



# Parkeerregulering en tarieven- en vergunningenbeleid Helmond

---

Parkeren in woonwijken en in buurt- en wijkwinkelcentra





## Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	4
1.1	Betaald parkeren centrum .....	4
1.2	Betaaltarieven en loopafstanden.....	4
1.3	Maatschappelijke ontwikkelingen.....	4
1.4	Meerdere functies in woonwijk .....	5
1.5	Context rapportage .....	5
2	Kaders.....	7
2.1	Masterplan .....	7
2.2	Doelgroepen.....	7
2.3	Middelen .....	7
3	Reguleringsvormen .....	8
3.1	Blauwe zone (parkeerschijf).....	8
3.2	Vergunningshoudersparkeren.....	8
3.3	Betaald parkeren.....	8
3.4	Toepassing.....	9
3.5	Uitwijkgedrag .....	9
4	Woonwijken, Buurt- en wijkwinkelcentra en randgebieden .....	11
4.1	Inleiding.....	11
4.2	Regulering Centrum .....	11
4.3	Buurt- en Wijkwinkelcentra .....	11
4.4	Woonwijk .....	12
4.5	Blauwe zone .....	13
4.6	Betaald parkeren.....	14
4.7	Randgebieden .....	16
4.8	Bezoekersregeling .....	17
5	Toepassing regulering .....	18
5.1	Beslisboom .....	18
5.2	Proces van invoering .....	20
6	Resumé parkeerregulering Helmond .....	21
6.1	Blauwe zone .....	21
6.2	Tarieven betaald parkeren .....	21
6.3	Werknemers centrum .....	22



6.4	Tijden regulering .....	22
6.5	Bezoekersregeling .....	22
7	Parkeervergunningen .....	24
7.1	Soorten parkeervergunningen .....	24
7.2	Uitgifte.....	25
8	Financiële effecten .....	27
8.1	Tarief straatparkeren .....	27
8.2	Aanpassing afrekeneenheid straat naar € 0,10.....	27
8.3	Aanpassing afrekeneenheid parkeergarages naar € 0,10 .....	27
8.4	Bezoekersregeling centrum Helmond.....	28
8.5	Vergunningen rand.....	28
9	Aanvullende onderwerpen.....	29
9.1	Inleiding.....	29
9.2	Dynamisch Parkeerverwijssysteem.....	29
9.3	Motorparkeerplaatsen .....	29
9.4	Monitoring bezetting .....	30
9.5	Individuele gehandicapten parkeerplaatsen.....	30
9.6	Toekomst.....	31
10	Financiële samenvatting.....	32
Bijlage 1	Mythes over parkeren (uit: Bin. Bestuur, Ruimte en Milieu).....	33
Bijlage 2	Groei autobezit (bron: www.ad.nl) .....	35
Bijlage 3	Voor- en nadelen reguleringsvormen .....	37
Bijlage 4	Criteria van belang bij keuze parkeerplaats .....	40
Bijlage 5	Indeling gebieden Helmond .....	41
Bijlage 6	Proces tot invoering .....	42
Bijlage 7	Mogelijkheden bezoekersregeling .....	47



## 1 Inleiding

### 1.1 Betaald parkeren centrum

Al jaren geleden is in het centrum van Helmond betaald parkeren ingevoerd. Op deze manier zijn de parkeerplaatsen in het centrum beschikbaar voor de bezoekers van het centrum en wordt bereikt dat mensen gestimuleerd worden om waar mogelijk te kiezen voor een ander vervoermiddel. Tevens is er dankzij het parkeerregime en het ondersteunende vergunningenbeleid sprake van spreiding, zodat niet iedereen naar dezelfde locatie rijdt om daar een parkeerplek te vinden. Op deze manier draagt het parkeerregime bij aan de leefbaarheid van het centrum.

Betaald parkeren op straat levert in het centrum geld op. Dat geld is onder andere gebruikt voor het bouwen van enkele parkeergarages. Dankzij deze geconcentreerde parkeervoorzieningen is het mogelijk om de autobereikbaarheid van het centrum goed te houden, zonder dat alle straten vol staan met auto's. Een kwaliteitsslag dus, die bezoek aan het centrum bevordert. Daarnaast is eind 2012 gestart met het programma 'Gepast Parkeren', waarbij deelnemers aanzienlijke kortingen krijgen als zij met behulp van hun lidmaatschap parkeren in één van de gemeentelijke parkeergarages. Mede dankzij dit programma lijkt de trend van jaarlijkse daling van de parkeeromzet omgezet te zijn in een lichte groei.

### 1.2 Betaaltarieven en loopafstanden

De afgelopen jaren is er veel gediscussieerd over het effect van betaald parkeren op het bezoek aan het centrum (zie onder andere Bijlage 1). Het precieze effect is moeilijk aan te geven. Ervaringen in Helmond en andere gemeenten (o.a. Nijmegen en Breda) leert wel dat schoksgewijze tariefsverhogingen nadelig werken. Of mensen het parkeertarief een belemmering vinden voor een bezoek aan het centrum wordt vooral bepaald door de aantrekkelijkheid van dat centrum in relatie tot de alternatieve bestemmingen.

Bezoekers van een centrum vinden vaak loopafstand belangrijker dan het feitelijke parkeertarief. Daarom is van bezoekers van het centrum verhoudingsgewijs weinig overlast te verwachten in de wijken rondom het centrum. Voor werknemers die werkzaam zijn in het centrum ligt dat anders. Deze doelgroep is erg gevoelig voor parkeertarieven en is bereid verder te lopen als daarmee een dagelijkse besparing op parkeerkosten kan worden bewerkstelligd. Het uitwijkgedrag van deze doelgroep veroorzaakt zeer regelmatig parkeeroverlast in de dichtstbij gelegen straten waar het parkeren nog gratis is.

Op het moment dat een gemeente aanvullende maatregelen neemt om overlast door uitwijkgedrag te voorkomen, dan is vrijwel altijd het gevolg dat de parkeeroverlast doorschuift naar de eerstvolgende straten die nog gratis zijn. Dit verdringingseffect maakt het lastig om het probleem van uitwijkgedrag in één keer goed aan te pakken. Bij een goede oplossing hoort ook nadenken over de vraag waar werknemers wél tegen redelijke tarieven kunnen parkeren.

### 1.3 Maatschappelijke ontwikkelingen

Daar komt bij dat door diverse ontwikkelingen de parkeerdruk in woonwijken uit zichzelf ook al jaren sterk aan het toenemen is. Weliswaar is het afgelopen jaar de groei teruggelopen (zie Bijlage 2), maar de jaren daarvoor was de groei zo'n drie procent per jaar. En gemiddeld staat een auto 23 uur per dag stil, thuis of op de bestemming.

Bijbouwen van parkeerplaatsen in bestaande wijken is nauwelijks mogelijk. Eigenlijk is hier



de enige mogelijkheid voor het opvangen van de groei in het autobezit het stapelen van auto's in een gebouwde wijkgerichte stallingsvoorziening, maar vooralsnog zijn niet veel bewoners bereid de bijbehorende kosten daarvoor te betalen.

Omdat parkeerdruk als vanzelf leidt tot foutparkeren gaat een te hoge parkeerdruk direct ten koste van de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in een wijk. Mede daarom is de gemeente verplicht zich het probleem van overmatige parkeerdruk in een woonwijk aan te trekken.

#### 1.4 Meerdere functies in woonwijk

In de meeste woonwijken vindt ook wel enige vorm van bedrijvigheid plaats. Dat kan een winkelstrip zijn of bijvoorbeeld een kantoor met bezoekers (bijvoorbeeld een makelaarskantoor). De oplossing van de gemeente voor het beheersbaar krijgen van de parkeerdruk in een (woon)wijk rondom het centrum zal dus mogelijkheden in zich moeten hebben voor het faciliteren van bezoek, zowel van de bewoners als van winkels en bedrijven.

Voor een Buurt- of Wijkwinkelcentrum geldt in de regel een vergelijkbaar probleem. Zijn er wel voldoende parkeerplaatsen en wordt de beschikbare parkeercapaciteit wel bezet door de juiste doelgroep?

#### 1.5 Context rapportage

Het parkeerbeleid is de laatste jaren vooral gericht geweest op het centrum van Helmond. Vorig jaar is het Masterplan Parkeren Helmond 2012 vastgesteld. Dit plan biedt een kader voor de verdere uitwerking van het parkeerbeleid in Helmond. Uit het Masterplan komt naar voren dat er ook behoefte is aan een uitwerking van het parkeren buiten het centrum.

In dit rapport is beargumenteerd gezocht naar de voor Helmond beste aanpak om, binnen de speelruimte die de gemeente heeft, er voor te zorgen dat ook buiten het centrum de beschikbare parkeerplaatsen vooral gebruikt worden door die doelgroepen voor wie ze primair bedoeld zijn. In de afweging wordt daarbij vooral gekeken naar:

- De praktische uitvoerbaarheid van de maatregelen.
- De balans tussen kosten en baten van de maatregelen (initieel en jaarlijks).
- De uniformiteit van de maatregelen (equal level playing field).
- Het draagvlak voor de maatregelen.

Belangrijk daarbij is de constatering dat de gemeente in principe een *passieve* houding heeft ten opzichte van parkeerregulering in gebieden waar daar momenteel nog geen sprake van is. De gemeente zal pas tot regulering overgaan als daar vanuit de belanghebbenden (bewoners en/of ondernemers) ook werkelijk behoefte aan is. Dit document zorgt voor de kaders die in dat geval door de gemeente gehanteerd zullen worden. In uitzonderingsgevallen kunnen er andere motieven zijn waarom de gemeente toch de mogelijkheid wil benutten om pro-actief een regulering in te stellen binnen een bepaald gebied. Motief daarbij blijft dan wel het bestrijden van parkeeroverlast.

Daarnaast wordt ingegaan op de tarieven, tijden en vergunninguitgifte in de gemeente Helmond. In hoofdstuk 2 zijn de kaders beschreven. Hoofdstuk 3 beschrijft de mogelijke reguleringsvormen. In hoofdstuk 4 is de invulling van de regulering voor de gebieden buiten het centrum toegelicht. Hoofdstuk 5 beschrijft de beslisboom die de gemeente gaat hanteren voor de keuze van deze regulering. In hoofdstuk 6 is een samenvatting van regulerende maatregelen gegeven. Hoofdstuk 7 beschrijft de verschillende vergunningen en



de wijze van uitgifte. In hoofdstuk 8 staan de financiële effecten beschreven. Tot slot gaat hoofdstuk 9 in op enkele aanvullende onderwerpen rondom de parkeerregulering zoals het parkeren van motoren en toewijzing van individuele gehandicapten parkeerplaatsen.



## 2 Kaders

### 2.1 Masterplan

Het in 2012 vastgestelde Masterplan Parkeren Helmond biedt kaders voor de uitwerking van de parkeerregulering buiten het centrum. Onderstaand enkele van deze kaders:

- **Vraagvolgend waar het kan en regulerend waar het moet.** Waar sprake is van een knelpunt in een bestaande parkeersituatie wordt eerst gekeken door welke gebruikersgroepen de parkeergelegenheid wordt gebruikt en in hoeverre de parkeerbehoefte gefaciliteerd kan worden door het realiseren van extra parkeerplaatsen. Indien deze extra parkeerplaatsen niet mogelijk zijn dan wordt er gekeken naar regulerende maatregelen;
- **Bij regulering hoort prioriteitstelling.** Dat wil zeggen: de juiste doelgroep op de juiste plaats. In het masterplan is per doelgroep vastgesteld waar we hen primair willen laten parkeren;
- Bij parkeeroverlast in woonwijken zoekt de gemeente binnen haar mogelijkheden voor **bewonersparkeren** een oplossing voor de eerste auto en voor bezoekersparkeren (bezoek van bewoners);
- De gemeente is verantwoordelijk voor het voorkomen dan wel oplossen van parkeerproblemen door **uitwijkgedrag**;
- **Betaald parkeren**, aangevuld met een op doelgroepen gericht vergunningenbeleid, is het voorkeursscenario voor regulering, zowel in het centrum als in de woonwijken;
- Parkeren is een **ondersteunende activiteit** ten behoeve van de bereikbaarheid, leefbaarheid en economische vitaliteit van Helmond. In die hoedanigheid dient er voor gewaakt te worden dat inkomsten genereren met betaald parkeren als doel niet conflicteert met deze hogere doelen.

### 2.2 Doelgroepen

Bij het zoeken naar een oplossing voor een te hoge parkeerdruk wordt per gebruikersgroep gekeken naar de prioriteit voor de betreffende locatie. Per type deelgebied kennen we voor openbare parkeerplaatsen de volgende primaire gebruikersgroepen:

- **Buurt en winkelcentra:** tijdens openingstijden van winkels: bezoekers en mogelijk bewoners (1<sup>e</sup> auto); daarbuiten vrij;
- **Woonwijken:** bewoners (vooral 1<sup>e</sup> auto) en hun bezoek.

Andere doelgroepen dan de primaire gebruikersgroepen zijn uiteraard van harte welkom om gebruik te maken van de beschikbare parkeerplaatsen, zolang dit niet te nadelig is voor de primaire groepen.

### 2.3 Middelen

Binnen het huidige budget zijn er beperkte middelen aanwezig om extra investeringen te faciliteren. De maatregelen die gekozen worden om parkeeroverlast terug te dringen moeten dan ook kostendekkend zijn of er dienen aanvullende middelen gevonden te worden. Dit vormt een uitgangspunt bij de keuze van regulering.



### 3 Reguleringsvormen

Er zijn drie type *oplossingen* voor het bestrijden van een overmatige parkeerdruk. Iedere oplossing heeft zijn eigen voor- en nadelen. Deze zijn in bijlage 3 beschreven.

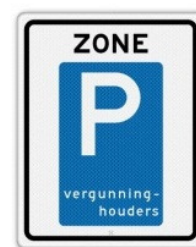
#### 3.1 Blauwe zone (parkeerschijf)

Bezoekers van buurt- en wijkwinkelcentra hebben over het algemeen een relatief korte verblijfsduur (maximaal 1 à 2 uur). Als de voor het winkelcentrum bedoelde parkeerplaatsen een parkeerduurbepering krijgen, dan worden op die manier langparkeerders geweerd. De eenvoudigste manier om dit te bewerkstelligen is de invoering van een zogenaamde *Blauwe Zone*. Met behulp van een parkeerschijf wordt de aanvangstijd ingesteld, zodat een handhaver de parkeerduur kan vaststellen. Het parkeren is gratis. Aan specifieke doelgroepen, zoals bewoners en/of werknemers, die op de bedoelde parkeerplaatsen wel langer mogen staan wordt onder bepaalde voorwaarden een ontheffing verleend.



#### 3.2 Vergunningshoudersparkeren

Als in een specifieke situatie heel duidelijk is wie gebruik mogen maken van parkeerplaatsen en wie niet, dan kan er gekozen worden voor het instellen van een regime van vergunninghouders. In het gebied mag dan alleen nog maar geparkeerd worden door personen met een vergunning. Deze systematiek wordt vooral toegepast in woonwijken. In de regel wordt het tarief van de vergunning bepaald door de kosten die het invoeren en handhaven van de maatregel met zich meebrengen.



Vergunningshoudersparkeren is de systematiek zoals die nu op een beperkt aantal plaatsen in Helmond wordt toegepast, veelal in combinatie met betaald parkeren

Vaak moet er ook een regeling gemaakt worden voor het kunnen ontvangen van bezoek. Daarin zijn meerdere varianten denkbaar, variërend van kraskaarten tot het aanmelden van een bezoekerskaart of kenteken. Het realiseren van betaalde parkeerlocaties voor het bezoek van bewoners en/of bedrijven is ook een optie.

