

Van: Lucassen, Milan
Verzonden: woensdag 19 september 2012 15:54
Aan: !Raadsleden
CC: Stadhuis; !Griffie
Onderwerp: FW: raadsinformatiebijeenkomst parkeren
Bijlagen: kadernotitie parkeerbeleid 2012 voor raad.doc

Gemeente Woerden 12.016920



Registratiedatum: 20/09/2012
Behandelend afdeling
Afgehandeld door/op:

Aan de leden van de Raad,

Op verzoek van het college doe ik u de (concept) kadernotitie parkeerbeleid toekomen. Donderdag 20 september 2012 zal er een presentatie worden gegeven over het parkeerbeleid en de kadernotitie in het bijzonder.

Met vriendelijke groet,

Milan Lucassen
Plaatsvervangend griffier / raadsadviseur

email: lucassen.m@woerden.nl

Telnr.: 0348-428619

Werktijden: ma t/m do 09:00 uur tot 17:30 uur,
vrij tot 12:00 uur.

Bezoekadres: Blekerijlaan 14, 3447 GR Woerden
Postadres: Postbus 45, 3440 AA Woerden

016920
19 SEP. 2012
Raad

Beh. Ambt.:
Streefdat.:
Afschr.: B&W / R
B.V.O.:

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: Bonhoff, Bas <bonhoff.b@woerden.nl>

Verzonden: wo 19-09-2012 15:44

Onderwerp: raadsinformatiebijeenkomst parkeren

Bijlage: kadernotitie parkeerbeleid 2012 voor raad.doc

CC: Duindam, Bob <duindam.b@woerden.nl>;

Aan: [!Griffie];

Beste raadsleden,

Bijgaand treft u een kadernotitie parkeerbeleid aan zoals is toegezegd in de commissie van 7 juni 2012.

In de raadsinformatiebijeenkomst van donderdag 20 september 2012 zal er een nadere toelichting op deze kadernotitie worden gegeven.

In deze bijeenkomst wordt een presentatie gegeven waarbij wordt ingegaan op de beleidsdoelen, de geconstateerde knelpunten, de parkeeronderzoeken die zijn gehouden en een advies over de te nemen maatregelen.

Deze kadernotitie zal op 8 oktober 2012 in de inspraak worden gebracht. In december zal het college u het parkeerbeleid ter besluitvorming aanbieden.

Met vriendelijke groet,

Bas Bonhoff
Beleidsmedewerker Verkeer

Gemeente Woerden

0348 428865

Gemeente Woerden
Postbus 45, 3440 AA Woerden
Blekerijlaan 14, 3447 GR Woerden
Telefoonnummer 14 0348
www.woerden.nl

Kadernotitie Parkeerbeleid kern Woerden 2012

September 2012

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	34
	Aanleiding	34
	Leeswijzer	34
2	HUIDIGE SITUATIE PARKEERBELEID KERN WOERDEN	45
	Binnenstad Woerden	45
	Overige gebieden met parkeerregulering	56
3	BELEIDSDOELEN	56
	Verkenning parkeerproblematiek	67
	Variantenstudie met reguleringsvormen	67
5	VERKENNING PARKEERPROBLEMATIEK	78
	Parkeeronderzoek 2006-2007-2008	78
	Parkeeronderzoek 2012	78
	Conclusies uit verkenning probleem	89
6	ONDERZOEK NAAR REGULERINGSVORMEN EN VARIANTEN	910
6.1	VORMEN VAN REGULERING	910
	Algemene voordelen van regulering	910
	Algemene nadelen van regulering	910
	Vormen van regulering	910
	Kosten en opbrengsten voor de gemeente	910
	Bezoekersregeling	1041
6.2	VARIANT I	1112
	Beschrijving	1112
	Mogelijke maatregelen ter optimalisatie van het huidig gereguleerd gebied	1112
	Vergroten van het parkeergemak	1112
	Verminderen parkeeroverlast	1314
	Verminderen parkeeroverlast en kostendeekkende parkeerexploitatie	1415
	Kostendeekkende parkeerexploitatie	1415
	Verwacht effect parkeergedrag	1748
	Verwacht effect op de parkeerexploitatie van de voorgestelde maatregelen	1748
	Conclusie variant I	1748
6.3	VARIANT II	1849
	Beschrijving	1849
	Mogelijke oplossingen tegen uitwijkgedrag	1849
	Verwacht effect parkeergedrag	1849
	Verwacht effect op de parkeerexploitatie	1849
	P&R-terrein	1920
	Singel	1920
	Conclusie variant II	1920
6.4	VARIANT III	2024
	Verwacht effect parkeergedrag	2024
	Verwacht effect op de parkeerexploitatie	2024
	Conclusie variant III	2122
7	PARKEREN HOUDERS VAN EEN GEHANDICAPTENPARKEERKAART	2122
8	OPLAADPUNTEN VOOR ELEKTRISCHE AUTO'S	2223
	Uitgangspunten verdeling laadpunten in bebouwde kom voor elektrische auto's:	2223
9	NIEUW PARKEERBELEID	2324
	Oplossingen versus problematiek Woerden	2324
	Voorgesteld beleid	2324

1 INLEIDING

Aanleiding

Sinds de laatste grootschalige herziening van het parkeerbeleid in 2003, is er op parkeergebied een aantal zaken veranderd. De garage Castellum is in oktober 2006 voltooid, er is betaald parkeren ingevoerd op het P&R terrein van NS en op het terrein van het ziekenhuis. Daarnaast hebben diverse bedrijven hun parkeerterrein afgesloten. Ook zijn er ontwikkelingen met betrekking tot het aantal bezoekers/parkeerders van de binnenstad die negatieve gevolgen hebben voor de parkeerexploitatie van de gemeente Woerden.

Het parkeren in Woerden blijft in beweging, na jaren van klachten over een tekort aan parkeerplaatsen in de binnenstad constateren wij nu een overschot aan parkeerplaatsen, waarbij met name het gebruik van de parkeergarage achter blijft bij de verwachtingen. Ondanks dat de parkeerexploitatie de laatste jaren is verbeterd, is er momenteel nog een aanzienlijk tekort op de begroting van parkeren.

Vanuit de wijken rondom het huidige gereguleerd parkeergebied(betaald) bestaan klachten over een hoge parkeerdruk. Deze hoge parkeerdruk wordt veroorzaakt doordat deze wijken ouder zijn (en niet op het huidige autobezit zijn ingesteld), maar ook doordat er uitwijkgedrag is vanuit het betaald parkeergebied.

Als opmaat voor een nieuw parkeerbeleid zijn er op 28 maart en 11 april 2012 informatiebijeenkomsten geweest en zijn diverse wensen en ideeën door de bewoners en ondernemers geuit om de verdeling van de parkeerruimte (o.a. garage/op straat) te optimaliseren en de tekorten vanuit parkeren weg te nemen.

