



DE
TOEKOMST
BEREIKBAAR



Evaluatie parkeerbeleid 2023

Opdrachtgever: gemeente Zevenaar
Plaats en datum: Eindhoven, 05 december 2023
Projectnummer: 2022/1259

Projectteam:
Laura van der Woerd (Empaction)
Sebastiaan Dommeck (Empaction) Branko Jahn (Empaction)
Kristien Vogel (gemeente Zevenaar)
Danny van den Berg (gemeente Zevenaar)

Inhoudsopgave

MANAGEMENTSAMENVATTING	3
1. INLEIDING	6
1.1 AANLEIDING.....	6
1.2 OPDRACHT	6
1.3 DOELSTELLINGEN BELEID.....	6
1.4 ONDERZOEKSVRAGEN	7
1.5 INDELING.....	7
1.6 ENQUÊTE.....	7
2. PARKEERREGULERING.....	8
2.1 GESCHIEDENIS PARKEREN ZEVENAAR.....	8
2.2 BELEIDSEVALUATIE 2016.....	8
2.3 PARKEERONDERZOEK 2021	9
2.4 PARKEERACTIE 2021	11
2.5 PARKEERREGULERING 2023.....	11
2.6 PARKEERGARAGE MASIUSPLEIN	13
2.7 PARKEERTERREIN NAAST HET SPOOR	13
2.8 NIEUWE PARKEERACTIE	14
2.9 MENINGEN PARKEERDERS.....	15
2.10 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN.....	16
3. PARKEERVERGUNNINGEN EN ONTHEFFINGEN.....	17
3.1 PARKEERVERGUNNINGEN.....	17
3.2 ONTHEFFINGEN	20
3.3 ORGANISATIE	20
3.4 MENINGEN PARKEERDERS.....	20
3.5 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN.....	21
4. HANDHAVING	22
4.1 UITVOERING HANDHAVING	22
4.2 BEZWAARAFHANDELING	22
4.3 MENINGEN PARKEERDERS.....	22
4.4 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN.....	23
5. FINANCIËN PRODUCT PARKEREN.....	24
5.1 JAARREKENING 2021.....	24
5.2 DOORKIJK 2024	24
5.3 PARKEERINKOMSTEN, TRANSACTIES EN VERBLIJFSDUUR.....	25
5.4 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN.....	26
6. RUIMTELIJKE ONTWIKKELING	27
6.1 INLEIDING.....	27
6.2 AGENDERENDE MEMO	27
6.3 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN.....	28
BIJLAGE 1. ENQUÊTE/MENING PARKEERDERS - OPINIEPIJLERS	29
BIJLAGE 2. PARKEERONDERZOEK - BUREAU DE GROOT VOLKER	30
BIJLAGE 3. UITWERKING VOORBEELD KPI'S PARKEERKETEN	31
BIJLAGE 4. AGENDERENDE MEMO RUIMTELIJKE ONTWIKKELING	32

Managementsamenvatting

De gemeente Zevenaar streeft ernaar haar parkeerbeleid continu te actualiseren en te verbeteren. Hiertoe heeft zij Empaction opdracht gegeven een beleidsevaluatie uit te voeren. De huidige beleidsdoelstellingen van het parkeerbeleid zijn al meerdere jaren in Zevenaar hetzelfde. Echter de opgaven rondom woningbouw, klimaatadaptatie en duurzaamheid vragen steeds meer aandacht. Het is aan te bevelen om de beleidsdoelstellingen onder de loep te nemen en deze waar nodig aan te passen om ook de andere opgaves te dienen. Voor deze evaluatie gaan we voor nu nog uit van de vigerende beleidsdoelstellingen.

Samenvattend worden de huidige beleidsdoelstellingen behaald: de parkeerdruk (bezettingsgraad) van het gehele onderzoeksgebied ligt ruim onder de 85%, de capaciteit is eerlijk verdeeld en de doelgroepen parkeren op de juiste locaties. Dit wordt bevestigd door de resultaten van een enquête onder de parkeerders en belanghebbenden zelf. Daaruit blijkt dat het betaald parkeren in Zevenaar door eenieder is omarmd en de nut en noodzaak daarvan wordt ingezien. Meer dan de helft geeft het parkeren in Zevenaar een voldoende en geeft aan gemakkelijk een parkeerplek te kunnen vinden. Er zijn echter wel een aantal aandachtspunten:

Parkeerregulering

- In enkele straten ligt de parkeerdruk boven 85%. Dit leidt tot uitwijkgedrag. Deze hoge parkeerdruk kan grotendeels weggenomen worden. Hiervoor dient beter te worden toegezien op de uitgiftecriteria van vergunningen. Door de vergunningen te digitaliseren op kenteken i.p.v. op adres kan ongewenst gebruik van de vergunningen worden voorkomen.
- Het centrum van Zevenaar is ingedeeld in 7 betaalde (kort)parkeerzones. Het is klantvriendelijker om deze zones samen te voegen, waardoor parkeerders bij verplaatsingen binnen het centrum, niet opnieuw een parkeerticket hoeven te kopen of hoeven aan te melden in de parkeerapp. Het aantal verkeersbewegingen binnen het centrum kan hierdoor toenemen. De verwachting is echter dat dit niet tot verkeersproblematiek gaat leiden.
- Uit de enquête onder de bewoners en bezoekers van Zevenaar vindt 62% het parkeertarief te hoog en zegt 57% minder naar het centrum te komen vanwege betaald parkeren. Hierbij merken we op dat deze percentages enige nuance behoeven: betalen voor parkeren is altijd een impopulaire maatregel en bovendien zijn de parkeerders vaak niet bekend met de doelstellingen/beoogd effect hiervan. Parkeerregulering en het betalen voor het parkeren is in veel gevallen noodzakelijk om de doorstroming en leefbaarheid te vergroten/verbeteren. De ondernemers in Zevenaar zijn zich daar terdege van bewust maar zien graag (beleids)maatregelen die erop gericht zijn de bezoekduur te verlengen en het aantal bezoekers te vergroten. Teneinde deze zaken te verenigen hebben wij in dit rapport vier varianten beschreven voor een tijdelijke parkeeractie (als pilot) in het betaald parkeergebied die erop gericht is zowel het aantal bezoekers alsmede de bezoekduur te vergroten.

Parkeervergunningen

- In 2022 is in een aantal vergunninggebieden gestart met de implementatie van een digitaal vergunningensysteem. Hierbij worden de vergunningen op kenteken uitgegeven. Dit maakt de vergunninguitgifte meer klantvriendelijk, duurzaam, efficiënt en rechtmatig. In de overige vergunninggebieden worden de parkeervergunningen nog in papiervorm, zonder kenteken, op adres uitgegeven. Voor een rechtmatig en efficiënt vergunningenbeleid raden wij aan de

digitalisering verder uit te rollen en alle parkeervergunningen op kenteken te zetten. Hierbij adviseren wij alle vergunningen eenzelfde geldigheidsduur van een jaar te geven, de toetsing op aanwezigheid van parkeren op eigen terrein (POET) digitaal plaats te laten vinden en de verhouding tussen het aantal parkeerplaatsen en het aantal vergunningen, per gebied, beleidsmatig vast te leggen. Op termijn verdient het de aanbeveling de bestaande POET-lijst uit 2010 te actualiseren.

- De bezoekers van bewoners en ondernemers parkeren op dit moment in gereguleerd gebied via kraskaarten. In de vergunninghoudersgebieden B, C, D en F zien we bezoek ook met een bewonersvergunning parkeren. Deze staat immers niet op kenteken. Dit is door de jaren heen volledig ingeburgerd, maar conform beleid onrechtmatig. Wij raden daarom aan de bezoekersvergunning eveneens te digitaliseren door het invoeren van een digitale bezoekersregeling. Hiertoe moet een extra soort vergunning beschikbaar worden gesteld: de bezoekersvergunning (advies: 1 per adres tegen een tarief van € 15,- per jaar¹). Na het verkrijgen hiervan kunnen zij hun bezoek via een app aan- en afmelden. Het gebruik van de vergunning is kosteloos (m.u.v. de gebieden waar betaald parkeren geldt). Wel adviseren wij het bezoekersparkeren te limiteren in de vorm van een maximum parkeertegoed (een saldo) per maand, waarbij het tegoed aan het eind van het jaar verval.
- Om te kunnen bijsturen op vergunningquota en maximum parkeertegoeden voor bezoek is het aan te bevelen periodiek (jaarlijks-tweejaarlijks) een parkeeronderzoek te laten uitvoeren naar bezetting en gebruik van de parkeerplaatsen in Zevenaar.

Handhaving

- Het percentage bezwaarschriften is een belangrijke graadmeter voor het functioneren van de handhaving (parkeercontrole). Het percentage bezwaarschriften is t.o.v. de laatste evaluatie in 2015 verdubbeld en bedroeg in 2021 ca. 29%. Dit ligt ruim boven de landelijke inzichten bij andere gemeente, waar 10% als streefwaarde wordt gebruikt.
- Het is op dit moment onduidelijk waarom dit percentage hoog ligt. Met maar liefst 6 afdelingen in de parkeerketen is er sprake van een versnipperd proces met een suboptimaal resultaat tot gevolg. De voorgestelde digitalisering levert een bulk aan data en is een uitgelezen kans om de parkeerketen te optimaliseren. Door de taken in de keten logisch te verdelen, iedere ketenpartner op een gestructureerde wijze data te laten verzamelen, onder leiding van de parkeercoördinator deze data om te zetten in managementinformatie (kpi's) en periodiek ketenoverleg te houden, wordt enerzijds efficiency behaald en anderzijds inzicht in het functioneren van de keten verkregen. In de bijlage zijn deze kpi's verder uitgewerkt.
- Wij raden daarnaast aan de afhandeling van bezwaarschriften niet langer door de afdeling Publiekszaken maar door de afdeling Belastingen te laten verzorgen. Dit is een meer logische taakverdeling.

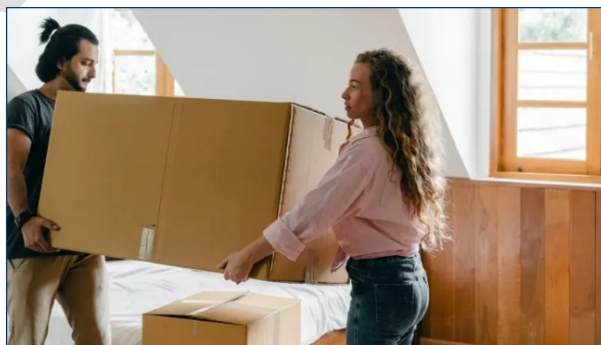
¹ Parallel aan het tarief van de 2^e bewonersvergunning

Financiën

- Het gereguleerd parkeren in Zevenaar is de afgelopen jaren financieel gezond geworden. Waar in 2015 nog een negatief resultaat van € 428.000 werd behaald, is het resultaat in 2021 nagenoeg break-even (- € 6.800). Belangrijke kanttekening daarbij is de corona compensatie vanuit het Rijk in 2021. Mocht deze niet zijn gegeven was er een groter tekort geweest.
- Uit de begroting van 2024 blijkt dat er inmiddels een tekort is op de parkeerbegroting van circa €145.000,- in het jaar 2024.
- Als gevolg van inflatie stijgen de exploitatiekosten en ontstaat op termijn, gelijkblijvende parkeerinkomsten, een groter negatief exploitatieresultaat. Aangezien we nauwelijks tot geen mogelijkheden zien om de kosten te verlagen, raden we derhalve aan maatregelen te treffen om die erop gericht zijn de parkeerinkomsten te laten stijgen. Temeer de tarieven al vele jaren ongewijzigd zijn en bovendien in verhouding tot vergelijkbare gemeenten (uitzonderlijk) laag zijn. We stellen o.a. voor de vergunningtarieven jaarlijks te gaan indexeren en het tarief van de 2^e bewonersvergunning in de periode 2024 t/m 2026 gefaseerd te verdubbelen. Eventuele aanpassingen van het straattarief dienen in samenhang met de nieuwe beleidsdoelstellingen genomen te worden.

