

Startnotitie herijking parkeervergunningensysteem Doesburg

DATUM: 2 DECEMBER 2021

STATUS: DEFINITIEF

Inhoudsopgave

Waarom herijking van het parkeervergunningensysteem?	1
Wat gaan we doen?	2
Hoe komen we tot herijking van het parkeervergunningensysteem?	3
Wie worden bij de herijking betrokken?	6
Wanneer wordt de herijking uitgevoerd?.....	7

Waarom herijking van het parkeervergunningensysteem?

In het boekje 'Vitale binnenstad Doesburg: leefbaar, aantrekkelijk en bereikbaar in 8 stappen' wordt een pakket van maatregelen geadviseerd om de verkeers- en parkeeroverlast in de binnenstad aan te pakken. Daarmee ontstaat een autovrije binnenstad tijdens het toeristenseizoen en een autoluwe binnenstad gedurende de rest van het jaar. Op 26 november 2020 heeft de gemeenteraad van Doesburg besloten de adviezen uit dit boekje over te nemen.

Een van de stappen betreft de herijking van het parkeervergunningensysteem. Momenteel kent de binnenstad een parkeervergunningensysteem per straat. Dit heeft inefficiënt ruimtegebruik en een hoge parkeerdruk in sommige straten tot gevolg. Daarbij is het lastig uit te leggen dat in sommige straten bewoners geen parkeervergunning kunnen aanschaffen en op de wachtlijst staan, terwijl in de naastgelegen straat nieuwe bewoners direct een parkeervergunning kunnen aanschaffen. Ook komt het voor dat vergunninghouders hun auto soms niet kwijt kunnen, omdat in de vergunninggebieden ook bezoekers met een dagkaart of bewoners met een Europese Gehandicaptenparkeerkaart kunnen parkeren. De verhouding tussen het aantal uitgegeven parkeervergunningen en het aantal beschikbare parkeerplekken wordt daardoor verstoord.

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

In deze startnotitie beschrijven we hoe we de opdracht uit het boekje Vitale Binnenstad Doesburg, de herijking van het huidige parkeervergunningensysteem, gaan uitvoeren. Daarbij worden de ervaringen en knelpunten met het huidige systeem uiteraard meegewogen.

Het vigerende vergunningensysteem vindt zijn oorsprong in de Parkeernota 2014. Hierin staan bijvoorbeeld de doelgroepen benoemd die in de binnenstad van Doesburg moeten kunnen parkeren met een parkeervergunning: de eerste auto van bewoners, aannemers en mantelzorgers. Ook staat hierin bijvoorbeeld benoemd dat voor bezoekers van bewoners buiten de binnenstad moeten parkeren of tijdelijk de parkeervergunning kunnen lenen van de bewoner die zij bezoeken. Het beleid is vervolgens vertaald in regelgeving: de door de gemeenteraad vastgestelde Parkeerverordening Doesburg 2017 en het door het college vastgestelde Uitwerkingsbesluit parkeren Doesburg 2017. De tarieven die voor een parkeervergunning moeten worden betaald, zijn opgenomen in de door de gemeenteraad vastgestelde Verordening op de heffing en de invordering parkeerbelastingen 2021. Hierin is ook opgenomen dat motorvoertuigen voorzien van een Europese Gehandicaptenparkeerkaart niet hoeven te betalen. In het door het college vastgestelde Aanwijzingsbesluit parkeren Doesburg 2017 is vervolgens vastgelegd op welke parkeerplaatsen vergunninghouders en dagkaarthouders mogen parkeren en op welke alleen betaald parkeren geldt.

Wat gaan we doen?

In het boekje Vitale Binnenstad Doesburg is een aantal criteria gegeven waar het nieuwe parkeervergunningensysteem aan moet voldoen, zodat een eerlijker, kloppender en transparanter systeem ontstaat. De keuzes die worden gemaakt moeten leiden tot efficiënt gebruik van de beschikbare ruimte, het faciliteren van de juiste doelgroepen, heldere en logische spelregels voor vergunningaanvragen en duidelijkheid op straat. Uiteraard moet het systeem ook uitvoerbaar en handhaafbaar zijn.