Ook de gemeenteraad is betrokken bij het opstellen van nieuw beleid. In de commissie Middelen van 16 mei en in de commissie Ruimte van 7 juni 2012 heeft zij inbreng geleverd voor het nieuwe parkeerbeleid. Tenslotte zijn er veel losse reacties per e-mail en brief binnengekomen.

Een betrekkelijk nieuw fenomeen is de elektrische auto. In 2020 rijden er op basis van de huidige verwachting ca. 140.000 elektrische auto's in Nederland, waarvan omgerekend ca. 400 in Woerden. Om een stap naar elektrisch rijden mogelijk te maken is het noodzakelijk dat Woerden deze ontwikkeling faciliteert door parkeergelegenheden voor laadpalen toe te wijzen. Dat moet zorgvuldig gebeuren omdat de parkeerdruk in de woon/werkgebieden overwegend groot is en alleen elektrische auto's gebruik mogen maken van deze laadparkeerplaatsen.

Zolang het aantal elektrische auto's in verhouding tot het aantal auto's dat op fossiele brandstof rijdt gering is, kan een grote concentratie van laadpunten in een bepaald gebied tot problemen leiden.

Op 3 juli 2012 heeft het college het beleid voor het stimuleren van elektrisch rijden en het omgaan met aanvragen van laadpunten vastgesteld. Aangezien de toekenning van gereserveerde parkeerplaatsen een relatie heeft met het totale parkeerbeleid wordt dit onderwerp opgenomen in het parkeerbeleid beleid ter vaststelling door de raad.

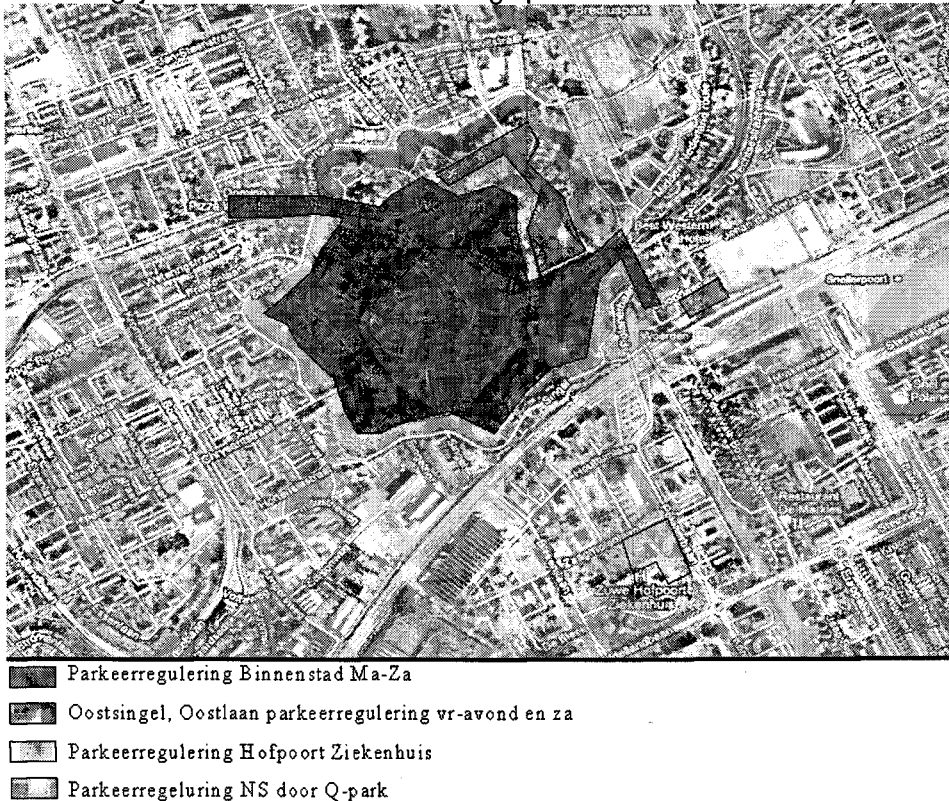
Tenslotte is het wenselijk om de uitvoering van het parkeerbeleid verder te optimaliseren en het parkeergemak te vergroten, dit wordt onderdeel van het nieuwe parkeerbeleid.

Leeswijzer

In deze kadernotitie wordt als eerste in hoofdstuk 2 kort ingegaan op het huidige parkeerbeleid in het gereguleerd (betaald) parkeergebied. In hoofdstuk 3 staan vervolgens de beleidsdoelen geformuleerd. De werkwijze om te komen tot het nieuwe beleid wordt in hoofdstuk 4 beschreven. Hoofdstuk 5 beschrijft de huidige parkeerproblematiek aan de hand van de parkeeronderzoeken die er zijn gehouden. In hoofdstuk 6 worden drie varianten in beeld gebracht waarbij wordt ingegaan op de gevolgen voor het parkeergedrag en de parkeerexploitatie. In hoofdstuk 7 wordt nader ingegaan op houders van een gehandicaptenparkeerkaart en in hoofdstuk 8 op het elektrisch rijden. In hoofdstuk 9 wordt het nieuwe parkeerbeleid geschetst.

2 HUIDIGE SITUATIE PARKEERBELEID KERN WOERDEN

De belangrijkste kenmerken van het huidige parkeerbeleid (situatie 2012) worden hieronder vermeld.



Binnenstad Woerden

- De binnenstad (binnen de buitensingels) is op straat geheel gereguleerd (betaald) van maandag t/m vrijdag van 9.00-18.30 (koopavond 21.00) en op zaterdag van 9.00-18.00
- In de garage is het betaald parkeren maandag t/m zaterdag 24 uur per dag
- Het gebied bij de Oostsingel/Oostlaan (rondom Exerctieveld) is daarop uitgezonderd en uitsluitend gereguleerd op de koopavond en de zaterdag.

Voor dit gereguleerd gebied worden de volgende parkeerfaciliteiten aangeboden:

Voor het parkeren in de parkeergarage:

- volledig abonnement met plaatsgarantie
- volledig abonnement zonder plaatsgarantie
- dalurenabonnement (niet geldig op koopavond en zaterdag) met plaatsgarantie
- uitrijdkaart voor de garage in de voorverkoop (parkeerder kan direct zonder betaling uitrijden)

Voor het parkeren op straat:

- bewonersvergunning
- werknemersvergunning (bedrijfsvergunning)
- dagparkeervergunning
- zorgparkeervergunning (bijvoorbeeld voor artsen, verplegers),
- marktparkeervergunning (marktlieden),
- werknemersvergunning voor een deel van het personeel/bestuur van de gemeente Woerden

Overige gebieden met parkeerregulering

Naast de binnenstad is er ook in de volgende gebieden gereguleerd parkeren:

- de Leidsestraatweg tussen de Baanstraat en de Zandwijkssingel (betaald, geen vergunningen);
- de parkeerplaatsen langs de Stationsweg tussen de Polanerbaan en de Spoorlaan (betaald, geen vergunningen);
- het P&R terrein van het station aan de noordzijde dat in eigendom is van NS en beheert wordt door Q-park (betaald en abonnementen)
- het parkeerterrein van het Hofpoort ziekenhuis (betaald en abonnementen)
- op de vrachtwagenparkeerterreinen in Woerden, Harmelen en Kamerik (vergunningen)

Tenslotte is er op het terrein van het stadhuis een blauwe zone. Voor het personeel zijn ontheffingen verleend voor deze blauwe zone.

