

ALDUS VASTGESTELD 8 JUNI 2017

Parkeervisie 2017-2020

**Te besluiten om:**

1. Het nieuwe parkeerbeleid voor de gemeente Doetinchem als verwoord in de Parkeervisie 2017-2020 vast te stellen uitgaande van de volgende visiepunten:
  - 1.1 Doetinchem streeft naar een toekomstbestendig parkeerproduct
  - 1.2 Doetinchem stimuleert een vitale economie
  - 1.3 Doetinchem ziet parkeren als kwaliteit bij ruimtelijke ontwikkelingen
  - 1.4 Doetinchem zet behoudend in op elektrische voertuigen
  - 1.5 Doetinchem gaat voor een duidelijke en eenduidige uitstraling
  - 1.6 Doetinchem denkt mee over beperken van overlast van geparkeerde vrachtwagens.
2. Te kiezen voor de huidige reguleringsvariant met vier tariefzones.
3. De Nota Parkeernormen vast te stellen.
4. Kennis te nemen van de notitie waarin de businesscases parkeren zijn beschreven.

**Context**

Parkeerbeleid is een verantwoordelijkheid en een taak van de gemeente. In 2008 is het parkeerbeleid verwoord in een nota parkeerbeleid. Dit beleid is in 2012 bijgesteld. Het parkeren in Doetinchem bevindt zich in lastig vaarwater; parkeerinkomsten lopen terug en de parkeerdruk in het centrum neemt af. Deze trend is landelijk en heeft een bredere context van veranderend winkelgedrag en verminderd bezoek aan stadscentra. Dat maakt dat er een opgave is om het parkeerproduct toekomstbestendig te maken. Daarnaast wordt van de gemeente verwacht dat we parkeren optimaal inrichten en faciliteren voor de gebruikers. Er is een proces doorlopen om, binnen aanvaardbare financiële kaders, scenario's uit te werken waarbij rekening gehouden is met de wensen van de ondernemers, bezoekers en bewoners. Verder is de parkeervisie gebaseerd op een parkeerdruk-meting zodat inzichtelijk is geworden hoe en waar feitelijk geparkeerd wordt. Ook komt hierbij de vraag aan de orde of er voldoende parkeerplaatsen zijn. De huidige nota Parkeernormen en parkeercompensatiefonds is vier jaar oud. De normen die hier zijn verwoord, zijn inmiddels achterhaald. De nieuwe Nota Parkeernormen bevat de meest recente parkeercijfers. Deze worden bij ruimtelijke ontwikkelingen toegepast. De normen betreffen zowel normen voor parkeerplaatsen als voor fietsstallingsplaatsen.

Los van de parkeervisie ligt er een opdracht van de raad om een uitwerking te geven van de businesscase parkeren. Die uitwerking treft u hierbij aan.

**Beoogd effect**

Deze parkeervisie beoogt het verder verbeteren van de gastvrijheid van de gemeente Doetinchem. Bezoekers, bewoners en werkers van Doetinchem moeten voldoende parkeerplaatsen tot hun beschikking hebben. De parkeerplaatsen moeten goed vindbaar, bereikbaar en betaalbaar zijn. Daarbij gaan we slimmer en efficiënter gebruikmaken van de bestaande parkeercapaciteit.

