



Informatienota raad – openbaar

Onderwerp	Raadsinformatienota inzake herijken parkeervergunningenbeleid
Zaakdossier	Z/24/042281 - D/24/135629
Portefeuillehouder	Wethouder B. van Veldhuizen
Raadsprogramma	1. Evenwichtig en leeftijdsbestendig woon- en leefklimaat
Datum collegebesluit	27 februari 2024

Opsteller	Iris van Straaten	E-mail	iris.van.straaten@doesburg.nl
Team	Leefomgeving en Toerisme	Telefoonnummer	(0313) 31 15 01

Kennisnemen van

Op 25 mei 2023 heeft u de Parkeerverordening Doesburg 2024 vastgesteld. U heeft daarbij de motie 'Zorgvuldige afstemming met binnenstadsbewoners en overgangsregeling', 'Goede bereikbaarheid van nood- en hulpdiensten binnenstad' en amendement 'Zandbergstraat' vastgesteld. Graag informeren wij u via deze nota hoe wij hier invulling aan geven. Daarnaast heeft het CDA op 4 december 2023 naar aanleiding van het uitstel van de invoering van het nieuwe parkeervergunningensysteem schriftelijke vragen gesteld aan het college. De beantwoording van deze vragen is ter kennisname toegevoegd aan de bijlagen.

Inleiding

Vanaf 1 februari 2025 krijgt de binnenstad van Doesburg te maken met een nieuw parkeervergunningenbeleid. Het aanscherpen van het parkeerbeleid gaat verandering brengen in de huidige parkeersituatie van de bewoners in de binnenstad. Deze raadsinformatienota informeert de raad over de voorbereidende fase, de huidige stand van zaken, de aanpassing van de regelgeving, het communicatieplan en de planning van het instraten.

In gesprek met bewoners

Om met de bewoners in gesprek te gaan over hun parkeersituatie, hebben wij Opiniepijlers gevraagd als onafhankelijke en neutrale partij. Opiniepijlers is een bureau uit Dieren dat gespecialiseerd is in het voeren van gesprekken met bewoners.

Na het raadsbesluit hebben wij in juni 2023 een brief gestuurd naar bijna 450 adressen in de binnenstad die op basis van een eerste inventarisatie mogelijk beschikken over eigen parkeergelegenheid. Bij circa 250 adressen bestaat geen twijfel of deze beschikken over eigen parkeergelegenheid (betreft de nieuwbouwcomplexen in de schil) en beschikken op dit moment ook niet over een parkeervergunning. Deze adressen zijn dan ook niet aangeschreven. Van de bijna 450 aangeschreven adressen, hebben ruim 150 adressen een parkeervergunning. Als blijkt dat deze adressen beschikken over eigen parkeergelegenheid, hebben zij vanaf 1 februari 2025 geen recht meer op een parkeervergunning. Voor de overige 300 adressen was de brief ook interessant, aangezien zij (en toekomstige bewoners) vanaf 1 februari 2025 geen parkeervergunning meer aan kunnen vragen wanneer ze over eigen parkeergelegenheid beschikken.



De brief stelde de bewoners in de gelegenheid om een gesprek met Opiniepeilers aan te vragen wanneer ze van mening waren dat ze niet konden beschikken over een eigen parkeergelegenheid. Ruim 160 van de bijna 450 aangeschreven bewoners hebben een gesprek aangevraagd, waarvan het merendeel in bezit was van een parkeervergunning. Opiniepeilers heeft in de periode van juli t/m september 2023 contact met deze adressen gehad. Tijdens deze gesprekken is het nieuwe parkeervergunningsstelsel uitgelegd, zijn vragenlijsten ingevuld, bezwaren geïnventariseerd en is ieders persoonlijke situatie zorgvuldig bekeken. Van al deze gesprekken zijn verslagen gemaakt en weer teruggekoppeld met de betrokkenen voor akkoord. Vervolgens is deze informatie verwerkt tot een lijst met adressen die kunnen beschikken over eigen parkeergelegenheid, oftewel adressen die volgens de nieuwe regels niet meer in aanmerking komen voor een parkeervergunning. De uitkomst van dit traject is dat circa 1/3^e van de bijna 450 aangeschreven adressen zijn aangemerkt als adressen die niet kunnen beschikken over eigen parkeergelegenheid. De overige adressen zijn aangemerkt als adressen die wel kunnen beschikken over eigen parkeergelegenheid. Van deze adressen, heeft ongeveer 1/5^e ook een parkeervergunning. Wanneer de nieuwe regels vanaf 1 februari 2025 gelden, hebben deze adressen geen recht meer op een parkeervergunning. Er wordt nog gecommuniceerd naar de ongeveer 450 adressen wat de uitslag van het onderzoek van Opiniepeilers is geweest.

