervan bewust dat aanpassingen in het parkeerbeleid de inwoners van Oss direct raken. Om zorgvuldig tot een goede afweging te komen hebben we bij het bepalen van de maatregelen de volgende uitgangspunten gebruikt:

- Parkeertarieven en -tijden blijven in lijn met vergelijkbare gemeenten. De inwoner van Oss is niet meer kwijt aan parkeren dan in een vergelijkbare gemeente. In bijlage 2 staat een overzicht van tarieven en betaaltijden in vergelijkbare gemeenten (benchmark).
- De parkeertarieven dragen bij aan het sturen van de juiste parkeerder naar de juiste plaats.
- In afwachting van een verdiepingsonderzoek naar bewaakte fietsenstallingen gaan we uit van hogere exploitatiekosten voor fietsenstallingen.
- Voor de parkeervoorziening aan Raadhuislaan-zuid gaan we uit van de realisatie van een integrale parkeeroplossing op het huidige parkeerterrein achter het gemeentehuis en De Lievekamp (conform scenario 2 uit de opinienota, besproken in de commissie Ruimte d.d. 21 november 2024). Een openbare, bovengrondse parkeervoorziening parallel aan de spoorlijn met een capaciteit van afgerond 700 parkeerplaatsen.
- Voor het berekenen van de parkeeropbrengsten is uitgegaan van de huidige bezetting en gebruik van bestaande parkeerplaatsen. Daar waar sprake is van opheffing van parkeerplaatsen (bijvoorbeeld Koornstraat/Gemeentehuis) is het uitgangspunt dat dit gecompenseerd wordt op andere bestaande of nieuw te realiseren parkeerplaatsen.
- We willen dat het parkeerbedrijf kostendekkend blijft functioneren. Om te voorkomen dat de lasten sneller stijgen dan de baten indexeren we jaarlijks de baten.
- We hebben rekening gehouden met jaarlijkse kosten in het parkeerbedrijf van € 100.000 voor voorbereiding en advies voor de nieuw te bouwen parkeervoorzieningen vanaf 2026.

De nieuwe tariefstructuur

De nieuwe tariefstructuur draagt bij aan een structureel kostendekkend parkeerbedrijf. De tarieven zijn in lijn met de tarieven die vergelijkbare gemeenten hanteren of lager, zie bijlage 2. De tariefstructuur draagt bij aan de noodzakelijke investeringsruimte voor de nieuw te bouwen voorzieningen. Daarnaast geeft de tariefstructuur een mate van flexibiliteit in de exploitatie richting de toekomst. Dat is van belang omdat het op voorhand niet exact is in te schatten wat de exploitatie van nieuwe voorzieningen exact jaarlijks gaat kosten.

Met inachtneming van de uitgangspunten komen we tot de volgende tariefstructuur:

Betaald parkeren:		
Zeer kort parkeren (Carmelietenstraat, Burgwal, Walstraat, Hooghuisstraat (westelijk deel))	eerste 30 minuten daarna per uur	€ 1,00 € 4,00
Straatparkeren (overige straten in Centrum, plus schilwijken)	eerste uur daarna per uur	€ 2,00 € 4,00
Parkeergarage Bergoss, parkeergarage Oostwal-Oost, Burchtplein, Raadhuishof	per uur dagtarief	€ 2,00 € 6,00
Overige parkeerterreinen	per uur	€ 2,00

Parkeervergunningen en -abonnementen:		
1e Bewonersvergunning	per jaar	€ 75
2e Bewonersvergunning	per jaar	€ 150
Bezoekersregeling (vaste kosten, ongeacht gebruik)	per jaar	€ 15
Bezoekersregeling *)	per minuut	€ 0,005
Bedrijfs- / Zakelijke vergunning, maandag-vrijdag	per jaar	€ 300
Bedrijfs- / Zakelijke vergunning, maandag-zaterdag	per jaar	€ 400
Parkeerabonnement – nacht	per jaar	€ 450
Parkeerabonnement – kantooruren	per jaar	€ 600
Parkeerabonnement – 24/7	per jaar	€ 900

*) *Met een bezoekersvergunning kan een bewoner maximaal één bezoeker tegelijkertijd tegen een laag tarief laten parkeren. Tarief is op basis van werkelijk geparkeerde tijd, 30 cent per uur, met een maximum van 4 uur à € 1,20 per dag.*

Deze tariefstructuur draagt bij aan het sturen van parkeren door de juiste doelgroepen op de juiste locaties. Daarnaast zorgt deze structuur, in combinatie met een jaarlijkse indexering van de tarieven en de invoering van betaald parkeren 's avonds tot 22.00 uur, voor hogere opbrengsten. Daarmee behalen we een structureel kostendekkend resultaat en creëren we investeringsruimte en flexibiliteit richting de toekomst. Het resultaat van de exploitatie komt ten gunste van de reserve Parkeren en daarmee kunnen ook toekomstige ontwikkelingen, die bijdragen aan de leefbaarheid van de stad, (deels) gefinancierd worden.