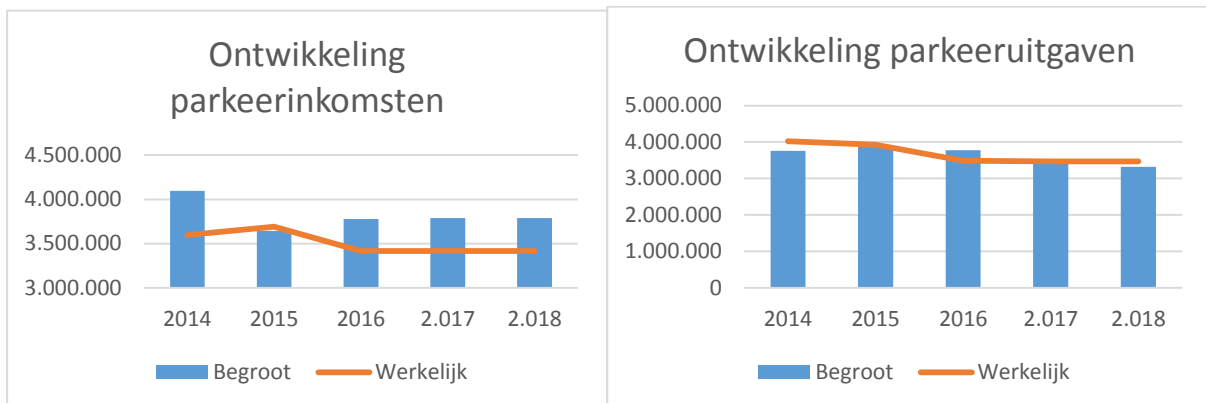
Daarnaast wordt het parkeerproduct toekomstbestendig gemaakt en wordt ook duidelijk hoe het parkeerproduct organisatorisch wordt belegd.

**Argumenten**

*1.1.1 Het parkeerproduct staat onder druk en het is noodzakelijk daar op bij te sturen*

Uit onderstaande grafieken blijkt dat, bij niet ingrijpen, de parkeerinkomsten achterblijven bij de begrootte prognoses. De grafiek 'ontwikkeling parkeerovertuigen' gaat uit van de oorspronkelijke begroting van het parkeerproduct. Gezien de daling van inkomsten is het noodzakelijk de parkeerovertuigen kritisch tegen het licht te houden.

Doetinchem, 31 mei 2017



Bij niet ingrijpen op de structurele lasten en de exploitatie is de in 2015 afgesproken taakstelling van tweemaal € 150.000,- structureel (jaarschijven 2017 en 2018) ten behoeve van de algemene reserve niet op te brengen.

Om toch aan die taakstelling te kunnen voldoen, is een sanering noodzakelijk. Dit wordt op twee manieren opgelost:

- De aanleg van het Bruisend Stadsplein en de kruising Varkensweide zijn deels betaald uit het parkeerproduct. Door het aanleggen van het Bruisend Stadsplein kon de warenmarkt verplaatst worden naar de voorzijde van het stadhuis. Dit leverde meer parkeergelegenheid op het parkeerterrein aan de achterzijde. De kruising Europaweg - Varkensweide is aangepast in verband met het beoogde parkeerdek op de Varkensweide. De kapitaallasten ad € 172.000 drukken nu nog altijd op het parkeerproduct. Dit terwijl deze investeringen nauwelijks bijdragen aan het parkeerproduct. Deze kapitaallasten rekenen we daarom toe aan de algemene middelen.
- Daarnaast worden maatregelen genomen in de exploitatie van het parkeerproduct (de bedrijfsvoering). O.a. door het slim inzetten van het wijkbedrijf, het stopzetten van investeringen en verlagen van inhuurkosten besparen we structureel € 300.000. Op die manier lost het Parkeerproduct op eigen kracht afgesproken afdrachten op.

Ondanks alle maatregelen om te besparen op de uitgaven voorzien we dat de inkomsten de komende jaren verder dalen. Naast de beïnvloedbare exploitatiekosten zijn er de kapitaallasten uit eerder gedane investeringen, zoals de Amphiongarage. Deze kapitaallasten zijn alleen te beïnvloeden door in één of andere vorm extra af te boeken op deze investeringen. Nu het parkeerproduct zijn taakstelling aan de algemene middelen zal voldoen, is het gewenst om met ingang van 2018 € 300.000 structureel te besteden om de investeringslasten van bijvoorbeeld de Amphiongarage versneld te verlagen. Daarmee verlagen we de kapitaallasten en wordt de waarde van de investering naar een reëel niveau gebracht. Met deze maatregelen beogen we een langjarige oplossingsrichting voor het parkeerproduct te bereiken. Deze maatregelen worden betrokken bij de voorjaarsnota 2017. Bij honorering onderzoeken wij wat de financieel-technische mogelijkheden hiertoe zijn binnen de wettelijke kaders. In de programmabegroting 2018 leggen wij deze nader uitgewerkte voorstellen dan ter besluitvorming aan u voor.