3 BELEIDSDOELEN

Het nieuwe parkeerbeleid voor de kern Woerden heeft het volgende tot doel:

- Het verminderen van parkeeroverlast (o.a. als gevolg van uitwijkgedrag)
- Het optimaliseren van de uitvoering van de parkeerregulering
- Het vergroten van het parkeergemak
- Het faciliteren van oplaadpunten voor elektrisch rijden
- Een kostendekkende parkeerexploitatie

Daarbij wordt de volgende randvoorwaarde gehanteerd:

- Voldoende parkeerplaatsen beschikbaar houden in de binnenstad (om een gastvrije plaats te zijn) voor centrumbezoekers

4 WERKWIJZE

Verkenning parkeerproblematiek

Om zo goed mogelijk inzicht te hebben in het parkeergedrag (waaronder uitwijkgedrag) is nadere informatie vereist. Naast eerder gehouden parkeeronderzoeken in 2006, 2007 en 2008 (bezettingsgraad van de parkeerplaatsen in de binnenstad en de wijken eromheen) is er in juni 2012 een extra parkeeronderzoek (op basis van kentekens) uitgevoerd. Dit onderzoek had tot doel om naast informatie over de bezetting van de parkeerplaatsen ook informatie te geven over door welke doelgroep (bewoner/werknemer/treinreiziger/bezoeker) de parkeerplaatsen wordt bezet. Uit de resultaten van dit onderzoek is uitwijkgedrag vanuit de gereguleerd parkeergebieden (binnenstad/station) in beeld gebracht.

Variantenstudie met reguleringsvormen

Om te komen tot een nieuw parkeerbeleid zijn 3 varianten in beeld gebracht:



In de eerste variant wordt het huidige gereguleerd (betaald) parkeergebied geoptimaliseerd door diverse maatregelen om het parkeergedrag beter te sturen, de parkeerexploitatie te verbeteren en het parkeergemak te vergroten.

De tweede variant is een uitbreiding van variant I. In deze variant wordt naast het optimaliseren van het huidige gereguleerd parkeergebied het gereguleerd parkeergebied uitgebreid naar de gebieden waar nu klachten over uitwijkgedrag zijn (personeel binnenstad, bezoekers binnenstad, treinreizigers).

De derde variant is de meest vergaande variant. Naast het optimaliseren van het huidige betaald parkeergebied wordt voor de gehele kern Woerden gereguleerd parkeren ingevoerd (alle woonwijken, wijkwinkelcentra en bedrijventerreinen). Deze variant is ontwikkeld om nieuw uitwijkgedrag in het geheel te voorkomen.

De effecten op het parkeergedrag en parkeerexploitatie alsmede de mogelijkheden om het parkeren te reguleren worden bij de varianten in hoofdstuk 6 besproken.

5 VERKENNING PARKEERPROBLEMATIEK

Om inzicht te krijgen in het parkeergedrag (waaronder uitwijkgedrag) is er een uitgebreid parkeeronderzoek gehouden in 2012. Dit onderzoek is ter aanvulling van de eerder gehouden parkeeronderzoeken in 2006, 2007 en 2008.

Op beide onderzoeken zal kort worden ingegaan:

Parkeeronderzoek 2006-2007-2008

Dit onderzoek is gehouden in de binnenstad en de wijken direct grenzend aan de binnenstad. Op verschillende uren is de bezettingsgraad (aantal parkeerders ten opzichte van het aantal plaatsen) van de parkeerplaatsen gemeten. Er is gemeten op dinsdag, vrijdag (inclusief de nacht) en een zaterdag buiten de vakantieperiode.

Parkeeronderzoek 2012

Doel van dit parkeeronderzoek is geweest om uitwijkgedrag vanuit de betaald parkeergebieden van de binnenstad en het station in beeld te brengen en inzicht te krijgen door welke groep parkeerders deze parkeerplaatsen worden bezet (bewoner/werknemer/treinreiziger/bezoeker). Er is hiervoor een uitgebreid kentekenonderzoek gehouden in de gebieden waar naar verwachting veel sprake is van uitwijkgedrag (rondom binnenstad en station). Door op verschillende tijdstippen van de dag de kentekens te noteren en met elkaar te vergelijken is bepaald welke groep parkeerders er naar verwachting parkeert (bewoner/werknemer/treinreiziger/bezoeker). Daarnaast heeft er een kort onderzoek plaatsgevonden naar het gebruik van het P&R terrein aan de zuidzijde.

Een belangrijke aanleiding om het parkeerbeleid te herzien is het uitwijkgedrag van bewoners, bezoekers en personeel van de binnenstad naar de omgeving en de uitwijk van treinreizigers naar de woonwijken. Om deze reden zal hieronder een korte samenvatting worden gegeven van de resultaten uit het parkeeronderzoek van 2012.

Samengevat kwamen de volgende resultaten uit het parkeeronderzoek 2012 naar boven:

- Rondom de binnenstad stonden gemiddeld ca. 160 werknemers geparkeerd. Hiervan zijn er ca. 20 afkomstig van de Kalsbeekschool (aantal nagevraagd bij de school). Daarnaast zal er naar verwachting nog een klein deel afkomstig zijn van werknemers van bedrijven/voorzieningen in het gebied zelf die ook in het openbaar gebied parkeren, dit aantal is naar verwachting echter zeer laag. Van deze 160 werknemers staan er ca. 70 op de Oostsingel/Oostlaan de rest stond in de woonwijk.
- Rondom het station stonden gemiddeld ca. 165 werknemers/treinreizigers geparkeerd. Hierbij wordt opgemerkt dat er ca. 20 werknemers van de Minkemaschool afkomstig zijn (aantal nagevraagd bij de school). Daarnaast zal er naar verwachting nog een klein deel afkomstig zijn van werknemers van bedrijven/voorzieningen in het gebied zelf die ook in het openbaar gebied parkeren, dit aantal is naar verwachting echter zeer laag. Van deze werknemers/treinreizigers staan er ca. 15 op de braakliggende kavel van FNV-Vastgoed (terrein oude ERU fabriek).
- De bezettingsgraad ligt op de Oostsingel/Oostlaan overdag zeer hoog (92% - 103%). Ook in het noordelijk deel van het Bloemenkwartier komt veelvuldig een hoge bezettingsgraad voor (77%-100%). In de overige gebieden ligt de bezettingsgraad relatief laag (< 85%) al komt er lokaal wel in een straat (b.v. in de IJssstraat) een hogere parkeerdruk voor en moet soms worden uitgeweken naar omliggende straten.
- De hoge parkeerdruk in het noordelijk deel van het Bloemenkwartier wordt slechts voor een klein deel door uitwijkgedrag van werknemers en bezoekers uit de binnenstad veroorzaakt.
- De bezetting van het P&R terrein aan de zuidzijde ligt hoog en wordt vrijwel uitsluitend door treinreizigers gebruikt.

