



Vragen naar aanleiding van presentatie parkeerbeleid binnenstad donderdagavond 4 februari 2021

1. De begrippen autoluw en kerngebied lopen nogal door elkaar. Wat is het kerngebied en wat is het autoluwe gebied? Ook wordt het gebied binnen de centrumring apart genoemd. Graag duidelijk aangeven wat de begrippen inhouden en wat voor regime eraan vast zit.

In het voortraject is gesproken over een 'kerngebied' en een 'autoluw kerngebied'. Dit is hetzelfde. Gedurende het proces is dit concreter gemaakt en omgevormd tot 'het autoluwe gebied'. Binnen de centrumring zijn verschillende gebieden en regimes opgenomen in het voorstel:

- *Rijnstraat (betaald parkeren ma-za – 10:00 tot 18:30) á € 0,25 per 6 minuten. Uitsluitend toegang met ontheffing buiten de venstertijden. Venstertijden:*

Venstertijden

Dag	Tijd
Maandag t/m donderdag	tot 12:00 uur en na 18:00 uur
Vrijdag	tot 12:00 uur en na 21:00 uur
Zaterdag	tot 09:00 uur en na 18:00 uur
Zondag	tot 12:00 en na 17:00 uur

- *Autoluwe binnenstad (betaald parkeren ma-za – 10:00 tot 18:30) á € 0,25 per 6 minuten.*
- *Wagenstraat, Nieuwstraat, parkeerkoer Achterstraat en Plantsoen (betaald parkeren ma-za – 10:00 – 18:30) á € 0,25 per 6 minuten.*

Buiten het centrumgebied (binnen de Singel) hebben we ook 'Woonstraten'. Daar is het voorstel om het regime ma-za – 10:00 tot 22:00 met uitsluitend een dagkaart á € 20,- per dag aan te bieden.

2. Op de Thema-avond heb ik een vraag gesteld over de status van de Rijnstraat in de nieuwe situatie. Hier kon nog geen antwoord op worden gegeven. Hierbij de vraag of de huidige status gehandhaafd blijft zodat de dag-/verswinkels hun klandizie behouden doordat auto's even kort geparkeerd kunnen worden binnen het huidige beleid (tot 12.30 uur).

Huidige venstertijden in de Rijnstraat worden vooralsnog gerespecteerd en behouden. Op dit moment wordt er wel een discussie gevoerd met de ondernemers (aangedragen door de ondernemers) over de functie van de Rijnstraat en de eenvoud van de doorstroming in de Rijnstraat. Daarnaast valt de Rijnstraat in het gebied dat is aangemerkt als autoluw. De stappen en invulling van de autoluwe binnenstad wordt na het vaststellen van het beleid met diverse stakeholders in de tijd ingevuld.



3. Het is mij niet duidelijk hoe het parkeren gedurende de avonden en op zondag eruit gaat zien. Nu eindigt het betaald parkeren om 18.30 uur en kan er 's avonds onbetaald geparkeerd worden, zowel bovengronds als ondergronds. Dat is van groot belang voor de horeca en het verenigingsleven. Betaald parkeren in de avonduren is de nekslag voor de horeca.

Binnen de centrumring wordt dit ook behouden. Ook de Wagenstraat, Nieuwstraat, parkeerkoffer Achterstraat en Plantsoen blijven na 18:30 gratis alsmede ook in de parkeergarage worden de tarieven die voor dit nieuwe parkeerbeleid gelden, behouden.

Garageparkeren

Parkeergarage Castellum

		Tarief	Per
Maandag t/m donderdag	08.00 - 18.00 uur	€ 0,20	6 minuten
	18.00 - 24.00 uur	€ 0,10	6 minuten
	00.00 - 08.00 uur	gratis	
Vrijdag en zaterdag	09.00 - 18.30 uur	€ 0,20	6 minuten
	18.30 - 24.00 uur	gratis	
	00.00 - 09.00 uur	gratis	
Zondag/koopzondag	gehele dag	gratis	
Maximaal dagtarief (geldt ook voor verloren kaart)		€ 20,00	dag
Uitrijkaart (Minimale afname 5 stuks)		€ 6,00	kaart

Parkeergarage Defensie-eiland

		Tarief	Per
Maandag t/m donderdag	08.00 - 18.00 uur	€ 0,20	6 minuten
	18.00 - 24.00 uur	€ 0,10	6 minuten
	00.00 - 08.00 uur	gratis	
Vrijdag en zaterdag	09.00 - 18.30 uur	€ 0,20	6 minuten
	18.30 - 24.00 uur	gratis	
	00.00 - 09.00 uur	gratis	
Zondag/koopzondag	gehele dag	gratis	
Uitrijkaart (Minimale afname 5 stuks)		6,00	kaart

In het voorstel is opgenomen dat de woonstraten in het centrum tot 22:00 uur gereguleerd zijn. Dit is naar aanleiding van een discussie in de werkgroep, waarin aangegeven werd dat er in de woonstraten veel mensen parkeren die naar de horeca gaan en daardoor geen plek meer vrij is voor de primaire doelgroep (bewoners en hun bezoekers).