### 1.2.1 Goed parkeerbeleid draagt bij aan een vitale stedelijke economie

Met deze parkeervisie bereiken we dat bewoners, bezoekers en werkenden in Doetinchem gemakkelijk een parkeerplaats kunnen vinden. Dit betekent dat er voldoende parkeercapaciteit is om deze doelgroepen te faciliteren. Het autogebruik wordt niet ontmoedigd door een gebrek aan parkeercapaciteit of moeilijk bereikbare parkeerplaatsen. De gastvrijheid geldt ook voor gehandicapten. De gemeente zorgt voor goed gesitueerde parkeervoorzieningen voor hen.

Om de verblijftijd in de binnenstad te vergroten, zal tariefdifferentiatie toegepast worden. De omvang, de 'strengheid' en kwaliteit van handhaven sluiten aan bij alle ambities. Servicegericht handhaven staat centraal, in plaats van streng repressief handhaven.

#### *1.3.1 Goed parkeerbeleid draagt bij aan kwaliteit bij ruimtelijke ontwikkelingen*

Uit parkeeronderzoek blijkt dat er in en nabij het centrum voldoende aanbod is aan parkeerplaatsen. Dat inzicht is van belang bij komende ruimtelijke ontwikkelingen. In de parkeervisie geldt als uitgangspunt dat we streven naar een optimale parkeerbalans. Een van de consequenties is dat in woongebieden rondom het centrum met een duidelijke woonfunctie de functie wonen en leefbaarheid prevaleert. Parkeeders met bestemming centrum zijn hier niet op hun plek.

#### *1.4.1 De parkeervisie anticipeert op het gebruik van elektrische voertuigen*

In de parkeervisie onderstrepen we het belang van het volgen van de ontwikkelingen met betrekking tot elektrische voertuigen en bijbehorende oplaadpunten. Als gemeente vervullen we daarin geen trekkersrol voor de stimulering ervan. De gemeente laat de realisering van de laadpalen en het verzoek parkeerplaatsen te reserveren voor elektrische voertuigen en deelauto's over aan de markt. De gemeente richt zich vooral op eventuele verbetering en uitbreiding van de laadvoorzieningen op openbare parkeerterreinen/garages.

#### *1.5.1 De parkeervisie doet aanbevelingen voor een duidelijke en eenduidige uitstraling*

In de parkeervisie wordt het belang onderstreept van de vindbaarheid van de parkeervoorzieningen en de onderlinge routing. Dit om de parkeerdruk in en om het centrum zoveel mogelijk gelijkmatig te verdelen over de aanwezige parkeervoorzieningen.

*1.6.1 De parkeervisie draagt er toe bij dat overlast van geparkeerde vrachtwagen wordt beperkt.* Rondom geparkeerde vrachtwagens verrommelt de omgeving snel. Er is een gebrek aan goede tijdelijke parkeervoorzieningen met bijbehorende (sanitaire) voorzieningen. Bedrijven vragen om een duurzame oplossing. Met deze visie beogen we dat het parkeren op bedrijventerreinen beter wordt gereguleerd.

#### *2.1 Het huidige systeem van parkeerregulering is overzichtelijk*

Op dit moment is de binnenstad verdeeld in vier tariefzones (€ 1,20, € 1,50, € 1,80 en € 2,40). Dit is exclusief het gratis parkeren op het Sturkoterrein en de blauwe zone op een deel van het Sturkoterrein en het Surinameplein. De bewoners van de binnenstad hebben de mogelijkheid een vergunning te kopen voor een parkeerzone met daarbij een uitwijkzone.