Ruimtelijke ontwikkeling

- Zevenaar wil graag groeien maar wordt in haar ontwikkelprojecten geremd op het onderdeel parkeren. De parkeernormen die nu gehanteerd worden, zijn opgenomen in het Paraplubestemmingsplan en bieden hierdoor weinig actualiteit, flexibiliteit en duidelijkheid. Als onderdeel van deze beleidsevaluatie hebben we een agenderende memo opgesteld die de eerste stap vormt naar een Nota Parkeernormen. Deze memo beschrijft drie sporen waarbij de gemeente langzaamaan naar een positie beweegt waarin ze meer verantwoordelijkheid/regie neemt in het voorzien in parkeerbehoefte. Bij het komen tot een actuele, toekomstbestendige Nota Parkeernormen raden we aan stap voor stap de sporen te implementeren.



1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Zevenaar streeft continu naar verbetering van haar parkeerdienstverlening. Daarom evalueert de gemeente Zevenaar periodiek haar parkeerbeleid. De laatste evaluatie dateert uit 2016. Bewoners, bezoekers en ondernemers hebben op een of andere manier allemaal te maken met het Zevenaarse parkeerbeleid. Het ontzorgen van bewoners, gastvrijheid voor de bezoeker van Zevenaar en het stimuleren van het economisch functioneren van het centrum zijn de voornaamste uitgangspunten van het parkeerbeleid. Er worden de komende jaren veel nieuwe woningen bijgebouwd. In het centrum maken winkels plaats voor appartementen en de mogelijkheid om parkeerplaatsen uit te breiden binnen dit gebied is beperkt. Ook in de dorpskernen is een transitie zichtbaar van winkels naar woningen: de behoefte aan parkeerruimte groeit hierdoor. Nieuwe ontwikkelingen in de mobiliteit kunnen de behoefte naar parkeerplaatsen drukken, maar moeten wel op de juiste manier worden ingezet. Denk hierbij aan de inzet van deelmobiliteit.

Ontwikkelingen in de parkeermarkt, vooral op het gebied van digitalisering, bieden kansen om het Zevenaarse parkeerbeleid, de organisatie en uitvoering ervan, verder te verbeteren. Dit kan enerzijds bijdragen aan de klantvriendelijkheid (gebruiksgemak) en anderzijds aan de efficiency en doelmatigheid van de parkeerorganisatie en het parkeerbeleid. Tegen deze achtergrond speelt ook het sentiment van bewoners, bezoekers en ondernemers: is betaald parkeren wel nodig in Zevenaar? Of is het juist nodig om de parkeerregulering uit te breiden? Hoe groot is het draagvlak voor het huidige parkeerbeleid?

Kortom: genoeg redenen om het parkeerbeleid opnieuw te evalueren en eventueel aanbevelingen voor de toekomst mee te geven.

1.2 Opdracht

De laatste evaluatie van het parkeerbeleid dateert van 2016. Anno 2022 is de vraagstelling niet (wezenlijk) anders en wenst de gemeente een integrale evaluatie van parkeerbeleid binnen het gebied waar parkeervoorzieningen en de parkeerregulering van kracht zijn. De gemeente Zevenaar wenst in de evaluatie graag in te gaan op de volgende onderdelen:

- Evaluatie huidige parkeerbeleid;
- Aanbevelingen van parkeerbeleid gemeente breed;
- Indien nodig, de parkeerverordening Zevenaar 2017 actualiseren conform vastgestelde beleid.

1.3 Doelstellingen beleid

In het huidige parkeerbeleid ziet Zevenaar toe op de volgende doelstellingen en uitgangspunten:

- De bezettingsgraad in het centrum moet zoveel mogelijk onder de 85% zijn om zo zoekverkeer tegen te gaan en voldoende plaats te bieden aan de bezoekers van het centrum;
- De parkeercapaciteit dient eerlijk verdeeld te worden over de verschillende doelgroepen;
- Uitwijkgedrag naar de omliggende straten dient voorkomen te worden;
- De parkeerorganisatie dient efficiënt ingericht te zijn.

1.4 Onderzoeksvragen

Op basis van bovengenoemde doelstellingen zijn de volgende onderzoeksvragen opgesteld:

- Wat is het huidige parkeerbeleid en -regulering?
- Wat is de bezettingsgraad in en rond het centrum?
- Waar parkeren de verschillende doelgroepen en sluit dit aan op de wens?
- Hoe functioneert het gebruik van vergunningen in termen van gebruiksgemak?
- Hoe functioneert het beleid en de organisatie rondom uitgifte- en beheer van vergunningen?
- Hoe verhouden de inkomsten en kosten zich binnen het parkeren (doelmatig en efficiënt)?
- In welke mate kan digitalisering bijdragen aan gebruiksgemak, doelmatigheid en efficiency?
- Wat is het sentiment/draagvlak van de verschillende doelgroepen t.a.v. het parkeren?

1.5 Indeling

Op basis van bovenstaande onderzoeksvragen hebben we deze evaluatie ingedeeld aan de hand van 5 pijlers: parkeerregulering (hoofdstuk 2), parkeervergunningen en ontheffingen (hoofdstuk 3), handhaving (hoofdstuk 4), financiën (hoofdstuk 5) en ruimtelijke ontwikkelingen (hoofdstuk 6). Ieder hoofdstuk wordt afgesloten met conclusies en aanbevelingen.

1.6 Enquête

Om antwoord te kunnen geven op het draagvlak voor het huidige parkeerbeleid, is onder de parkeerders en ondernemers, door het bureau Opiniepijlers, in december 2022 een enquête gehouden. De mening van de belanghebbenden t.a.v. parkeren is op drie manieren getoetst:

1. via straatgesprekken;
2. via een (online) vragenlijst;
3. via interviews met ondernemers.

Uiteindelijk hebben 1.073 respondenten hun mening gegeven waarvan 671 inwoners van de gemeente zelf. Ook zijn drie ondernemers geïnterviewd. Gezamenlijk gaven ze hun kijk op de parkeermogelijkheden in Zevenaar en de ervaringen met het parkeervergunningensysteem. De respondenten spraken zij zich uit over onderwerpen als bereikbaarheid, parkeertarieven en naheffingen. Dit heeft geresulteerd in ruim 37.000 datagegevens. Al met al is er een compleet en betrouwbaar beeld ontstaan van wat belanghebbenden vinden van het parkeerbeleid in Zevenaar en wat ze van de gemeente verwachten. We denken dat dit onderzoek bruikbare bouwstenen heeft opgeleverd voor de evaluatie van het gemeentelijke parkeerbeleid en als onderbouwing en draagvlak kan dienen bij toekomstig beleid en de hierin te maken inhoudelijke keuzes. De resultaten van de enquête vindt u per hoofdstuk kort toegelicht en het gehele enquête-onderzoek is tevens als bijlage 1 toegevoegd.



2. Parkeerregulering

2.1 Geschiedenis parkeren Zevenaar

In 2004 heeft de gemeenteraad van Zevenaar besloten tot invoering van betaald parkeren in het centrumgebied. Rond 2010 is het besluit genomen om het reguleringsgebied uit te breiden naar woonwijken, waardoor de parkeeroverlast ten gevolge van het uitwijkgedrag van parkeerders naar de woonstraten rondom het centrum werd aangepakt. In 2012 heeft een grootschalige beleidsevaluatie plaatsgevonden (BW-besluit IN12.06010). Naar aanleiding van deze evaluatie zijn onder andere wijzigingen in het vergunninggebied doorgevoerd en is de bezoekersregeling met kraskaarten ingevoerd. Vanaf 2012 tot 2015 zijn op enkele locaties kleine wijzigingen ten aanzien van de zonering doorgevoerd. Voorts is op 1 januari 2015 het tarief voor kortparkeren conform de begroting verhoogd naar € 0,80 per uur en in 2017 naar € 0,90 per uur.

2.2 Beleidsevaluatie 2016

In de beleidsevaluatie van 2016 is geconcludeerd dat gezien de bezettingsgraden en de locaties waar de verschillende doelgroepen parkeren, in het algemeen kan worden gesteld dat de parkeerregulering op straat in beginsel goed werkt. Door toepassing van betaald parkeren in de binnenstad en parkeervergunningen voor bewoners en werknemers zijn de parkeerplaatsen zoveel mogelijk beschikbaar voor de beoogde doelgroep. Het advies was destijds om het betaald parkeren in het centrum (kortparkeerders en vergunningzones) in stand te houden. Daarnaast volgde uit de evaluatie van 2016 de volgende bevindingen:

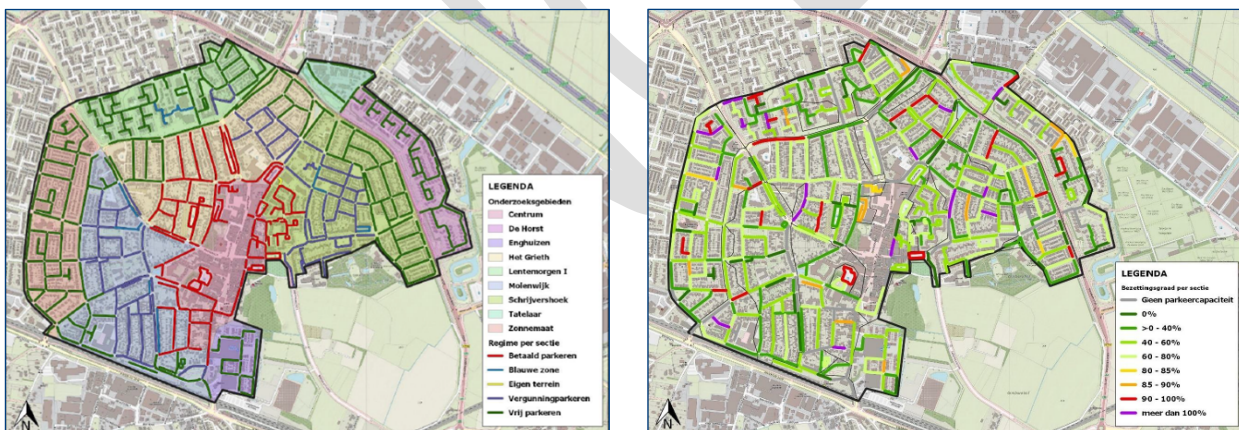
- **Bezettingsgraad:** De bezettingsgraad op de vrijdag en de zaterdag op parkeerterreinen in het centrum langere tijd hoger is dan 85%;
- **Station:** Rondom het treinstation van Zevenaar werd op werkdagen een hoge bezettingsgraad geconstateerd en de meeste meldingen/klachten ontvangen. Geadviseerd werd om samen met NS-vastgoed te verkennen in hoeverre en op welke wijze extra capaciteit gerealiseerd kon worden om zo het gebied te ontlasten;
- **Uitwijkgedrag:** Op enkele locaties rondom het centrum werd melding gemaakt van uitwijkgedrag, waardoor bewoners moeilijker konden parkeren. Geadviseerd werd om met de bewoners van deze straten te verkennen of vergunninghoudersparkeren ook in deze straten kon worden geïntroduceerd;
- **Aantal zones:** Geadviseerd werd om het aantal vergunningszones van 15 naar 5 terug te brengen, zodat bewoners in een groter gebied het voertuig kunnen parkeren en daarmee meer “plaatszekerheid” te verkrijgen;
- **Tarifering vergunningen:** In 2016 was de vergunninguitgifte een verliesgevend onderdeel. Om dit te veranderen is voorgesteld om de 1^e bewonersvergunning gratis te behouden maar de 2^e bewonersvergunning stapsgewijs te verhogen naar €15,- per jaar en het tarief voor de bedrijfsvergunningen en werknemersvergunningen jaarlijks te indexeren;
- **Digitaliseren:** Om het gemak voor de bewoners te verhogen is voorgesteld om de parkeervergunningen te digitaliseren. Hierdoor kunnen bewoners vanuit thuis de vergunning aanvragen, verlengen en wijzigen. Naast gemak brengt dit ook een kostenbesparing voor de gemeentelijke organisatie met zich mee. Deze digitalisering brengt met zich mee dat alle vergunningen gekoppeld worden aan het kenteken van het voertuig. In de schilwijk staan de bewonersvergunningen op dit moment op adres, waardoor de vergunning in meerdere