#### 3.3 Betaald parkeren

De meest flexibele manier om het (meervoudig) gebruik van een parkeerplaats te reguleren en te stimuleren, is de invoering van betaald parkeren (ook wel fiscaal parkeren genoemd). De gebruiker betaalt een prijs voor de parkeerduur van zijn parkeeractie. Afhankelijk van de situatie kan men vooraf betalen (vaak straatparkeren) of achteraf betalen (slagbomen of belparkeren (Parkeren Helmond)). Indien het wenselijk is dat bepaalde doelgroepen langer of gratis parkeren, zoals in woonwijken altijd het geval is, wordt de mogelijkheid geboden een vergunning aan te schaffen of een tijdelijke vergunning.



Als betaald parkeren in een woonwijk wordt ingevoerd, dan is naast een vergunningenbeleid ook een bezoekersregeling wenselijk.





### 3.4 Toepassing

In grote steden komt bijna alleen nog maar betaald parkeren als variant voor. Een belangrijke reden daarvoor is dat de handhavingskosten worden terugverdiend. Bekeuringen zijn in dat geval fiscale naheffingen, waarvan het volledige bedrag naar de gemeente gaat. In de andere gevallen betreffen het verkeersovertredingen (zogenaamde Mulder feiten) en krijgt de gemeente een beperkte vaste vergoeding per bekeuring. Mogelijk dat deze vergoeding per 1-1-2015 komt te vervallen. De hoogte van deze vergoeding aan de gemeente is ongeveer de helft van de inkomsten uit een naheffingsaanslag.

In kleinere steden wordt veelal de blauwe zone toegepast. Deze methodiek is eenvoudig in te voeren en misbruik is daar vaak veel minder een issue. Bovendien heeft men geen centrum met betaald parkeren en dus ook geen geschikte (parkeer)organisatie voor andere methodieken.

Bij middelgrote gemeenten komen alledrie de vormen voor. Een belangrijke reden waarom hier minder vaak dan in grote steden betaald parkeren wordt toegepast is tweeërlei:

- Duidelijk minder acceptatie voor het mechanisme van betaald parkeren in woonwijken, mede omdat betaald parkeren vaak gezien wordt als een middel voor de gemeente om geld op te halen voor de algemene middelen (melkkoe).
- Als een wijk veel verschillende functies herbergt, dan is betaald parkeren eigenlijk de enige methode die voldoende flexibiliteit biedt. Dergelijke wijken komen in grote steden vaker voor dan in middelgrote gemeenten.

Omdat ruimte steeds schaarser wordt zoekt iedere gemeente bij parkeeroverlast naar oplossingen die dubbelgebruik van de beschikbare capaciteit mogelijk maakt (beter benutten). Bij een exclusief vergunninghoudersgebied als potentiële reguleringsoptie is dubbelgebruik niet/nauwelijks mogelijk. Daarom valt deze methode voor de gemeente Helmond af voor gebieden waar dubbelgebruik gewenst is. In combinatie met betaald parkeren blijft vergunninghoudersparkeren wel een optie.

Opmerking: het is niet de intentie om in bestaande exclusieve vergunninghoudersgebieden een ander regime in te voeren. Daarvan zal pas sprake kunnen zijn als dubbelgebruik een noodzakelijkheid wordt.

### 3.5 Uitwijkgedrag

Iedere locatie is op zichzelf weer uniek. Dit betekent dat, voordat tot invoering van regulering kan worden overgegaan, er eerst zorgvuldig gekeken moet worden naar mogelijk *uitwijkgedrag* van zowel de primaire gebruikers als van de secundaire gebruikers.

Bezoekers van een centrum vinden vaak loopafstand belangrijker dan het feitelijke parkeertarief. Voor winkelend publiek en of parkeerders die boodschappen doen is een loopafstand van 150 meter ongeveer het maximum. Om uitwijkgedrag naar de omgeving door deze doelgroep te voorkomen volstaat veelal een cirkel van  $\pm 150$  meter om te reguleren met dezelfde systematiek. Echter, meestal bevinden zich in zo'n gebied ook woningen en in dat geval worden bewoners dus direct geconfronteerd met regulering rondom hun woning. Zij moeten dus tegen geringe kosten de beschikking kunnen krijgen over een bewoners-vergunning of -onthefing. Met die vergunning kunnen zij overal in het gebied parkeren. Een bezoekersregeling is hierbij zeer wenselijk.

Voor medewerkers die werkzaam zijn in het centrum ligt dat anders. Deze doelgroep is erg gevoelig voor parkeertarieven en is bereid verder te lopen als daarmee een dagelijkse besparing op parkeerkosten kan worden bewerkstelligd. Het uitwijkgedrag van deze



doelgroep veroorzaakt zeer regelmatig parkeeroverlast in de dichtstbij gelegen straten waar het parkeren nog gratis is. Vandaar dat vooral aan de randen van het centrum gekeken moet worden naar uitwijkgedrag van langparkeerders. Werknemers accepteren loopafstanden tot wel 500 meter. In de regel geldt: hoe verder van de bestemming, hoe groter de maatschappelijke weerstand.



## 4 Woonwijken, Buurt- en wijkwinkelcentra en randgebieden

### 4.1 Inleiding

In het centrum van Helmond is al vele jaren betaald parkeren van kracht. Echter in de gebieden buiten het centrum is nog maar in beperkte mate parkeerregulering ingevoerd. Dit hoofdstuk beschrijft hoe de gemeente omgaat met tarieven, tijden en vergunningen/ontheffingen als er gekozen wordt voor regulering (blauwe zone of betaald parkeren). Wanneer welke regulering wordt ingezet is in hoofdstuk 5 uitgewerkt.

### 4.2 Regulering Centrum

Om de regulering buiten het centrum in perspectief te zetten is in deze paragraaf kort het betaald parkeren in het centrum beschreven. Het betaald parkeren in het centrum is onderverdeeld in straatparkeren en in garageparkeren. Voor straatparkeren geldt een betaaltijd van 8:00 uur tot 19:00 uur en op koopavonden tot 22.00 uur. Het tarief op straat en in de garages is € 2,00 per uur met een maximum dagtarief van € 12,50. Vanaf 1-11-2012 tot en met 31-12-2014 loopt de pilot 'Gepast Parkeren' met enkele serieuze kortingsacties op het parkeertarief in de gemeentelijke parkeergarages. Indien de parkeerder is aangemeld voor 'Gepast Parkeren' geldt in de garages: € 1,50 per uur en is op maandag tot en met donderdag het 2e uur gratis. Daarnaast hoeft in de garages na sluitingstijd van de winkels voor maximaal één uur betaald te worden.

In het centrum worden ook bewoners- en zakelijke vergunningen uitgegeven om op straat te kunnen parkeren. Daarnaast is de mogelijkheid om middels abonnementen in de parkeergarage of op enkele terreinen buiten het centrum te parkeren.

### 4.3 Buurt- en Wijkwinkelcentra

Zoals vastgesteld in het Masterplan Parkeren 2012 zijn de bij een buurt- of wijkwinkelcentrum gelegen parkeerplaatsen tijdens winkeltijden primair bedoeld voor bezoekers van het winkelcentrum. Daarnaast kan het voorkomen dat ook andere gebruikersgroepen primaire gebruikers zijn (b.v. bewoners). Hiervan is sprake als bij de realisatie van het winkelcentrum er normtechnisch rekening mee gehouden is dat ook deze groep(en) gebruik maken van de parkeerplaatsen. Andere dan primaire gebruikers mogen ook gebruik maken van deze parkeervoorziening(en), zolang daarmee het gebruik door de primaire doelgroep(en) maar niet in gevaar komt.

Als bij een Buurt- of Wijkwinkelcentrum de druk te hoog wordt, dan moet eerst vastgesteld worden door wie de parkeeroverlast vooral veroorzaakt wordt. Er zijn twee mogelijkheden:

1. De parkeeroverlast wordt vooral veroorzaakt door de primaire gebruikers. In dat geval moeten we in eerste instantie vooral gaan kijken naar de mogelijkheid van het benutten van restcapaciteit in de omgeving of van bijbouwen van parkeercapaciteit.
2. Als een substantieel deel van de parkeerders derden zijn, dan ontstaat vanzelf de vraag naar reguleren. Bijna altijd gaat bij reguleren de voorkeur van winkeliers en bezoekers uit naar een *blauwe zone*, waarin bijvoorbeeld alleen de eerste twee uur met gebruik van een parkeerschijf geparkeerd mag worden. Eventuele restcapaciteit kan dan worden benut via een gelimiteerd aantal ontheffingen aan specifieke doelgroepen (bewoners en/of medewerkers).



Het invoeren van betaald parkeren heeft een negatief imago, echter deze regulering biedt meer flexibiliteit en omwonenden en andere primaire doelgroepen kunnen ontlast worden door middel van het verstrekken van vergunningen.

### Reguleringsstijden

Om de parkeerplaatsen optimaal te gebruiken is het voorstel om bij buurt- en wijkwinkelcentra de tijden aan te laten sluiten op de openingstijden van de winkels of anders aan te sluiten op wat de omgeving voor reguleringstijden kent (zie woonwijken).

### 4.4 Woonwijk

Een woonwijk kan parkeeroverlast ervaren vanwege uitwijkgedrag, bijvoorbeeld vanwege betaald parkeren in het centrum of vanwege de directe nabijheid van bijvoorbeeld een kantoor of ziekenhuis met een beperkte parkeer capaciteit en/of betaald parkeren. Maar parkeeroverlast kan ook een gevolg zijn van het groeiende autobezit. Deze groei van het autobezit is nog niet ten einde. Al deze auto's moeten, zeker 's avonds en 's nachts, in de woonwijken geparkeerd worden. Vandaar dat de verwachting is dat in woonwijken de komende jaren de grootste parkeerproblemen voorkomen. Indien het parkeerprobleem komt door het autobezit van de bewoners lost een parkeerregulering waarbij bewoners ook gefaciliteerd worden voor de 2e/3e auto niets op. Hierbij moet geaccepteerd worden dat de 2e/3e auto verder weg geparkeerd moet worden.

In straten met alleen een woonfunctie is helder dat bewoners en hun bezoekers de primaire gebruikersgroepen zijn van de beschikbare parkeerplaatsen. Bij elke vorm van regulering zal in dergelijke straten dus vooral het belang van deze twee groeperingen veilig moeten worden gesteld. In een open systeem betekent dat goedkope vergunningen voor bewoners, in ieder geval voor de eerste auto, en een aantrekkelijke bezoekersregeling. Aantrekkelijk betekent hier vooral eenvoudig, fraudebestendig en goedkoop. Verder moet de regulering zo worden ingericht dat het voor derden onaantrekkelijk is om in deze woonstraten te parkeren.

In een woonwijk zijn vaak ook functies aanwezig die zelfstandig bezoekers trekken, zoals een winkel of een dienstverlener (kapper, huisarts, et cetera). Ook deze bezoekers moeten eenvoudig gefaciliteerd worden.

Ook in een woonwijk geldt dat bij een te hoge parkeerdruk eerst vastgesteld moet worden wie de parkeeroverlast veroorzaakt. Feitelijk zijn hierbij in een woonwijk dezelfde twee mogelijkheden als bij een Buurt- en Wijkwinkelcentrum:

1. De parkeeroverlast wordt vooral veroorzaakt door de primaire gebruikers. In dat geval moeten we in eerste instantie vooral gaan kijken naar de mogelijkheid van het benutten van restcapaciteit in de omgeving of van bijbouwen van parkeer capaciteit.
2. Als een substantieel deel van de parkeerders derden zijn, dan ontstaat vanzelf de vraag naar reguleren. Bijna altijd gaat bij reguleren de voorkeur van bewoners uit naar een vergunninghoudersgebied. Als dat niet mogelijk blijkt is het alternatief de *blauwe zone*, waarin bijvoorbeeld alleen de eerste twee uur met gebruik van een parkeerschijf geparkeerd mag worden. Eventuele restcapaciteit kan dan worden benut via een gelimiteerd aantal ontheffingen aan specifieke doelgroepen. Bij functies in de wijk waar het bezoek langer dan twee uur moet parkeren moet naar een andere reguleringsvorm dan de blauwe zone gezocht worden.

Ook in woonwijken geldt dat het invoeren van betaald parkeren een sterk negatief imago heeft. Echter, deze vorm van regulering biedt meer flexibiliteit en bewoners en andere primaire doelgroepen kunnen ontlast worden door middel van vergunningen.



### Regulerings tijden

Voorkomen moet worden dat er een grote diversiteit ontstaat in reguleringstijden. In het centrum is het nu betaald parkeren tussen 08:00 uur en 19:00 uur (en op koopavonden tot 22:00 uur). Aangezien er buiten het centrum locaties zijn waar buiten deze tijden bezoekers komen (omgeving Speelhuis en Cacaofabriek) dienen hier de tijden waarschijnlijk opgerekt te worden naar maandag t/m zaterdag tot 21.00 uur en zondag toe te voegen als de directe omgeving een dergelijke stap noodzakelijk maakt.

De regulering wordt vooral ingevoerd om langparkeerders te weren. Indien betaald parkeren ingevoerd wordt vanaf 11:00 uur, worden deze langparkeerders nog steeds geweerd en kunnen bezoekers van winkels en bewoners (mantelzorgers) in de ochtend gratis parkeren. Het voorstel is om in woonwijken uniforme betaaltijden in te voeren, bijvoorbeeld van maandag t/m zaterdag van 11:00 uur tot 21.00 uur en zondag alleen toe te voegen als de directe omgeving het noodzakelijk maakt. Voor gebieden die grenzen aan het centrum of het randgebied kan qua betaaltijden ook aansluiting gezocht worden bij deze gebieden.

### 4.5 Blauwe zone

Het grote voordeel van de blauwe zone is de laagdrempeligheid. Voor de gebruiker volstaat het gebruik van een parkeerschijf. Maar, zoals aangegeven in bijlage 3, kent het systeem ook belangrijke nadelen, zoals:

- Fraudegevoelig (bijdraaien van de parkeerschijf);
- Handhaving verhoudingsgewijs duur, omdat er weinig inkomsten tegenover staan;
- Werkt alleen tegen overlast door langparkeerders;
- Opzetten van administratieve taken ten behoeve van uitgifte van ontheffingen.

Vanwege de lage inkomsten vanuit handhaving, en daarmee dus relatief "dure" handhaving, is het voorstel deze regulering pas in te zetten als blijkt dat de er geen grote inspanning vanuit handhaving vereist is (zeg tot maximaal vier keer per week). Mogelijk dat daarbij eventueel in de eerste maanden extra gehandhaafd wordt om daarna alleen te handhaven als blijkt dat er parkeeroverlast ontstaat door langparkeerders. Uitgangspunt is dat instellen van een parkeerregulering kostendekkend moet zijn, tenzij er aanvullende middelen gevonden kunnen worden.

### Parkeertarieven

In principe worden alleen ontheffingen uitgegeven aan de primaire gebruikers. De tarieven van deze ontheffingen verschillen niet tussen bewoners en ondernemers. Voor een ontheffing worden leges van €48,00 per jaar voorgesteld. Daarbij sluiten we aan op de tarieven in de omliggende gemeentes (zie tabel) en op de kosten van de 1e bewonersvergunning bij betaald parkeren buiten het centrum (zie paragraaf 4.6).