#### *2.2 Voorgestelde tariefstructuur sluit goed aan bij inventarisatie van de meningen onder bewoners, ondernemers en gemeenteraad hoe het parkeren gereguleerd kan worden*

In het traject van totstandkoming van de parkeervisie is gesproken met verschillende belanghebbenden. Ook is in een informatieve raadsvergadering uw mening gepolst. Aan u zijn acht scenario's voorgelegd hoe het parkeren gereguleerd kan worden. Een aantal scenario's viel af vanwege te weinig draagvlak: invoeren gratis parkeren, invoeren blauwe zone, het introduceren van het principe van verevening en dubbelgebruik van vergunninghouderplaatsen. Ook bleek dat de koopzondag in de huidige vorm wordt gewaardeerd. In zijn algemeenheid bleek er weinig draagvlak of noodzaak voor radicale veranderingen. Ook het financiële aspect speelde daarin een rol.

### 2.3 De voorgestelde tariefstructuur heeft financieel aanvaardbare consequenties.

Uit onderstaand overzicht blijkt welke financiële consequenties de verschillende scenario's hebben. De drie scenario's met het gunstigste financiële perspectief kunnen niet rekenen op voldoende draagvlak. Alle andere scenario's zijn financieel ongunstiger ten opzichte van de huidige situatie. Bovendien blijkt uit onderzoek dat de hoogte van parkeertarieven van geringe invloed is op bezoekersaantallen. Er is dus ook geen noodzaak om op basis daarvan tariefaanpassingen door te voeren. Onderdeel van de huidige tariefstructuur is ook het hanteren van een dagkaart van € 4,-. Deze wordt op dit moment door bezoekers gewaardeerd.

| Maatregel                                    | Kosten/opbrengsten          |
|--|-----------------------------|
| Reduceren naar 3 tariefzones                 | -/- € 146.000,-- per jaar   |
| Dubbelgebruik van vergunninghouderplaatsen   | + € 25000,-- per jaar       |
| Verevening (9.00-21.00 uur betaald parkeren) | -/- € 4.000,-- per jaar     |
| Koopzondag betaald maken                     | + € 8.000,-- per zondag     |
| Gratis parkeren invoeren                     | -/- € 2.350.000,-- per jaar |
| Blaauwe zone invoeren                        | -/- € 1.950.000,-- per jaar |
| Tarieven verlagen -20 %                      | -/- € 467.000,-- per jaar   |

### 3.1 De parkeernormen bij ruimtelijke ontwikkelingen zijn verouderd en behoeven aanpassing

De huidige nota Parkeernormen en parkeercompensatiefonds is vier jaar oud. De normen die hier zijn verwoord, zijn achterhaald. De nieuwe Nota Parkeernormen bevat de meest recente parkeernormen. Deze worden bij ruimtelijke ontwikkelingen toegepast. De normen betreffen zowel normen voor parkeerplaatsen als voor fietsstallingsplaatsen. Door deze nu vast te stellen, wordt helderheid gegeven.

### 3.2 Het huidige parkeercompensatiefonds biedt initiatiefnemers die niet aan parkeren op eigen terrein kunnen voorzien toch de mogelijkheid om tot realisatie te komen

Onderdeel van het vaststellen van de Parkeernormen is het parkeercompensatiefonds. Initiatiefnemers die niet kunnen voldoen aan de parkeereisen kunnen hierin een bedrag storten zodat parkeren in het openbaar gebied gerealiseerd kan worden. Enerzijds stimuleert dit ontwikkelingen, anderzijds stimuleert het initiatiefnemers na te denken over het invullen van de eigen parkeerbehoefte.

### 4.1 Coöperatie Parkeerservice is op dit moment geen optie,

U hebt in 2015 opdracht gegeven om twee businesscases uit te werken hoe het parkeren georganiseerd kan worden. Daarbij waren twee opties aan de orde:

- lidmaatschap bij de coöperatie Parkeerservice
- samenwerking met centrumondernemers.

De optie coöperatie Parkeerservice blijkt problematisch. Zij biedt voor enkele producten wel mogelijkheden maar deze organisatie zit momenteel in een transitieperiode. Zij kiest ervoor nu te investeren in de kwaliteit van de dienstverlening aan hun bestaande klanten. Het is daarom niet mogelijk om op dit moment met hen in zee te gaan. Wellicht dat in een later stadium deze optie nog kan worden overwogen.

