

Raadsvoorstel

Agendanr. :
Reg.nr. : 3695031
B&W verg. : 21 januari 2014
Commissie : ROB
Cie_verg. : 22 januari 2014
Raadsverg. : 28 januari 2014

Onderwerp: Aanpassing ultrakortparkeren binnenstad

1) Status

Op grond van uw bevoegdheid kaders voor beleid op hoofdlijnen te stellen, bieden wij u ter vaststelling deze nota over Aanpassing ultrakortparkeren binnenstad aan.

2) Samenvatting

In de raadsvergadering van 8 oktober 2013 heeft uw raad een voorstel besproken tot het invoeren van een kleinschalig experiment met ultrakortparkeren (maximaal 30 minuten). Met een amendement heeft uw raad tijdens de vergadering een uitbreiding voorgesteld, waarbij niet slechts enkele maar alle openbare parkeerplaatsen de in Vughterstraat, de Hinthamerstraat en de Peperstraat werden aangewezen voor ultrakortparkeren. Dit amendement is aangenomen en door het college uitgevoerd; het ultrakortparkeren is hier sinds 1 december 2013 van kracht.

Ondernemers in de Hinthamerstaat en de Vughterstraat geven aan dat de nieuwe maatregel leidt tot veel klachten, tot kortere bezoeken aan hun bedrijven en tot wegblijvende klanten. In de raadscommissievergadering ROB op 14 januari 2014 is hierover gedebatteerd. De raadscommissie heeft ons college uiteindelijk gevraagd om het oorspronkelijke raadsvoorstel nogmaals voor te leggen aan de raad. De commissie wil dan terugkomen op het raadsbesluit van 8 oktober en alsnog instemmen met het door ons college gedane raadsvoorstel.

Dit voorstel betreft het invoeren van ultrakortparkeren (max. 30 minuten) in kleine delen van de Vughterstraat (6 plaatsen) en de Hinthamerstraat (10 plaatsen) van maandag t/m zaterdag tussen 9:00 en 18:00 uur en op zondagen van 14.00-17.00 uur.

Daarnaast wordt in deze eerste stap kortparkeren (max. 60 minuten) ingevoerd in de Peperstraat. Wij zien deze invoering van 'kortparkeren' als een opstap naar de mogelijke invoering van ultrakortparkeren in een volgende stap.

In totaal leidt dit nog dit jaar tot 67 parkeerplaatsen voor kortparkeren en 16 parkeerplaatsen voor ultrakortparkeren.

Deze wijzigingen zijn al in voorbereiding en kunnen op zaterdag 1 februari 2014 worden geëffectueerd.

3) Voorstel

Bijgaand raadsbesluit vaststellen met de besluitpunten:

- a) Het invoeren van ultrakortparkeren op basis van parkeerduurbeperking, bedoeld voor gericht winkelbezoek in de directe omgeving van deze parkeerplaatsen;
- b) Het stellen van de volgende voorwaarden voor ultrakortparkeren: locaties in de binnenstad, op maximaal 4 minuten loopafstand van het kernwinkelgebied, met een parkeerautomaat binnen

1 minuut loopafstand en met voldoende parkeerplaatsen om een redelijke kans te maken op een vrije parkeerplaats;

- c) **Per 1 februari 2014** kortparkeren instellen van een parkeerdurbeperking van maximaal 60 minuten in de Peperstraat van maandag t/m zaterdag tussen 9:00 en 18:00 uur en op zondagen van 14.00-17.00 uur;
- d) **Per 1 februari 2014** omzetten van de parkeerdurbeperking van maximaal 60 minuten naar maximaal 30 minuten (ultrakortparkeren) van maandag t/m zaterdag tussen 9:00 en 18:00 uur en op zondagen van 14.00-17.00 uur in de Hinthamerstraat tussen de Sint Josephstraat en Louwschepoort en de Vughterstraat tussen Sint Jorisstraat en Kuipertjeswal;
- e) Monitoren van deze eerste stap gedurende een jaar waarna volgende stappen, rekening houdend met de andere uitwerkingen op het gebied van parkeren, in het college worden gebracht.