Hiermee maken we de volgende ontwikkelingen mogelijk (enkel opgesomd wat we tot op heden niet gefinancierd hebben vanuit parkeerbedrijf, dus wat we extra gaan financieren met de extra opbrengsten):

- Het exploiteren van de bewaakte fietsenstalling in de Koornstraat (in voorbereiding)
- Het exploiteren van de bewaakte fietsenstalling TBL-terrein (in voorbereiding)
- Het exploiteren van de bewaakte fietsenstalling Heuvel/Eikenboomgaard (zoeklocatie).
- Verbeteren van de looproutes naar de parkeergarage Bergoss en Oostwal-oost.
- Verbeteren van de uitstraling van parkeergarage Oostwal-oost.
- Het mee investeren in en exploiteren van een gebouwde parkeervoorziening aan de Raadhuislaan.
- Voorsorteren op (sparen voor) een toekomstige (gebouwde) parkeervoorziening aan de noordkant van de binnenstad (Burchtplein/Eikenboomgaard).
- Uitbreiden van gereguleerd parkeren in woongebieden, indien nodig. Om dit te kunnen doen investeren we onder andere in parkeerautomaten.

Algemeen

Het Parkeerbedrijf heeft een gesloten exploitatie. Dit betekent dat het saldo van de baten en lasten jaarlijks worden gestort in, of onttrokken uit, de reserve Parkeren. Binnen de gesloten exploitatie zijn alle kosten opgenomen die betrekking hebben op de gebouwde parkeervoorzieningen, de parkeerapparatuur, de bewaakte fietsenstallingen, de parkeervergunningsoftware en handhaving. Ieder jaar doen we vanuit de exploitatie een afdracht aan de reserve Bovenwijkse voorzieningen en leveren we een bijdrage aan de dekking van de gemeentelijke overheadkosten.

Tegenover deze kosten staan opbrengsten uit betaald parkeren. Deze ontvangen we door betalingen bij de parkeerapparatuur en via parkeerapps. Daarnaast ontvangen we opbrengsten uit parkeervergunningen, de bezoekersregeling voor bewoners, parkeerabonnementen in de parkeergarages en naheffingsaanslagen parkeerbelasting.

Het straatparkeren en parkeerterrein Jurgensplein zijn financieel rendabel. Deze dekken de kosten van de financieel onrendabele activiteiten zoals fietsparkeren, parkeergarage Oostwal-Oost en parkeergarage Bergoss. Per saldo heeft de exploitatie van het parkeerbedrijf de laatste jaren een beperkt overschot. Dit is jaarlijks toegevoegd aan de reserve Parkeren.

9. Monitoring en evaluatie

Om de situatie met betrekking tot parkeren in de binnenstad en het (potentieel) gereguleerd parkeergebied te volgen en te kijken of we onze doelen bereiken willen we controleren hoe de parkeersituatie, voor zowel auto als fiets, zich in het centrum ontwikkelt. Dat doen we op verschillende manieren.

Wat willen we bereiken?

- We willen meer ruimte maken voor andere functies in het centrum.
- We willen de kwaliteit van de openbare ruimte verbeteren door het parkeren meer te bundelen en te concentreren in gebouwde voorzieningen.
- We willen de parkeervraag van de verschillende doelgroepen (bezoekers-bewoners-werkers) goed faciliteren. De juiste parkeerder op de juiste plek.
- We willen duurzaam vervoer (fietsen en lopen) stimuleren.
- We willen een kostendekkend parkeerbedrijf.

Hoe gaan we dat volgen?

Meer ruimte maken voor andere functies en kwaliteit van openbare ruimte verbeteren:

- We kijken of het aantal parkeerplaatsen op straat minder wordt.
- We kijken of het aantal parkeerplaatsen in gebouwde voorzieningen meer wordt.
- We kijken of het aantal bewaakte fietsenstallingsplaatsen meer wordt.

Parkeervraag faciliteren, de juiste parkeerder op de juiste plek:

- We kijken of er voldoende parkeerplaatsen dichtbij het voetgangersgebied beschikbaar zijn voor zeer kort bezoek (flitsbezoek).
- We kijken of de aanloopstraten gebruikt worden voor kort parkeren.
- We kijken of de parkeerterreinen gebruikt worden voor kort parkeren.
- We kijken of de parkeervoorzieningen aan de rand (Burchtplein-Oostwal oost- Bergoss en Raadhuislaan) gebruikt worden voor lang-parkeren.
- We kijken of er voldoende parkeerplaatsen zijn om in de behoefte van de verschillende doelgroepen te voorzien.
- We kijken of er in de randen van het gereguleerde parkeergebied geen overlast van parkeren ontstaat.

Duurzaam vervoer stimuleren:

- We kijken of de bewaakte fietsenstallingen meer gebruikt worden.

Kostendekkend parkeerbedrijf:

- We kijken naar de inkomsten en uitgaven van het parkeerbedrijf.
- We kijken naar eventuele invoering van betaald parkeren op zon- en feestdagen. We evalueren dit drie jaar na vaststelling van deze beleidsnota.

Wat moeten we daarvoor doen?

- We brengen het aantal parkeerplaatsen en fietsenstallingsplaatsen in beeld per terrein/straat/voorziening.
- We brengen het aantal parkeertransacties in beeld per terrein/straat/voorziening.
- We geven daarbij aan (voor zover mogelijk) wat de parkeerduur is.
- We laten zien hoeveel fietstickets er zijn uitgeven (per fietsenstalling).
- We meten de parkeerdruk in het betaald parkeergebied.

Op basis van de resultaten van deze bevindingen, beoordelen we of bijstelling van beleid of beleidsdoelen nodig is.