### 4.2 Samenwerken met centrumondernemers biedt mogelijkheden, mede in relatie tot het aanvalsplan binnenstad

Ondernemers hebben aangegeven graag mee te werken en meebeslissen om de belevingswaarde van het centrum te vergroten. Risicodragend investeren door de binnenstad-ondernemers blijkt echter niet haalbaar. In deze optie zouden de gemeente, Buha BV en de ondernemers daarom een convenant opstellen. Hierin worden dan afspraken vastgelegd over het meedenken, meedoen en mee-investeren in parkeeraangelegenheden.

De uiteindelijke insteek is dat een deel van de parkeeropbrengsten worden gestort in een fonds 'uitvoeringagenda Binnenstad'. Door deze drie instrumenten te combineren, ontstaat een vliegwiel waardoor de gemeente en ondernemers gestimuleerd worden elkaar te versterken. Dit fonds is gevoed door 'uitvoeringsagenda Binnenstad' met een bedrag van € 30.000,-.

### **Kanttekeningen**

#### *1.1.1 Een financiële herijking trekt een wissel op de gemeentebegroting*

Financiële consequenties zijn groot en moeten bekeken worden in het licht van de totale gemeentelijke financiën.

#### *1.1.4 Gemeente zou ook ambitieuzer kunnen inzetten op stimuleren van elektrische voertuigen.*

Wij gaan hierbij uit van marktwerking en zien het stimuleren van gebruik elektrische voertuigen niet als een lokale opgave.

#### *4.1 Door achterblijvende parkeerinkomsten is er weinig financiële ruimte vanuit het product parkeren om middelen toe te voegen voor activiteiten in het centrum.*

De samenwerking zal zich daarom de komende tijd toespitsen op een intensieve samenwerking tussen de gemeente, Buha BV en de binnenstadondernemers. De middelen om een vliegwieleffect te bereiken zijn beperkt.

### **Financiën**

De consequenties van dit voorstel worden betrokken bij de voorjaarsnota 2017 en gaan uit van een structurele aanmelding van € 472.000,-.

### **Vervolg**

Op basis van deze parkeervisie vindt verder implementatie plaats. Financiële consequenties worden betrokken bij de voorjaarsnota 2017 en begroting 2018.

### **Bijlagen**

1. Parkeervisie 2017-2020
2. Nota Parkeernormen
3. Memo Financiën en parkeren
4. Businesscases Parkeren

Burgemeester en wethouders van Doetinchem,  
De secretaris, De burgemeester,

ing. N. van Waart

mr. M. Boumans MBA MPM

De raad van de gemeente Doetinchem;

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders over Parkeervisie 2017-2020;

gelet op artikel 108, lid 1, juncto artikel 147, lid 2 van de Gemeentewet;

b e s l u i t :

- I. Het nieuwe parkeerbeleid voor de gemeente Doetinchem als verwoord in de Parkeervisie 2017-2020 vast te stellen uitgaande van de volgende visiepunten:
  - 1.1 Doetinchem streeft naar een toekomstbestendig parkeerproduct
  - 1.2 Doetinchem stimuleert een vitale economie
  - 1.3 Doetinchem ziet parkeren als kwaliteit bij ruimtelijke ontwikkelingen
  - 1.4 Doetinchem zet behoudend in op elektrische voertuigen
  - 1.5 Doetinchem gaat voor een duidelijke en eenduidige uitstraling
  - 1.6 Doetinchem denkt mee over beperken van overlast van geparkeerde vrachtwagens.
2. Te kiezen voor de huidige reguleringsvariant met vier tariefzones.
3. De Nota Parkeernormen vast te stellen.
4. Kennis te nemen van de notitie waarin de businesscases parkeren zijn beschreven.

Aldus besloten in zijn vergadering van 8 juni 2017,

, griffier

, voorzitter