Steller : Berends

Tel. : (073) 615 56 14

E-mail : m.berends@s-hertogenbosch.nl

4) Aanleiding

In de raadsvergadering van 8 oktober 2013 heeft uw raad een voorstel besproken tot het invoeren van een kleinschalig experiment met ultrakortparkeren (maximaal 30 minuten). Met een amendement heeft uw raad tijdens de vergadering een uitbreiding voorgesteld, waarbij niet slechts enkele maar alle openbare parkeerplaatsen de in Vughterstraat, de Hinthamerstraat en de Peperstraat werden aangewezen voor ultrakortparkeren. Dit amendement is aangenomen en door het college uitgevoerd; het ultrakortparkeren is hier sinds 1 december 2013 van kracht.

Ondernemers in de Hinthamerstaat en de Vughterstraat geven aan dat de nieuwe maatregel leidt tot veel klachten, tot kortere bezoeken aan hun bedrijven en tot wegblijvende klanten. In de raadscommissievergadering ROB op 14 januari 2014 is hierover gedebatteerd. De raadscommissie heeft ons college uiteindelijk gevraagd om het oorspronkelijke raadsvoorstel nogmaals voor te leggen aan de raad. De commissie wil dan terugkomen op het raadsbesluit van 8 oktober en alsnog instemmen met het door ons college gedane raadsvoorstel..

De onderstaande tekst wijkt inhoudelijk niet af van ons raadsvoorstel van 8 oktober jongstleden.

5) Waarom ultrakortparkeren

In de Koersnota, waarin het gemeentelijk verkeer- en vervoerbeleid is vastgelegd, is de ambitie uitgesproken om te komen tot een beter bereikbare, economisch goed functionerende en meer leefbare binnenstad. Onder het gebied binnenstad verstaan we hierbij het gebied binnen de stadswallen en aan de noordzijde de Zuid-Willemsvaart. Parkeerbeleid vormt een belangrijk integraal onderdeel in het behalen van de ambitie.

Parkeerregulering heeft als doel om de aanwezige parkeerplaatsen optimaal in te zetten voor de beoogde groep parkeerders; de juiste parkeerder op de juiste parkeerplaats. In onze binnenstad is het gebruik van bezoekersparkeerplaatsen gereguleerd door middel van betaald parkeren. Daarbij geldt: hoe verder de parkeerplaats van het kernwinkelgebied in de binnenstad af ligt, hoe lager het tarief is.

In het raadsbesluit van 22 januari 2013 (Uitwerkingsplan parkeren binnenstad en transferia) hebt u besloten voor de korte termijn (tot 2016) over te gaan tot "het geleidelijk invoeren van ultrakort parkeren voor bezoekers op straatparkeerplaatsen in het winkelgebied, dit op basis van beprijzen, maximale parkeerduur of een combinatie van beide" (citaat betreft amendement 6). Hiermee wil uw raad binnenstadsbezoekers nog beter faciliteren en de beschikbare parkeerplaatsen nog beter verdelen.

Ultrakortparkeren maakt de kans op een parkeerplek groter voor de diegenen die een zeer kort, gericht bezoek aan de binnenstad brengt. Anders gezegd: meer bezoekers kunnen van deze parkeerplekken gebruik maken. Voor wie zijn deze plaatsen bedoeld? Dat zijn de mensen die gericht een bepaalde winkel bezoeken voor een snelle handeling (gerichte aankoop, brengen of afhalen).

Deze functie zegt ook iets over de ligging van de parkeerplaatsen. Het heeft immers weinig zin om parkeerplaatsen met een ultrakorte parkeerduur aan te leggen op 10 minuten lopen van de winkels, en zeker als er ook nog eens gezocht moet worden naar een betaalautomaat.