Stand van zaken

Na het onderzoek van Opiniepeilers hebben wij het bureau Goudappel ingeschakeld. Dit is een adviesbureau op gebied van mobiliteit en ruimte. We hebben Goudappel gevraagd om het bestaande en toekomstige parkeerbeleid te analyseren. Deze analyse geeft onder andere inzicht in de huidige en toekomstige vergunningbehoefte en de vergunninghoudersplafonds. Samen met de informatie van Opiniepeilers, hebben wij een situatieschets kunnen maken.

De beoogde toekomstige situatie is in de parkeerplaatsenkaart afgebeeld, zie bijlage 1. Deze geeft een idee waar ingestraat kan worden en waar niet. Er zijn gebieden die voor nood- en hulpdiensten vrijgehouden moeten worden (bijlage 2). Deze zullen als eerste ingestraat worden, zodat er geen onveilige situaties in de binnenstad ontstaan omdat de hulp- en nooddiensten belemmerd worden in hun doorgang. Deze locaties zijn in het geel aangegeven op de kaart. De grijze parkeervakken geven de parkeerplaatsen weer die al zijn ingestraat en de blauwe parkeervakken geven aan waar nieuwe parkeerplaatsen ingestraat worden.

De toekomstsituatie laat zien dat de parkeerdruk in de binnenstad wezenlijk afneemt. Dit komt doordat we de eigen parkeergelegenheden benutten, zo'n 1/3^e van alle adressen beschikt over eigen parkeergelegenheid. Daarnaast straten we ook meer parkeerplaatsen in en staan we het dubbelgebruik van betaalbare parkeerplaatsen toe. Dit geldt voor de zones zuidoost, zuidwest en de schil. Echter, dit geldt niet voor alle betaald parkeerplekken, zoals de Zandbergstraat (bijlage 3). Wij willen dat vergunninghouders de zekerheid hebben dat ze hun auto kwijt kunnen in de nieuwe parkeersituatie. De betaald parkeerplaatsen kunnen nog steeds gebruikt worden door niet-vergunninghouders en daarom nemen wij het dubbelgebruik in de berekening niet mee als definitieve parkeerplaatsen voor vergunninghouders. Het is gebleken dat de zone zuidwest de hoogste parkeerbehoefte heeft en hier kunnen mogelijk knelpunten ontstaan wanneer het

dubbelgebruik wordt meegenomen als daadwerkelijke parkeerplaatsen voor vergunninghouders. Het is goed om dit mee te nemen in de evaluatie aan het einde van 2025.

Er zijn zo'n 10 parkeerplaatsen aanwezig naast de Kosterstraat. Deze parkeerplaatsen moeten verwijderd worden. Er staan namelijk drie paardenkastanjes, waarvan er één ziek is en vervangen moet worden. De overige twee kastanjes zijn vitaal, maar geven veel wortel opdruk wat een indicator is van een slechte groeiplaats. De bestrating voor de parkeerplaatsen wordt hiermee omhoog gedrukt. De bomen zijn erg van belang voor de beeldbepaling, het tegengaan van hittestress in de binnenstad, het afvangen van water, het dienstdoen voor een tal van ecosystemen en er staan al weinig bomen in de binnenstad. Wanneer de zieke boom vervangen gaat worden en de locatie blijft aangewezen voor parkeerplaatsen, stijgen de algehele kosten aanzienlijk. Er moet namelijk een boom-bunker aangelegd worden en daar komen grote archeologische werkzaamheden bij kijken. Voor de andere twee bomen is het gevolg dat er, door de wortelopdruk, binnen enkele jaren hetzelfde moet gebeuren. Het weghalen van de bestrating biedt mogelijkheden om zonder boom-bunker de bodem van de bomen bovengronds te verbeteren. Daarnaast heb je de mogelijkheid om andere bodembedekkers toe te voegen en van het plein een aangename en groene leefomgeving te maken. Omdat de restruimte het toelaat, ook zonder het dubbelgebruik mee te nemen, hebben wij daarom de keuze gemaakt om deze parkeerplaatsen te verwijderen.