voertuigen gelegd kunnen worden. Het advies was om dit oneigenlijke gebruik te voorkomen en voor het faciliteren van bezoek een aparte bezoekersvergunning te introduceren;

- **Tariefstijging:** In 2015 heeft een tariefstijging plaats gevonden van 0,70 cent naar 0,80 cent per uur. Met deze stijging is de parkeeromzet gestegen, is het aantal transacties gelijk gebleven, maar is de gemeten verblijfsduur per parkeerder gedaald. Met name de daling van de verblijfsduur was een aandachtspunt. Uit cijfers blijkt echter dat de parkeerders die achteraf betaald parkeren (GSM-parkeren en pasparkeren) geen daling van verblijfsduur vertonen. Het tarief is binnen deze groep minder een factor. Dit pleitte ervoor meer effort te steken in promotie van deze manier van achteraf betalen;
- **Samenwerking ondernemers:** Om de terugloop van de verblijfsduur aan te pakken en het parkeren onderdeel uit te laten maken van het ondernemersklimaat in Zevenaar was het advies om een samenwerking te starten met de ondernemers. Het doel was om op basis van een loyaliteitsprogramma en intensieve samenwerking met de belproviders, aan klantenbinding te doen en het achteraf betalen te promoten met als beoogd resultaat het verlengen van de verblijfsduur van de bezoeker.

2.3 Parkeeronderzoek 2021

Om de vraag te beantwoorden hoe de parkeervoorzieningen in Zevenaar (stad) worden gebruikt heeft een parkeeronderzoek plaatsgevonden in september 2021 door Bureau De Groot Volker (zie bijlage 2). Met dit onderzoek is de parkeerdruk en het type parkeerder in beeld gebracht voor de openbare parkeerplaatsen (5.611 stuks). Hiervan geldt voor 1.832 parkeerplaatsen betaald parkeren en zijn 880 parkeerplaatsen bestemd voor vergunninghouders.

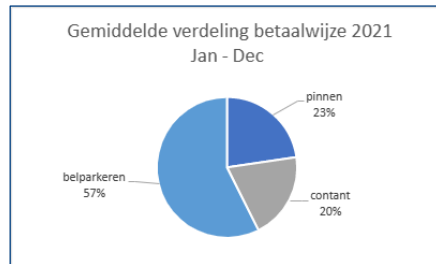


Als we kijken naar het onderzoeksgebied in zijn

geheel dan doen zich over het algemeen geen problemen voor. De bezettingsgraden liggen op sectieniveau (ver) onder de acceptabele grenswaarde van 85%. Dit geldt ook voor de afzonderlijke parkeerregimes (betaald parkeren, vergunninghouders, blauwe zone, vrij parkeren). Op straatniveau wordt de grenswaarde van 85% echter wel op een aantal plaatsen overschreden. Dit zien we terug in zowel ongereguleerde straten als in gereguleerde straten. In de ongereguleerde straten lijkt de hoge parkeerdruk het gevolg van verschuiving van parkeerders van aangrenzende straten die wel regulering kennen. De hoge parkeerdruk in een aantal gereguleerde straten lijkt het gevolg van een combinatie van onrechtmatig gebruik van vergunningen. De bewonersvergunning wordt bijv. gebruikt om bezoek te faciliteren in het parkeren. Hieronder zijn de voornaamste resultaten van het parkeeronderzoek uit 2021 samengevat:

- **Bezetting algemeen:** In het onderzoeksgebied als geheel, en op sectieniveau, ligt de bezettingsgraad lager dan de metingen uit het parkeeronderzoek in 2016. De hoogst gemeten bezettingsgraad, voor het onderzoeksgebied als geheel, ligt op 53,1% en op sectieniveau op 76,7% (sectie Tatelaar);
- **Bezetting per parkeerregime:** Het drukste meetmoment in het betaald parkeren gebied is zaterdagmiddag met een gemiddelde bezettingsgraad van 59,6%. In het parkeergebied alleen bestemd voor vergunninghouders is dit vrijdagnacht met een gemiddelde bezettingsgraad van 56,5%. In het gebied blauwe zone is het drukste meetmoment op vrijdagochtend met een gemiddelde bezettingsgraad van 54,8%. In de vrij parkeren schil is het drukste meetmoment op vrijdagnacht met een gemiddelde bezettingsgraad van 55,8%;
- **Bezetting per straat:** Een aantal straten, met name in en vlakbij het Centrum, heeft een (te) hoge bezettingsgraad (>85%). In deze straten zijn op een aantal momenten in de week nauwelijks tot geen vrije parkeerplaatsen beschikbaar. Dit kan leiden tot uitwijkgedrag waardoor de beleidsdoelstelling op dit aspect onder druk komt te staan. Deze straten grenzen echter direct aan straten met een veel lagere bezettingsgraad. Op deze manier is er over het algemeen wel vrije parkeerruimte te vinden binnen 100 à 200 meter van een woning. In de straten waar wel regulering is, lijkt deze hoge parkeerdruk het gevolg van een combinatie van onrechtmatig én onjuist gebruik van vergunningen. De bewonersvergunning(en) worden hier in een aantal gevallen gebruikt voor het faciliteren van bezoek. In het centrum is dit vanwege de digitalisering van de vergunningen niet meer mogelijk. In de straten waar geen regulering geldt, is de te hoge parkeerdruk met name te wijten aan de aangrenzende straten waar wel regulering geldt. Dit is met name het geval in gebied C tot aan de Ringbaan Oost, gebied A tot aan Arnhemseweg en gebied B tot aan Arnhemseweg en Ringbaan Zuid;
- **Hoogste bezetting:** De hoogste bezettingen zijn gemeten in de secties Tatelaar (76,7% op dinsdagochtend), De Horst (68,0% op vrijdagavond) en Centrum (62,9% op zaterdagmiddag);
- **Bezetting centrum:** In het parkeeronderzoek van 2016 lag de bezetting in het sectieniveau Centrum destijds op vrijdag en zaterdag boven de 80%. Met 62,9% uit het laatste parkeeronderzoek ligt dit percentage beduidend lager. Er is dus meer dan voldoende parkeerruimte voor bezoekers (kortparkeerders) van het centrum van Zevenaar;
- **Bezetting parkeerlocaties/terreinen:** De parkeerlocaties bij de Oude Doesburgseweg, Karel van Gelrestraat, Masiusplein kennen met een maximale bezettingsgraad van resp. 65%, 54% en 67%, allen gemeten op vrijdag, ruimvoldende restcapaciteit;
- **Station:** Rondom het station (Stationsstraat, Stationsplein en Van Gimbornstraat) is het vrij parkeren en is er sprake van een zeer hoge parkeerdruk op werkdagen (tussen 85% en 100%);
- **Enghuizen:** In de nieuwbouwwijk Enghuizen (o.a. de straten Hydrofoor, Sluitzegel en Banderol) ervaren de bewoners een zeer hoge parkeerdruk. Naar eigen zeggen als gevolg van het vrij parkeren. Conform het gemeentelijk parkeerbeleid is deze wijk inmiddels gereguleerd;
- **Parkeermotief:** In het gehele onderzoeksgebied zijn de meeste parkeerders bewoner. In het winkelgebied en nabij het station is het aandeel bewoners zichtbaar lager. Ook valt op dat nabij een scholen en andere voorzieningen het aandeel bewoners lager ligt;
- **Herkomst parkeerders:** Op de meeste parkeerterreinen is ongeveer tussen de 30% en 40% van de parkeerders afkomstig uit Zevenaar zelf. Nabij het station blijkt dat de meeste parkeerders afkomstig zijn van buiten Zevenaar. Bij scholen blijkt het merendeel van de parkeerders van buiten Zevenaar afkomstig zijn. Dit zijn waarschijnlijk werknemers van de scholen;

- **Betaalwijze:** Wanneer we tenslotte kijken naar de wijze waarop parkeerders in het betaald parkeergebied de verschuldigde parkeerbelasting betalen, valt op dat het merendeel van de parkeerders betaalt via belparkeren. Het aandeel contant neemt ieder jaar af (in 2022 is dit gedaald naar 19%) waardoor op termijn overwogen kan worden om contante betalingen af te schaffen. Aangezien in dat geval geen geldwaardetransporteur meer nodig is voor het ledigen van de parkeerautomaten, zou dit tot een verlaging van de exploitatiekosten leiden.



2.4 Parkeeractie 2021

Om ondernemers te steunen na de coronamaatregelen heeft de gemeente in 2021 besloten om in de maanden augustus, september en oktober het betaald parkeren op woensdag en donderdag af te schaffen. Deze “gratis” parkeeractie heeft tot een inkomstenderving van € 97.328,- geleid. De noodzakelijk ombouw van de parkeerautomaten heeft € 2.000 gekost. Daarmee komen de totale kosten voor deze parkeeractie op € 100.000,-.

De effecten van dit “gratis” parkeren zijn gemonitord d.m.v. een parkeerdrukmeting. Gedurende twee weken is op dinsdag en donderdag de parkeerdruk gemeten. De onderzoeksresultaten laten zien dat de gemiddelde bezettingsgraad tijdens het “gratis” parkeren op donderdag 5,8% hoger ligt dan op een gemiddelde donderdag tijdens betaald parkeren. Dit zegt overigens niet meteen dat er meer personen het centrum hebben bezocht. Dit kunnen namelijk ook fietsers/voetgangers zijn die vanwege de gratis parkeeractie met de auto naar het centrum zijn gekomen. De gemiddelde bezettingsgraad is het meest gestegen bij de supermarkterreinen Muldershof en Kampsingel. Hier zijn enkele metingen van ruim hoger dan 85% en kan er zoekverkeer ontstaan. Dit past niet binnen de beleidsdoelstellingen van het parkeerbeleid.