Ultrakortparkeerplaatsen moeten dus én vlakbij de winkels in het kernwinkelgebied liggen (denk aan hoogstens 3 à 4 minuten lopen), én moeten betaalautomaten hebben of krijgen in de onmiddellijke nabijheid (binnen 1 minuut lopen en in het zicht liggend vanaf de parkeerplaats).

Ten slotte moeten de gebieden waar ultrakortparkeren wordt ingevoerd ook voldoende 'massa' hebben: er moeten voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn om de kans op vrije parkeerplaatsen zo hoog mogelijk te houden. Dus een locatie met slechts twee of drie plaatsen is niet aantrekkelijk.

6) Werkwijze

Op basis van het bovenstaande is onderzocht wáár ultrakortparkeren goed kan functioneren, en op welke manier ultrakortparkeren dan vorm moet krijgen. Hiertoe hebben wij gegevens verzameld van 33 Nederlandse steden met een min of meer vergelijkbare omvang en inwoneraantal, maar ook enkele grote steden waar veel ervaring is opgedaan met specifieke vormen van parkeerregulering. Het overzicht van de parkeerregelingen ligt voor u ter inzage.

Klankbordgroep

Bij het opstellen van dit voorstel is nauw samengewerkt met betrokken partijen als Centrummanagement (Hartje 's-Hertogenbosch, Vereniging van Eigenaren en Kamer van Koophandel) en de Bewonersvereniging Leefbare Binnenstad (BLB). Deze partijen hebben deelgenomen in een klankbordgroep. Naast betrokkenheid bij het proces, hebben de inhoudelijke visies van de partijen binnen de klankbordgroep een belangrijke input gevormd bij de uitwerking van de voorstellen.

Uitgangspunt

U hebt besloten tot geleidelijke invoering van ultrakortparkeren. Dat maakt het mogelijk om al op korte termijn de eerste maatregelen in te voeren. Om die reden is ook uitgegaan van de bestaande situatie; er worden geen betaald-parkeerplaatsen toegevoegd of opgeheven; er worden geen parkeermeters verplaatst of bijgeplaatst en de nu geldende tijdvakken blijven gehandhaafd.

7) Waar ultrakortparkeren

Nu we -bij punt 5- hebben bepaald voor wie en met welk doel we ultrakortparkeren willen instellen, kunnen we bepalen welke straten in onze binnenstad in aanmerking komen voor ultrakortparkeren. Het bij punt 6 genoemde uitgangspunt maakt dat we ons voorstel voor deze eerste stap beperken tot straten waar nu al betaald-parkeerplaatsen zijn, die op korte afstand van het kernwinkelgebied liggen, voor een gericht bezoek aan een winkel. Die straten zijn de Vughterstraat en de Hinthamerstraat (hier geldt nu reeds een maximum parkeerduur van 60 minuten) en de Peperstraat (hier geldt nu geen maximum parkeerduur). Wij beschouwen 60 minuten als 'kortparkeren' en als een mogelijke opstap naar ultrakortparkeren.

Deze eerste stap is zeker niet bedoeld als eindsituatie; in de door uw raad aangegeven periode (tot 2016) kan, aan de hand van de evaluatie van de eerste stap, ultrakortparkeren desgewenst worden uitgebreid met straten die nu niet zijn meegenomen. Denk bijvoorbeeld aan de Verwerstraat (nu alleen vergunninghoudersparkeren) of de Orthenstraat (nu alleen invalidenparkeerplaatsen en laden en lossen). Omdat er in deze straten nog geen betaald-parkeerplaatsen zijn, voldoen ze niet aan de gestelde uitgangspunten voor invoering van ultrakortparkeren in deze eerste stap. Op langere termijn kan echter in overleg met belanghebbenden worden bezien of deze en andere straten geschikt zijn voor ultrakortparkeren.