We willen vanaf 1 februari 2025 een eenduidig parkeerbeleid aanhouden, zodat we de overgang voor alle adressen in de binnenstad eerlijk en gelijk brengen. Dat houdt in: parkeren op eigen terrein en recht op een vergunning wanneer dit niet mogelijk is. De adressen die nu in het bezit zijn van een vergunning én de mogelijkheid hebben tot eigen parkeergelegenheid, moeten vanaf die datum dus parkeren op hun eigen terrein. Van deze adressen bevinden zich de meeste in de zone noordoost en zuidoost. In deze zones is de capaciteit voor vergunninghouders (zonder de schil mee te nemen) is van alle zones het laagst en is er extra reden om gebruik te maken van de eigen parkeergelegenheden.

Wij willen het jaar 2025 gebruiken als overgangsjaar om de algehele parkeersituatie nauwkeurig te monitoren. Uit de uiteindelijke evaluatie zal blijken hoe de nieuwe situatie verloopt. Het kan zo zijn dat het na dit jaar blijkt dat er een overschot aan parkeergelegenheid is. In de schil-zone is dit bijvoorbeeld een mogelijkheid. Na het overgangsjaar kan besproken worden wat we met dit eventuele overschot willen doen.

Aanscherping regels

Via de motie heeft u het college verzocht om de Nadere Regels Parkeerverordening op twee punten aan te scherpen (bijlage 4). Uw eerste verzoek betreft het toevoegen van een bepaling dat, bij het verlenen van een omgevingsvergunning die voorziet in een aanpassing van het wel of niet gebruik maken van de poet gelegenheid, de eventuele kosten zoals aanpassing van het straatwerk voor de aanvrager van de omgevingsvergunning zijn.

Aan dit verzoek kunnen wij helaas niet tegemoetkomen, omdat de Nadere Regels Parkeerverordening hiervoor niet het juiste middel is. Deze regels worden enkel toegepast als iemand een parkeervergunning aanvraagt. Bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor het (ver)bouwen of wijzigen van het gebruik van een eigen parkeervoorziening wordt dus niet aan de



Nadere Regels Parkeerverordening getoetst. Het is juridisch gezien ook niet mogelijk om daar een verbinding tussen te leggen. Het opnemen van deze bepaling in de Nadere Regels Parkeerverordening heeft daarmee geen effect. Wij zien ook geen andere mogelijkheid om dit wel te regelen. Met de uitgebreide inventarisatie die wij de afgelopen periode hebben gedaan, hebben we tevens geprobeerd om de uitgangssituatie voor het instraten van de parkeerplaatsen zo zuiver mogelijk te krijgen, zodat eventuele wijzigingen in de toekomst tot een minimum worden beperkt.

Uw tweede verzoek betreft het opnemen van een uitzonderingsbepaling die voorziet in het ontzien van de eisen rondom parkeergelegenheid voor bewoners die op hun huidige adres reeds voor 2009 een parkeervergunning hadden. Aan dit verzoek kunnen wij helaas niet tegemoetkomen, omdat wij over onvoldoende informatie beschikken om het verzoek op een juridisch sluitende manier uit te voeren:

- Wij weten niet welke bewoners reeds voor 2009 over een vergunning beschikten. De gemeente kan tot 2014 terugzien welke parkeervergunningen zijn afgegeven. Over de periode daarvoor heeft de gemeente geen informatie meer beschikbaar, aangezien dergelijke informatie voor een periode van maximaal 10 jaar wordt bewaard. Dit zou betekenen dat bewoners zelf moeten aantonen dat ze voor 2009 een parkeervergunning hadden. Aangezien er geen toewijzingsbrieven worden verstuurd en vergunninghouders hun vergunning altijd omruilen, is dit alleen op basis van betalingsverkeer aantoonbaar. Aangezien het ook mogelijk is om een parkeervergunning contant te betalen, en daarmee de betaling niet is aan te tonen, kunnen wij deze regel niet eerlijk uitvoeren¹.
- Het parkeerbeleid voor 2009 is niet meer beschikbaar. De juridische onderbouwing voor de uitzonderingsbepaling is dat bij de vergunningverlening voor 2009 eigen parkeergelegenheid niet werd meegenomen in de beoordeling van de aanvraag van een parkeervergunning. Wij hebben het parkeerbeleid van voor 2009 echter niet in de archieven kunnen achterhalen. Ook hebben wij hier niets in de besluitvorming over kunnen vinden. Daarmee kunnen wij niet met zekerheid stellen
- dat op basis van het beleid voor 2009 de vergunning uitgifte bij parkeergelegenheid op eigen terrein was toegestaan. Daarmee ontbreekt de onderbouwing voor deze uitzonderingsbepaling, hetgeen wel nodig is voor eventuele juridische procedures.