Als vertrekpunt hanteren we dat het nieuwe parkeervergunningensysteem een digitaal systeem zal zijn. Dit betekent dat parkeervergunningen bij voorkeur digitaal kunnen worden aangevraagd, verwerkt en teruggekoppeld volgens een vast werkproces. De vele handmatige handelingen die in de huidige situatie met de parkeervergunningaanvraag samen gaan, komen daarmee te vervallen, waardoor een efficiëntieslag in de interne organisatie wordt behaald. Een zo digitaal mogelijk proces betekent ook dat criteria om een vergunning te kunnen verlenen zo eenduidig mogelijk moeten zijn, zodat er een digitale beslisboom is in te richten. Het betekent niet dat minder digitaal vaardige mensen worden uitgesloten, het zal altijd mogelijk zijn een parkeervergunning op papier aan te vragen.

De focus bij de herijking van het parkeervergunningensysteem ligt op de herijking van het parkeervergunningenbeleid. Met andere woorden: wie komt in aanmerking voor een parkeervergunning, onder welke voorwaarden en waar mag met een parkeervergunning geparkeerd worden. Aangezien uitgangspunt voor de herijking is dat het nieuwe parkeervergunningensysteem een digitaal systeem zal zijn, maken we daarnaast ook de afweging of dit systeem door de gemeente zal worden aangeschaft of dat de dienstverlening zal worden uitbesteed.

Na de besluitvorming over de herijking van het parkeervergunningensysteem volgt de implementatiefase. Dit betekent enerzijds dat de regelgeving zal worden aangepast op de nieuwe uitgangspunten en anderzijds dat het nieuwe vergunningensysteem zal worden aanbesteed en ingeregeld. Daarnaast zullen bij de jaarlijkse vaststelling van de Verordening parkeerbelastingen Doesburg eventuele wijzigingen (nieuwe parkeervergunningen en/of het afschaffen van bepaalde type parkeervergunningen) moeten worden meegenomen.

Het parkeervergunningenbeleid staat niet op zichzelf. Het is daarom denkbaar dat er ook wijzigingen op andere onderwerpen nodig zijn. Bij de besluitvorming over de herijking van het parkeervergunningensysteem zal ook worden benoemd welke aanpassingen tijdens de implementatiefase wenselijk zijn. Dit kan bijvoorbeeld gaan over:

- De indeling in betaalde parkeerplaatsen, parkeerplaatsen voor vergunninghouders en gratis parkeerplaatsen.
De huidige indeling in betaalde parkeerplaatsen, parkeerplaatsen voor vergunninghouders en gratis parkeerplaatsen is uitgangspunt bij de herijking van het parkeervergunningensysteem, uiteraard rekening houdend met de aanscherpingen uit het document Vitale Binnenstad Doesburg. Het is echter denkbaar dat uit de herijking van het vergunningenbeleid naar voren komt dat een wijziging in deze indeling wenselijk is. In dat geval zal tijdens de implementatiefase deze aanpassing doorgevoerd moeten worden.
- De bebording.
Er zijn verschillende signalen dat bezoekers, maar ook bewoners de parkeersituatie in de

binnenstad niet duidelijk vinden. Meer duidelijkheid leidt tot minder parkeeroverlast en betere handhaafbaarheid. Op basis van de herijking van het parkeervergunningensysteem zal ook bezien worden in hoeverre aanpassing van de bebording wenselijk is.

Hoe komen we tot herijking van het parkeervergunningensysteem?

In 3 stappen komen we tot een voorstel voor de herijking van het parkeervergunningensysteem:

1. bepalen welke parkeerruimte beschikbaar is voor vergunninghouders;
2. bepalen hoe die parkeerruimte wordt verdeeld onder vergunninghouders;
3. uitgangspunten bepalen als opmaat voor implementatie.

De stappen worden hierna nader toegelicht.

Stap 1: Welke parkeerruimte is beschikbaar voor vergunninghouders?