8) Vormgeving ultrakortparkeren; ervaringen elders

In het algemeen: parkeerregulering kent diverse mogelijke verschijningsvormen. Gestuurd kan worden op parkeertijd, kosten en locatie en alle denkbare combinaties. Maar welke vorm van regulering is in ons geval wenselijk? De sturingsmechanismen hebben op verschillende wijze invloed op de parkeerdruk, de verkeersbewegingen, de frequentie van de handhaving, de kostendekkingsgraad en het imago van parkeren in de binnenstad. Daarom is onderzocht wat de ervaringen elders zijn met (ultra)kortparkeren. Ter inzage ligt een overzicht waarin de diverse regelingen zijn beschreven. Hieruit blijkt dat ook in andere Nederlandse steden is gezocht naar manieren om het gebruik van parkeerplaatsen te optimaliseren. Daar is gebruik gemaakt van differentiatie in maximale parkeerduur, in locatie (goedkoper naarmate je verder van de binnenstad komt) en in tarieven (met name een progressief tarief).

Differentiatie in locatie

's-Hertogenbosch kent dit systeem al. Immers, in 's-Hertogenbosch is het langparkeren op de transferia goedkoper dan het parkeren in de gemeentelijke parkeergarages, en dat is weer goedkoper dan het straatparkeren in de binnenstad.

De vraag die hier van belang is, is of we voor ultrakortparkeren een apart tarief moeten invoeren. De bevindingen in andere gemeenten wijzen uit dat we dit niet moeten doen. In Hilversum is bijvoorbeeld een apart (hoog) tarief voor straatparkeren ingevoerd (€3,40 per uur). Dit tarief is erg bepalend geworden voor de beeldvorming rond de parkeertarieven in deze stad. Een vergelijkbaar fenomeen heeft zich voorgedaan in Sittard. In het centrum van Sittard is het tarief voor parkeren op straat fors gestegen. Hierdoor staat Sittard in de top tien van duurste gemeente qua parkeertarieven en is het imago ontstaan van duur parkeren. Zo'n imago willen wij niet krijgen, omdat dit bezoekers kan afschrikken. Daarom kiezen wij niet voor een hoger tarief op ultrakortparkeerplaatsen.

Differentiatie door tarifiering

In de meeste gemeenten is sprake van een vlak tarief. Dat wil zeggen dat het parkeertarief voor het eerste uur parkeren even hoog is als dat voor de volgende uren. Een alternatief is het progressief tarief; hier is het tarief voor eerste uur het laagst, het tarief voor het tweede uur wat hoger, voor het derde uur nog hoger enz. Dit stimuleert mensen om elders een plaatsje te zoeken als ze wat langer willen parkeren. Rotterdam kent een systeem (stop & shop parken) met een progressief tarief; Heemstede en Deventer hebben het ook. Daar zijn de ervaringen niet negatief.

's-Hertogenbosch kent een vlak tarief. Zijn er redenen om ten behoeve van ultrakortparkeren een progressief tarief in te voeren? Wij vinden van niet, met name gezien het risico dat het hoogste tarief beeldbepalend gaat worden, wat onze stad een negatief imago zou geven.

Een variant hierop is ingevoerd in Leuven. Hier is het mogelijk om maximaal 15 minuten gratis te parkeren voor bijvoorbeeld laden en lossen. Daarna moet het geldende parkeertarief betaald worden. In onze stad is gratis laden en lossen ook mogelijk; hiervoor zijn diverse laad- en lossavens aanwezig, ook in de betreffende straten.

De Nederlandse wetgeving ziet 15 minuten parkeren echter niet als laden en lossen maar als parkeren. Daar komt bij dat het ons niet verstandig lijkt om mensen naar een paar straten in de binnenstad te lokken waar de enige 'gratis' parkeerplaatsen in de hele binnenstad zijn. Dat zal ongewenste verkeersbewegingen opleveren. Ten slotte wordt maximaal 15 minuten parkeren als te kort gezien om bruikbaar te zijn.