Gemeente	Tarief ontheffing per jaar
Helmond (centrum)	€144,00
Helmond (overig)	Voorstel € 48,00
Asten	€ 68,00
Someren	€ 66,00
Best	€ 105,00
Son en Breugel	€ 14,85
Veldhoven	1 <sup>e</sup> € 18,00 en 2 <sup>e</sup> € 36,00
Veghel	€ 65,60
Gemert Bakel	€ 38,90

#### 4.6 Betaald parkeren

Het instellen van betaald parkeren, al dan niet in combinatie met een geavanceerd vergunningensysteem, biedt vaak ook een oplossing voor parkeeroverlast in zowel woonwijken als in buurt- en wijkwinkelcentra. In een buurt- of wijkwinkelcentrum zal vooral sprake zijn van boodschappen doen. Uit onderzoek (Trendbox 2010) blijkt dat 'bij het doen van boodschappen' voor de parkeerder de *loopafstand* en het *tarief* de meest belangrijke kwesties zijn. Niet in de laatste plaats omdat bij boodschappen doen de consument ook altijd alternatieve locaties heeft. In bijlage 4 is aangegeven aan welke criteria een parkeerder belang hecht bij het 'doen van boodschappen' en bij 'winkelen'.

Daarbij wel de kanttekening dat onderzoek van KpVV en de Erasmus Universiteit (Bijlage 1) uitwijst dat driekwart van de mensen gewoon naar de dichtstbijzijnde winkels gaat. Maar ook de laatste kwart bezoekers mogen we door de parkeerregulering niet kwijtraken. Overigens is het daarbij goed te realiseren dat dankzij de parkeerregulering de autobereikbaarheid van de winkels (sterk) wordt verbeterd.

##### Parkeertarieven

Het uitgangspunt is dat betaald parkeren bij een buurt- of wijkwinkelcentrum of in woonwijken geen reden is om inkomsten voor de gemeente te genereren, maar een middel om er voor te zorgen dat het winkelcentrum ook per auto voldoende bereikbaar blijft en bewoners hun eerste voertuig in de woonwijken kunnen parkeren. De reguleringsvorm moet dus vooral kostendekkend zijn.

De verblijfsduur bij boodschappen doen is zelden langer dan een uur. Vandaar dat een zogenaamd '**Stop&Shop**'-tarief wordt gehanteerd. Bij een 'Stop&Shop'-tarief is sprake van een standaard tarief, maar met een goedkoop kortingstarief voor het eerste uur. Het voorstel is om de volgende tarieven te hanteren:

- 1<sup>e</sup> uur: 12 minuten per € 0,10 (= € 0,50 per uur)
- Daarna: 6 minuten per € 0,10 (= € 1,00 per uur)

Het voorstel is om dit Stop&Shop'-tarief ook toe te passen in woonwijken. Zodoende wordt zowel een uniform regime behaald als het doel om langparkeerders uit woonwijken te weren. Ook ontstaat er geen discussie over het tariefsysteem indien een parkeerregime in een buurt en wijkwinkelcentrum en in een woonwijk tegen elkaar aan komen te liggen (grens met overgang van tarieven).



### Opmerkingen:

- Het kortingstarief van het eerste uur is om de bezoekers van de winkels te faciliteren; het hogere tarief daarna is om andere gebruikers, in het bijzonder langparkeerders, zoals bewoners en werknemers, te weren van die plaatsen.
- Als er na invoering van deze reguleringsmaatregel sprake is van structurele restcapaciteit, dan moet overwogen worden via vergunningen deze restcapaciteit selectief in te zetten voor andere gebruikersgroepen (medewerkers en/of bewoners).
- De voorkeursvorm voor betalen is via het mechanisme van 'Gepast Parkeren' (achteraf betalen via GSM of pas). Uiteraard moet vooralsnog ook betalen via de parkeerautomaat mogelijk blijven.
- Iedere vorm van regulering waarbij betaald moet worden kan op voorhand zelden op veel steun rekenen. De winkeliers zijn vaak bang klanten te verliezen als deze moeten gaan betalen voor het parkeren. Winkeliers moeten zich echter realiseren dat door de slechte beschikbaarheid van parkeerplaatsen er voor hen nu meer omzetverlies is. De eerste stap is om met behulp van een lokaal parkeeronderzoek te constateren dat de voor bezoekers bedoelde parkeerplaatsen door anderen gebruikt worden en met deze constatering draagvlak te krijgen onder de winkeliers. Vervolgens moet er gekeken worden of er ook draagvlak is onder de bewoners in de directe nabijheid (straal van ten minste 150 meter). Als ook die er blijkt te zijn, dan kan tot invoering worden overgegaan. Als het draagvlak onder de bewoners er niet is, dan kan besloten worden om alleen de plaatsen direct gelegen aan het winkelcentrum betaald parkeren te maken. Dat betekent eventueel uitwijkgedrag vooralsnog voor lief nemen.
- Om een goede betalingsbereidheid te hebben is redelijk intensieve handhaving noodzakelijk. De boodschap die de gemeente, maar ook de winkeliers, dus moet uitstralen is de volgende: het tarief is laag, maar er moet wel gewoon betaald worden.



### **Vergunningen**

Als er buiten het centrum parkeerregulering middels betaald parkeren plaatsvindt, dan zal voor de primaire doelgroep de mogelijkheid geboden moeten worden van de aanschaf van een vergunning. Het voorstel voor parkeervergunningen voor bewoners buiten het centrum is als volgt:

- Eerste auto : € 4,00 per maand;
- Tweede/derde auto (bij restcapaciteit) : € 12,00 per maand.

Ook kunnen lokale ondernemers een zakelijke vergunning aanvragen voor buiten het centrum, indien zij ook buiten het centrum zijn gevestigd. Het voorstel is:

- Ieder bedrijf buiten het centrum kan in ieder geval een eerste vergunning aanvragen: € 12,00 per maand;

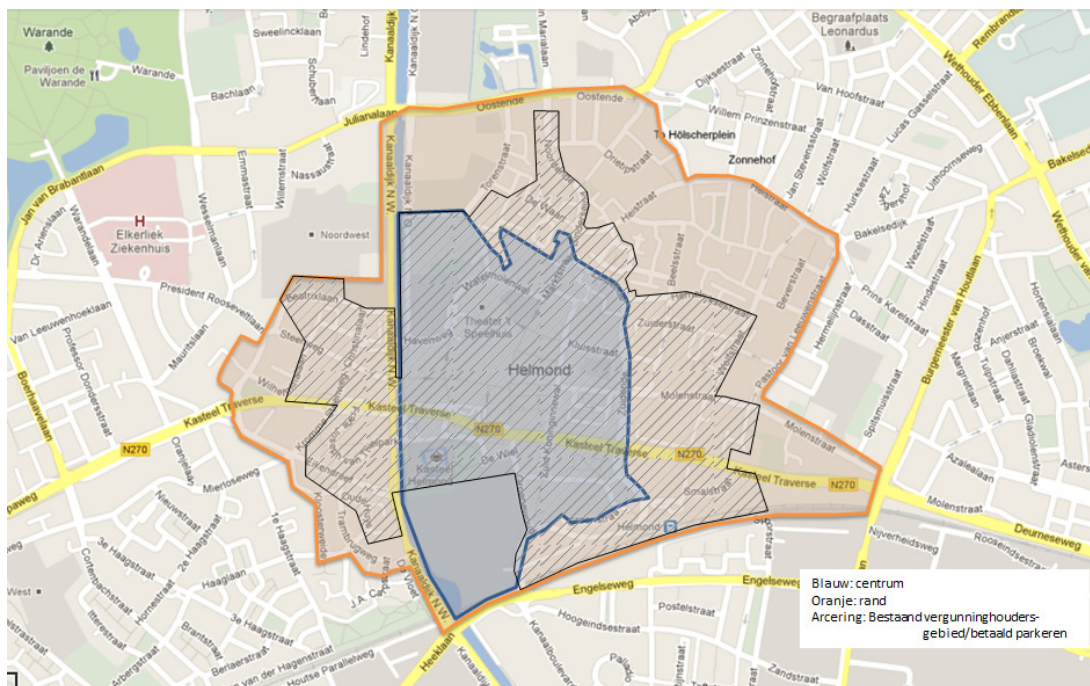
- Is er restcapaciteit dan kan voor een tweede, derde of vierde auto ook een vergunning worden aangevraagd: € 12,00 per maand. Deze kan echter weer ingetrokken worden indien verlening van een 1<sup>e</sup> vergunning in gevaar komt gezien de beperkte parkeercapaciteit.

Opmerking: de vraag is of er verschil moet zijn in het tarief voor een bewonersvergunning in het centrum ten opzichte van een bewonersvergunning daarbuiten. De volgende argumenten pleiten er voor om deze differentiatie wel aan te brengen:

- In het centrum zijn de prioriteiten qua parkeren anders dan in een woonwijk (zie Masterplan Parkeren 2012);
- In het centrum woont men dicht bij de verschillende voorzieningen, waardoor het gebruik van de auto een andere afweging wordt, bijvoorbeeld vanwege andere loopafstanden en OV-bereikbaarheid;
- In het centrum is de openbare ruimte schaarser en daarmee het gebruik duurder;
- De parkeerdruk in de woonwijken, in het bijzonder wijken direct grenzend aan het centrum (Rand), wordt vaak veroorzaakt door uitwijkgedrag van mensen die geacht worden in het centrum te parkeren, maar niet bereid zijn daarvoor te betalen. In dat geval is de parkeerregulering een noodzakelijkheid ten gevolge van centrumparkeren. Zonder deze uitwijkers zijn hier namelijk veelal voldoende parkeerplaatsen. Vandaar het voorstel om ook in de Rand het vergunningentarief voor bewoners te verlagen naar 4,00 per maand. Dit voorstel leidt wel tot een jaarlijkse inkomstenderving van €35.000 voor bewoners en €10.000 voor ondernemers.

#### 4.7 Randgebieden

Qua parkeertarief moet een uitzondering gemaakt worden voor de gebieden (woonwijken) die rechtstreeks grenzen aan het centrum. Een te groot tariefverschil met het centrum gaat leiden tot uitwijkgedrag naar deze gebieden. Met de randen van het centrum worden onderstaande gebieden bedoeld (zie Bijlage 5 voor uitvergroting):





Voor deze randgebieden geldt dat het centrumtarief te hoog is. Daarom is in een deel van deze gebieden al betaald parkeren met een aangepast tarief (€1,80/uur in plaats van €2,00/uur). Om enerzijds tegemoet te komen aan het andere karakter van de bezoekers van deze randgebieden en tegelijkertijd te voorkomen dat centrumbezoekers de plaatsen gaan bezetten wordt in geval van parkeerregulering voor de randgebieden van het centrum het volgende aangepaste shop & stop tarief voorgesteld (om uitwijkgedrag te vermijden):

- 1<sup>e</sup> half uur: 6 minuten per € 0,10 (= € 0,50 per half uur);
- Daarna: 3 minuten per € 0,10 (= € 2,00 per uur).

Opmerking: In een deel van de Rand geldt op dit moment al een vorm van betaald parkeren, inclusief de mogelijkheid tot het aanschaffen van vergunningen. Het bestaande uurtarief in de Rand bedraagt €1,80. Het nieuwe voorstel leidt daarmee tot een verlaging van de tarieven (en daarmee van de parkeerinkomsten), zoals uit onderstaande tabel met rekenvoorbeelden blijkt:

Parkeerduur	Huidige parkeerkosten	Nieuwe parkeerkosten
30 min	€0,90	€0,50
60 min	€1,80	€1,50
90 min	€2,70	€2,50
120 min	€3,60	€3,50

#### 4.8 Bezoekersregeling

In woonwijken is helder dat bewoners en hun bezoekers de primaire gebruikersgroepen zijn van de beschikbare parkeerplaatsen. Bij elke vorm van regulering zal in dergelijke straten dus vooral het belang van deze twee groeperingen veilig moeten worden gesteld. In een open systeem betekent dat goedkope vergunningen voor bewoners en een aantrekkelijke bezoekersregeling. Met de bezoekersregeling kan bezoek tegen een gereduceerd tarief parkeren. Om fraude (doorverkoop) te voorkomen wordt daarbij een limiet gesteld aan de hoeveelheid bezoekersuren.

Deze bezoekersregeling wordt aan alle bewoners van zowel het centrum als buiten het centrum beschikbaar gesteld, indien er in de straat of het gebied van de bewoners betaald parkeren van kracht is. Echter, de regeling zal in het centrum minder uitgebreid zijn dan in de rand en de rest van Helmond, omdat in het centrum de parkeerplaatsen ook primair bedoeld zijn voor bezoekers aan het centrum. In paragraaf 6.5 is deze regeling verder uitgewerkt.



## 5 Toepassing regulering

### 5.1 Beslisboom

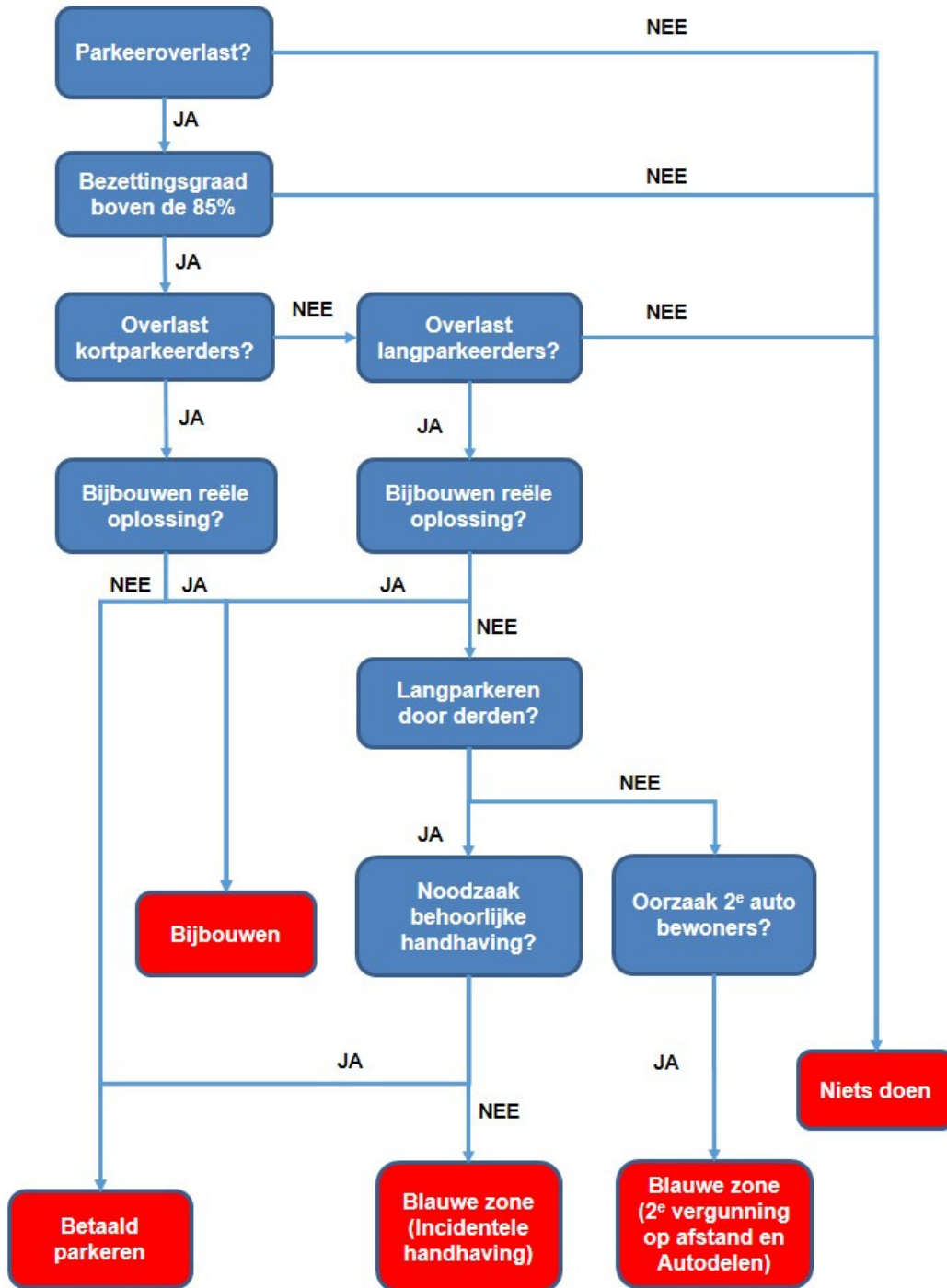
Voor het bestrijden van parkeeroverlast zijn drie methoden beschikbaar:

- blauwe zone;
- vergunninghoudersgebied;
- betaald parkeren.