Conclusies uit verkenning probleem

Er wordt over een hoge parkeerdruk * gesproken wanneer de bezettingsgraad op meerdere momenten hoger ligt dan 85%. Uit het parkeeronderzoek blijkt dat dit alleen op de Oostsingel/Oostlaan en in het noordelijk deel van het Bloemenkwartier het geval is.

Rondom de Oostsingel/Oostlaan is een hoge parkeerdruk geen probleem omdat er zich daar vrijwel geen woningen en bedrijven bevinden die niet op eigen terrein kunnen parkeren.

In het noordelijk deel van het Bloemenkwartier is wel regelmatig sprake van een probleem door een hoge parkeerdruk. Uit het parkeeronderzoek blijkt echter dat dit slechts voor een klein deel door uitwijkgedrag van werknemers en bezoekers uit de binnenstad wordt veroorzaakt.

Op het gedeelte van de Singel bij het station is een relatief hoge parkeerdruk (77%-94%) en ontbreekt er een uitwijkmogelijkheid naar omliggende straten.

* Een hoge parkeerdruk wordt veroorzaakt door meerdere factoren:

- een laag aantal parkeerplaatsen (met name oudere wijken zoals bv Bomen- en Bloemenkwartier)
- een hoog autobezit/bedrijfsvoertuigen die naar huis worden genomen
- het niet gebruiken van parkeergelegenheid op eigen terrein
- uitwijkgedrag vanuit de gereguleerde gebieden (omgeving binnenstad en station)

6 ONDERZOEK NAAR REGULERINGSVORMEN EN VARIANTEN

In dit hoofdstuk worden de varianten zoals onder hoofdstuk 4 genoemd beschreven inclusief de mogelijke reguleringsvormen, de effecten op het parkeergedrag en de parkeerexploitatie.

Alvorens de wenselijke reguleringsvorm per variant te beschrijven zal eerst kort worden ingegaan op de voor- en nadelen per reguleringsvorm.

6.1 VORMEN VAN REGULERING

Aan het reguleren van parkeren (instellen betaald parkeren, blauwe zone of een gebied uitsluitend toegankelijk maken voor vergunninghouders) zitten een aantal voor- en nadelen die voor alle vormen van regulering van toepassing zijn:

Algemene voordelen van regulering

- Er kan gestuurd worden op parkeergedrag, het is mogelijk om daar waar een schaarste is aan parkeerruimte de parkeerruimte te verdelen over doelgroepen. Ook onevenredig hoge bezetting van de parkeerruimte door meerdere auto's per adres of bedrijfsvoertuigen kan worden voorkomen;
- Alternatieven voor de auto zoals de fiets worden gestimuleerd;
- Doordat er regelmatig handhaving in het gebied is, kan er meer worden gehandhaafd op hinderlijk parkeren op trottoirs, langdurig laten staan van aanhangers/caravans/containers etc. op de openbare weg;
- Wanneer er al gereguleerd parkeren in de omgeving is, dan kan het uitbreiden van het gereguleerd parkeergebied het eerder beschreven uitwijkgedrag verminderen of voorkomen.

Algemene nadelen van regulering

- Alle varianten vragen om handhaving met de bijbehorende kosten;
- Gereguleerd parkeren wordt als klantonvriendelijk (beperkend, kostbaar, kans op boete) ervaren;
- Alle bewoners en bedrijven moeten een vergunning of ontheffing aanvragen;
- Alle hulpdiensten, thuiszorginstellingen etc. dienen een vergunning aan te schaffen om te parkeren. Vaak zijn dit bedrijven die met verschillende voertuigen in de gehele regio rondrijden wat maakt dat de vergunningverlening ingewikkeld is.
- Wanneer er al gereguleerd parkeren in de omgeving is, dan kan het opnieuw uitbreiden van het gereguleerd parkeergebied ook nieuw uitwijkgedrag veroorzaken dat gelijk of meer is dan het uitwijkgedrag van het eerder gereguleerd gebied.

Vormen van regulering

De volgende typen reguleringen behoren tot de mogelijkheden:

- Betaald parkeren met vergunningsstelsel
- Blauwe zone met ontheffingen stelsel
- Instellen vergunninghoudergebied (uitsluitend houders van parkeervergunning toegestaan)

Naast de eerder genoemde voor- en nadelen verschillen de vormen van regulering op het gebied van:

Kosten en opbrengsten voor de gemeente

Bij betaald parkeren worden de kosten van de handhaving terugverdiend vanuit de naheffingen en de inkomsten uit betaald parkeren. Bij een stelsel met een blauwe zone of vergunninghouders maakt de gemeente wel de kosten aan de handhaving maar gaat het merendeel van de opbrengsten (boetes) naar het CJIB (Rijksoverheid) en staan er geen inkomsten tegenover vanuit betaald parkeren.

Bij betaald parkeren maakt de gemeente de kosten voor het beheer van de parkeerapparatuur (aanschaf, onderhoud, lediging, verbruiksartikelen) en eventueel elektronische betaalsystemen/gsm-parkeren). Bij een voldoende hoog gebruik door betalende bezoekers van de parkeerruimte worden deze kosten terugverdiend.

Bezoekersregeling

Bij betaald parkeren is strikt genomen geen speciale regeling voor het ontvangen van bezoek nodig, iedereen kan tegen betaling parkeren (op straat met een maximale parkeerduur van 1 of 4 uur, in de garage onbeperkt).

Als extra service kan voor het parkeren van bezoek een uitrijkaart voor de garage worden verkocht of een bezoekersvergunning voor op straat worden aangeboden.

Wanneer er aan het betaald parkeren een tijdsduurbepanking zit of er sprake is van een blauwe zone dan kan nog steeds iedereen parkeren, maar kan de maximale tijdsduur een beperking zijn voor het ontvangen van bezoek. Het gaat hierbij om het ontvangen van bezoek van bewoners (privé, zorgverleners, aannemers etc.) maar ook van bedrijven en voorzieningen (zoals b.v. scholen, sportaccommodaties).

In een vergunninghoudergebied kan geen bezoek staan zonder vergunning en is een regeling voor parkeren van bezoek noodzakelijk.