2.5 Parkeerregulering 2023

Doelgroepen

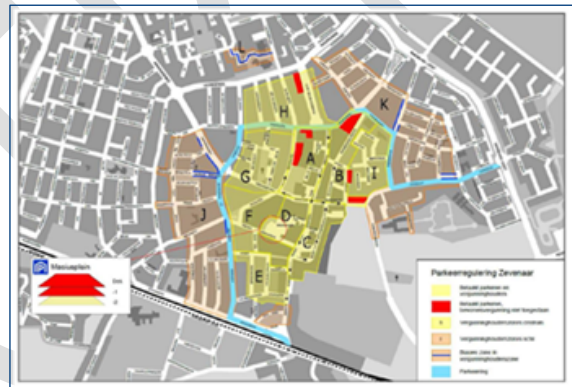
Zowel in het centrum als op de andere bestemmingslocaties in Zevenaar bevordert een goede autobereikbaarheid het economisch functioneren. Om te bepalen welke regulering op welke locatie gewenst is, dient onderscheid gemaakt te worden in de verschillende doelgroepen: bezoekers van het centrum, werkenden, bewoners en bezoekers van de bewoners. In de gemeente Zevenaar onderscheiden we de volgende parkeerders (doelgroepen):

- **Bezoekers centrum:** Dit zijn kortparkeerders die dicht bij het winkelgebied willen parkeren. De beschikbaarheid van deze parkeerplaatsen wordt geborgd door betaald parkeren als reguleringsvorm;
- **Werknemers:** Dit zijn langparkeerders die op basis van het huidige parkeerbeleid hun voertuig op de daartoe aangewezen parkeerterreinen moeten parkeren en hiervoor een werknemersvergunning kunnen aanvragen/verkrijgen;
- **Bewoners:** Dit zijn langparkeerders die hun voertuig zo dicht mogelijk bij de woning willen parkeren. De gemeente faciliteert dit middels de uitgifte van bewonersvergunningen;
- **Bezoek bewoners:** het bezoek van bewoners dient in de omgeving van het bezoekadres te kunnen parkeren. De gemeente faciliteert deze doelgroep via kraskaarten.

Reguleringsvormen

Anno 2023 bestaat de parkeerregulering in Zevenaar uit 7 gebieden: A t/m G. De gebieden A en E kennen een fiscaal parkeerregime (betaald parkeren) en de overige gebieden zijn ingericht als vergunninggebied of blauwe zone.

- **Betaald parkeren:** In het centrum (gebieden A en E) geldt betaald parkeren en deze zijn onder te verdelen in kortparkeerzones en langparkeerzones. In beide type zones geldt een parkeertarief van € 0,90 per uur, maar in de langparkeerzones is dit gemaximeerd op € 1,90 per 5 uur en een dagtarief van € 3,80. In de kortparkeerzones geldt geen maximum tarief. Deze opzet is bedoeld om de juiste parkeerder op de juiste plek te laten parkeren. Dit wordt hiermee ook bewerkstelligd. De kortparkeerzones zijn als separate zones ingericht waardoor een parkeerder bij een verkeersbeweging tussen deze zones (met de auto van bijv. de bakker naar de supermarkt) opnieuw parkeerbelasting moet betalen. De betaaltijden zijn van maandag tot en met donderdag van 09:00 uur tot 19:00 uur, vrijdag van 09:00 uur tot 21:00 uur en zaterdag van 09:00 tot 18:00 uur. Parkeerders kunnen betalen via een parkeerautomaat (vooraf betalen) of met belparkeren en/of Stadspas (achteraf betalen per minuut). Bij het niet-betalen van het vigerende parkeertarief riskeert de parkeerder een naheffing parkeerbelasting van € 72,90. De gemeente Zevenaar zet zich al enige jaren actief in om achteraf betaald parkeren te faciliteren en te promoten. Hiervoor faciliteert Zevenaar het zogeheten belparkeren en stadsparkeren (via paslezers kunnen gebruikers van de stadspas zich ook aan- en afmelden voor het betaald parkeren).
- **Vergunningen:** Naast het betaald parkeren kent Zevenaar een vergunningregime. Hiervoor geeft de gemeente bewonersvergunningen, werknemersvergunningen, bedrijfsvergunningen, vergunningen voor spoedeisende hulp en mantelzorgvergunningen uit. De bewonersvergunningen in de gebieden A en E zijn begin 2023 gedigitaliseerd. De overige gebieden worden nog in papiervorm op adres uitgegeven zonder kenteken.
- **Kraskaarten:** Bewoners kunnen voor hun bezoek kraskaarten aanschaffen. Met de groene en mintgroene kaart kan 1 uur geparkeerd worden en met de blauwe kaart 5 uur. Het tarief voor de groene en mintgroene kaarten bedraagt € 9,- voor 10 stuks en de blauwe kaart is voor € 19,- per 10 stuks te verkrijgen. Ook ondernemers in het centrum kunnen voor hun bezoek



kraskaarten aanvragen. Met een rode kraskaart kan op de parkeerterreinen van de Karel van Gelrestraat en de Oude Doesburgseweg geparkeerd worden. De maximale parkeerduur is 5 uur en het tarief bedraagt € 19,- voor 10 stuks. Deze kraskaarten worden bijna niet gebruikt. Ook de kraskaarten voor bezoek in de gebieden B, C, D en F worden weinig gebruikt. Dit komt mede doordat bezoekers met de bewonersvergunning (die niet op kenteken staat) parkeren.

- **Blauwe zone:** Zevenaar kent een aantal blauwe zones. In de blauwe zones kan met een parkeerschijf geparkeerd worden. Deze reguleringsvorm wordt vaak toegepast om kortparkeerders te faciliteren en langparkeerders te weren.
- **Autoluw gebied:** Tot slot zijn er autoluwe gebieden met een inrijverbod. Dit zijn voetgangersgebieden die uitsluitend voor bewoners en bedrijven in te rijden zijn op basis van een ontheffing. Aan het verkrijgen van een ontheffing zijn voorwaarden gesteld. Een ontheffing voor bewoners kost € 25,95 per jaar en voor bedrijven € 62,25 per jaar.

2.6 Parkeergarage Masiusplein

De parkeergarage Masiusplein dient als entree voor bezoekers aan het centrum van Zevenaar. In 2010 is deze parkeergarage feestelijk geopend. Als dé bezoekersentree van het centrum schiet de parkeergarage te kort in uitstraling, lekkages en algengroei bevorderen niet het aanzicht. Een aantal jaren geleden is wel een verbetering doorgevoerd in toepassing van LED-verlichting. We adviseren de binnenzijde van de parkeergarage grondig op te frissen (o.a. verfwerk en schoonmaak.).

2.7 Parkeerterrein naast het spoor

Ten tijde van het parkeeronderzoek in 2021 was het tijdelijke parkeerterrein langs het spoor nog niet opengesteld voor parkeerders. Op dit terrein kunnen circa 250 parkeerders gratis parkeren. Sinds de invoering van vergunninghoudersparkeren in parkeerzone G wordt dit terrein zeer goed gebruikt. Dit terrein leent zich goed om als uitbreidingslocatie te fungeren als de parkeerdruk in de openbare ruimte van het centrum van Zevenaar door toekomstige ontwikkelingen kan toenemen. Dit vraagt echter wel om investeringen om uitbreiding naar bijvoorbeeld een parkeerdek te bekostigen. Daarnaast is de gemeente geen eigenaar van de grond en dienen er ook afspraken met de eigenaar van de grond gemaakt te worden. In hoeverre een uitbreiding noodzakelijk is zal meegenomen moeten worden in de verdere uitwerking van het parkeerbeleid rondom ruimtelijke ontwikkelingen (nota parkeernormen).



2.8 Nieuwe parkeeractie

Tijdens de laatste evaluatie van het parkeerbeleid in 2016 was het advies om een samenwerking (als pilot) te starten met de ondernemers. Het doel was daarbij om op basis van een loyaliteitsprogramma en intensieve samenwerking met de belproviders, aan klantenbinding te doen en het achteraf betalen te promoten met als beoogd resultaat het verlengen van de verblijfsduur van de bezoekers. Deze pilot is niet van de grond gekomen. Uit de gesprekken met de ondernemers blijkt dat deze behoefte nog steeds bij hen leeft. Bovendien blijkt uit de enquête dat ook de bewoners en bezoekers van Zevenaar dergelijke initiatieven zullen waarderen. We hebben daarom voor een nieuwe pilot vier varianten onderzocht, inclusief een inschatting van de financiële effecten (o.b.v. de data uit 2021).

- 1) **2^e uur gratis parkeren**: Na het betalen voor het 1^e uur, kan de parkeerder het 2^e uur gratis parkeren. Vanaf het 3^e uur geldt het reguliere parkeertarief;
- 2) **1 euro voor 2 uur parkeren**: De parkeerder betaalt een vast tarief van € 1,00 voor de 1e twee uur parkeren. Na het 2^e uur parkeren geldt het reguliere parkeertarief;
- 3) **1^e kwartier gratis parkeren**: Hierbij parkeert iedereen het eerste kwartier gratis, vervolgens geldt het reguliere parkeertarief;
- 4) **Aanvangstijdstip betaald parkeren wijzigen**: In deze variant wijzigt, op de dagen dat betaald parkeren van kracht is, het aanvangstijdstip van 09.00 uur naar 10.00 uur.

Effecten pilot varianten				
	↑ Flitsbezoek	↑ Bezoekduur	↑ Bezoekers	Schatting financieel effect
1) 2 ^e uur gratis	o	+	+	ca. -€ 75.000 per jaar
2) € 1,- voor 2 uur	-	+	o	ca. +€ 350.000 per jaar
3) 15 min gratis	+	-	+	ca. -€ 230.000 per jaar
4) Vanaf 10 uur	+	-	+	ca. -€ 100.000 per jaar

Tabel 1: effecten pilot varianten

De huidige tariefstelling heeft geleid tot het huidige parkeergedrag (aantallen en parkeerduur). Indien deze op onderdelen wordt aangepast, zal dit ook leiden tot een aanpassing van het parkeergedrag. Dit is immers ook het doel van pilot. De door ons geschatte financiële effecten zijn daarmee ook indicatief. Na afloop van de pilot kunnen o.b.v. de gegenereerde data de resultaten worden geëvalueerd en kunnen deze aanleiding vormen om het huidige parkeerbeleid eventueel op onderdelen aan te passen.

Naast de inschatting van het effect op de parkeerinkomsten zullen er eenmalige kosten gemaakt moeten worden om de parkeerapparatuur aan te passen. In soortgelijke situaties zien wij leveranciers voor dergelijke aanpassingen ca. €15.000,- offreren.

2.9 Meningen parkeerders

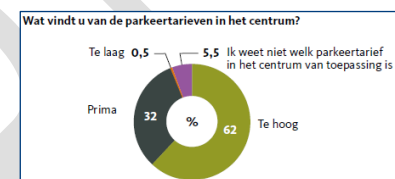
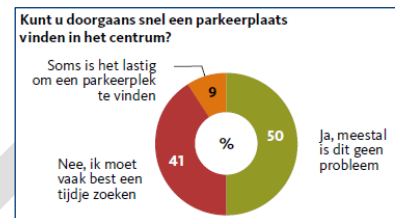
De enquêteresultaten zijn wisselend. Iets meer dan de helft geeft als rapportcijfer voor het parkeren in Zevenaar een 6 of hoger. Een kleine minderheid geeft hoge cijfers als een 9 of 10, maar daarentegen geeft een derde een onvoldoende en vindt 14% het parkeren in Zevenaar op dit moment matig.