Omdat ruimte steeds schaarser wordt, zoekt de gemeente naar oplossingen die dubbelgebruik van de beschikbare capaciteit mogelijk maakt ( beter benutten). Bij een exclusief vergunninghoudersgebied als reguleringsooplossing is dubbelgebruik niet/nauwelijks mogelijk. Daarom valt deze methode voor de gemeente Helmond af zodra dubbelgebruik een issue is. In combinatie met betaald parkeren blijft vergunninghoudersparkeren wel een optie. De vraag is nu of en wanneer de gemeente kiest voor een blauwe zone en wanneer voor betaald parkeren, waarbij het een gegeven is dat het centrum betaald parkeren heeft.

Op de volgende pagina is een beslisboom beschreven die duidelijkheid geeft wanneer welke oplossing het meest voor de hand ligt. De volgende achtergrondinformatie is van belang:

- Het uitgangspunt is faciliteren waar dat kan en reguleren waar dat moet (Masterplan Parkeren Helmond 2012). Dus als er te weinig parkeerplaatsen zijn voor de primaire doelgroep, dan wordt er eerst gekeken of er voor deze groep parkeercapaciteit bijgebouwd kan worden en of dit een afdoende oplossing biedt;
- Betaald parkeren heeft onder het publiek een slecht imago;
- Met een blauwe zone is het voor de gemeente onmogelijk om de kosten voor handhaving terug te verdienen, omdat de inkomsten uit de boetes grotendeels naar het rijk gaan. Daarnaast is de verwachting dat uiterlijk per 1-1-2015 de huidige vergoeding per uitgeschreven boete aan de gemeente komt te vervallen;
- Een blauwe zone kan daarom pas ingevoerd worden als er slechts in beperkte mate handhaving noodzakelijk is (zeg maximaal 4 keer per week). Denk hierbij in het begin intensief en daarna indien overlast van langparkeerders weer toeneemt.
- Bij betaald parkeren gaat deze boete (naheffingsaanslag) wel volledig naar de gemeente waardoor bij deze vorm van regulering de kosten van handhaving eerder opgevangen kunnen worden. ;
- Bijbouwen van parkeercapaciteit heeft draagvlak, tenzij:
  - Een afweging plaatsvindt voor het behouden van groenvoorzieningen of speellocaties;
  - De kosten worden doorgelegd aan de gebruikers.
- Uitbreiding van gebieden met regulering leidt tot een extra handhavingsinspanning. De mate van compensatie daarvoor is nog onzeker, mede omdat bij grote gemeenten op dit moment juist dankzij *kentekenparkeren* enorme efficiencylagen worden gemaakt op het gebied van (fiscale) handhaving.



Beslisboom inzet parkeerregulering en/of bijbouwen





## 5.2 Proces van invoering

De gemeente Helmond hanteert een beslisboom bij het bepalen of en welke parkeerregulering ingezet kan worden om geconstateerde parkeeroverlast te bestrijden. Indien bijbouwen niet mogelijk is of onvoldoende/geen oplossing biedt, wordt bekeken of een blauwe zone of betaald parkeren ingevoerd kan worden. Uitgangspunt daarbij is dat het geheel kostendekkend ingevoerd moet kunnen worden, ook wat betreft de kosten voor handhaving en toezicht. Indien de maatregel niet kostendekkend ingevoerd kan worden moet een separaat besluit hierover genomen worden of is invoering van parkeerregulering geen optie.

Tot nu toe is het bij geen enkele gemeente eenvoudig gebleken in buurten buiten het centrum een duidelijke meerderheid te krijgen voor het invoeren van een specifieke vorm van parkeerregulering. Als uitgangspunt is vastgesteld dat de gemeente bereid is tot de invoering van parkeerregulering in een buurt of bij een buurt- en wijkwinkelcentrum onder de volgende voorwaarden:

- Er is sprake van een parkeerprobleem. Dit betekent dat er op wekelijks terugkerende piekmomenten (in een straal van 100 meter) een parkeerdruk is van meer dan 85%.
- Het initiatief voor invoering van regulering ligt in principe bij de belanghebbenden (bewoners, wijkteam, detailhandel en/of ondernemers).
- Invoering dient in principe voor de gemeente kostenneutraal plaats te vinden. De gemeente hoeft er in ieder geval niet aan te verdienen.

In die gevallen dat het initiatief voor de parkeerregulering bij de gemeente zelf vandaan komt, wordt het uitvoeringsplan getoetst bij de belanghebbenden en daarna voorgelegd aan B&W. In bijlage 6 is verder uitgewerkt welke stappen de gemeente neemt voor invoering van de verschillende reguleringen in Helmond buiten het centrum.





## 6 Resumé parkeerregulering Helmond

### 6.1 Blauwe zone

Indien uit de beslisboom blijkt dat een blauwe zone wenselijk is, wordt deze ingevoerd tijdens de winkeltijden of, als er ook op andere tijdstippen uitwijkgedrag plaatsvindt, ook op deze tijdstippen. Een eenduidig regime is daarbij van belang. Buiten deze tijden kan een ieder op de parkeerplaatsen parkeren. Per locatie wordt bekeken wat de parkeerduurbeperking is, omdat dit afhankelijk is van de functies in het gebied. Een bezoeker van de kapper en notaris parkeert in de regel namelijk langer dan een bezoeker van de slager en/of bakker.

Indien uit monitoring blijkt dat er capaciteit overblijft tijdens de winkeltijden kunnen in beperkte mate ontheffingen worden uitgegeven. De tarieven van deze ontheffingen verschillen niet tussen bewoners en ondernemers. Het voorstel is om voor een ontheffing een tarief van €48,00 per jaar per voertuig te hanteren.



Bij toepassing van een blauwe zone wordt geen bezoekersregeling toegepast. Immers deze regulering wordt al toegepast om kortparkeerders te faciliteren.

### 6.2 Tarieven betaald parkeren

Indien uit de beslisboom blijkt dat betaald parkeren wenselijk is wordt deze ingevoerd. De volgende tarievenstructuur is wenselijk:

- Het voorstel is om, uit het oogpunt van klantvriendelijkheid, de kleinste afrekeneenheid op straat en in de garage op € 0,10 te zetten;
- Het voorstel is om de huidige maximum tijdsduur van 4 uur te laten vervallen. Langparkeerders worden al geweerd door de hoogte van de tarieven.

Centrum	Rand <sup>1</sup>	Buurt- en wijkwinkelcentra en woonwijken
Straat + garage € 2,00 per uur	1 <sup>e</sup> half uur € 0,50 Daarna: € 2,00 per uur	1 <sup>e</sup> uur: € 0,50 Daarna: € 1,00 per uur
Deelnemers 'Gepast Parkeren' in garages: € 1,50 per uur, ma t/m do 2 <sup>e</sup> uur gratis en 's avonds maximaal één uur betalen		
Dagtarief garage €12,50	Dagtarief €12,50. Enkele parkeerterreinen dagtarief van € 3,00 <sup>2</sup> / €5,00 <sup>3</sup>	Dagtarief: €7.00
Bezoek 200 uur per jaar voor €40,00	Bezoek: 400 uur per jaar voor €40,00	Bezoek: 400 uur per jaar voor €40,00

<sup>1</sup> Zie bijlage 5 voor indeling gebieden

<sup>2</sup> Dit betreft de parkeerterreinen Beatrixlaan, parkeerplaatsen Binnen Parallelweg,

<sup>3</sup> Dit betreft het parkeerterrein CS Helmond zuidzijde



Met hiervoor genoemde tarievenstructuur wordt onder andere het volgende bereikt:

- Alleen gedifferentieerde tarieven wanneer de verschillen er toe doen;
- Wederom geen inflatiecorrectie op de hoogste tarieven van 2011;
- Korte afrekeneenheden;
- Bezoekers van het centrum verleiden om via Parkeren Helmond meer gebruik te maken van de parkeergarages;
- Voor bewoners een meer acceptabele parkeerregulering aanbieden;
- Stimuleren van het middel van achteraf betaald parkeren op straat (Parkeren Helmond). Dit biedt naar de toekomst toe een bezuiniging op de beheerskosten;
- Bewust kiezen voor plaatsen waar langparkeren mogelijk wordt gemaakt;
- Voorkomen van uitwijkgedrag naar de randgebieden en tegelijkertijd daar het reguliere bezoek faciliteren.

### 6.3 Werknemers centrum

Om de werknemers van het centrum te faciliteren wordt op enkele parkeerterreinen waar nu weinig geparkeerd wordt, een laag dagtarief ingevoerd. Doel is om het uitwijkgedrag van deze groep parkeerders naar de woonwijken te verminderen. Dit geldt voor:

- Parkeerterrein Beatrixlaan: dagtarief van € 3,00;
- Parkeerplaatsen aan de Binnen Parallelweg: dagtarief van € 3,00.
- Toekomstige parkeerplaatsen CS Helmond aan de Engelseweg: dagtarief van € 5,00 (hierbij is rekening gehouden met de tariefstelling op het P+R-terrein).

### 6.4 Tijden regulering

Voorkomen moet worden dat er een grote diversiteit ontstaat in betaaltijden. In het centrum is het nu betaald parkeren tussen 08:00 uur en 19:00 uur (en op koopavonden tot 22:00 uur). Dit blijft gehandhaafd.

Regulering wordt buiten het centrum vooral ingevoerd om langparkeerders te weren. Aangezien er hier ook locaties zijn waar buiten deze betaaltijden bezoekers komen (omgeving Speelhuis en Cacaofabriek) dient om overlast te voorkomen in deze gebieden de tijden 's avonds opgerekt te worden, bijvoorbeeld tot 21:00 uur. Tegelijkertijd is er in de ochtend niet direct overlast te verwachten. Als parkeerregulering ingevoerd wordt vanaf 11:00 uur 's ochtends, dan worden langparkeerders nog steeds geweerd en kunnen bezoekers van winkels en bewoners (mantelzorgers) in de ochtend gratis parkeren. Het voorstel is om in de gevallen dat buiten het centrum én buiten de rand parkeerregulering wordt ingevoerd deze in principe te laten gelden van maandag t/m zaterdag van 11:00 uur tot 21.00 uur en zondag alleen toe te voegen als de directe omgeving het noodzakelijk maakt. Voor gebieden die grenzen aan het centrum of het randgebied kan qua betaaltijden ook aansluiting gezocht worden bij deze gebieden.

### 6.5 Bezoekersregeling

Bewoners kunnen gebruik maken van de bezoekersregeling. Deze regeling is niet beschikbaar voor zakelijke belanghebbenden. Daarbij kopen ze voor hun adres per jaar maximaal 200 uur (in het centrum) of 400 uur (buiten het centrum) aan bezoekersuren. De kosten hiervoor zijn voor de bewoners € 40,00 per jaar.

Als bezoek wil parkeren dan kan het kenteken van deze bezoeker door de bewoner aan- en afgemeld worden. De gebruikte parkeeruren worden van het tegoed gehaald. Dit aan- en afmelden kan telefonisch, per SMS, via internet of via een Smartphone App. De voorkeur



gaat uit naar dit systeem waarbij er een koppeling is met het systeem "Gepast Parkeren". Hiermee is kentekencontrole mogelijk, wat in de toekomst voordelig kan zijn met betrekking tot kosten van de handhaving. In bijlage 7 staan deze en overige opties voor een bezoekersregeling verder uitgewerkt.

Niet gebruikte parkeeruren kunnen meegenomen worden naar het volgend kalenderjaar.



## 7 Parkeervergunningen

### 7.1 Soorten parkeervergunningen

Het voorstel is om de volgende parkeervergunningen te verstrekken:

Gebied	Type parkeervergunning	Maandtarief
Centrum	1 <sup>e</sup> bewonersvergunning	€ 12,00
	2 <sup>e</sup> bewonersvergunning (alleen op specifieke locaties)	€ 36,00
	1 <sup>e</sup> Zakelijke vergunning straat	€ 72,00
	Parkeerabonnement (specifieke locaties)	€ 72,00
	Bezoekersregeling (200 uur/jaar)	€ 40,00
Parkeergarages	Bewonersvergunning gedeelte p.g. Doorneind	€ 36,00
	Zakelijke vergunning gedeelte p.g. Doorneind	€ 90,00
	Parkeerabonnement tijdens openingstijden in één van de gemeentelijke parkeergarages	€ 72,00
	Parkeerabonnement kantoortijden in één van de gemeentelijke parkeergarages	€ 54,00
	Max-Flex abonnement <sup>4</sup>	€ 10,00
Rand en overig	1 <sup>e</sup> Bewonersvergunning	€ 4,00
	2 <sup>e</sup> / 3 <sup>e</sup> bewonersvergunning	€ 12,00
	Zakelijke vergunning	€ 12,00
	Bezoekersregeling (400 uur/jaar)	€ 40,00
	Abonnementen	n.t.b.

- Op dit moment kan men aan een vergunning vier kentekens koppelen. Maar een vergunning koppelen aan één auto/kenteken is eigenlijk de standaard werkwijze en is vanuit oogpunt van handhaving ook wenselijk voor de toekomst. Nieuwe vergunningen zullen daarom gekoppeld worden aan één kenteken. Daarbij de kanttekening dat een kenteken van een vergunning wel kan worden gewijzigd. Het streven is om dit via internet eenvoudig mogelijk te maken. Bestaande vergunningen gaan ook aan één kenteken gekoppeld worden

<sup>4</sup> Met dit abonnement kan men op zaterdag voor maximaal € 4,00 in de garage en op andere dagen voor maximaal € 2,50 parkeren. Voor dit abonnement is deelname aan Parkeren Helmond verplicht.



- Op dit moment is op minder centraal gelegen locaties nog voldoende restcapaciteit over. In het kader van 'faciliteren waar dat kan' is voorgesteld om de prijs voor een tweede parkeervergunning voor bewoners in het centrum (parkeren op specifieke locaties en of in de parkeergarages) te verlagen naar € 36,00 per maand (was: €69,00). Als gevolg van het huidige tarief van €69,00/maand blijken er nu nog nauwelijks bewoners gebruik te maken van deze optie. De eerste vergunning, die geldig is in de hele zone, blijft qua tarief ongewijzigd. De basistarieven zakelijke vergunningen (op straat) stijgen met gemiddeld 4%. Het gebruik van de parkeergarage, vooral omdat tijdens kantoortijden er meestal sprake is van restcapaciteit, kan extra gestimuleerd worden. Vandaar dat deze tarieven iets omlaag mogen. Lager dan het voorgestelde tarief van € 54,00 per maand hoeft niet, omdat we in garages ook het Max-Flex abonnement aanbieden.