Als oplossing voor het ontvangen van bezoek in een vergunninggebied zijn er 2 mogelijkheden:

- 1) Het aanbieden van een bezoekersvergunning voor bewoners, bedrijven en voorzieningen
- 2) Het aanwijzen van gebieden waar bezoekers van bewoners en bedrijven kunnen parkeren (betaald parkeren/blauwe zone)

De eerste mogelijkheid kan worden uitgevoerd door bijvoorbeeld een bezoekersvergunning uit te geven met een tegoed van een aantal uren. Dit vraagt om een uitgebreide administratie wie er recht heeft op een bezoekersvergunning waarvan de kosten moeten worden terugverdiend in de prijs voor een bezoekersvergunning. Wanneer er 1 bezoekersvergunning per adres wordt verleend ontstaat er een probleem wanneer iemand een keer veel bezoek dat met de auto komt ontvangt (b.v. bij een verjaardag, feest etc.) omdat nergens anders kan worden geparkeerd.

Bij de tweede mogelijkheid worden locaties exclusief bestemd voor bezoekers. Dit houdt in dat vergunningen daar niet geldig zijn en er op deze gebieden betaald parkeren of een blauwe zone (met een ruime tijdsduur van bijvoorbeeld 4 uur) van kracht is.

Nadeel hiervan is dat de beschikbare parkeerruimte minder efficiënt wordt gebruikt omdat gebieden exclusief voor bezoekers zijn bestemd.

De locaties van deze gebieden moet zo zijn afgestemd dat de loopafstanden voor bezoekers naar hun bestemming aanvaardbaar blijft.

Bij een blauwe zone dient daarnaast te worden voorkomen dat bezoekers van een ander gebied (bv betaald parkeergebied in de binnenstad) deze ruimte in beslag gaat neemt.

Wanneer de locaties goed verdeeld zijn over de wijk dan hoeft de loopafstand geen onoverkomelijk probleem te zijn (voor houders van een gehandicaptenparkeerkaart wordt een speciale regeling voorgesteld waarop in hoofdstuk 7 wordt ingegaan).

Bij bijzondere situaties (zoals bijvoorbeeld een aannemer die aan het werk gaat), kan de loopafstand echter wel een probleem zijn en dient hiervoor een speciale regeling te worden opgezet.

Zoals uit bovenstaande tekst blijkt heeft het instellen van een tijdsduur beperking of een vergunninghoudergebied voor het ontvangen van bezoek vergaande consequenties voor bewoners, bedrijven en voorzieningen. Voor de bezoekersregeling is een uitgebreide consultatie van de belanghebbenden (bewoners, bedrijven, voorzieningen) noodzakelijk om draagvlak te krijgen.

6.2 VARIANT I

Beschrijving

Deze variant gaat uit van het optimaliseren van het huidig gereguleerd (betaald) parkeergebied. Losse maatregelen worden voorgesteld om het parkeergemak te vergroten, parkeeroverlast te verminderen en de parkeereexploitatie te verbeteren.

Mogelijke maatregelen ter optimalisatie van het huidig gereguleerd gebied

Er zijn verschillende maatregelen mogelijk die hierna in het kort beschreven worden waarbij een advies wordt gegeven per maatregel. Deze lijst met maatregelen is mede tot stand gekomen aan de hand van reacties van de bewoners, ondernemers en politiek. Per maatregel zal hieronder kort worden ingegaan (onderverdeeld naar beleidsdoel).

Van onderstaande maatregelen wordt voorgesteld om deze in te voeren:

Vergroten van het parkeergemak

- **Elektronisch betalen bij parkeerapparatuur**

Elektronisch betalen (pin, chipknip, creditcard) is klantvriendelijk en biedt voor de gemeente het voordeel dat er minder geldledigingen te hoeven worden gedaan.

In de garage zal het naar verwachting eind dit jaar mogelijk zijn om naast contant, chipknip en creditcard ook per pin te betalen.

Op straat is de parkeerapparatuur te oud om deze functionaliteit in te bouwen. Bij de vervanging van de parkeerapparatuur op straat zal deze functionaliteit als eis bij de aanschaf mee worden gegeven. De parkeerapparatuur is intussen ruimschoots over de gemiddelde levensduur heen en het wordt steeds moeilijker en kostbaarder om deze nog in bedrijf te houden. Voorgesteld wordt om de parkeerapparatuur te vervangen en hierbij gebruik te maken van de "preferred partner" * van ParkeerService.

Naast de investering in nieuwe parkeerapparatuur dient per elektronische transactie een bedrag te worden betaald. Dit gaat om een relatief laag bedrag dat deels kan worden terugverdiend door te besparen op de lediging van de parkeerapparatuur.

- **Invoeren GSM parkeren**

GSM-parkeren is een extra service aan de gebruiker. De parkeerder kan met zijn GSM (indien hij of zij een abonnement heeft bij een aanbieder hiervoor) gemakkelijk zijn parkeergeld betalen zonder naar de automaat te hoeven lopen. De parkeerder meldt zich aan wanneer hij of zij parkeert en meldt zich af wanneer hij de parkeerplaats verlaat, er wordt dus uitsluitend voor de geparkeerde tijd betaald. Bekende aanbieders zijn o.a. YellowBrick, Parkmobile en Park-Line. ParkeerService kan in één contract (via "Servicehuis Parkeren") het mogelijk maken dat alle aanbieders van GSM parkeren worden geaccepteerd.

De investeringskosten voor het mogelijk maken van GSM parkeren zijn relatief laag evenals het bedrag dat per transactie betaalt moet worden. Ook bij GSM parkeren kan een deel van het bedrag worden terugverdiend op de lediging van de parkeerapparatuur. Wel moet worden opgemerkt dat de parkeerinkomsten iets zullen dalen omdat uitsluitend wordt betaald voor de werkelijke parkeerduur.

* bij een preferred partner wordt door parkeerservice (op basis van functionaliteit en prijs/kwaliteit) gebruik gemaakt van 3 vaste leveranciers van parkeerapparatuur. Voordeel hiervan is het aanbestedingsvoordeel door het grotere volume en makkelijker serviceaansturing door een beperkt aantal typen parkeerautomaten

- **Invoeren avondkaart voor parkeren in de garage**

Om parkeergemak te bieden en het gebruik van de garage in de avonduren te stimuleren (veel restruimte en wenselijk om overlast van horecabezoekers te verminderen), wordt voorgesteld om een avondkaart in de garage in te voeren. Met deze kaart kan tussen 18.00 uur en 2.00 uur (sluittingstijd horeca) voor een vast tarief worden geparkeerd in de garage. Avondkaarten kunnen door de parkeerapparatuur maar ook door bijvoorbeeld als service door de horeca worden uitgegeven (na een aanpassing aan de parkeerapparatuur).

Voorgesteld wordt een tarief van € 4,00, hetgeen gelijk ligt aan het bedrag dat gemiddeld op deze uren zou worden betaald. Wanneer tot laat in de avond in de garage wordt geparkeerd is deze avondkaart aantrekkelijk omdat de tijd waarop betaald moet worden in de garage 24 uur doorloopt (m.u.v. zondag).

Het effect op de parkeerexploitatie is moeilijk in te schatten maar zal naar verwachting geen groot effect hebben omdat het gemiddeld bedrag dat betaald wordt ongeveer gelijk ligt. Daarnaast is het aantal parkeerders in de avonduren relatief laag.