Alvorens te kunnen starten met de herijking van het parkeervergunningensysteem is het nodig te weten hoeveel parkeerruimte (parkeerplaatsen) beschikbaar is voor vergunninghouders. Hiervoor maken we een analyse van de parkeersituatie aan de hand van het meest recente parkeeronderzoek uit 2018. Deze cijfers geven een goed beeld van de parkeersituatie zonder de invloed van corona. De gegevens uit het parkeeronderzoek worden aangevuld met informatie over de wachtlijsten voor een parkeervergunning, adressen met een parkeervergunning en adressen zonder parkeervergunning (zonder auto). Tevens inventariseren we de actuele parkeercapaciteit in openbare ruimte en op eigen terrein.

Naast de inventarisatie van de kale parkeercijfers vragen we bewoners en ondernemers van de binnenstad naar hun ervaringen met de parkeersituatie. Dit doen we aan de hand van een enquête die huis-aan-huis wordt verspreid. In deze enquête worden vragen gesteld over de beleving van de parkeersituatie in de binnenstad, het huidige parkeervergunningensysteem en of men in het bezit is van een auto en een parkeervergunning. De enquête gebruiken we daarnaast om de mening te peilen over enkele principes van het vergunningensysteem, zoals de doelgroepen (type vergunningen) en de vergunninggebieden, ter voorbereiding op stap 2. Tot slot vragen we de deelnemers aan de enquête welke verbeteringsuggesties zij zelf zien als ervaringsdeskundigen met het huidige vergunningensysteem en de huidige parkeersituatie.

Resultaat stap 1:

- Inzicht in het aantal openbare parkeerplaatsen per straat, uitgesplitst naar parkeerplaatsen voor vergunninghouders, betaalde parkeerplaatsen waar vergunninghouders geen gebruik van mogen maken en betaalde parkeerplaatsen waar vergunninghouders ook mogen parkeren.
- Inzicht in het gebruik van de openbare parkeerplaatsen door vergunninghouders, parkeerders met een dagkaart, bezoekers en houders van een Gehandicaptenparkeerkaart op verschillende momenten van de week.
- Inzicht in het aantal adressen, uitgesplitst naar adressen die beschikken over een parkeerplaats op eigen terrein (waardoor zij overeenkomstig het vigerende Uitwerkingsbesluit parkeren Doesburg 2017 niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning) en adressen zonder parkeergelegenheid op eigen terrein.
- Inzicht hoe bewoners en ondernemers van de binnenstad naar het huidige parkeervergunningensysteem kijken en welke mening zij hebben over principes van dit systeem.

Stap 2: Hoe gaan we de ruimte voor vergunninghouders verdelen?

In deze stap wordt bepaald hoe de beschikbare parkeerruimte over de vergunninghouders wordt verdeeld. Dit doen we door de beantwoording van een aantal vragen. De resultaten uit stap 1 worden hierbij als input gebruikt.

In deze stap geldt de huidige situatie weliswaar als vertrekpunt, maar staat niets vast. Alleen het systeem, vergunninghoudersparkeren in combinatie met dagkaarten, vormt het vertrekpunt bij het bepalen hoe de ruimte voor vergunninghouders wordt verdeeld. De dagkaarten zijn immers nodig om het parkeren te fiscaliseren, waardoor de handhaving betaalbaar blijft.

Welke doelgroepen komen in aanmerking voor een parkeervergunning?

In de huidige situatie komen bewoners, bedrijven, aannemers, zorg- en hulpverleners en mantelzorgers in aanmerking voor een parkeervergunning. Daarnaast is het voor bezoekers mogelijk om met een dagkaart de hele dag in het vergunninggebied parkeren. Op basis van de input uit stap 1 bepalen we of dit nog steeds de gewenste doelgroepen zijn of dat hier een herziening in nodig is. Dat in de huidige situatie bewoners met een Gehandicaptenparkeerkaart gratis in de vergunninggebieden mogen parkeren, maar geen gereserveerde parkeerplaats mogen aanvragen, zien wij ook niet als vaststaand gegeven. Hoe deze doelgroep in haar parkeerbehoefte wordt voorzien, wordt dus meegenomen bij de herijking van het vergunningensysteem. Ook wordt besproken welk beleid gehanteerd zal worden ten aanzien van motoren: een digitaal vergunningensysteem biedt immers de mogelijkheid om niet meer te gedogen dat motoren op het trottoir parkeren.