## 7.2 Uitgifte

Een belangrijke vraag is nog de mate waarin er vergunningen worden verstrekt aan bewoners en bedrijven/instellingen. Is dat ongelimiteerd of moeten er grenzen worden ingebouwd? Heeft iedereen recht op ten minste één vergunning of geldt dit recht niet voor huishoudens die de beschikking (kunnen) hebben over een eigen parkeergelegenheid?

Duidelijk is dat in geval van schaarste het gebruik van eigen parkeerlocaties moet worden gestimuleerd. Vandaar dat in veel regelingen in andere gemeenten, en ook op dit moment in Helmond, huishoudens die de beschikking hebben over een parkeermogelijkheid op eigen terrein deze ook moeten gebruiken. Dat wordt afgedwongen door in deze gevallen geen 1<sup>e</sup> parkeervergunning te verstrekken en een 2<sup>e</sup> vergunning als daar nog ruimte (restcapaciteit) voor is. Over deze wijze van verstrekken kan onder andere het volgende worden opgemerkt:

- Een gemeente heeft in bestaande wijken op voorhand weinig inzicht welke percelen wel en welke niet de mogelijkheid hebben van parkeren op eigen terrein;
- Zeker bij oudere wijken is het niet altijd eenduidig vast te stellen of een oprit of garage lang en breed genoeg is voor het stallen van een auto;
- Wat te doen met verbouwingen of opritten die bij de tuin getrokken zijn?

Een ruimhartige aanpak, waarbij in het geheel niet gekeken wordt naar beschikbaarheid van parkeerplaatsen op eigen terrein, leidt tot discussies in (woon)gebieden waar structureel te weinig parkeercapaciteit is. Een strikte aanpak, waarbij niemand met parkeermogelijkheid op eigen terrein een 1<sup>e</sup> vergunning kan krijgen, leidt tot discussie in gebieden met meer dan voldoende capaciteit voor de primaire gebruikers (bewoners en hun bezoek). Uitgangspunt voor zowel het centrum als daar buiten blijft dat indien bij de bouw van de woning een bestaande parkeerplaats (b.v. in een parkeerkelder of parkeergarage) is gerealiseerd, men deze parkeerplaats ook af moet nemen. Het is niet wenselijk dat dergelijke bestaande parkeerkelders/-garages leeg komen te staan omdat de gemeente goedkopere alternatieven op straat aanbiedt.

Vandaar dat voorgesteld wordt de volgende werkwijze te hanteren:

- Bij de aanvraag voor een parkeervergunning wordt gekeken of het perceel eigen parkeergelegenheid heeft. Is dit het geval dan vervalt het recht op de eerste parkeervergunning;
- Voor de 2<sup>e</sup> auto kan men wel in aanmerking komen voor een tweede parkeervergunning, mits er voldoende restcapaciteit is in de omgeving.



Onder eigen parkeergelegenheid wordt verstaan:

- Opritten, carports, individuele garages en garageboxen;
- Parkeerterreinen en parkeervoorziening onder, in of bij gebouwen, niet zijnde individuele garages of garageboxen;
- Al verstrekte zakelijke- of bewonersvergunning;
- Toegewezen individuele gehandicaptenparkeerplaats.





## 8 Financiële effecten

Enkele onderwerpen die hiervoor zijn voorgesteld hebben effect op de parkeerbegroting, zowel positief, als negatief. In dit hoofdstuk zijn deze effecten per onderdeel uitgewerkt. Daarbij de kanttkening dat parkeerregulering buiten het centrum in dit overzicht niet voorkomt, omdat we die kostendekkend willen invoeren.

### 8.1 Tarief straatparkeren

Het financieel effect van het gelijktrekken van het huidige straatparkeertarief in het centrum en de rand (het tarief van €1,80 ophogen naar €2,00) bedraagt circa een plus van ±€60.000 per jaar (bij verder gelijkblijvende omstandigheden). Daar gaat naar verwachting vervolgens weer een bedrag van €60.000 af vanwege de invoering van een Stop&Shop-tarief in de rand (€0,50 voor het eerste half uur).

### 8.2 Aanpassing afrekeneenheid straat naar € 0,10

Er is een landelijke trend voor het eerlijker betalen voor parkeren (betalen per kleine tariefeenheid). Hiervoor wordt voorgesteld om de afrekeneenheid te verlagen naar € 0,10<sup>5</sup>. Dit is namelijk de kleinst mogelijke betaaleenheid bij cash betalen bij parkeerautomaten. Het effect van de wijziging van de afrekeneenheid naar € 0,10 voor straatparkeren is moeilijk te bepalen. Er is namelijk op straat sprake van vooraf betaald parkeren. De bezoeker koopt dus op voorhand al een bepaalde parkeertijd, maar heeft daarmee straks iets meer keuze (per € 0,10). Ieder getal dat we hier noemen is arbitrair, maar het effect op de parkeerinkomsten zal slechts enkele procenten bedragen. Stel dat het effect op de inkomsten 2% bedraagt, dan kost deze maatregel maximaal € 30.000,- per jaar.

Bij realtime parkeren op straat (GSM-/pasparkeerders) is de afrekeneenheid al € 0,10. Het aandeel transactie met GSM-parkeren is groeiende en bedraagt nu ruim 10% van de omzet op straat. Het aanpassen van de afrekeneenheid is dus niet van toepassing op deze doelgroep. Daarnaast kan worden opgemerkt dat het pakket van maatregelen, met onder andere een goedkoper parkeertarief, in het kader van Parkeren Helmond tot nu toe hebben gezorgd voor een positief effect op de parkeerinkomsten in vergelijking met 2012.

### 8.3 Aanpassing afrekeneenheid parkeergarages naar € 0,10

Per 1 januari 2013 geldt in de parkeergarages Helmond een tarief van € 0,50 per 15 minuten (€ 2,00 per uur). Dit tarief is van toepassing op de gebruikersgroepen die gebruik maken van cash, chip en pin.

Als wordt besloten een tarief te berekenen van € 0,10 per 3 minuten (afrekeneenheid), dan is op basis van de verblijfsduur de omzetsdaling als gevolg van deze aanpassingen – 5,7% (bij verder gelijkblijvende omstandigheden).

De pasparkeerders betalen al per € 0,10. Het aandeel pasparkeerders in de omzet bedraagt op dit moment zo'n 12%, maar zal naar verwachting verder toenemen. Rekening houdend met het huidige aandeel pasparkeerders van 12% heeft aanpassing van de afrekeneenheid voor de andere gebruikersgroepen (cash/pin/chip) het volgende effect:

---

<sup>5</sup> Is nu per € 0,30 cent bij een tarief van € 1,80 per uur en per € 0,50 bij een tarief van € 2,00 per uur.



Parkeergarage	Jaaromzet 2012	Omzet aanpassen afrekenenheid	Vershil
Boscotondo	€ 431.247	€ 409.616	-€ 21.631
City	€ 88.221	€ 83.796	-€ 4.425
Doorneind	€ 373.390	€354.660	-€ 18.730
<b>Totaal</b>			<b>-€ 44.786</b>

NB: In de parkeergarages is in de eerste helft van 2013 mede dankzij de maatregelen in het kader van 'Gepast Parkeren', een extra omzet gerealiseerd van € 32.000 ten opzichte van 2012.

#### 8.4 Bezoekersregeling centrum Helmond

Op dit moment geldt al betaald parkeren in het centrum van Helmond. Als bezoekers van de bewoners van het centrum in aanmerking komen voor een lager tarief via een bezoekersregeling betekent dit derving van parkeerinkomsten. We maken de aanname dat nu 20% van de inwoners bezoek ontvangt tijdens betaald parkeren. Deze bezoekers betalen het tarief van € 2,00 per uur voor het parkeren. Met het invoeren van de bezoekersregeling, waarbij bezoek een tarief van € 0,20 per uur betaald verwachten we dat dit percentage hoger is, namelijk 30%.

Het centrum van Helmond telt circa 1.650 huishoudens. Dit betekent bij koop van 50 uur het volgende:

- Huidige inkomsten bezoek:  $1.650 * 50 * 20\% * € 2,00 = € 33.000$
- Toekomstige inkomsten:  $1.650 * 50 * 30\% * € 0,20 = € 4.950$

Buiten het centrumgebied geldt op dit moment nog slechts op een beperkt aantal locaties betaald parkeren. Bezoek van bewoners zoekt hier veelal de dichtbij gelegen gratis parkeerplaatsen op. Indien zij in de toekomst gaan parkeren via de bezoekersregeling, gaan ze wel op betaalde parkeerplaatsen parkeren. Dit levert een beperkt bedrag op. Overall geldt voor de rand dat de bezoekersregeling daarom niet tot een derving van parkeerinkomsten leidt.

Het introduceren van een bezoekersregeling zorgt daarmee voor een derving van circa €28.000, indien nu 20% van de huishoudens in het centrum bezoek ontvangt en daarna 30% van de huishoudens gebruik gaat maken van deze regeling.

Daarnaast dient een systeem aangeschaft te worden waarmee in Helmond een bezoekersregeling mogelijk wordt. Een eerste schatting van de kosten hiervoor zijn eenmalig € 25.000 en jaarlijks €6.000 aan beheerslasten (excl. externe helpdesk). Dit is een geschat bedrag voor aanschaf van het systeem en onderhoud en beheer voor de komende jaren. In deze kosten zijn niet meegenomen de inspanning die voor de implementatie nodig is vanuit de interne organisatie. Deze wordt geschat op (eenmalig) 0,25 FTE (is € 18.000,-). In deze schatting is inbegrepen het feit dat het onderwerp privacy in deze context extra aandacht vraagt.

#### 8.5 Vergunningen rand

Het voorstel is om de vergunningtarieven voor de rand te verlagen, de 1e vergunning van €12 naar €4 per maand en de tweede vergunning en zakelijke vergunningen van €69 naar €12 per maand. De inkomstderving van deze maatregel wordt geschat op €45.000.



## 9 Aanvullende onderwerpen

### 9.1 Inleiding

In de vorige hoofdstukken is uitgebreid ingegaan op parkeertarieven en parkeerrechten (vergunningen). Daarbij is expliciet onderscheid gemaakt tussen bewonersparkeren, bezoekersparkeren en zakelijk parkeren. Getracht is om binnen de kaders uit het Masterplan Parkeren 2012 tot een afgewogen voorstel te komen. Rondom parkeren zijn er ook nog aanvullende onderwerpen die aandacht behoeven. Onderstaand volgt een opsomming:

### 9.2 Dynamisch Parkeerverwijssysteem

Een (incidentele) bezoeker van de stad moet goed geïnformeerd worden over de parkeermogelijkheden. Traditioneel regelen gemeenten dat met een zogenaamd Parkeerverwijssysteem (PVS). Dit is een wegwantsysteem dat automobilisten wijst op de ligging van parkeervoorzieningen, aangevuld met actuele informatie over de bezettingsgraad. Zo'n verwijssysteem moet dynamisch zijn voor die voorzieningen die regelmatig vol staan. Helmond beschikt nog niet over een dynamisch Parkeerverwijssysteem. Wel zijn er voor de parkeergarages in het centrum een vol/vrij signaleringen, die op slechts enkele locaties in de directe nabijheid van de parkeergarages staan.

Op dit moment is een landelijk initiatief bezig met de oprichting van een zogenaamd *Nationaal Dataloket Parkeren*. De bedoeling hiervan is om op één locatie alle parkeerdata van alle parkeervoorzieningen beschikbaar te stellen aan zogenaamde service providers, zoals navigatiesystemen en routeplanners.

De realisatiekosten van een dynamisch Parkeerverwijssysteem zijn zeer hoog. De kosten van het in de gemeenten Eindhoven en Tilburg vrij recent geplaatste dynamische Parkeerverwijzingsysteem, lopen op tot boven de miljoen euro.

Helmond kiest daarom voor de toekomst niet over te gaan naar een dynamische parkeerverwijssysteem. Wel gaat gemeente Helmond via het Nationaal Dataloket Parkeren maximaal gebruik maken van de mogelijkheden van in-car dynamische parkeergegevens. Op deze manier wordt de automobilist geïnformeerd over de beschikbaarheid van parkeerplaatsen via navigatiesysteem of apps. De huidige vol/vrij signalering blijft vooralsnog gewoon in gebruik. Voor het in stand houden van de vol/vrij signalering en om deel te kunnen nemen aan het Nationaal Dataloket Parkeren is eenmalig een budget van €20.000 nodig en jaarlijks een bedrag van maximaal €5.000 aan beheerskosten.

### 9.3 Motorparkeerplaatsen

Het is wettelijk niet toegestaan om motorvoertuigen op het trottoir te parkeren. Dit geldt dus ook voor motoren. Probleem was altijd dat het voor motoren lastig is met betrekking tot de betaling, omdat het ticket moeilijk kan worden getoond. Tot op heden heeft het parkeren van motoren in Helmond nauwelijks tot klachten geleid. Daarom zijn er op de openbare weg ook nooit specifieke parkeerplaatsen ingericht als motorparkeerplaatsen. Wel zijn er in de gemeentelijke parkeergarages (Boscotondo, Doorneind en City) speciale motorparkeerplaatsen aanwezig. Indien deze bezet zijn kan de motor op de normale parkeerplaatsen geparkeerd worden, wat ook in de Elzas parkeergarage geldt.



Sinds de invoering per 1 november 2012 van GSM-parkeren in Helmond, is het echter ook voor motoren mogelijk om parkeerbelasting te voldoen, zonder dat er een parkeerticket getoond hoeft te worden. De handhaving hiervan vindt namelijk plaats middels controle op kenteken.

Voor het parkeren van motoren in gebieden waar betaald parkeren van kracht is, is daarom het voorstel de volgende regels te hanteren:

- Het is (wettelijk) niet toegestaan een motor op het trottoir te parkeren.
- Motoren moeten op straat op de aanwezige parkeervakken geparkeerd worden, waarbij gewoon parkeerbelasting voldaan moet worden.
- De parkeerbelasting kan voldaan worden middels GSM-parkeren, zodat geen parkeerticket vertoond hoeft te worden.
- In de parkeergarages in het centrum zijn of speciale motorparkeerplaatsen (Boscotondo, Doorneind en City) aanwezig of kan op de normale parkeerplaatsen geparkeerd worden (parkeergarage Elzas), waarbij betaling met munt of pin ook mogelijk is.

#### **9.4 Monitoring bezetting**

Voor actualisering van parkeerbeleid is het van belang dat regelmatig vastgesteld wordt wat het feitelijke parkeergedrag is. Het is wenselijk één keer per jaar de balans op te maken. Dit kan door vooral goed te kijken naar de management rapportages uit de verschillende systemen, aangevuld met specifieke tellingen op straat. Pas dan kunnen ook de voorgestelde maatregelen geëvalueerd worden en kan er op basis van deze gegevens sneller ingegrepen worden indien er een parkeerprobleem ontstaat.

Voor de uit te voeren parkeeronderzoeken in de woonwijken en buurt- en wijkwinkelcentra, indien zich hier parkeerproblemen voordoen, is ook budget nodig.

Het voorstel is om hier jaarlijks budget voor beschikbaar te stellen van € 10.000. Deze is op dit moment niet in de begroting opgenomen.