De helft van de respondenten kan doorgaans snel een parkeerplek vinden. De parkeerterreinen rondom het centrum zijn het meest in trek en daarna volgt de parkeergarage Masiusplein. Een klein deel van de respondenten noemt de blauwe zone als favoriet. De tijdelijke parkeerlocatie bij het spoor wordt minder genoemd onder de respondenten.

Zes op de tien respondenten vindt het parkeertarief te hoog. Een derde vindt de tarieven prima en een heel kleine minderheid vindt de parkeertarieven aan de lage kant. 6 procent van de respondenten geeft aan de parkeertarieven niet eens te kennen.

Driekwart vindt een korte loopafstand het belangrijkste waarbij sommige respondenten aangeven net zo lief naar een naastgelegen kern te rijden als ze in Zevenaar niet dicht bij de winkels kunnen parkeren. 40% vindt een laag parkeertarief belangrijk en een kwart hecht aan een aantrekkelijk looproute naar de winkels. Tot slot vindt 20% betaalgemak belangrijk.

Wat betreft het parkeren in vergunninggebieden kan een derde van de vergunninghouders moeilijk een parkeerplek vinden. Voor een deel is dit incidenteel, bijvoorbeeld op bepaalde dagen of door bijzondere gebeurtenissen. In sommige straten is echter structureel te weinig plek voor de hoeveelheid vergunninghouders, menen een aantal respondenten.



2.10 Conclusies en aanbevelingen

Conclusies

Op basis van de onderzoeksgegevens concluderen we dat het gereguleerd parkeren over het algemeen naar behoren functioneert. De beleidsdoelstellingen worden behaald: de parkeerdruk (bezettingsgraad) ligt ruim onder de 85%, de capaciteit is eerlijk verdeeld en de doelgroepen parkeren op de juiste locaties. Er is echter wel een aantal aandachtspunten:

- In enkele straten ligt de parkeerdruk boven de 85%. Door een combinatie van toezien op de uitgifte criteria van vergunningen, het op kenteken zetten van vergunningen (i.p.v. op adres) en extra aandacht van de handhaving, zou dat de parkeerdruk in deze straten doen moeten verlagen. Wij raden aan de hoge parkeerdruk in de ongereguleerde straten goed te monitoren en zonodig invoering van een vorm van regulering op termijn te overwegen.
- Tijdens het “gratis” parkeren op woensdag en donderdag is het aantal straten met een parkeerdruk boven 85% gestegen, met name op de kortparkeerterreinen nabij de supermarkten. Dit raakt de beleidsdoelstellingen en tast de leefbaarheid van het centrum aan. Dit benadrukt de noodzaak van parkeerregulering in Zevenaar.
- Uit de enquête blijkt dat de parkeerders begrip hebben voor een vorm van regulering, maar vindt 62% het parkeertarief te hoog. Daarnaast zegt 57% van de respondenten minder naar het centrum te komen vanwege betaald parkeren. Zoals eerder genoemd, behoeft dit enige nuance. Het betalen voor parkeren heeft immers bepaalde doelstellingen en bovendien is betaald parkeren over het algemeen een impopulaire maatregel. Het onder de aandacht brengen van deze doelstellingen leidt doorgaans tot meer begrip. Tot slot zien met name de ondernemers graag (beleids)maatregelen die erop gericht zijn de bezoekduur te verlengen en het aantal bezoekers te vergroten.

Aanbevelingen

Op het gebied van parkeerregulering raden we de volgende zaken aan:

- **Zones centrum samenvoegen:** Het is klantvriendelijker als de 7 betaald (kort)parkeerzones worden samengevoegd, waardoor parkeerders zich niet opnieuw hoeven aan te melden. Het aantal verkeersbewegingen binnen het centrum kan hierdoor toenemen. De verwachting is echter dat dit niet tot verkeersproblematiek zal leiden.
- **Blauwe zones evalueren:** Aangezien de blauwe zones al jaren deel uitmaken van de regulering verdient het de aanbeveling om de werking en beoogde doelstelling hiervan periodiek te toetsen en afhankelijk van de uitkomsten aan te passen.
- **Pilot verlengen van bezoekduur en vergroten aantal bezoekers:** Gezien de onderzoeksresultaten, is het houden van een nieuwe parkeeractie als pilot te overwegen. Van de door ons voorgestelde varianten sluit variant 1 het meest aan op de doelstellingen.

3. Parkeervergunningen en ontheffingen

3.1 Parkeervergunningen

Soorten parkeervergunningen

Naast het betaald parkeren kent Zevenaar ook een vergunningregime. Hiervoor geeft de gemeente verschillende soorten vergunningen uit:

- **Bewonersvergunningen:** Een bewonersvergunning is alleen geldig in de zone van de bewoner. In de vergunninggebieden kan maximaal twee bewonersvergunning per adres uitgegeven worden. De eerste vergunning is gratis, de tweede kost € 15,- per jaar.
- **Werknemersvergunning:** Er zijn twee type werknemersvergunningen: een versie die geldig is tijdens kantoortijden of een versie die geldig is tijdens winkeltijden. Een werknemersvergunning is aan te vragen voor één van de volgende straten: Karel van Gelrestraat, Oude Doesburgseweg of parkeergarage Masiusplein (laag -2). Voor het Masiusplein gelden aangepaste tijden. Een werknemersvergunning kost € 133,80 per jaar.
- **Bedrijfsvergunning:** Een bedrijfsvergunning is bedoeld voor ondernemers in het centrum. Hiermee mag in alle zones geparkeerd worden. Deze vergunning kost € 340,80 per jaar;
- **Spoedeisende hulp:** Deze vergunning is bedoeld voor personen/bedrijven die spoedeisende hulp verlenen. Met deze vergunning kan in alle zones geparkeerd worden. De kosten voor deze vergunning bedragen € 43,50 per jaar.
- **Mantelzorgvergunning:** Een mantelzorgvergunning is een vergunning die kan worden aangevraagd door iemand die mantelzorg nodig heeft. De vergunning is geldig op reguliere parkeerplaatsen binnen de parkeerzone van het adres van de persoon die mantelzorg nodig heeft. De kosten voor deze vergunning bedragen € 15,- per jaar.

Kraskaarten

De bewoners en ondernemers kunnen hun bezoek met een kraskaart laten parkeren in het vergunninggebied. Deze kraskaarten zijn bij de publieksbalie van het gemeentehuis te koop. Aangezien de bewonersvergunning voor een groot deel wordt gebruikt om bezoek te laten parkeren, worden de kraskaarten maar beperkt gebruikt.

Benchmark tarieven bewonersvergunningen

De 1^e bewonersvergunning is gratis en voor de tweede geldt een tarief van € 15 euro per jaar. Ten opzichte van 2015 is het tarief voor de 1^e bewonersvergunning ongewijzigd gebleven en is het tarief voor de 2^e bewonersvergunning de afgelopen 5 jaar, conform het beleid, jaarlijks met ca. € 2,- gestegen. In 2015 bedroeg het tarief immers ongeveer € 8,50 per jaar. Ondanks deze tariefstijging liggen de tarieven voor bewonersvergunningen in Zevenaar zeer laag t.o.v. vergelijkbare gemeenten (zie onderstaande tabel).

Tarieven bewonersvergunningen (per jaar) van vergelijkbare gemeenten		
Gemeente	1 ^e bewonersvergunning	2 ^e bewonersvergunning
Zevenaar	Gratis	€ 15,00
Veldhoven	€ 18,00	€ 36,00
Culemborg	€ 54,05	€ 76,40
Tiel	€ 75,60	€ 137,50
Oldenzaal	€ 80,00	€ 80,00
Doetinchem	€ 145,20	€ 198,00
Zutphen	€ 180,60	Niet mogelijk
Woerden	€ 195,46	€ 390,91

Tabel 2: Benchmark tarieven bewonersvergunningen

Aantal vergunningen

De actuele situatie rondom de uitgifte van vergunningen is als volgt (stand juli 2022):

Aantal uitgegeven parkeervergunningen per soort		
Soort vergunning	Aantal 2022	Aantal 2015
1 ^e bewonersvergunning	2.198	2.300
2 ^e bewonersvergunning	678	729
Bedrijfsvergunning	174	175
Werknemersvergunning	244	318
Spoedeisende hulpverlening	45	-
Mantelzorgvergunning	90	n.v.t.
Totaal	3.429	3.522

Tabel 3: Aantal uitgegeven vergunningen per soort

In vergelijking met 2015 ligt het aantal uitgegeven vergunningen zo'n 3% lager. Dit is een marginaal verschil. In 2015 kende Zevenaar nog 15 verschillende vergunningsgebieden. Anno 2023 is dit teruggebracht naar 7. Dit is een stuk overzichtelijker. Uit de enquête blijkt bovendien dat het aantal uitgegeven vergunningen en het aantal beschikbare parkeerplaatsen niet in balans is. Bewoners hebben in sommige straten moeite om een parkeerplek dichtbij huis te vinden. In aangrenzende straten zijn echter meestal wel parkeerplaatsen beschikbaar, maar de loopafstand is daardoor groter dan gewenst. Zoals eerder aangegeven raden wij aan per vergunninggebied het aantal vergunningen, het aantal parkeerplaatsen en het aantal woningen/bedrijfsruimten in kaart te brengen en hier beleid op te maken.

Digitalisering vergunningen

Eind 2022 zijn de vergunninggebieden A, E en G over gegaan op een digitaal vergunningensysteem. Met de digitalisering van de vergunninguitgifte worden vergunningen op kenteken uitgegeven en kunnen zij doorlopend getoetst worden aan diverse databases zoals het RDW en de gemeentelijke basisregistratie. Het op kenteken zetten van een parkeervergunning vergemakkelijkt de parkeercontrole en zorgt ervoor dat de parkeervergunning niet aan derden gegeven kan worden. Iedere bewoner/ondernemer kan zijn/haar parkeervergunning online aanvragen, betalen en (na toetsing) direct ontvangen. Het gehele proces neemt enkele minuten in beslag. Een papierenvergunning achter de voorruit van het voertuig is daarmee verleden tijd. Met als resultaat een betere dienstverlening, efficiency en verduurzaming.

De vergunninggebieden B, C, D en F zijn nog niet gedigitaliseerd. Daar staan zowel de 1^e als de 2^e bewonersvergunning niet op kenteken en worden deze nog in papiervorm uitgegeven. Dit werkt onrechtmatig gebruik in de hand:

- Een (groot) deel van de bewonersvergunningen wordt gebruikt voor het parkeren van bezoekers. Aangezien dit al vele jaren gebeurt en volledig is ingeburgerd, wordt dit niet (meer) gezien als onrechtmatig gebruik (fraude);
- Doordat voor iedere bewonersvergunning een duplicaat aangevraagd kan worden, zijn er meer vergunningen in omloop dan beleidsmatig is vastgesteld;
- We ontvangen signalen dat parkeervergunningen nog gebruikt worden door personen die niet meer woonachtig zijn op het adres waarvoor de vergunning is uitgegeven. Dit komt doordat de geldigheid van de 1^e bewonersvergunning 5 jaar bedraagt en er tussentijds niet op een gestructureerde, procesmatige wijze getoetst wordt op rechtmatigheid.