Differentiatie in parkeerduur

De overblijvende mogelijkheid is een differentiatie in parkeerduur. Hierbij is het simpelweg niet toegestaan om langer te parkeren dan is aangegeven. Zo kent Tilburg dit systeem op een locatie in het gebied Stappegooi (ultrakortparkeren, maximaal 30 minuten). In andere gemeenten bestaan deze regelingen ook, onder diverse namen.

Dit systeem kan goed functioneren, maar is wel, net als bij alle andere vormen van parkeerregulering, afhankelijk van een goede handhaving.

Wij zien parkeerdurbeperking als de meest geschikte vorm van ultrakortparkeren in onze binnenstad. De volgende vraag is dan wat die maximale parkeerdur moet zijn. Er is geen vaste definitie van het begrip ultrakortparkeren. Ook uit de inventarisatie bij 33 Nederlandse steden blijkt dat er diverse interpretaties mogelijk zijn. Wel blijkt dat een maximale parkeerdur van 60 minuten voor veel mensen wordt gezien als 'kort', maar niet als 'ultrakort'.

Als we kijken naar ons doel van het invoeren van ultrakort parkeren, zou de maximum parkeerdur 30 minuten moeten zijn. Een gefaseerde invoering zou echter een tussenstap kunnen opleveren van 60 minuten. Hieronder maken we dat concreet.

9) Conclusies

Wij blijven van mening dat het invoeren van ultrakortparkeren in de binnenstad een zinvolle toevoeging biedt. Wij willen ultrakortparkeren vorm geven door middel van een parkeerdurbeperking; wij willen geen hogere tarieven invoeren voor dit doel.

In onze binnenstad was er vóór 8 oktober 2013 al een vorm van kortparkeren op straat ingesteld: voor de straatparkeerplaatsen in de Hinthamerstraat en de Vughterstraat geldt al een maximum parkeerdur van 60 minuten op maandag t/m zaterdag tussen 9:00 en 18:00 uur en op zondagen van 14.00-17.00 uur. De gemiddelde parkeerdur ligt hier tussen de 30 en 40 minuten. Deze parkeerplaatsen kennen tijdens de winkeltijden een goede bezetting en er zijn geen klachten bekend over de tijdbepening.

Wij willen nu alsnog een proef doen met een kortere tijdsduur voor een beperkt aantal parkeerplaatsen; wij vinden een maximum parkeerdur 30 minuten het best passen bij de eisen voor ultrakortparkeren (zie ook punt 5). Wij willen daarom in een eerste stap in die delen van de Hinthamerstraat die het meest voldoen aan deze eisen, ultrakortparkeren instellen met een maximum parkeerdur van 30 minuten. Dit zijn –ook rekening houdend met de geconstateerde hoge parkeerdruk- de wegvakken:

- Hinthamerstraat tussen de Sint Josephstraat en Louwschepoort;
- Vughterstraat tussen Sint Jorisstraat en Kuipertjeswal.

Voor de andere straat die aan de eisen voldoet voor de eerste stap van de uitrol van ultrakortparkeren (zie punt 7), de Peperstraat, stellen wij een parkeerdurbeperking van 60 minuten voor. Wij zien deze invoering van 'kortparkeren' als een opstap naar de mogelijke invoering van ultrakortparkeren.

Hiermee vermijden we een schokeffect, en ook in delen van de Hinthamerstraat en de Vughterstraat wilden we via de huidige 60 minuten naar 30 minuten gaan.

De invoering van deze maatregelen levert 9 kortparkeerplaatsen (60 minuten) op in de Peperstraat. In de Hinthamerstraat komen 10 ultrakortparkeerplaatsen (30 minuten); in die straat blijven er 24 kortparkeerplaatsen. In de Vughterstraat komen 6 ultrakortparkeerplaatsen en blijven er 34 kortparkeerplaatsen. In bijlage 1 is dit op een situatietekening weergegeven.