#### **9.5 Individuele gehandicapten parkeerplaatsen**

Vanwege het steeds mobieler worden van de groep ouderen in Nederland neemt de vraag naar algemene gehandicaptenplaatsen en individuele gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken toe. Ook in Helmond stijgt deze vraag. Het aantal en de locaties van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen rondom het centrum van Helmond worden afgestemd met het Gehandicapten Overleg Helmond.

Voor verlening van individuele gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken gelden de volgende voorwaarden:

- Aanvrager is in het bezit van een gehandicaptenparkeerkaart;
- Aanvrager heeft een eigen auto;
- Aanvrager heeft geen mogelijkheid om zelf in een eigen parkeerplaats te voorzien (bijvoorbeeld op eigen terrein of in een parkeergarage);
- Er is onvoldoende parkeergelegenheid aanwezig in de directe woonomgeving.

In en rondom het voetgangersgebied in het centrum is het niet altijd mogelijk om op zeer korte loopafstand een geschikte locatie voor een individuele gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken te vinden. Zeker omdat het aantal aanvragen stijgt en de verwachting is dat deze vraag nog verder zal stijgen. Uitgangspunt blijft om een geschikte



locatie op zo'n kort mogelijke loopafstand te vinden. Als gevolg van andere belangen zoals verkeersveiligheid, bevoorrading winkels, belang primaire doelgroep parkeerders in het betaald parkeergebied en voorkoming van onterecht bezetten individuele gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken, wordt in overleg een afweging met de aanvrager gemaakt naar de meest geschikte locatie.

## 9.6 Toekomst

De grote gemeenten in Nederland zijn c.q. gaan qua parkeerhandhaving over op kentekenherkenning. Hierbij rijdt een scanauto /-scooter langs alle parkeerlocaties en constateert of een auto wel of niet beschikt over een parkeerrecht voor dat tijdstip en die locatie. Een belangrijke drijfveer om over te gaan op deze vorm van handhaving is de besparing die daarmee gerealiseerd kan worden. Daarbij de kanttkening dat voor grote steden de potentiële besparingen groter zijn dan voor kleinere steden. Maar met name als het aantal parkeerplaatsen met regulering in woonwijken toeneemt is de noodzaak tot efficiency groot. Voor de toekomst kan dit een forse bezuiniging betekenen op de handhaafkosten (minder meer). Daarom zal voor alle toekomstige keuzes binnen het parkeren op de openbare weg de inzet zijn dat deze systemen geschikt zijn om kentekenparkeren toe te passen.

Een andere belangrijke trend is dat steeds meer parkeerders gebruik gaan maken van belparkeren en de varianten daarop, zoals de Helmondse variant 'Gepast Parkeren'. Op den duur zal dat betekenen dat er minder parkeerautomaten nodig zijn. In de praktijk betekent dit dat met de uitbreiding van de gebieden met parkeerregulering het aantal parkeerautomaten minder dan evenredig zal toenemen.



## 10 Financiële samenvatting

Samenvatting van de jaarlijkse financiële effecten van de verschillende maatregelen:

Gelijktrekken straattarief (€1,80 -> €2,00):	€60.000
Stop&Shop-tarief Rand:	-€60.000
Aanpassing rekeneenheid (per €0,10):	
Straat:	-€30.000
Garage:	-€44.000
Bezoekersregeling (aanschaf: €25.000 +implementatie: € 18.000)	
Beheer en onderhoud:	-€6.000
Inkomstenderving centrum:	-€28.000
Aanpassing vergunningtarieven Rand:	
Bewoners:	-€35.000
Zakelijk:	-€10.000
Vol/vrij signalering en in-car parkeerinformatie (initieel: €20.000):	
Beheer en onderhoud:	-€5.000
Monitoring:	-€10.000
<b>TOTAAL</b>	<b>-€168.000</b>

## Bijlage 1 Mythes over parkeren (uit: Bin. Bestuur, Ruimte en Milieu)

### Omzetverlies winkels niet te maken met parkeren



[Saskia Buitelaar](#), 26 maart 2012

Het belang van bereikbaarheid per auto en (gratis) parkeren wordt enorm overschat als het gaat om factoren die van invloed zijn op het bezoek aan winkels en de winkelomzet. Het omzetverlies in de detailhandel heeft dan ook niets te maken met het parkeerbeleid van gemeenten, zegt Hans Voerknecht van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV).

#### Mythes

Onder winkeliers en gemeenten bestaan talloze mythes over het effect van parkeren en autobeleid. Veel winkeliers denken dat hun inkomsten drastisch zakken als klanten niet meer in de buurt kunnen parkeren. Gemeenten zijn gevoelig voor dit argument en vrezen dat winkels moeten sluiten of verhuizen wanneer betaald parkeren wordt ingevoerd.

#### Geen verband omzet en parkeertarieven

Allemaal onwaar, blijkt uit onderzoek van het KpVV en de Erasmus Universiteit. Er bestaat geen enkel verband tussen de omzet per vierkante meter en de parkeertarieven. Niemand gaat naar de binnenstad om er te parkeren, stelt Voerknecht op basis van koopstromenonderzoek uit de Randstad. 'Minder dan tien procent van de bezoekers noemt parkeren een belangrijke factor bij de keuze voor een winkelgebied. En dan is dichtbij kunnen parkeren belangrijker dan gratis parkeren.' Een uitzondering is er volgens Voerknecht voor bouwmarkten en meubelboulevards.

#### Nabijheid

Wat consumenten dan wel belangrijk vinden? 'De nabijheid van winkels. Driekwart van de mensen gaat uitsluitend naar de dichtstbijzijnde winkel, ook voor niet-dagelijkse boodschappen. Daarnaast wegen verscheidenheid en kwaliteit van de winkels zwaar, net als sfeer, leefbaarheid en veiligheid van het winkelgebied. En dat laatste is vaak weer strijdig met goede autobereikbaarheid.'

#### Meer kosten dan opbrengst

Niet alleen is het onnodig om gratis te laten parkeren in de binnenstad, het is ook nog eens onverstandig, aldus het KpVV. Investeren in gratis parkeervoorzieningen kost vaak veel meer dan het opbrengt. Om alle kosten van een parkeergarage terug te verdienen, zou je





gemiddeld € 4,60 per uur moeten vragen. Voerknecht: 'In feite betaalt de lokale belastingbetaler – die zelf op de fiets komt - dus fors mee aan de parkeergarage voor bezoekers van buiten de stad.'

## **Samenwerking in een BIZ**

In het project Vervoer naar Retail onderzoekt het platform in twee gemeenten hoe winkelgebieden wel aantrekkelijk en bereikbaar worden. Samenwerking tussen winkeliers, ontwikkelaars en gemeenten is noodzakelijk, meent het platform. Het oprichten van een BIZ (Bedrijven Investerings Zone) biedt hierbij extra kansen, omdat daarmee de zogenoemde freeriders (ondernemers die niet willen meebetalen aan activiteiten of voorzieningen) zijn aan te pakken.

## **Dagje winkelen**

Volgens Voerknecht moeten de partijen inspelen op het veranderde winkelgedrag. 'Vroeger ging je een dagje winkelen. Nu gaan mensen een dag de stad beleven. Je moet zorgen voor een goede uitstraling van het winkelgebied, aantrekkelijke terrassen en activiteiten. Dan gaan mensen daarnaast ook nog een uurtje winkelen.'

## **Tien mythes**

- Mythe 1: No parking, no business.
- Mythe 2: Gratis parkeren trekt consumenten.
- Mythe 3: Automobilisten besteden meer dan andere klanten.
- Mythe 4: Automobilisten zijn de belangrijkste klanten.
- Mythe 5: Ik ga failliet als mijn winkelstraat autovrij wordt.
- Mythe 6: Groter winkelgebied betekent meer parkeerplaatsen.
- Mythe 7: Hogere parkeertarieven jagen de klandizie naar winkelgebieden met gratis parkeren.
- Mythe 8: OV- en fietsgericht winkelgebied met restrictief parkeerbeleid kan niet rendabel zijn.
- Mythe 9: Gratis parkeren bestaat.
- Mythe 10: Hogere parkeerkosten leiden tot lagere omzet.

Bijlage 2 Groei autobezit (bron: [www.ad.nl](http://www.ad.nl))

## Steeds minder autobezitters onder jongeren

16-5-13 - 10:09 bron: ANP



Steeds minder jongeren hebben een eigen auto. © Thinkstock.

**Jongeren bezitten steeds minder vaak een personenauto. Onder ouderen groeit daarentegen het autobezit, blijkt uit cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS).**

Het aantal jongeren nam het afgelopen jaar met 0,4 procent toe, terwijl het aantal geregistreerde personenauto's in deze groep met 4,5 procent afnam. Bij de 65-plussers gebeurt het tegenovergestelde. Hun aantal nam in een jaar met 4 procent toe, maar het aantal auto's op naam groeide met bijna 7 procent.

Onder jongeren van 18 tot 25 jaar neemt het aantal personenauto's al 2 jaar op rij af. 'De werkloosheid speelt een grote rol, daardoor neemt hun koopkracht af', zegt Senne Janssen, econoom bij het CBS. Een andere oorzaak is volgens hem dat jongeren de laatste jaren steeds meer in grote steden zijn gaan wonen. Daar is het hebben van een auto vaak niet nodig. 'En misschien moet de auto het als statussymbool afleggen tegen bijvoorbeeld een dure smartphone of stadsfiets', vertelt Janssen.

Het is volgens de CBS-econoom nog maar de vraag of jongeren straks wel auto's gaan kopen als de economie weer aantrekt. Trendwatcher Adjiedj Bakas is daar heel stellig in: 'Dat gaat niet gebeuren. Auto's huren en lenen neemt daarentegen wel enorm toe. Jongeren willen zich niet meer hechten aan allerlei dingen', stelt Bakas. De auto werkt volgens hem ook niet meer statusverhogend onder twintigers. 'Ze hechten zich niet aan automerken en hardrijden vinden ze ook niks meer', vertelt de futuroloog. Jongeren willen volgens hem ook niet meer met de auto op vakantie. 'Ze gaan liever met easyJet naar een andere stad.'



Ook autofabrikanten hebben de trend van het delen van auto's ontdekt. Zo nam het Duitse autoconcern Volkswagen onlangs een belang in het Nederlandse bedrijf Greenwheels, aanbieder van deelauto's. 'BMW is in Duitsland met een soortgelijk project bezig', zegt Bakas.

Het totale aantal personenauto's in Nederland groeit volgens het CBS nog wel, maar steeds minder snel. In totaal telt Nederland nu ruim 7,9 miljoen personenauto's, 0,7 procent meer dan een jaar geleden. Dat is de kleinste toename sinds jaren. In 2008 en 2009 steeg het aantal voertuigen nog jaarlijks met bijna 3 procent.



### Bijlage 3 Voor- en nadelen reguleringsvormen

#### Blauwe zone

Voordelen	Nadelen
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Strikte scheiding lang- en kortparkeerders.</li> <li>- In vergelijking tot betaald parkeren, is een blauwe zone klantvriendelijker. Parkeren is gratis en iedereen mag parkeren. Het draagvlak onder kortparkeerders is groot.</li> <li>- Beperkte infrastructurele maatregelen (bebording en blauwe markering), waardoor korte realisatietermijn en lage realisatiekosten.</li> <li>- Afhankelijk van de voorkeur; werking maatregel tijdsgebonden en/of plaatsgebonden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vanwege de strikte parkeerduurbepkering niet geschikt in multifunctionele gebieden (met wonen, winkels, werken e.d.).</li> <li>- Oplossingsrichting is matig flexibel. Er kan alleen gestuurd worden op basis van de maximale parkeerduur.</li> <li>- Een blauwe zone is fraudegevoelig (bijdraaien van de parkeerschijf). Om die reden is de mate van handhaving een bepalende factor voor het succes en het gewenste effect.</li> <li>- Opbrengsten parkeerbonnen gaan naar Rijk, die voor de kosten van handhaving slechts een beperkte vergoeding betaalt. Een Blauwe Zone is dus eigenlijk nooit kostendekkend.</li> <li>- Ongewenst visuele verandering van het straatbeeld (blauwe markering).</li> <li>- Weliswaar klantvriendelijk voor boodschappen doen, maar voor winkelen (funshoppen) kan de parkeerduurbepkering nadelig zijn.</li> <li>- Aandacht voor bezoekersregeling bewoners.</li> <li>- Nauwelijks sturingsmogelijkheden voor overige doelgroepen.</li> <li>- Opstellen voorwaarden ontheffingen met bijbehorende administratie.</li> <li>- Handhaving op kenteken niet mogelijk.</li> <li>- Bekeuring van € 97,00 is zeer hoog.</li> </ul>


**Vergunninghoudersparkeren**

Voordelen	Nadelen
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Goede grip op het 'reguleren' van de beschikbare parkeerplaatsen.</li> <li>- Heldere en eenvoudige maatregel.</li> <li>- Draagvlak onder bewoners groot. Komen vaak zelf met het verzoek. Echter, de tariefhoogte kan door sommige bewoners als bezwaarlijk worden beschouwd.</li> <li>- Er wordt orde geschapen. Kansen voor kwaliteitsslagen in de openbare ruimte.</li> <li>- Beperkte realisatietijd en lage realisatiekosten.</li> <li>- Moedigt gebruik parkeerplaats op eigen terrein aan. Kracht hiervan versterken door prijsdifferentiatie (eventueel 2<sup>e</sup> of 3<sup>e</sup> vergunning zwaarder te belasten).</li> <li>- Afhankelijk van de voorkeur; werking maatregel tijdsgebonden en/of plaatsgebonden.</li> <li>- Te combineren met een overloopvergunning naar ander gebied.</li> <li>- Handhaving op kenteken is mogelijk.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mensen zonder (tijdelijke) vergunning kunnen niet in het gebied parkeren en zullen elders parkeren.</li> <li>- Bezoekersregeling is een vereiste, maar voor een betaling op basis van parkeerduur ontbreekt juridische basis.</li> <li>- Kans op uitwijkgedrag naar aanliggende vrije zones, indien de primaire doelgroep niet bereid is een (extra, soms duurdere) vergunning aan te schaffen.</li> <li>- Dubbelgebruik van een parkeerplaats slechts beperkt mogelijk (in combinatie met een zakelijke vergunning). Daardoor kunnen overdag plaatsen leeg staan.</li> <li>- Voor de kosten van handhaving is slechts een beperkte vergoeding. Kostendekkendheid moet dus volledig komen uit de tarieven voor de vergunningen.</li> <li>- Inflexibel: weinig sturingsmogelijkheden voor overige doelgroepen.</li> <li>- Niet toepasbaar in een multifunctioneel gebied (winkelen, wonen en werken).</li> </ul>