Voor welk gebied is een parkeervergunning geldig?

In de huidige situatie is een parkeervergunning geldig in het gebied waarvoor de parkeervergunning is afgegeven. De gebieden zijn heel fijnmazig (per straat) samengesteld. De klankbordgroep Vitale Binnenstad adviseerde om vast te houden aan het parkeren in de eigen straat en aanvullend, als dit nodig en mogelijk is, de mogelijkheid te bieden om een parkeervergunning te verlenen voor een aanliggende straat waar voldoende parkeerruimte is. Op basis van dit input uit stap 1 bepalen we hoe de beschikbare parkeerruimte zo efficiënt mogelijk kan worden gebruikt, op de huidige manier, op de manier zoals de klankbordgroep dat adviseerde of op een andere manier. Daarbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan grotere vergunninggebieden of aan de mogelijkheid om met een parkeervergunning ook in een ander vergunninggebied (andere straat) te parkeren.

Geldt een maximum aantal parkeervergunningen per adres?

In de huidige situatie geldt dat per adres maximaal 1 bewoners- of bedrijfsvergunning wordt verstrekt. Daarbij geldt dat indien een adres beschikt over een eigen parkeervoorziening (een oprit of een parkeerplaats in een gebouwde parkeervoorziening) geen parkeervergunning kan worden aangevraagd. Op basis van de resultaten van stap 1 bepalen we of dit het uitgangspunt blijft, of dat hier andere keuzes in worden gemaakt.

Wat is het maximum aantal parkeervergunningen per vergunninggebied?

In de huidige situatie is vastgelegd hoeveel parkeervergunningen per straat kunnen worden uitgegeven. Voor de nieuwe vergunninggebieden zal dit ook worden bepaald op basis van de resultaten van stap 1.

Wat is de prioriteitsstelling bij de uitgifte van parkeervergunningen?

In de huidige situatie kennen verschillende straten een wachtlijst voor de vergunningverstrekking. Om de volgorde in de vergunningverstrekking te bepalen wordt gewerkt met een prioriteitstelling. In

de huidige situatie hebben bewonersvergunningen de eerste prioriteit en bedrijfsvergunningen de tweede prioriteit. De hulpverlenersvergunningen, mantelzorgvergunningen en aannemersvergunningen kunnen ongeacht het aantal uitgegeven bewoners- en/of bedrijfsvergunningen worden verstrekt. Op basis van de resultaten van stap 1, en met de eventueel nieuwe type parkeervergunningen, bepalen we of dit het uitgangspunt blijft, of dat hier andere keuzes in worden gemaakt.

Resultaat stap 2:

- Inzicht in type parkeervergunningen (doelgroepen die in aanmerking kunnen komen voor een parkeervergunning);
- Indeling in vergunninggebieden;
- Uitgifteregels per type parkeervergunning (op hoofdlijn).

Op dit moment ervaren bewoners twee soorten knelpunten:

- doordat de vraag in sommige vergunninggebieden (straten) groter is dan het aanbod, is er een wachtlijst voor parkeervergunningen;
- door andere parkeerders (dagkaarten, gehandicapten) kunnen vergunninghouders in sommige straten hun auto niet altijd kwijt binnen hun vergunninggebied (straat).

Met de indeling in vergunninggebieden zal met name het tweede knelpunt moeten worden opgelost: een vergunninghouder moet zijn auto kunnen parkeren. Ook het eerste knelpunt hangt samen met de indeling van vergunninggebieden, maar wordt ook bepaald door de uitgifteregels per type parkeervergunning: het maximum aantal parkeervergunningen (per adres en in totaal) en de prioriteitstelling bij de uitgifte van parkeervergunningen.