Toetsing en uitgifte vergunningen

Voor een helder, rechtmatig en efficiënt vergunningenbeleid raden wij het volgende aan:

- 1) Het gehele proces van toetsing en uitgifte voor de resterende vergunninggebieden (B, C, D en F) te digitaliseren en daarmee op kenteken uit te geven;
- 2) Aangezien de vergunningen verschillende geldigheidsduren kennen, raden wij aan alle vergunningen eenzelfde geldigheidsduur te geven van 1 jaar;
- 3) Het toetsen op de aanwezigheid van een POET² gebeurt op dit moment niet op een robuuste en gestructureerde wijze. Wij raden aan het toetsen hierop (conform het huidige beleid) op meer consistente en procesmatige wijze te verankeren in het toetsingsproces;
- 4) Op dit moment ontbreekt het aan vigerend beleid op de aanvraag en toetsing van bedrijfsvergunningen. Wij raden aan beleid hier op te maken (voorwaarden, aantal vergunningen etc.) en dit in het toetsingsproces te verankeren;
- 5) De huidige kraskaarten te digitaliseren in de vorm van een digitale bezoekersregeling waarbij bewoners en ondernemers een bezoekersvergunning kunnen aanvragen en op basis daarvan hun bezoek online op kenteken kunnen aan- en afmelden tegen een gereduceerd tarief via een maandelijks parkeertegoed (maximum saldo per maand);
- 6) Na digitalisering periodiek te toetsen op rechtmatigheid van de vergunning;
- 7) Na de digitalisering van de vergunningen raden wij aan de verhouding tussen het aantal parkeerplaatsen, het aantal vergunningen en het aantal woningen/bedrijfsruimtes, per

² Op termijn raden wij aan de huidige POET-lijst uit 2010 te actualiseren.

vergunninggebied, te onderzoeken en beleidsmatig vast te leggen. Hiermee ontstaat voor de vergunninghouders duidelijkheid, wordt fraude tegengegaan en sluiten beleid en praktijk beter op elkaar aan.

3.2 Ontheffingen

Op dit moment zijn er diverse ontheffingen verkrijgbaar met differentiatie in leges en geldigheidsduur (periode). De ontheffingen worden op kenteken uitgegeven.

Soorten ontheffingen en leges	
Soort ontheffing	Leges
Week	€ 25,95
Maand	€ 41,50
Jaar	€ 62,25

Tabel 4: Leges per ontheffing (prijspeil 2022)

De toetsing op rechtmatigheid gaat veelal op goed vertrouwen. Aangezien we geen indicaties hebben van (grootschalig) misbruik hiervan, adviseren wij het ontheffingenbeleid en de uitvoering daarvan op de huidige voet te continueren, maar wel te actualiseren.

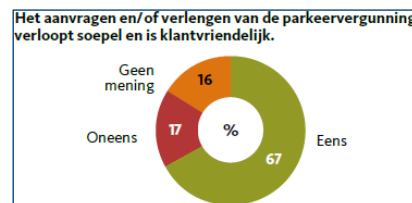
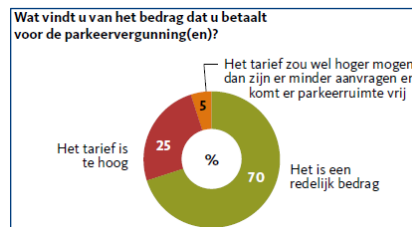
3.3 Organisatie

De post vergunninguitgifte in de parkeerexploitatie was met een tekort van ca. € 50.000 in 2021 niet kostendekkend (kostendekking van ca. 70%). De totale parkeerexploitatie laat echter in 2021 een zeer klein tekort zien. Het tekort op vergunninguitgifte wordt dus opgevangen door de andere parkeerinkomsten. Door de werkzaamheden elders te beleggen en het proces te digitaliseren verwachten we dat hierin efficiency wordt behaald en daarmee lagere kosten kunnen worden behaald.

3.4 Meningen parkeerders

Ten aanzien van de tarifiering van de parkeervergunningen heerst over het algemeen tevredenheid: 70% vindt de kosten redelijk en een kwart vindt het tarief juist te hoog. Een klein deel ziet wel wat in een tariefverhoging wat mogelijk tot meer vrije parkeerplaatsen leidt. Dat bezoek moet betalen om te kunnen parkeren, voelt volgens respondenten oncomfortabel.

De vergunninghouders zijn in ruime mate tevreden over de dienstverlening rondom parkeervergunningen. Het nieuwe digitale proces, via DigiD, verloopt soepel en klantvriendelijk. De met name oudere inwoners, of mensen die minder digitaal vaardig zijn, vonden de "oude" manier prettiger.



3.5 Conclusies en aanbevelingen

Conclusies

Op het gebied van vergunningen en ontheffingen kunnen we het volgende concluderen:

- In het toetsingsproces van vergunningen zijn enkele efficiencyverbeteringen mogelijk: niet in alle gevallen wordt op alle van toepassing zijnde beleidsmatige criteria getoetst, het proces kent te weinig functiescheiding en organisatorisch gezien zijn er te weinig back-up mogelijkheden. Met het digitaliseren worden deze tekortkomingen grotendeels opgelost.
- De tarieven van de parkeervergunningen in Zevenaar liggen ruim onder het niveau van vergelijkbare gemeenten in Nederland.
- De post vergunninguitgifte heeft een tekort van ca. € 50.000 in 2021 (een kostendekking van ca. 70%). Hierbij bevindt de vergunninguitgifte zich nog in een duale fase (zowel analoge als digitale uitgifte) en zijn de financiële effecten van de digitalisering nog niet meegenomen. Het tekort wordt thans opgevangen door de andere parkeerinkomsten.
- De digitalisering van vergunninggebieden A en E vanaf eind 2022 draagt bij aan verdere efficiency en rechtmatigheid (automatische en volledige toetsing). Bovendien genereert de vergunningenapplicatie waardevolle data waarmee meer regie en sturing mogelijk is.

Aanbevelingen

Wat betreft de parkeervergunningen raden wij aan:

- **Digitalisering:** Het vergunningenbeleid is gebaat bij:
 - Digitalisering van de resterende vergunninggebieden (B, C, D en F) bij het eerstvolgende prolongatie-moment (eind 2023);
 - Alle vergunningen op kenteken uitgeven met een geldigheidsduur van een jaar;
 - Toetsen op aanwezigheid van parkeren op eigen terrein (POET) te borgen in de uitgifte en de bestaande POET-lijst uit 2010 op termijn te actualiseren;
 - De verhouding tussen aantal parkeerplaatsen, aantal vergunningen en aantal woningen/bedrijfsruimtes, per gebied, te onderzoeken en beleidsmatig vast te leggen waardoor fraude wordt tegengegaan en beleid en praktijk beter op elkaar aansluiten;
 - Het bezoekersparkeren te digitaliseren door het invoeren van een digitale bezoekersregeling en daarmee de kraskaarten langzaam uitfasen. Bewoners kunnen een bezoekersvergunning aanvragen en na het verkrijgen hiervan hun bezoek via een app o.b.v. een saldo/tegoed laten parkeren door kentekens aan- en af te melden.
- **Tarieven:** Aangezien de vergunningentarieven al jaren niet verhoogd zijn en de kosten ervan wel jaarlijks stijgen, adviseren wij het tarief van alle vergunningsoorten (jaarlijks) te indexeren. Tevens raden we aan het tarief van de 2^e bewonersvergunning in de periode 2024 t/m 2026 jaarlijks te laten stijgen. Tot slot denken we bij invoering van een bezoekersvergunning aan een tarief dat gelijk is aan dat van de 2^e bewonersvergunning, zijnde € 15,- per jaar. Door het invoeren van dit bezoekersvergunningtarief, is het gebruik van deze vergunning kosteloos (m.u.v. betaald parkeergebied).

4. Handhaving

4.1 Uitvoering handhaving

In 2021 zijn er 2.075 naheffingsaanslagen parkeerbelasting opgelegd. In 2015 waren dat er 2.120 en daarmee is het aantal naheffingen stabiel gebleven. De inkomsten uit de naheffingsaanslagen bedroegen in 2021 circa € 135.000,-. De kosten voor de uitvoering hiervan bedroegen in 2021 circa € 112.000,- per jaar. Sinds enkele jaren voert de gemeente zelf deze parkeerhandhavingstaken uit terwijl deze werkzaamheden in 2015 nog werden verricht door een marktpartij. De kosten zijn daarentegen nagenoeg gelijk gebleven.

4.2 Bezwaarafhandeling

Uit de gesprekken met de betreffende medewerkers maken wij op dat de gemeente ca. 600 bezwaarschriften per jaar ontvangt. Dit resulteert in een percentage bezwaarschriften op het aantal naheffingsaanslagen van 29%, hetgeen een verdubbeling is van 2015 (15%). Op basis van onze ervaringen geldt een streefwaarde van 10% en is het aantal bezwaarschriften in Zevenaar veel te hoog. De betreffende medewerkers geven aan dat een groot gedeelte van de bezwaren voortkomen uit het invoeren van een onjuist kenteken. Een duidelijke verklaring hiervoor ontbreekt, echter op basis van de informatie van de medewerkers en de enquête (bijlage 1) gebeurt dit zowel bij de parkeerautomaten als bij het belparkeren. Zowel de in Zevenaar geplaatste parkeerautomaten alsmede de aanbieders van belparkeren komen we ook in andere gemeenten tegen. Het invoeren van het verkeerde kenteken bij het belparkeren is een bekend probleem en zien we bij meerdere gemeenten, echter niet in deze mate.

In de gevallen waarbij een onjuist kenteken is ingevoerd, stelt de gemeente Zevenaar dat het bezwaar uitsluitend de eerste keer gegrond wordt verklaard. Dit in de hoop daarmee het aantal bezwaren terug te dringen. In de praktijk blijkt hier geen strak beleid op te zijn en is bovendien het ongegrond verklaren van een dergelijk bezwaar, juridisch gezien, onjuist.

De afhandeling van bezwaarschriften vormt een deel van de werkzaamheden van Publiekszaken, waardoor de hiermee gemoeide kosten niet exact te duiden. Op basis van onze ervaring en het aantal bezwaarschriften, schatten wij echter in dat het onderdeel handhaving (parkeercontrole + afhandeling bezwaarschriften) min of meer kostenneutraal wordt uitgevoerd.

4.3 Meningen parkeerders

Bijna een kwart van de respondenten heeft weleens bezwaar gemaakt tegen een naheffing van de gemeente Zevenaar. 20% maakte zelfs twee keer of vaker bezwaar en 30% van de bezwaarmakers geeft als reden op dat er wel betaald was, maar dat de handhaving het blijkbaar niet goed had gezien. De overige redenen van bezwaar zijn zeer divers: van technische mankementen en “niet-bewust” tot aan “bewust” het risico nemen. In twee derde van de gevallen geven de bezwaarmakers aan de naheffing uiteindelijk niet te hoeven betalen.