Wij zijn van mening dat deze aantallen enerzijds groot genoeg zijn om goed te kunnen functioneren (zie ook punt 5), en anderzijds dat de maatregelen niet leiden tot een significante toename van verkeersbewegingen in deze straten. Dit zal nadrukkelijk onderdeel zijn van de voorgestelde monitoring.

Deze eerste stap kan worden ingevoerd op zaterdag 1 februari 2014.

Wij stellen voor om deze stap te monitoren en na een jaar te evalueren. Daarna zal een (mogelijke) verdere uitrol van ultrakortparkeren worden beschreven, rekening houdend met de andere uitwerkingen op het gebied van parkeren. Die verdere uitrol willen wij nog voor 2016 realiseren. Hiermee voldoen we aan uw vraag om voor 2016 ultrakortparkeren in de binnenstad geleidelijk uit te rollen.

In een voorstel Tarieventabel parkeren 2014 zult u overigens binnenkort een voorstel krijgen om betaald parkeren in de binnenstad op zondagen, nu van toepassing vanaf 14:00 uur, al in te stellen vanaf 12:00 uur. Indien u daarvoor kiest zal het (ultra)kortparkeren ook op deze uren gaan gelden.

10) Financiële paragraaf

De voorgestelde parkeerregulering is uit te voeren binnen de beschikbare uren voor handhaving. Opbrengsten uit de parkeergelden zullen naar verwachting na invoering van de maatregelen vergelijkbaar zijn met de huidige situatie.

Burgemeester en wethouders van 's-Hertogenbosch,
De secretaris, De burgemeester,

mr. drs. I.A.M. Woestenberg mr. dr. A.G.J.M. Rombouts

Bijlagen:

1. situatietekening

Ter inzage:

1. overzicht parkeersituatie 33 Nederlandse steden

Burgemeester en wethouders van 's-Hertogenbosch,
De secretaris, De burgemeester,

mr. drs. I.A.M. Woestenberg mr. dr. A.G.J.M. Rombouts

De gemeenteraad van 's-Hertogenbosch in zijn openbare vergadering van 28 januari 2014;

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 21 januari 2014,
regnr.3695031;

gelet op de Gemeentewet;

Besluit

Bijgaand raadsbesluit vaststellen met de besluitpunten:

- a) Het invoeren van ultrakortparkeren op basis van parkeerduurbeperking, bedoeld voor gericht winkelbezoek in de directe omgeving van deze parkeerplaatsen;
- b) Het stellen van de volgende voorwaarden voor ultrakortparkeren: locaties in de binnenstad, op maximaal 4 minuten loopafstand van het kernwinkelgebied, met een parkeerautomaat binnen 1 minuut loopafstand en met voldoende parkeerplaatsen om een redelijke kans te maken op een vrije parkeerplaats;
- c) **Per 1 februari 2014** kortparkeren instellen van een parkeerduurbeperking van maximaal 60 minuten in de Peperstraat van maandag t/m zaterdag tussen 9:00 en 18:00 uur en op zondagen van 14.00-17.00 uur;
- d) **Per 1 februari 2014** omzetten van de parkeerduurbeperking van maximaal 60 minuten naar maximaal 30 minuten (ultrakortparkeren) van maandag t/m zaterdag tussen 9:00 en 18:00 uur en op zondagen van 14.00-17.00 uur in de Hinthamerstraat tussen de Sint Josephstraat en Louwschepoort en de Vughterstraat tussen Sint Jorisstraat en Kuipertjeswal;
- e) Monitoren van deze eerste stap gedurende een jaar waarna volgende stappen, rekening houdend met de andere uitwerkingen op het gebied van parkeren, in het college worden gebracht.

's-Hertogenbosch,
De gemeenteraad voornoemd,
De griffier,

De voorzitter,

drs. A. van der Jagt

mr. dr. A.G.J.M. Rombouts