- **Bezoekersregeling bewoners voor op straat in het betaald parkeergebied in de binnenstad**

Met betaald parkeren is een bezoekersregeling voor bewoners niet strikt noodzakelijk aangezien iedereen (tegen betaling) gebruik kan maken van de parkeerplaatsen. Voor bezoek van bewoners worden ook uitrijkaarten (€ 6,00) in de voorverkoop verkocht voor de garage.

Als extra service wordt de mogelijkheid geboden om bezoekersvergunningen voor op straat tegen betaling (lager dan het tarief bij de parkeerapparatuur) aan te schaffen. Deze bezoekersvergunning zal bestaan uit een digitale vergunning met een tegoed van 100 parkeeruren per jaar. Deze digitale bezoekersvergunning kan worden geactiveerd en gedeactiveerd via internet of telefoon.

De prijs voor een bezoekersvergunning zal worden gesteld op € 50,- per jaar. Het tarief per parkeeruur (€ 0,50 per uur) ligt hierdoor aanzienlijk lager dan op straat (€ 2,00 per uur). Per adres wordt maximaal 1 bezoekersvergunning verleend.

Nadeel van een bezoekersregeling voor het parkeren op straat is dat dit het parkeren op straat stimuleert in plaats van in de garage waar nu veel restruimte is en dat het uitgeven van bezoekersvergunningen een negatief effect heeft op de parkeerinkomsten omdat er tegen een lager tarief wordt geparkeerd. Het toekomstig gebruik van de bezoekers vergunning en het negatief effect op de parkeerexploitatie is moeilijk in te schatten.

- **Communicatie en marketing betaald parkeren**

De marketing van de binnenstad waarbij het parkeergemak van de parkeergarage Castellum (kwaliteit en ruim aanbod aan parkeerplaatsen) wordt benadrukt, vormt een belangrijk onderdeel van het huidige parkeerbeleid.

Waar nu nog veel onbekendheid en onduidelijkheid is over het huidige parkeerbeleid (gebleken uit de informatiebijeenkomsten), zal er actief worden ingezet om het nieuwe parkeerbeleid duidelijk kenbaar te maken via een verwijzing naar de website van ParkeerService vanaf de website van de gemeente, op de parkeerapparatuur en in correspondentie over parkeren.

Op de website van ParkeerService zal informatie worden verschaft over de gebieden waar gereguleerd parkeren van kracht is, de parkeerproducten (vergunningen, abonnementen, dagkaarten etc.) en de tarieven.

Producten die nog niet goed bekend zijn (dagkaarten, uitrijkaarten voor de garage, dalurenabonnementen etc.) worden extra onder de aandacht gebracht.

Voor alle communicatie maatregelen zal, naast onze eigen kanalen ook gebruik worden gemaakt van de website van ParkeerService.

Verminderen parkeeroverlast

- **Aantrekkelijker maken dalurenabonnement garage**

In de huidige situatie wordt een abonnement aangeboden dat uitsluitend in de daluren (alle uren behalve de koopavond en zaterdag) geldig is.

Wanneer er met dit abonnement buiten deze daluren wordt geparkeerd, worden de uren die buiten het abonnement vallen in rekening gebracht tegen het normale tarief.

Dit abonnement zou een alternatief kunnen zijn voor werknemers (b.v. van een kantoor) van de binnenstad die uitwijken naar de woonwijken. Dit uitwijkgedrag veroorzaakt een hogere parkeerdruk in de woonwijken en levert geen bijdrage aan de parkeerexploitatie.

Het huidige abonnement wordt echter vrijwel niet verkocht omdat het volgens de aanwezigen op de informatiebijeenkomsten niet goed bekend is en het tarief te hoog ligt. Om de verkoop te stimuleren wordt voorgesteld om het product actief te promoten en het tarief te verlagen naar

€ 500,- per jaar (ter indicatie: ca. € 2,00 per werkdag). Vanwege het feit dat niet op koopavond en zaterdag met dit abonnement mag worden geparkeerd en om het gebruik van de garage te stimuleren, ligt de prijs lager dan voor een parkeervergunning voor werknemers op straat.

Het verwacht effect op de parkeerexploitatie (meer verkoop maar tegen een lager tarief) is moeilijk in te schatten maar zal vanwege uiterst laag gebruik van het dalurenabonnement in de huidige situatie niet groot zijn.

- **Tweede bewonersvergunning op straat**

In het parkeerbeleid uit 2003 wordt geen tweede bewonersvergunning uitgegeven aan bewoners van de binnenstad. Een uitzondering vormt de groep die voor 2003 al een tweede vergunning had voor zijn auto.

Aangezien de parkeerdruk op straat lager is dan verwacht bij het opstellen van dit beleid in 2003, wordt voorgesteld om een tweede bewonersvergunning uit te geven en gehoor te geven aan de wens van een grote groep bewoners.

De inschatting (aan de hand van het autobezit) is dat er ca. 50 tweede bewonersvergunningen worden uitgegeven. Uit onderzoeksgegevens op straat blijkt dat deze ruimte op straat beschikbaar is. Daarbij kan nog worden opgemerkt dat niet alle bewoners tegelijk in de binnenstad parkeren.

Het huidige prijsverschil van twee keer de prijs van de eerste vergunning blijft gehandhaafd.

Het positieve effect op de parkeerbegroting is door het relatief lage aantal vergunningen beperkt.

Een zeer kleine groep bewoners heeft naast een tweede parkeervergunning ook een derde of vierde bewonersvergunning voor de binnenstad (die voor het ingaan van het parkeerbeleid in 2003 al een vergunning hiervoor hadden). Voorgesteld wordt om het beleid voor deze zeer kleine groep ongewijzigd te laten.

Verminderen parkeeroverlast en kostendekkende parkeerexploitatie

- **Verlengen tijdvak betaald parkeren op straat**

Uit parkeeronderzoek is gebleken dat de bezetting van de garage met name in de avonduren (met uitzondering van de koopavond) erg laag is, terwijl de bezetting op straat aanzienlijk hoger ligt. Één van de oorzaken van deze scheve verdeling is dat het parkeren in de garage een vast tarief kent dat ook 's avonds nog doorloopt. Op straat is het parkeren echter vanaf 18.30 uur geheel gratis (met uitzondering van de koopavond).

Het is mogelijk om tegen dezelfde kosten van de handhaving (andere verdeling personeel over de dag) het betaald parkeren te verlengen naar de avonduren. Voorgesteld wordt om het tijdvak van betaald parkeren op straat door te laten lopen tot 21.00 uur (na dit tijdstip neemt de bezetting door bezoekers sterk af).

Wanneer deze scheve verdeling wordt opgeheven ontstaat er meer ruimte op straat voor de bewoners omdat meer bezoekers (o.a. horeca) zullen parkeren in de garage en niet meer op straat.

De inschatting is dat door deze maatregel de parkeerinkomsten aanzienlijk zullen verhogen.