4. Er wordt een extra bedrag genoemd van 130.000 euro structureel. Waar komt dat geld vandaan? Anders gezegd: Moet dat geld opgehoest worden door ophoging van parkeertarieven en/of vergunningen?

In de bijlage kosten-baten analyse (D/21/008146) is aan gegeven dat deze kosten gedekt worden door de extra parkeerinkomsten Defensie-eiland (in 2019 nog niet opgenomen), de verhoging van de parkeertarieven en efficiëntere handhaving.



5. In het coalitieprogramma wordt gesproken over de wens om de centrumring veiliger te maken door de voorrang eraf te halen en de ring de status van 'auto te gast' te geven. Tijdens de presentatie kwam hier iets van terug. Hoe serieus is deze wens en wordt dit nog verder uitgewerkt?

Dit onderwerp is niet beschouwd in het kader van het nieuwe parkeerbeleid.

6. Is er nagedacht over het invoeren van een blauwe zone-gebied in de kort parkeren-zones? Dit is eenvoudig in gebruik en daarom veel gebruikt in ons land en elders.

Steeds meer gemeenten nemen afscheid van blauwe zones en uitsluitend vergunninghouders gebieden (E9-gebieden). Dit heeft drie belangrijke redenen:

1. *Betaald parkeren geeft meer flexibiliteit dan blauwe zones en vergunninghouders gebieden. Met betaald parkeren kan gestuurd worden met tarieven maar ook tijdsduurbepanking en aantal/type vergunningen. Ook kan voor een bepaalde tijd een nul-tarief ingevoegd worden.*
2. *Blauwe zones en vergunninghouders gebieden zijn niet-fiscale maatregelen. Dit betekent dat bij deze maatregelen alle kosten (o.a. handhaving) voor de gemeente zijn, terwijl de boetes geïnd worden door het CIJB en daarmee een deel van de baten bij het Rijk terecht komen. Betaald parkeren is een fiscale maatregel en valt daarmee onder de belastingwet. Dit betekent dat de kosten voor de gemeente zijn, maar de baten uit naheffingen (boetes) komt ook ten goede van de gemeente. Hierdoor is het streven van een neutrale exploitatie op het gebied van parkeren haalbaar, terwijl er toch met de benodigde intensiteit kan worden gehandhaafd.*
3. *Door het verder digitaliseren van de parkeerketen, b.v. door invoer van de scanauto de handhaving efficiënter plaatsvinden. Rechten zijn dan gekoppeld aan kenteken en niet via een fysieke kaart achter de voorruit*
7. *Is er nagedacht over een eenvoudig middel (ook elders in gebruik) om bewoners een maximum aantal kaarten te geven voor gebruik voor familieleden die op bezoek komen?*
8. *Deze kaarten kunnen per dag gedateerd worden. Dat voorkomt veel bureaucratische rompslomp, m.a.w. een aantal kaarten voor bezoekers.*

Antwoord op vraag 7 en 8:

Dit is uiteraard ook bekeken. Fysieke kaarten worden helaas, zo blijkt uit ervaring bij andere gemeenten, vaak misbruikt. Kaarten worden verkocht aan bezoekers, ondernemers en werknemers. Hierdoor is er geen grip en controle op de parkeerdruk en parkeersituatie. Daarom wordt nu voorgesteld om een digitale bezoekersregeling uit te geven. De aanbieder van het huidige vergunningensysteem biedt dit product in meerdere gemeenten aan. Dit systeem is minder fraudegevoelig en flexibeler.

Een bewoner kan een bezoeker op kenteken aanmaken, deze kan dan tegen sterk gereduceerd tarief (niet geheel gratis) parkeren. Een digitale oplossing kan op termijn minder handhaafkosten met zich mee kan brengen.



De werkgroep heeft het advies afgegeven om een beperkt aantal uren in te stellen, om zo misbruik te voorkomen. Het argument: de parkeerplaatsen in het centrum zijn schaars en moeten eerlijk verdeeld worden.

Tot zover deze vragen van de fractie van LijstvanderDoes

Jaap van der Does 0624592349