4.4 Conclusies en aanbevelingen

Conclusies

Op het gebied van handhaving concluderen we het volgende:

- Sinds enkele jaren voert de gemeente zelf de parkeercontrole uit. De hiermee gemoeide kosten zijn echter t.o.v. 2015 ongewijzigd en bedragen ca. € 112.000 per jaar.
- Het percentage bezwaarschriften is t.o.v. 2015 verdubbeld en bedroeg in 2021 ca. 29%. Dit ligt ruim boven de landelijke streefwaarde van ca. 10%. Een (groot) deel hiervan lijkt het gevolg van het ingeven van een onjuist kenteken door de parkeerder.

Aanbevelingen

Op het gebied van handhaving kunnen we het volgende aanbevelen:

- **Percentage bezwaarschriften:** Wij adviseren te onderzoeken op welke wijze deze parkeerders de verschuldigde parkeerbelasting hebben voldaan (bij de parkeerautomaat of via de app) en vervolgens te bekijken op welke wijze dit percentage kan worden verlaagd. Voorts zal er een robuust proces ontwikkeld moeten worden t.a.v. de afhandeling en administratieve verslaglegging van bezwaarschriften.
- **Afhandeling bezwaarschriften:** Wij raden aan de afhandeling van bezwaarschriften niet langer door de afdeling Publiekszaken maar door de afdeling Belastingen te laten verzorgen. De afdeling Belastingen kan de afhandeling zelf gaan verzorgen met behulp van een specifiek voor deze werkzaamheden bedoelde applicatie of zij kan deze taak outsourcen aan een marktpartij. De afdeling Belastingen kan in dat laatste geval de rol van contractmanager vervullen en sturen o.b.v. managementinformatie.
- **Data-gestuurd handhaven:** Indien ook de resterende vergunninggebieden worden gedigitaliseerd geschiedt de parkeercontrole volledig op kenteken. Dit leidt tot een bulk aan waardevolle data. We adviseren deze data om te zetten in managementinformatie. Op deze manier ontstaat een zeer waardevol sturingsinstrument waarmee de resultaten van de handhaving inzichtelijk gemaakt kunnen worden.

5. Financiën product parkeren

5.1 Jaarrekening 2021

Wat betreft de jaarrekening 2021 merken we het volgende op:

- **Kosten:** De uitvoering van het parkeerbeleid, de handhaving, het beheer van de parkeerautomaten en de exploitatie van de parkeergarage Masiusplein kost de gemeente in 2021 ca. € 1.324.000,-. Dit is ongeveer € 250.000,- minder dan in 2015. Een verklaring hiervoor zit grotendeels in de rente over de parkeergarage die vanwege administratieve redenen niet langer wordt opgevoerd in dit exploitatieoverzicht. Voorts zijn de kosten voor geldinzameling aanzienlijk gedaald als gevolg van nieuwe contracten en meer elektronische betalingen. Daarentegen zijn de kosten voor parkeercontrole en selectieve toegang (tot autoluw gebied) licht gestegen;
- **Opbrengsten:** De opbrengsten over 2021 zijn ca. € 1.317.000,-. Dit is ruim € 150.000,- meer dan in 2015. De inkomsten betaald parkeren liggen inclusief de corona compensatie € 100.000,- hoger dan in 2015. Deze corona compensatie bestaat uit de compensatie vanuit het Rijk (ca. € 265.000) en de compensatie voor de gratis parkeeractie (€ 100.000). Tevens zijn de opbrengsten uit naheffingsaanslagen en vergunningen beide met ca. € 30.000 gestegen.
- **Resultaat:** Op basis van de totale jaarkosten van € 1.324.374,- en totale jaarlijkse opbrengsten van € 1.317.574,- bedraagt het resultaat over 2021 € 6.800,- negatief. Dit is een verschil van ruim € 400.000 met het negatieve resultaat uit 2015.

Kosten	Jaarrekening 2021
Afschrijvingen	€ 391.927
Onderhoud	€ 79.398
Rente	€ 44.105
Salarissen	€ 221.350
Advies en inhuur	€ 23.140
Geldinzameling	€ 18.665
Huur	€ 45.848
Parkeercontrole	€ 112.016
Bewaking en selectieve toegang	€ 67.127
GSM- en pasparkeren	€ 8.886
Belastingen	€ 51.196
GWL etc	€ 34.819
Overhead	€ 185.934
Parkeerapplicatie	€ 10.000
Overige kosten	€ 29.963
Totale kosten	€ 1.324.374
Opbrengsten	Jaarrekening 2021
Inkomsten betaald parkeren	€ 697.888
Naheffingsaanslagen	€ 135.550
Vergunningsinkomsten	€ 111.597
Overige opbrengsten	€ 5.534
Corona compensatie	€ 367.005
Totale opbrengsten	€ 1.317.574
Resultaat parkeren 2021	€ -6.800

5.2 Doorkijk 2024

Inmiddels is de parkeerbegroting voor 2024 door de raad vastgesteld. Deze laat een tekort zien van circa €145.000,- op jaarbasis. Reden voor de stijging van dit tekort ten opzichte van 2021 zijn lagere parkeerinkomsten en een kostenstijging op alle posten vanwege de hoge inflatie de laatste jaren. De totale gemeentebegroting is voor 2024 sluitend gekregen, maar om tekorten in de toekomsten niet te laten oplopen is het aan te bevelen naar maatregelen rondom verhoging inkomsten of kostenreducties te kijken. Daarbij dient aangetekend te worden dat de laatste jaren de gemeente al de nodige kostenreducties heeft doorgevoerd in de parkeerbegroting.

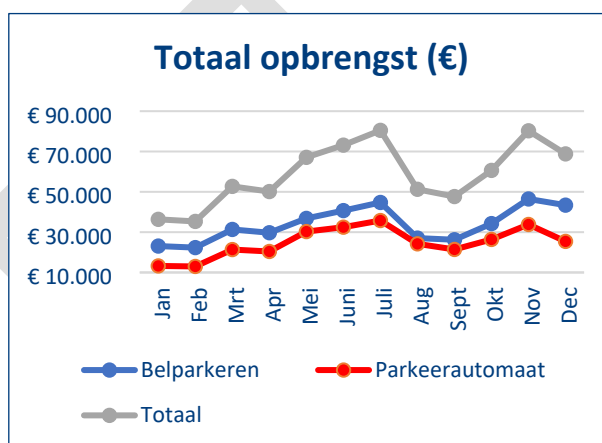
5.3 Parkeerinkomsten, transacties en verblijfsduur

Inzichten in de inkomsten van de parkeergelden van 2021 zijn deels verkregen uit de database van het NPR (Nationaal Parkeer Register) en deels via de aan ons beschikbaar gestelde financiële rapporten. Aangezien wij door technische restricties van het NPR tot maximaal 15 maanden terug kunnen kijken, is er uitsluitend algemene financiële- en transactiedata beschikbaar vanaf 2021.

Inkomsten

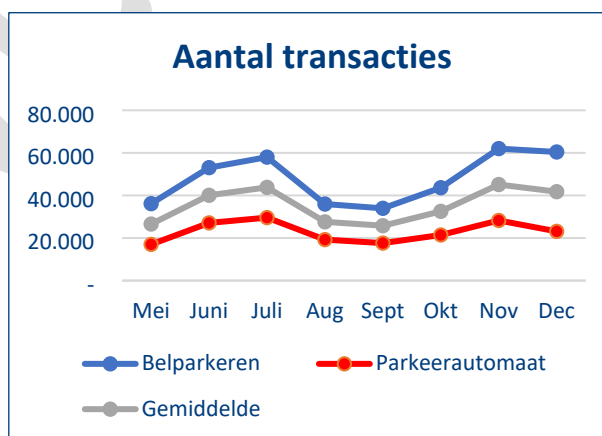
Het maandelijks verloop van de opbrengsten geven duidelijk de gevolgen van de Coronacrisis weer. In de periode van januari t/m mei gold er een lockdown, met in januari ook een avondklok. Vanaf juni zijn de corona-versoepelingen duidelijk waarneembaar, evenals de teruggang van inkomsten door de coronamaatregelen in (eind)november en december.

De piek in november is toe te schrijven aan de aankondiging van een lockdown in december waardoor de inkomsten voor de feestdagen zijn vervroegd. In totaal heeft de coronacrisis geleid tot ongeveer € 250.000,- minder inkomsten. De dip van augustus t/m oktober is te verklaren door de “gratis” parkeeractie en heeft de gemeente ongeveer € 100.000,- gekost. De opbrengsten via belparkeren liggen gemiddeld ongeveer € 10.000 per maand hoger dan de opbrengsten van parkeerautomaten.



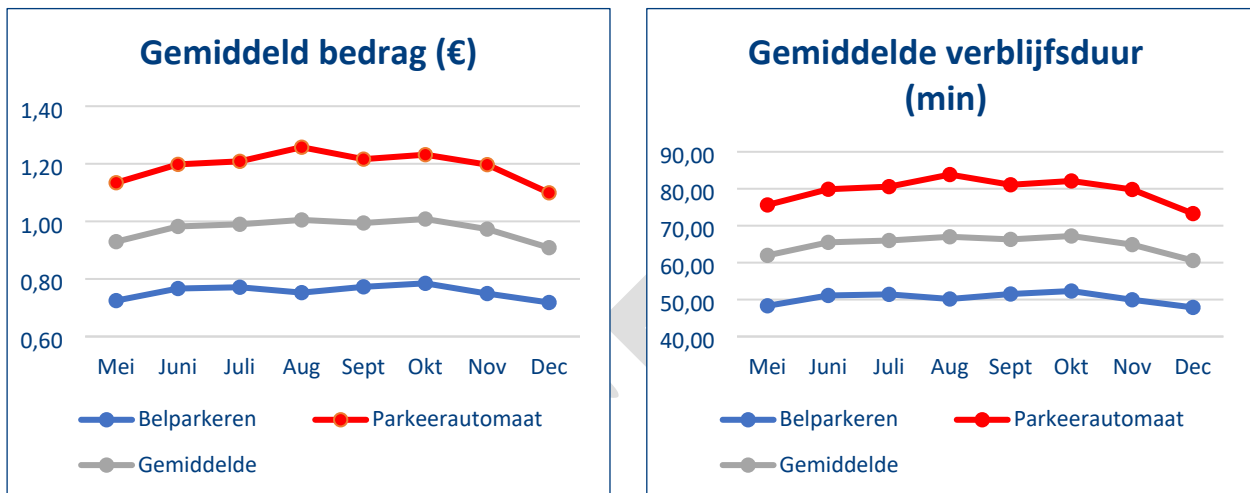
Transacties

Zoals eerder aangegeven gaat de transactiedata slechts terug tot mei 2021 als gevolg van de restricties van het NPR. Het geeft daardoor geen compleet beeld van 2021. Parallel aan de inkomsten is ook hier een stijgende lijn te zien met een piek in juli en november. Ook valt te zien dat het belparkeren een vlucht heeft genomen t.o.v. het aantal transacties via de parkeerautomaten. Ook dit zal met Corona te maken hebben verwachten wij.



Verblijfsduur

De langste verblijfsduur is gemeten in de maand augustus. Een verklaring hiervoor kan gezocht worden in toerisme en horecabezoek. De langere verblijfsduur van parkeerders die hun parkeerbelasting via de betaalautomaat hebben voldaan, heeft vermoedelijk te maken doordat bij belparkeren per minuut geparkeerd kan worden terwijl bij de parkeerautomaat met tijdsblokken gerekend wordt. Of deze parkeerders dus daadwerkelijk langer in Zevenaar zijn verbleven, valt zeer te betwijfelen. De trend in de verblijfsduur is goed terug te zien in het gemiddelde bedrag per transactie. In juli en november hebben er veel transacties plaatsgevonden met een kortere verblijfsduur (zogenaamde “runshopping”). In augustus zien we



minder transacties maar een langere verblijfsduur (zogenaamde “funshopping”). Wanneer we kijken naar de ontwikkeling in afgelopen jaren dan zien we een daling van de verblijfsduur in 2015 door een tariefverhoging maar heeft deze zich de afgelopen jaren hersteld.