Stap 3: Opmaat voor implementatie

In de derde stap wordt vooruitgekeken: wil de gemeente de dienstverlening rondom de parkeervergunningen zelf blijven doen of wil de gemeente dit uitbesteden? Om tot een besluit te kunnen komen wordt een afwegingennotitie opgesteld met voor- en nadelen van beide opties, inclusief de verschillende mogelijkheden van de variant uitbesteden.

Daarnaast wordt in deze stap bepaald of het wenselijk is om ook aanpassingen door te voeren op andere onderwerpen ten einde het vergunningenbeleid nog beter te laten functioneren. Daarbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan de eerder genoemde indeling in betaalde parkeerplaatsen, parkeerplaatsen voor vergunninghouders en gratis parkeerplaatsen of het parkeren door motoren. Deze optimalisaties kunnen parallel aan de implementatie van het nieuwe vergunningensysteem worden uitgewerkt (of later als de aanpassing geen hoge prioriteit heeft).

Resultaat stap 3:

- Keuze: digitaal vergunningensysteem aanschaffen of dienstverlening aanbesteden;
- Actielijst voor implementatiefase.

Implementatiefase

Nadat is besloten hoe het parkeervergunningensysteem herijkt zal gaan worden, volgt de implementatiefase. Dit betekent de volgende werkzaamheden:

- het aanpassen van de regelgeving, zoals de Parkeerverordening 2017, het Uitwerkingsbesluit parkeren Doesburg 2017 en de Verordening parkeerbelastingen;
- het aansluiten op en inrichten van het vergunningensysteem, mogelijk voorafgegaan door een aanbestedingsprocedure.

Waar nodig en wenselijk vinden daarnaast aanpassingen plaats op andere onderwerpen, zodat het vergunningenbeleid nog beter kan functioneren. Op basis van de actielijst voor de implementatiefase is helder welke aanpassingen noodzakelijk zijn voordat het nieuwe vergunningensysteem operationeel is en welke aanpassingen eventueel ook later kunnen worden opgepakt.

Wie worden bij de herijking betrokken?

Voor de herijking van het parkeervergunningensysteem wordt een **interne projectgroep** samengesteld waarin de verschillende afdelingen die binnen de gemeentelijke organisatie te maken hebben met het parkeervergunningensysteem, vertegenwoordigd zijn:

- de beleidsadviseur van team Leefomgeving als ambtelijk opdrachtgever om de opgave vanuit de Vitale Binnenstad Doesburg te bewaken;
- de beheerder verkeer en parkeren van team Leefomgeving vanuit de ervaringen met het huidige vergunningensysteem inclusief alle vragen die daarover worden gesteld;
- de coördinator van team KCC dat verantwoordelijk is voor de vergunninguitgifte;
- de jurist van team Bedrijfsvoering in verband met de juridische borging en de beoordeling van wijzigingen in de regelgeving;
- de privacy officer en CISO van team Bedrijfsvoering vanwege de borging van de AVG.

Bewoners en ondernemers worden op 2 momenten betrokken bij de herijking van het vergunningensysteem. Tijdens stap 1 zal in de binnenstad huis-aan-huis een enquête worden verspreid om de meningen over het huidige vergunningensysteem en de principes voor een nieuw systeem op te halen. Via deze enquête vragen wij tevens wie in het vervolg wil meedenken. Deze geïnteresseerden ontvangen na stap 2 een tweede enquête over de herijking van het vergunningensysteem. De eerste enquête is daarmee vooral inventariserend van aard, de tweede enquête vooral toetsend.

Bij de herijking van het vergunningensysteem heeft het **college** een besluitvormende rol: na stap 3 besluit het college op welke manier de vergunningverlening in de toekomst zal plaatsvinden. Ter verkorting van de doorlooptijd besluit het college al eerder of de gemeente de vergunningverlening zelf blijft doen of dat deze dienst wordt uitbesteed.