Dit betekent dat wij vanaf ingang van het nieuwe parkeerbeleid (1 februari 2025) geen parkeervergunningen zullen verstrekken aan adressen die kunnen beschikken over eigen parkeergelegenheid. Zoals wij in de adviesnota over de herijking van het parkeervergunningensysteem al hebben aangegeven, gaat het rechtszekerheidsbeginsel en het vertrouwensbeginsel immers niet zo ver dat de gemeente in het verleden gemaakte fouten in de

¹ Tijdens de gesprekken met Opiniëpijlers hebben van het totaal aantal adressen met een poet én parkeervergunning, 15 bewoners kunnen aantonen dat zij hun parkeervergunning al voor 2009 hadden. Op basis van onze gegevens over de vergunninghouders in 2014 weten we dat circa 30 adressen van alle adressen met een poet én parkeervergunning, deze al in 2014 hadden. Echter, niet alle bewoners die aangeven al voor 2009 een parkeervergunning te hebben, komen terug in het archief van 2014.



toekomst moet herhalen. Bewoners hebben dus geen recht op ongewijzigd beleid. Zij hebben eigenlijk jarenlang geluk gehad dat zij over een parkeervergunning konden beschikken terwijl zij daar volgens de regels geen recht op hadden. Andere bewoners stonden hierdoor echter op de wachtlijst. Wij vinden het spijtig dat wij geen uitvoering aan dit deel van de motie kunnen geven, terwijl eind mei in de media de indruk is gewekt dat bewoners die voor 2009 over een parkeervergunning beschikten dat ook in 2024 zullen kunnen. Wel gaan we het jaar 2025 gebruiken om de nieuwe parkeersituatie zo nauwkeurig mogelijk te monitoren om eventuele knelpunten en/of restruimte in beeld te brengen.

Wij hebben tevens besloten om de binnenstad op te delen in 6 vergunninggebieden, waar wij eerder uitgingen van 7 vergunninggebieden. Dit besluit vloeit voort uit het feit dat we beter inzicht hebben gekregen in de adressen die beschikken over eigen parkeergelegenheid en de nadere uitwerking van de indicatieve parkeerplaatsenkaart. Door het samenvoegen van vergunninggebied Midden-West en Zuid-West, ontstaat er een betere balans tussen de beschikbare ruimte voor vergunninghouders en het verwachte aantal vergunningen.

Communicatie en vervolg

Voordat de nieuwe parkeersituatie op 1 februari 2025 ingaat, willen wij de situatie 'testen' door rond augustus een tijdelijke markering op straat aan te brengen. Hiermee zijn de bewoners direct op de hoogte waar wij beogen een parkeerplaats in te straten en waar we de ingang voor de eigen parkeergelegenheid behouden en ruimte voor nood- en hulpdiensten vrijhouden. De gele locaties van de parkeerplaatsenkaart zullen als eerste gemarkeerd worden, in lijn met de motie (bijlage 2). Deze testfase is nog niet de definitieve situatie, maar geeft een goed beeld van de uiteindelijke situatie. Bewoners die in eerste instantie niks hebben laten horen aan Opiniepijlers, kunnen dat nu wel doen. Vervolgens gaan wij de situatie bekijken en een definitieve beslissing maken.

Alle bewoners in de binnenstad zullen dezelfde algemene brief krijgen. Hierin staat nog een keer het doel uitgelegd en verdere informatie over het nieuwe beleid. De ongeveer 450 aangeschreven adressen zullen een extra bijlage krijgen met daarin de uitslag van Opiniepijlers over het wel/niet beschikken over eigen parkeergelegenheid.

Bijlage(n)

- Bijlage 1: Parkeerplaatsenkaart
- Bijlage 2: Motie goede bereikbaarheid van nood- en hulpdiensten binnenstad
- Bijlage 3: Amendement zandbergstraat
- Bijlage 4: Motie zorgvuldige afstemming met binnenstadbewoners en overgangsregeling
- Bijlage 5: Beantwoording schriftelijke vragen CDA