**Betaald parkeren**

Voordelen	Nadelen
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Meervoudig gebruik van parkeerplaatsen.</li> <li>- Deze oplossingsrichting is flexibel. Tarifiering en vergunninghouderzones voor specifieke doelgroepen mogelijk.</li> <li>- Efficiëntere verdeling van de parkeerdruk door mogelijke tariefdifferentiatie.</li> <li>- Extra inkomsten uit parkeergeld.</li> <li>- Extra inkomsten uit boetes → gaan voor 100% naar gemeente.</li> <li>- Toepasbaar op grote schaal en in menggebieden.</li> <li>- Langparkeren is tegen betaling mogelijk (indien geen maximale parkeerduur is ingesteld)</li> <li>- Op de toekomst voorbereid.</li> <li>- Afhankelijk van de voorkeur; werking maatregel tijdsgebonden en/of plaatsgebonden.</li> <li>- Combinatiemogelijkheden: vergunningshoudersregime, tariefdifferentiatie, parkeerduurbepering en combinatie met gebouwde parkeervoorzieningen (rendabele exploitatie).</li> <li>- Handhaving op kenteken is mogelijk.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Betalen om te parkeren heeft een zeer negatief imago. Betaald parkeren wordt vaak gezien als gemeentelijke 'melkkoe'.</li> <li>- Men kan niet gratis parkeren, wat voor boodschappen doen als bezwaar wordt gezien.</li> <li>- Meer moeite voor de parkeerder (vooral in geval van vooraf betaald parkeren).</li> <li>- Kans op boete bij vooraf betalen is groter, omdat men de gewenste parkeerduur van te voren moet inschatten en eventueel, vanwege andere activiteiten, niet in staat is om de parkeerduur te verlengen.</li> <li>- Langere realisatieperiode en hogere realisatiekosten dan bij andere methoden.</li> <li>- Mogelijk ook uitwijkgedrag onder de primaire gebruikersgroepen van de parkeerplaatsen.</li> <li>- In woonwijken bezoekersregeling noodzakelijk.</li> <li>- Bij een ingewikkeld tarievensysteem kan het systeem onduidelijk worden voor de gebruiker.</li> </ul>

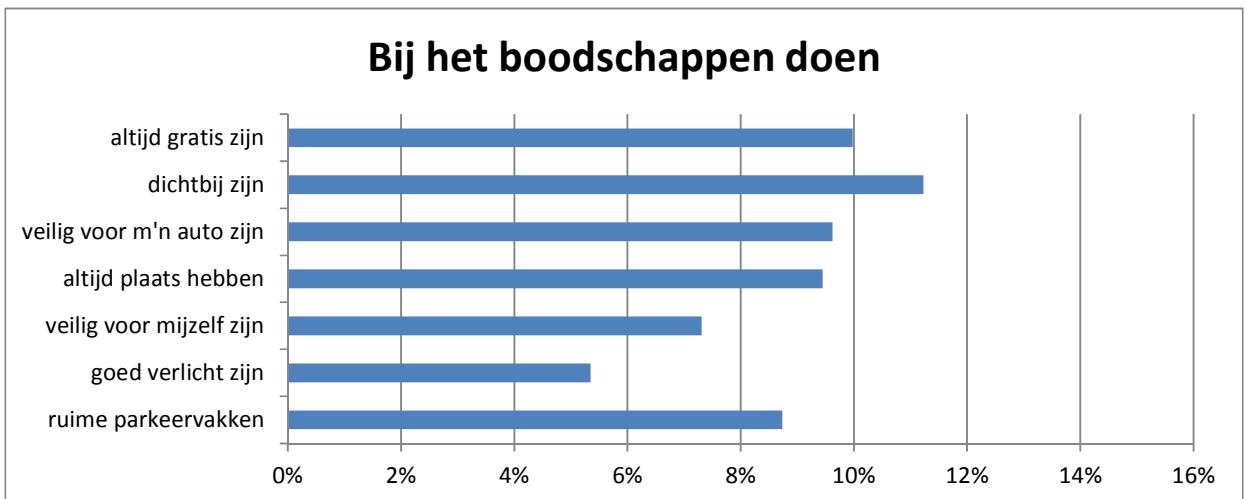
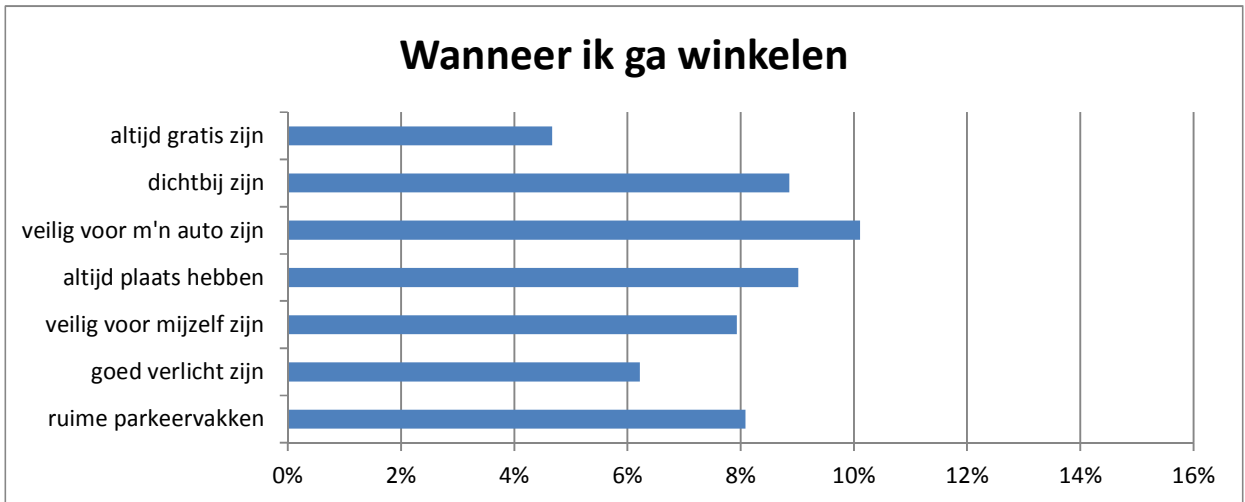


## Bijlage 4 Criteria van belang bij keuze parkeerplaats

Bron: Trendbox 2010

Bij winkelen, bijvoorbeeld in het centrum, gaat het vooral om *veiligheid, loopafstand* en *beschikbaarheid*, zie onderstaande grafieken.

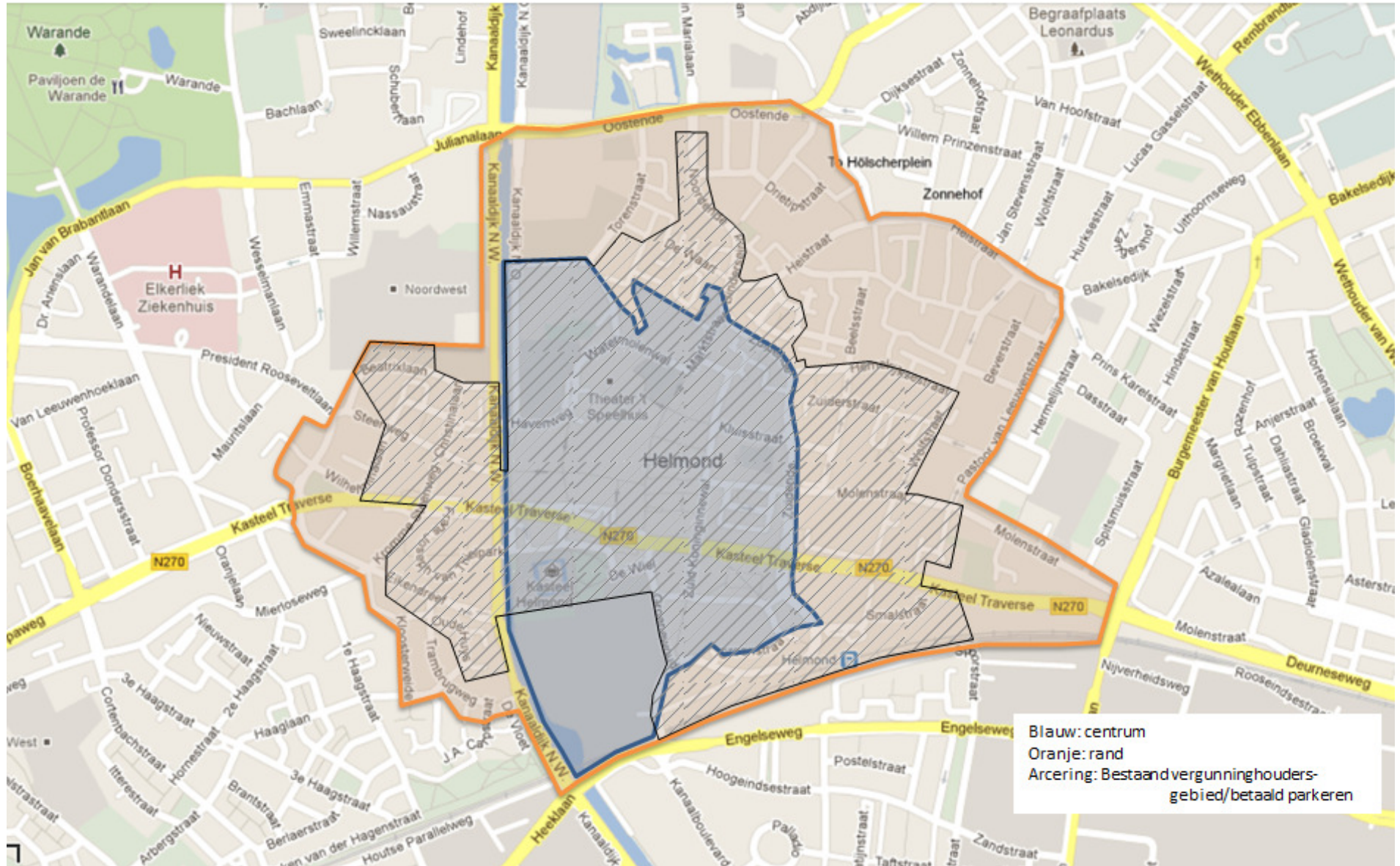
### Belangrijke factoren voor parkeren zijn:







Bijlage 5 Indeling gebieden Helmond





## Bijlage 6 Proces tot invoering

Tot nu toe is het bij geen enkele gemeente eenvoudig gebleken in buurten buiten het centrum een duidelijke meerderheid te krijgen voor het invoeren van een specifieke vorm van parkeerregulering. In Helmond moeten we dus niet de illusie hebben dat het hier anders ligt. Op dit moment werkt de gemeente Helmond conform de volgende wijze om draagvlak in beeld te krijgen:

1. Belanghebbenden die parkeerprobleem ervaren moeten middels een handtekeningenlijst laten blijken dat er draagvlak is voor het instellen van parkeerregulering;
2. Initiatiefnemer wordt daarbij vooraf geïnformeerd over de mogelijkheden en de bijkomende kosten van de parkeervergunning en regulering;
3. Bij draagvlak zet gemeente een enquête uit onder belanghebbenden;
4. Op grond van een hoog draagvlak wordt het verder opgepakt om betaald en/of vergunninghoudersparkeren in te voeren. Daarbij wordt veelal afhankelijk van het aantal aanvragen ook heel specifiek het aantal aan te wijzen parkeerplaatsen met een parkeerregime bepaald. Daarbij kan het zijn dat in een straat slechts een deel van de parkeerplaatsen een parkeerregime krijgen en op de overige parkeerplaatsen geen regulering wordt ingevoerd;
5. Afhankelijk van extra aanvragen wordt het aantal parkeerplaatsen met een parkeerregime uitgebreid. Op deze wijze worden de tegenstanders van een parkeerregime niet verplicht om een parkeervergunning aan te vragen. Nadeel is dat er gebieden zijn met betaald parkeerplaatsen maar ook gratis parkeerplaatsen. Dit heeft hoge kosten en relatief weinig opbrengsten voor gemeente tot gevolg, omdat parkeerders eerst op de gratis parkeerplaatsen gaan parkeren.

Gekozen is om voor de toekomst een andere werkwijze te gaan hanteren. Als uitgangspunt is vastgesteld dat de gemeente bereid is tot de invoering van parkeerregulering in een buurt of bij een Buurt- en Wijkwinkelcentrum onder de volgende voorwaarden:

- Er is sprake van een parkeerprobleem. Dit betekent dat er op wekelijks terugkerende piekmomenten een parkeerdruk is van meer dan 85%<sup>6</sup>;
- Het initiatief ligt in principe bij de belanghebbenden (bewoners, wijkteam, detailhandel en/of ondernemers). Echter de gemeente kan ook zelf een initiatief starten;
- Invoering dient in principe voor de gemeente kostenneutraal plaats te vinden. De gemeente hoeft er in ieder geval niet aan te verdienen.

### Opmerking:

- Zodra bewoners regelmatig hun (1<sup>e</sup>) auto niet in de buurt van de eigen woning kunnen parkeren (zeg: niet binnen een loopafstand van 100 meter), dan wordt dit

---

<sup>6</sup> Het CROW hanteert bij parkeerdruk vaak 85% als grens waarboven mensen een gebied als vol ervaren. Daarbij zijn twee kanttekeningen te maken:

- Als er veel sprake is van kortparkeren, dan is een hogere bezetting minder een probleem, omdat er altijd snel een plaatsje vrijkomt.
- Naarmate de parkeerdruk structureel hoger wordt, verandert ook de acceptatie van een hoge parkeerdruk. De CROW-grens is een comfort-zone.



als een parkeerprobleem ervaren. Dit feit is echter moeilijk te constateren. Vandaar dat meestal teruggevallen wordt op een makkelijker meetbaar criterium, zoals een zekere bovenmatige parkeerdruk (op piekmomenten).

- Heel vaak doet een parkeerprobleem zich niet voor in een hele wijk, maar slechts in delen van de wijk, of alleen bij die bewoners die geen parkeerplaatsen op eigen terrein hebben. Op dat moment ontstaan er tegengestelde belangen. De bewoners in de straten met een parkeerprobleem willen graag regulering, maar bewoners in de straten met eigen parkeerplaatsen en geen groot parkeerprobleem zijn in de regel tegen regulering, omdat regulering voor hen geen verbetering is.
- Het is ook denkbaar dat de gemeente zelf in actie wil komen om toekomstige parkeeroverlast te voorkomen. Soms kan dat zelfs het geval zijn uit eigenbelang, bijvoorbeeld om de bezetting en bijbehorende inkomsten van een nieuw te bouwen parkeergarage op peil te houden.

#### **Vraagstelling:**

Aan welke voorwaarden moet voldaan zijn voordat de gemeente het proces zal opstarten dat mogelijk leidt tot parkeerregulering in een woonwijk?