Kostendekkende parkeerexploitatie

- **Beheer van de garage op afstand**

Momenteel wordt de garage tijdens openingstijden volledig op locatie beheerd. De parkeergarage biedt de mogelijkheid om deze grotendeels op afstand te laten beheren (incidenteel toezicht) waarbij de belangrijkste functies op afstand kunnen worden bediend. De kosten van het beheer van de garage kan door het invoeren van deze maatregel aanzienlijk dalen.

- **Betaalde openstelling van de parkeergarage op zondag**

Ter compensatie van het betrekken bij het openbaar gebied van het Kerkplein (waardoor de kerk zijn eigen parkeergelegenheid kwijtraakte) wordt onder andere de parkeergarage ter compensatie op zondag gratis opengesteld en krijgt de kerk gratis uitrijkaarten (die op alle dagen onbeperkt geldig zijn) voor de overige kerkdiensten.

Deze regeling is erg kostbaar voor de gemeente omdat de gemeente wel de kosten heeft van het beheer van de garage en niet de inkomsten om deze kosten te betalen.

Voorgesteld wordt om in overleg met de kerk een nieuwe overeenkomst op te stellen waarbij het uitgangspunt is dat de kerk zoveel abonnementen krijgt als dat zij aan parkeerruimte heeft verloren bij de reconstructie van Hoochwoert. Deze abonnementen zijn uitsluitend op zondag geldig. Voor losse kerkdiensten worden zoveel uitrijkaarten verstrekt als dat er parkeerruimte bij de kerk was voor de reconstructie.

Opgemerkt wordt dat de huidige overeenkomst die de gemeente met de kerk heeft meerdere bepalingen bevat dan bovengenoemde ten gunste van zowel de gemeente als de kerk.

Gezien de onduidelijkheid over het nieuwe contract en de te verwachten opbrengsten van het betaald parkeren op zondag (wanneer het gratis parkeren is op straat) is het nog niet mogelijk inzichtelijk te maken hoe groot het effect is op de parkeerexploitatie.

- **Instellen vergunninghoudergebied Oostsingel/Oostlaan**

De parkeerruimte bij de Oostsingel/Oostlaan wordt met name gebruikt door werknemers uit de binnenstad en bezoekers van de binnenstad die het betaald parkeren vermijden (uitwijkgedrag).

Vanuit de werknemers van de binnenstad is er de behoefte om naast de aanschaf van een (daluren)abonnement voor de garage of de aanschaf van een werknemersvergunning voor de gehele binnenstad een goedkoper alternatief te hebben voor het parkeren.

Aangezien de bewoners langs de Oostsingel/Oostlaan vrijwel allemaal eigen parkeergelegenheid hebben en er vrijwel geen winkels of voorzieningen langs de Oostsingel/Oostlaan zijn, wordt voorgesteld om hier een vergunninghoudergebied in te stellen.

Bewoners komen in aanmerking voor een bewonersvergunning. Werknemers van de binnenstad komen in aanmerking voor een vergunning die alleen op de Oostsingel/Oostlaan geldig is tegen hetzelfde tarief als bewoners (€ 156,-). Dit tarief ligt aanzienlijk lager dan het tarief voor een werknemersvergunning die geldig is voor de gehele binnenstad (€ 699,60,-). Het aantal te verkopen vergunningen en de bijbehorende opbrengst is moeilijk in te schatten. Dit nieuwe onderdeel van dit beleid dient dan ook regelmatig geëvalueerd te worden.

Maatregelen die gedeeltelijk of niet worden ingevoerd

Uitsluiten van parkeervergunning wanneer op eigen terrein kan worden geparkeerd

In de praktijk wordt de parkeergelegenheid op eigen terrein (of garage) niet door iedereen die daarover beschikt gebruikt. Om de openbare parkeerruimte vrij te houden voor de parkeerders die daar uitsluitend op aangewezen zijn, is het wenselijk om degene die parkeergelegenheid op eigen terrein hebben uit te sluiten van een parkeervergunning op straat.

Om deze maatregel door te voeren dient nader onderzoek te worden uitgevoerd.

Niet alleen naar de fysiek aanwezige parkeerruimte op eigen terrein, maar ook naar de instandhoudingsplicht van een dergelijke voorziening (aan de hand van bestemmingsplan, bouwvergunning en koopakte). Een tijdrovende klus waarbij de volgende problemen naar voren komen:

- Een aantal parkeerplaatsen die bij de woning zijn aangelegd zijn intussen bebouwd (veelal uitbouw woning) of tot tuin omgebouwd. Vaak is niet vastgelegd (bestemmingsplan, bouwvergunning, koopakte etc.) dat dit niet toegestaan is en heeft de gemeente in het verleden hiervoor een vergunning verleend.
- Parkeerruimte is soms doorverkocht of verhuurd. Ook hierbij is in het verleden vaak niet vastgelegd dat dit niet is toegestaan.
- Garages die zijn gebouwd zijn niet meer geschikt voor het parkeren van de auto

Alleen voor de nieuwbouw van de appartementen bij Hoochwoerd en project Oranjestraat is vastgelegd (koopakte, bestemmingsplan, parkeerverordening) dat zij worden uitgesloten van een parkeervergunning op straat. De bewoners van Hoochwoerd komen in aanmerking voor een abonnement in de garage (de garage Castellum is hiervoor destijds voor het parkeren van de auto's van de bewoners vergroot gebouwd) en de bewoners van de Oranjestraat beschikken over eigen parkeergelegenheid.

Aangezien deze verplichting is vastgelegd en het opheffen van deze verplichting zal leiden tot ca. 110 extra auto's op straat wordt voorgesteld om deze regeling te continueren.

Ook voor de projecten Plantsoen en Defensie-eiland zal de regeling worden vastgelegd dat zij (vanwege eigen parkeerruimte) niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning op straat.

Voor de bouwprojecten buiten het gereguleerd parkeergebied is het juridisch niet mogelijk om parkeren op eigen terrein te verplichten. Wel is het juridisch mogelijk om de instandhouding van de parkeerplaats vast te leggen en de koppeling tussen de parkeerruimte en de woning vast te leggen (onmogelijk maken verkoop/verhuur parkeerruimte).

Vanwege het feit dat het opstellen van een lijst van woningen met eigen parkeerruimte zeer veel tijd/budget kost en deze lijst ook regelmatig geactualiseerd dient te worden wordt voorgesteld om af te zien van het opstellen van een lijst met parkeerruimte op eigen terrein voor de overige adressen in de kern Woerden.

Flexibele tarieven

Het is mogelijk om een flexibel tarief in te stellen in de parkeerapparatuur in de parkeergarage al naar gelang het uur waarop geparkeerd wordt.

In de praktijk zal dit betekenen dat de uren waarop de bezetting laag is (daluren) goedkoper worden.