5.4 Conclusies en aanbevelingen

Het gereguleerd parkeren in Zevenaar is de afgelopen jaren financieel gezond geworden. Waar in 2015 nog een negatief resultaat van € 428.000 werd behaald, is het resultaat anno 2021 € 6.800,- negatief. Een verschil van meer dan € 400.000,-. Als belangrijke kanttekening daarbij de boekhoudkundige wijziging van de rente op de parkeergarage en de corona compensatie van € 265.000,- vanuit het Rijk. Het zal moeten blijken of Zevenaar ook zonder compensatie een kostendekkend parkeerexploitatie resultaat weet te bewerkstelligen.

6. Ruimtelijke ontwikkeling

6.1 Inleiding

In het kader van de beleidsevaluatie van het (betaald) parkeren constateren we dat ruimtelijke ontwikkelingsprojecten (nieuwbouw en herontwikkeling/transformatie) in Zevenaar vertraging oplopen of zelfs geen doorgang vinden vanwege de toetsing op het onderdeel parkeren. De huidige beleidsregels uit het Paraplu-bestemmingsplan bieden onvoldoende houvast om afwijking van de normen te beargumenteren. Vooral in het centrum van Zevenaar is er weinig tot geen ruimte voor het realiseren van parkeerplaatsen op eigen terrein, iets wat het huidige beleid wel eist.

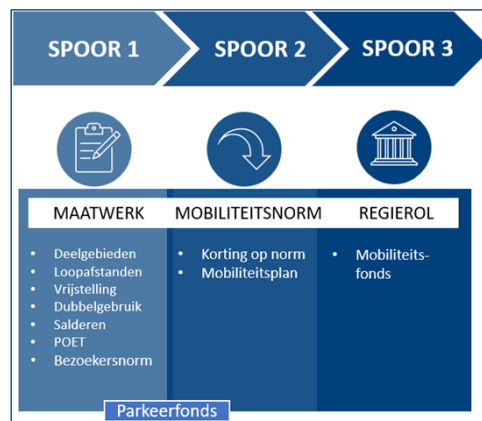
De afwezigheid van een separate Nota Parkeernormen is hier duidelijk zichtbaar. Om de ruimtelijke ontwikkelaars en de ruimtelijke toetsers bij de gemeente Zevenaar meer flexibiliteit en handvatten te geven, is het opstellen van een Nota Parkeernormen noodzaak. Naast actualisatie en flexibiliteit is ook duidelijkheid een belangrijk onderdeel. Het huidige beleid staat namelijk al wel afwijking van de normen toe maar een helder toetsingskader ontbreekt.

Door het ontbreken van een dergelijk kader is het nu niet altijd evident hoe en in welke mate er afgeweken mag worden. Hierdoor is er veel verwarring intern, maar ook bij de ontwikkelaars, wat leidt tot vertraging. Kortom: om de woningbouw en ruimtelijke ontwikkeling in Zevenaar verder te helpen, is de komst van een actuele, flexibele en duidelijke Nota Parkeernormen van groot belang.

6.2 Agenderende memo

De door ons opgestelde Agenderende memo (zie bijlage 4) is een eerste aanzet voor het opstellen van een Nota Parkeernormen en heeft als doel om enerzijds de komst van een Nota Parkeernormen hoog op de gemeentelijke agenda te zetten en anderzijds de discussie te starten over de inhoud hiervan. Dit doen we door de verschillende onderdelen te duiden. Het bevat geen concrete nieuwe normen voor Zevenaar en is daarmee (uiteraard) geen nieuwe Nota Parkeernormen, maar dient als basis voor de invulling van de Nota Parkeernormen waarin de te maken keuzes in regie, rol, kaders, taakverdeling, afwijking en duurzaamheid nader worden beschreven. We adviseren om allereerst te beginnen met het verplaatsen van de parkeernormen en de beleidsregels uit de Paraplubestemmingsplan naar een separate Nota Parkeernormen en in het Paraplubestemmingsplan naar de actuele Nota Parkeernormen te gaan verwijzen.

Op basis van de beleidsevaluatie, de interviews, de analyse van de Paraplubestemmingsplan en onze kennis en ervaringen in soortgelijke gemeenten, hebben we de drie sporen opgesteld. Alle drie de sporen in één keer invoeren achten wij niet nodig en het voorstel is dan ook om het stapsgewijs aan te pakken. Als eerste stap bij het opstellen van de Nota Parkeernormen raden wij aan spoor 1 uit te werken. Het geeft zowel de ontwikkelaars als de gemeente meer duidelijkheid waardoor er ruimte is voor maatwerk. Naast het opstellen van normen, maakt het inventariseren van de huidige situatie deel uit



van spoor 1. Hierbij gaat het per deelgebied bijv. om het aantal parkeerplaatsen, het aantal vergunningen, het aantal parkeerders etc. Door deze informatie te koppelen aan het op te stellen normenkader, ontstaat een helder beeld en toetsingskader en kunnen nieuwe projecten op een objectieve wijze beoordeeld worden.

Vervolgens raden we aan om een deel van spoor 2 op te nemen in de Nota Parkeernormen. Het implementeren van het gehele spoor vinden we een te grote stap. Gezien de wens om reductiemogelijkheden en heldere kaders, is het echter wel verstandig om delen van spoor 2 te verwerken in de Nota Parkeernormen. Wij adviseren om de mogelijkheid tot reduceren op basis van het goed faciliteren van fietsparkeren, mee te nemen bij het opstellen van de nieuwe nota. Hierdoor wordt het 'stappenplan voor afwijken' verder uitgebreid en preciezer geformuleerd. Het toevoegen van deelauto's of ander deelmobiliteit, is nog een stap te ver.

Door de afwijkingen te definiëren en te onderbouwen loopt de gemeente minder risico bij het goedkeuren hiervan. Het is echter daarmee niet meteen juridisch bindend. Het is namelijk een onderwerp dat nog veel ter discussie staat. Recente jurisprudentie toont wel aan dat een duidelijke definitie en goede onderbouwing van belang is.

Om de kaders voor afwijken helder te krijgen is het van belang dat er duidelijke antwoorden worden gegeven op de vragen rondom reductie: wanneer, hoe en met hoeveel? De keuzes die hiervoor gemaakt moeten worden, zijn afdeling overstijgend. Dit vraagt om interne afstemming en het samenbrengen van de verschillende visies en ambities.

De laatste stap is het implementeren van spoor 3. Deze stap is echter meer een vraag voor de toekomst: hoe wil de gemeente Zevenaar in de toekomst omgaan met mobiliteit en ruimte. Spoor 3 vraagt om een andere houding van de gemeente in mobiliteit en het inrichten van de openbare ruimte. Dit is een transitieproces waarop de gemeente Zevenaar zich de komende jaren kan voorbereiden.

6.3 Conclusies en aanbevelingen

De gemeente Zevenaar wil graag groeien en uitbreiden maar wordt geremd in haar ontwikkelprojecten op het onderdeel parkeren. De parkeernormen die nu gehanteerd worden, zijn opgenomen in het Paraplubestemmingsplan. Dit biedt weinig actualiteit, flexibiliteit en duidelijkheid. De door ons opgestelde agenderende memo is de eerste stap naar een separate Nota Parkeernormen. Deze memo beschrijft drie verschillende sporen, gebaseerd op parkeernormen, nota's en beleidsregels van soortgelijke gemeenten. Ieder spoor zorgt voor meer duidelijkheid en flexibiliteit waarbij de gemeente langzaamaan naar een positie beweegt waarbij ze meer verantwoordelijkheid neemt in het voorzien in parkeerbehoefte. Om gelijk alle sporen in te voeren is een stap te ver. Bij het komen tot een actuele, toekomstbestendige Nota Parkeernormen raden we aan stap voor stap de sporen te implementeren.

Bijlage 1. Enquête/mening parkeerders - Opiniepijlers

CONCEPT

CONCEPT

Bijlage 3. Uitwerking voorbeeld KPI's parkeerketen

KPI Betalingsgraad

Het totaal aantal legaal geparkeerde voertuigen met een geldig parkeerrecht, inclusief een geldige vergunning, ten opzichte van het totaal aantal legaal geparkeerde voertuigen, geparkeerd op fiscale parkeerplaatsen. Door dit per zone/gebied inzichtelijk te maken kan daar waar nodig (tijdelijk) de handhavingsfrequentie verhoogd worden. Als streefwaardes worden hierbij doorgaans 97% inclusief de vergunninghouders en 84% exclusief vergunninghouders gehanteerd.

$$\text{Formule: } \frac{\text{Aantal geparkeerde voertuigen met geldig parkeerrecht}}{\text{Aantal geparkeerde voertuigen per zone/gebied}} * 100\% \geq 84\% \text{ of } 97\%$$

KPI Bezwaarschriften

De parkeercontrole dient kwalitatief goed uitgevoerd te worden. Dit wordt mede gemeten door te kijken naar het percentage (gegronde) bezwaarschriften. Daarbij wordt het percentage gegronde bezwaarschriften afgezet tegen het aantal opgelegde naheffingen (uitgeschreven minus geseponeerde). Dit percentage ligt doorgaans op maximaal 8% (= streefwaarde).

$$\text{Formule: } \frac{\text{Aantal gegronde bezwaarschriften}}{\text{Aantal opgelegde naheffingen (aantal uitgeschreven -/- aantal geseponeerde)}} * 100\% \leq 8\%$$

KPI Invordering

Om de kwaliteit van de invordering te meten wordt er gemonitord hoeveel naheffingen er daadwerkelijk 6 maanden na verzending van het eerste duplicaat naheffing, zijn ingevorderd. Hierbij gaat het om invorderbare naheffingsaanslagen. Dit zijn opgelegde naheffingsaanslagen die daadwerkelijk inbaar zijn, waarvan alle gegevens correct zijn, niet worden geseponneerd en niet worden verminderd na bezwaar. Deze KPI kan, o.b.v. de kentekens, per land berekend worden. Voor NL-kentekens wordt doorgaans een streefwaarde van 91% aangehouden. Voor buitenlandse kentekens verschilt dit per land en liggen de streefwaardes doorgaans fors lager.

$$\text{Formule: } \frac{\text{Aantal ingevorderde naheffingen (NL)}}{\text{Totaal aantal invorderbare naheffingen (NL)}} * 100\% \geq 91\%$$

KPI Naheffingsaanslagen

Teneinde de efficiency van de parkeercontrole te meten, wordt het aantal naheffingsaanslagen afgezet tegen het aantal uren parkeercontrole. Doorgaans wordt gerekend met minimaal 1 opgelegde naheffingsaanslag per controle uur (te voet).

$$\text{Formule: } \frac{\text{Aantal opgelegde naheffingsaanslagen}}{\text{Aantal ingezette uren parkeercontrole}} \geq 1$$

Bijlage 4. Agenderende Memo Ruimtelijke ontwikkeling

CONCEPT