#### **Beschouwingen:**

- De gemeente heeft belang bij een uniforme werkwijze, zodat willekeur voorkomen wordt. Met een uniforme werkwijze wordt communiceren over de aanpak en de maatregelen ook veel eenvoudiger;
- Het is goed een drempel op te werpen om daarmee te voorkomen dat de gemeente te vaak een proces moet opstarten dat uiteindelijk tot niets leidt. Of netter gezegd: om de slaagkans van de inspanning te vergroten. De drempel moet echter niet leiden tot meer bureaucratie;
- De gemeente heeft er belang bij dat de grenzen van het reguleringsgebied bij de gebruikers logisch overkomen (anders volgen er door onduidelijkheid waarschijnlijk veel beroep- en bezwaarprocedures). Maar de grenzen van een gebied met overmatige parkeerdruk zijn vaak grillig;
- Draagvlak ontstaat pas als de parkeerdruk feitelijk aanwezig is. Proactieve maatregelen nemen om uitwijkgedrag te voorkomen kan zelden op steun rekenen;
- Er zijn altijd tegenstanders die alles uit de kast zullen halen om parkeerregulering tegen te houden. De enige echte remedie daartegen is de bewoners voldoende voordelen aan te bieden. De voordelen kunnen liggen in lage tarieven of bijzondere (parkeer)rechten. In welke mate je dat als gemeente wilt is een politieke afweging, waarbij gemeten draagvlak vaak een overtuigend element is;
- Een proces van met kleine stapjes het gebied uitbreiden wordt zelden als positief ervaren. Belangrijke reden: iedereen begrijpt dat het probleem niet echt wordt opgelost, maar vooral wordt verschoven. Maar voor het alternatief –meteen een groot gebied– ontbreekt meestal het draagvlak. De discussie met bewoners gaat vaak over prijs en plaatszekerheid. De grootste kans van slagen wordt bereikt als in een groot gebied zeer goedkoop (en gemakkelijk) bewoners- en bezoekersparkeren wordt aangeboden;
- In een woonwijk kunnen tegengestelde belangen aanwezig zijn. Zo moet een buurtwinkelcentrum ook per auto goed bereikbaar blijven;



- Het helpt als het initiatief bij belanghebbenden vandaan komt die echt gedreven zijn om iets aan de parkeerdruk te doen. Als gemeente kan men voor deze groep faciliterend optreden, bijvoorbeeld door hen te ondersteunen bij het uitvoeren van metingen en met documentatiemateriaal;
- Straten laten aansluiten die direct grenzen aan een gebied met regulering is makkelijker dan ergens een nieuw gebied beginnen. Regulering leidt namelijk onvermijdelijk tot verdringing naar de volgende straten en bij een bestaand reguleringsgebied is daar meestal iets meer begrip voor dan bij de start van een nieuw gebied;
- Steeds vaker wordt het volgende principe geaccepteerd: als de regulering van een gebied(je) overwogen wordt, dan wordt het te verwachten uitwijkgebied in één keer in de planvorming meegenomen. Echter zodanig, dat deze extra gebieden wel de gelegenheid krijgen wel/niet direct mee te doen, maar de invoering in het probleemgebied niet tegen kunnen houden;
- Parkeerdruk meten is een kwestie van tellen (parkeerplaatsen en bezettingscijfers op vooraf gedefinieerde momenten op representatieve dagen). De gemeente zal daarvoor een richtlijn vaststellen;
- Voorkomen moet worden dat op basis van een verzoek van enkele individuen een ingewikkeld proces wordt opgestart. Op een of andere manier moet duidelijk zijn dat er in enige mate sprake is van een *initieel draagvlak*;
- Als er sprake is van een bij de gemeente bekende bewonersvereniging, dan kan een verzoek van deze vereniging tot een draagvlakmeting voor parkeerregulering volstaan.

**Voorstel:**

Voordat de gemeente op verzoek van belanghebbenden een officieel inspraaktraject voor parkeerregulering opstart en een parkeerdrukmeting uitvoert moet het door deze belanghebbenden aannemelijk gemaakt zijn dat er in de directe omgeving sprake is van parkeeroverlast en dat er initieel draagvlak is voor parkeerregulering. Dit kan op meerdere manieren:

- **Noodzaak**
  - Via tellingen wordt de parkeerdruk op piekmomenten vastgesteld. Deze tellingen kunnen door de gemeente zijn uitgevoerd (op basis van reguliere monitoring);
  - Er moeten ondergrenzen worden aangegeven voor de parkeerdruk. Deze moeten relatief hoog liggen (ten minste 85%);
  - De parkeerdruk moet zich ten minste wekelijks voordoen.
- **Initieel draagvlak**

Voor het vaststellen van initieel draagvlak zijn meerdere methoden:

  - Een handtekeninglijst met een minimaal benodigd aantal handtekeningen. Dit minimum aantal is voor uitbreiding van een bestaand gebied lager dan voor regulering van een nieuw (geïsoleerd) gebied. Voor deze handtekeningenlijst stelt de gemeente een format op, waarbij tevens een toelichting komt op de systematiek. Op deze manier moet er voor gezorgd worden dat degene die zijn handtekening plaatst goed geïnformeerd is over de vorm van regulering;





- Een verzoek van een wijkteam (of een andere in de buurt gevestigde belanghebbendenvereniging).

Een dergelijk traject loopt bij voorkeur via het Team Verkeer en Vervoer van de afdeling Ruimtelijke Ordening en Verkeer.

Zodra op deze wijze gebleken is dat er sprake is van een overmatige parkeerdruk en er onder de belanghebbenden een initieel draagvlak bestaat, dan is de gemeente aan zet. Zij gaat een concreet *uitvoeringsplan* opstellen, waarbij rekening gehouden wordt met wijkspecifieke zaken, zoals de aanwezigheid van winkels of een buurtcentrum. Tevens wordt helder gedefinieerd wat de precieze grenzen zijn van het reguleringsgebied. Het uitvoeringsplan wordt vervolgens aan de wijk voorgelegd. Daarbij kan gekozen worden om de straten apart te bevragen

Eerst wordt bekeken of bijbouwen mogelijk is en tot een oplossing van het parkeerprobleem leidt. Mocht bijbouwen geen optie zijn dan wordt gekeken of regulering een oplossing is via de beslisboom, daarbij dient de meerderheid van de wijk/straat voor invoering te zijn. Daarbij dient ten minste de helft van de enquêteformulieren retour te komen. Indien minder dan 25% voor is wordt de regulering zeker niet ingevoerd. Indien meer dan 75% voor is dan wordt de regulering zeker ingevoerd. Tussen de 25% en 75% voorstanders wordt een dossier voorbereid voor het college om een besluit te nemen op basis van inhoudelijke argumenten.

#### Opmerking:

De gemeente behoudt zich te allen tijde het recht voor om op eigen initiatief over te gaan tot een traject van invoering parkeerregulering. Ook in dat geval wordt er een uitvoeringsplan opgesteld dat wordt voorgelegd aan de belanghebbenden in de wijk. Het uitvoeringsplan wordt samen met de resultaten van de draagvlakmeting (zowel voor of tegen) voorgelegd aan het college ter besluitvorming.

#### **Proces van invoering**

Tot slot is er nog een proces te definiëren waarin bepaald wordt of tot invoering van parkeerregulering in een woonwijk wordt besloten. Op de volgende pagina is de te volgen procedure beschreven, waaraan uiteraard nog momenten van terugkoppeling en afstemming moeten worden toegevoegd.

#### **Doorschuiven**

Verder wordt geadviseerd om zoveel als mogelijk te voorkomen dat door invoering van een parkeerregulering in de ene wijk het probleem doorschuift naar de andere wijk. Helaas is deze verplaatsing alleen te voorkomen door over een groot gebied parkeerregulering door te voeren. Dat is echter uit oogpunt van draagvlak geen reëel scenario. Maar wel zal het helpen als nagedacht wordt over de vraag waar het parkeren van de belangrijkste groep uitwijkers (vaak: werknemers) wel kan worden gefaciliteerd. Een voorwaarde voor haalbaarheid daarbij is dat het alternatief voor deze groep weinig kosten met zich meebrengt.

Omdat de kosten beperkt moeten zijn zal het in de regel gaan om beter benutten van bestaande restcapaciteit. In het Masterplan Parkeren 2012 zijn daarvoor de volgende mogelijkheden aangegeven:

- Restcapaciteit in de binnenstad (alle garages en enkele terreinen), vooral overdag op doordeweekse dagen en bij voorkeur in combinatie met een mobiliteitsplan van de werkgever;



- Restcapaciteit aan de randen van het centrum, zoals de Binnen Parallelweg en Beatrixlaan.





## Bijlage 7 Mogelijkheden bezoekersregeling

Bij het invoeren van betaald parkeren kan gekozen worden om het bezoek van bewoners en/of bedrijven een regeling aan te bieden, zodat ze goedkoper of gratis in het gebied kunnen parkeren. Echter, er moet een manier gevonden worden waarop voor een handhaver te achterhalen is of een geparkeerde auto van bezoek een parkeerrecht heeft. In deze bijlage zijn meerdere in de praktijk voorkomende manieren uiteengezet. We onderscheiden de volgende mogelijkheden:

1. Verstrekking kraskaarten;
2. bezoek kenbaar maken via een pasje;
3. bezoek kenbaar maken via (goedkoper) ticket uit de parkeerautomaat;
4. bezoek kenbaar maken via het kenteken.

### Kraskaarten

Bewoners kunnen bij de gemeente kraskaarten kopen, waarop ze het kenteken van de bezoeker en de datum kunnen schrijven. Door deze kraskaart achter de voorruit te leggen kan het bezoek in het gereguleerde gebied parkeren. Een groot nadeel van deze methode is dat deze kraskaarten makkelijk kunnen worden doorverkocht en er een boekhouding bij de gemeente moet worden bijgehouden hoeveel kraskaarten er al verkocht zijn. Daarnaast moet een bezoeker op en neer lopen om de kraskaart in de auto te leggen. Het voordeel is de laagdrempeligheid en in de regel lage kosten voor aanschaf.

Nadelen zijn dat met een dergelijk systeem efficiënt handhaven op kenteken niet mogelijk is en dat het systeem fraudegevoelig is. Vanwege deze fraudegevoeligheid willen veel gemeenten met kraskaarten overstappen naar een ander type bezoekersregeling.

### Pasje

Elk adres in het gebied kan een pas krijgen (evt. betaald) welke ze aan hun bezoek kunnen geven. Dit is de methode die bijvoorbeeld de gemeente Oss hanteert. De handhaver ziet aan de hand van deze pas dat het bezoek is en daarom niet hoeft te betalen. Het voordeel is dat dit voor de inwoner de meest simpele vorm is van bezoek aanmelden. Maar er kan maar één voertuig tegelijk gebruik maken van de bezoekersregeling, tenzij gekozen wordt om meerdere passen uit te geven. Ook moet de bezoeker op en neer lopen om de pas op te halen en om deze in de auto te leggen. Tegelijkertijd heeft deze methode een grotere fraudegevoeligheid, omdat de pas ook gebruikt kan worden door de bewoners zelf (1<sup>e</sup> / 2<sup>e</sup> auto) of door anderen die lang willen parkeren.

Vandaar dat vaak gekozen wordt om een limiet van aantal parkeeruren op de pas te zetten. Dit betekent dat de pas aan- en afgemeld moet worden. De verschillende manieren van aanmelding zijn hierna beschreven. Dit aan- en afmelden moet ook gebeuren als er voor gekozen wordt dat bezoekers niet gratis kunnen staan, maar tegen een gereduceerd tarief. Dit betekent overigens ook dat er een parkeerrechtendatabase nodig is en scanapparatuur voor de handhavers om de aangemelde passen realtime te kunnen controleren.

Nadeel is dat met een dergelijk systeem efficiënt handhaven op kenteken niet mogelijk is.





### **Pas met aan-/afmelden bij parkeerautomaat**

Het is ook mogelijk om de bezoeker een parkeerticket uit de automaat te laten halen tegen een gereduceerd tarief. Dit is de methode die de gemeente Eindhoven hanteert. Om ervoor te zorgen dat de automaat weet dat het bezoekers betreft dient ook hier een pas verstrekt te worden, echter nu met chip. Door deze pas aan te bieden aan de automaat gaat deze een gereduceerd tarief hanteren. Hiervoor zijn wel aanpassingen van de automaten noodzakelijk. Middels de chip kan een budget op de pas gezet worden. Aan dit budget kan een limiet gesteld worden om fraude te voorkomen. Het voordeel van dit systeem is dat niemand zich hoeft aan te melden en er geen realtime database nodig is. Het nadeel is dat de gebruiker veel stappen moet ondernemen om de bezoeker goedkoper te laten parkeren en men vooraf moet bepalen hoe lang er geparkeerd wordt, terwijl juist achteraf betalen gestimuleerd dient te worden. Ander nadeel is dat er geld op de kaart staat, wat weer tot extra complicaties leidt bij verlies of verhuizing.

Voor dit systeem moeten de parkeerautomaten aangepast worden. Niet alle bestaande automaten kunnen hiervoor aangepast worden. Dit betekent dus ook dat een aantal parkeerautomaten vervangen zal moeten worden.

### **Kenteken**

In lijn met de trend dat meerdere parkeerproducten, zoals parkeervergunningen, via het kenteken geregistreerd worden, kan er ook voor gekozen worden dat het kenteken van het bezoek wordt aangemeld. Het kenteken fungeert daarmee als unieke identificatie waaraan een tijdelijk parkeerrecht wordt gegeven. Het kenteken moet dan wel worden aan -of afgemeld. De bewoner krijgt een limiet aan het aantal bezoekersuren en elke keer als er een kenteken wordt aangemeld dan gaan het werkelijke aantal geparkeerde uren van deze limiet af.

Het voordeel is dat er geen pas verstrekt hoeft te worden en er achteraf bepaald wordt hoe lang het bezoek heeft gestaan. Daarmee riskeert het bezoek minder snel een boete. Het nadeel is dat er altijd een aanmeld proces doorlopen moet worden. Dit betekent overigens ook dat er een parkeerrechtendatabase nodig is. De scanapparatuur van de handhavers moet aangemelde kentekens realtime kunnen controleren, hetgeen in Helmond reeds het geval is.

### **Manier van aanmelden bij pas zonder chip en kenteken**

Er zijn meerdere manieren van aanmelden van de pas of het kenteken. Een combinatie van deze manieren is ook mogelijk. De mogelijkheden zijn:

- *Telefonisch*, waarbij kenteken of pasnummer mondeling doorgegeven kunnen worden. Dit kan via een spraakcomputer of via een bemande telefooncentrale, de aanschafkosten en operationele kosten zijn daarbij hoog;
- *Per SMS*, waarbij via een bekend telefoonnummer, kenteken of pasnummer doorgegeven kunnen worden. Omdat dit automatisch kan gebeuren zijn de operationele kosten lager dan bij een telefooncentrale;
- *Via internet*, waarbij via een persoonlijke internetpagina de kentekens of bezoekerspassen doorgegeven kunnen worden. Omdat dit automatisch kan



gebeuren zijn de operationele kosten lager dan bij een telefooncentrale. Men dient dan wel een internetverbinding te hebben;

- Per app, waarbij via een app een kenteken of pasnummer doorgegeven kan worden. Omdat dit automatisch kan gebeuren zijn de operationele kosten lager dan bij een telefooncentrale. Men dient dan wel een smartphone met internetverbinding te hebben.

### **Bezoekersregeling B5 gemeenten Brabant**

Hierna is kort voor de gemeentes Tilburg, Eindhoven, Den Bosch en Breda uiteengezet welke regeling zij kennen voor bezoek:

**Tilburg:** Bewoners kunnen een bezoekerspas met chip aanvragen, waarbij bezoekers via de automaat een parkeerticket kunnen verkrijgen tegen een gereduceerd tarief. Dit tarief is € 0,45 voor twee uur (overdag). Daarbij hanteert Tilburg een limiet van maximaal 80 uur per kwartaal.

**Eindhoven:** Bewoners kunnen een bezoekerspas met chip aanvragen, waarbij bezoekers via de automaat een parkeerticket kunnen verkrijgen tegen een gereduceerd tarief. Dit tarief is € 0,20 per uur. Daarbij hanteert Eindhoven een limiet van maximaal 100 uur per kwartaal. Deze regeling geldt niet voor bewoners van het centrum.

### **Den Bosch**

Bewoners kunnen kraskaarten bestellen die bezoekers kunnen invullen en achter de voorruit kunnen leggen. Tevens biedt Den Bosch in enkele wijken een bezoekerspas met chip aan, waarbij bezoekers via de automaat een parkeerticket kunnen verkrijgen tegen een gereduceerd tarief. Dit tarief is € 0,05 per uur. Daarbij hanteert Den Bosch een limiet van maximaal 60 uur per maand.

### **Breda**

Bewoners kunnen een bezoekerspas met chip aanvragen, waarbij bezoekers via de automaat een parkeerticket kunnen verkrijgen tegen een gereduceerd tarief. Dit tarief is € 0,25 per uur. Er kan op deze manier maximaal 48 uur per maand bezoekersuren worden gekocht. Bewoners van het stadshart én bedrijven komen niet in aanmerking voor een bezoekerspas.