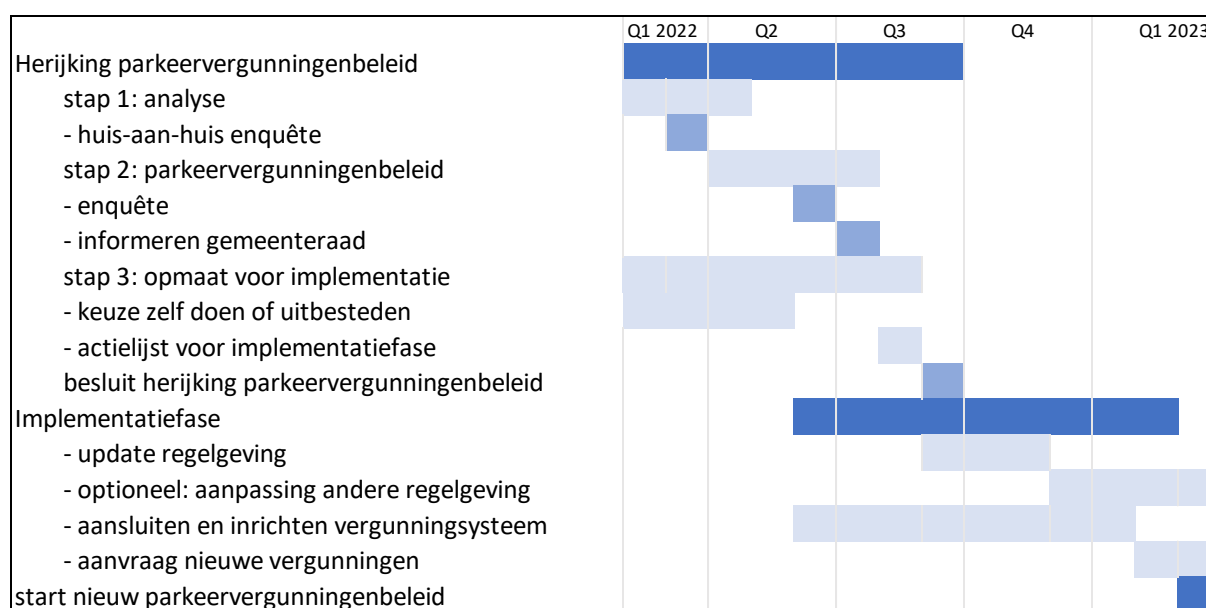
De **gemeenteraad** wordt tijdens een informatiebijeenkomst aan het einde van stap 2 geïnformeerd over de herijking van het vergunningensysteem. De reacties worden meegewogen in de besluitvorming. Nadat het college heeft besloten op welke manier de vergunningverlening in de toekomst zal plaatsvinden, wordt deze koers uitgewerkt in regelgeving. De gemeenteraad stelt vervolgens deze regelgeving, een nieuwe Parkeerverordening Doesburg en Verordening

parkeerbelastingen Doesburg, vast. Net als nu zal het college de uitwerkingsbesluiten van deze verordeningen vaststellen.

Wanneer wordt de herijking uitgevoerd?

Gezien de knelpunten met het huidige vergunningensysteem is het de wens om zo snel mogelijk over te stappen naar een nieuw vergunningensysteem. Vanuit dat perspectief is een planning opgesteld. Hieruit blijkt dat een nieuw vergunningensysteem niet eerder dan het einde van het eerste kwartaal van 2023 operationeel kan zijn. Dit betekent dat de huidige parkeervergunningen nog minimaal één maal verlengd moeten worden (per 1 februari 2022).

Globaal ziet de kortst mogelijke planning er als volgt uit:



Dit betekent dat het college naar verwachting na de zomer een besluit kan nemen over de wijze waarop de vergunningverlening in de toekomst zal plaatsvinden en dat de gemeenteraad eind 2022 de benodigde regelgeving kan vaststellen, waarna de nieuwe parkeervergunningen kunnen worden aangevraagd.

Bij deze planning zijn 2 kanttekeningen te plaatsen:

- de planning is krap, bij onvoorziene tegenslagen zal de planning dus uitlopen;
- de planning gaat ervanuit dat zonder aanbesteding een nieuw vergunningensysteem in gebruik kan worden genomen. Aan het einde van het tweede kwartaal van 2022 is duidelijk of het mogelijk is om eenvoudig op een bestaand systeem aan te sluiten.