De daling van de parkeerinkomsten op deze uren kan gecompenseerd worden door:

- nieuwe parkeerders in het betaald parkeergebied (dus geen parkeerders die elders nu al betalen)
- langer blijven van de bezoekers (eventueel nog tot in de uren met het normale tarief)

De ervaring in verschillende gemeenten en van ParkeerService is dat de prijsgevoeligheid bij parkeren beperkt is. Het lagere tarief dat in de daluren wordt gerekend wordt niet gecompenseerd door nieuwe bezoekers of een langere verblijfsduur.

In de praktijk is gebleken dat de parkeerders wel bereid zijn om uit te wijken wanneer het parkeren geheel gratis is maar vrijwel niet wanneer het tarief lager is. Dit is ook de ervaring met het parkeerbeleid in de periode 2006-2010 waarin het tarief voor de garage goedkoper was dan op straat. Tenslotte vraagt de invoering van flexibele tarieven om een uitgebreide communicatie wil deze maatregel effect hebben.

Om deze redenen wordt voorgesteld om geen flexibele tarieven te hanteren.

Verkoop parkeerplaatsen in parkeergarage Castellum

Het gebruik van de parkeergarage Castellum is aanzienlijk lager dan voorzien bij de oplevering in oktober 2006. Het gebruik van de garage stijgt nog steeds (verschuiving van het straatparkeren naar het parkeren in de garage) maar desondanks blijft de bezettingsgraad erg laag (gemiddeld 17%). Ook de landelijke negatieve ontwikkelingen van het aantal bezoekers in binnensteden zorgen ervoor dat de verwachting is dat de garage nog veel restcapaciteit zal blijven kennen als er de komende periode geen maatregelen worden genomen om het gebruik te bevorderen.

In de daluren (uren buiten koopavond en zaterdag) is er veel restcapaciteit (tot 80%-90% leeg). Om inkomsten uit de restcapaciteit te halen is onderzocht of de verkoop van plaatsen in de garage een wenselijke optie is voor de gemeente. De afdeling vastgoed van de gemeente heeft hierover negatief geadviseerd vanwege de juridische consequenties en de niet marktconforme prijs waar de parkeerruimte kan voor worden aangeboden.

Een alternatieve optie is de aanschaf van een volledig abonnement voor de parkeergarage. De abonnementen (volledig abonnement) kennen de garantie dat er altijd een parkeerplek voorhanden is voor de abonnementshouder. In de huidige situatie wordt 90% van het aantal abonnementen (volledig abonnement) aan parkeerplaatsen vrij gehouden voor de abonnementshouders, in de praktijk is dat altijd voldoende gebleken omdat niet alle abonnementshouders tegelijk aanwezig zijn.

Als extra service aan de abonnementshouder (volledig abonnement) zal een vaste plek worden aangeboden in de garage (niveau -2). Voor de gebruiker is dit een extra service omdat de vaste plek gemakkelijk vindbaar is. Nadeel is dat de parkeerruimte minder efficiënt wordt gebruikt (ten opzichte van nu moet er 100% van de parkeerplaatsen van het aantal abonnementshouders worden vrijgehouden in plaats van 90%). Voordeel is dat de vaste plekken op niveau -2 kunnen worden aangeboden bij de opgang naar de woningen en de overige plekken die voor bezoekers aantrekkelijk zijn vrij worden gehouden.

Het tarief dat hiervoor gevraagd wordt ligt aanzienlijk lager voor de gebruiker dan wanneer hij een plaats koopt maar biedt dezelfde functionaliteit.

Verwacht effect parkeergedrag

Het gebruik van de garage zal door de nieuwe producten in combinatie met een langer tijdvak waarop het betaald parkeren van kracht is op straat naar verwachting toenemen.

Het huidig uitwijkgedrag van werknemers en bewoners zal naar verwachting verminderen door het aantrekkelijker maken van het dalurenabonnement en het mogelijk maken van een tweede bewonersvergunning maar wellicht vermeerderen door het verlengen van het tijdvak waarop betaald parkeren van kracht is op straat.

De inschatting is dat het uitwijkgedrag niet meer zal zijn dan in de huidige situatie waarbij de parkeerdruk lokaal wel hoog is maar er op loopafstand in de meeste gevallen vrije parkeerruimte beschikbaar is.

Verwacht effect op de parkeerexploitatie van de voorgestelde maatregelen

Door de voorgestelde maatregelen uit te voeren zal naar verwachting de parkeerexploitatie verbeteren waarbij de lasten volledig worden gedekt door de baten.

Eenmalig zal er voor het mogelijk maken van betalen per GSM een relatief kleine investering moeten worden gedaan alsmede voor de implementatie van het nieuwe parkeerbeleid.

Conclusie variant I

Variant I leidt tot meer parkeergemak en een betere parkeerexploitatie. De maatregelen van variant I zijn redelijk snel uitvoerbaar waardoor er op korte termijn effect kan worden verwacht.

Het parkeergedrag (uitwijkgedrag) is moeilijk in te schatten omdat zowel maatregelen worden genomen die de uitwijk kunnen verminderen als vermeerderen.

De maatregelen in variant I kunnen van kracht blijven om in een later stadium mogelijk te kiezen voor variant II of III.

6.3 VARIANT II

In variant II wordt als uitbreiding op variant I ook de gebieden rond het centrum en het NS-station gereguleerd en betaald parkeren ingevoerd op het zuidelijke P&R-terrein. Doel van deze maatregel is het parkeerprobleem in de betreffende gebieden zoveel mogelijk op te lossen door geparkeerde voertuigen van bestuurders die daar geen bestemming hebben te weren.

Beschrijving

Deze gebieden grenzen aan het centrum en het NS-station. De buitengrenzen van deze gebieden zijn in deze variant bepaald door barrière-/grensvormende structuren zoals watergangen en belangrijke wegen (o.a. Boerendijk-Jozef Israëlslaan-Rembrandtlaan-Kievitstraat).

Mogelijke oplossingen tegen uitwijkgedrag

Als oplossing zijn 3 systemen mogelijk, die hieronder worden beschreven. Daarbij wordt uitgegaan van maatregelen van maandag tot en met zaterdag voor de periode van 9.00 uur – 18.00 uur.

A Oplossing met betaald parkeren

Bewoners uit deze (overwegend) woongebieden kunnen hier parkeren met een vergunning. Anders dan in winkel en werkgebieden zijn in deze gebieden relatief weinig (betalende) bezoekers te verwachten waardoor de investering in een kostbaar systeem met betaald parkeren niet terugverdiend kan worden uit de inkomsten. Een uitzondering vormt het P&R terrein aan de zuidzijde van het station, hier wordt later op ingegaan.

B Oplossing met blauwe zone

Het instellen van een blauwe zone in deze gebieden is een alternatief dat aanzienlijk minder grote investeringen met zich meebrengt. Een blauwe zone is een (financieel) haalbare oplossing om te kunnen reguleren. Uitwijkgedrag van werkers in de binnenstad en van treinreizigers wordt voorkomen maar uitwijkgedrag van binnenstadsbezoek met een beperkte bezoekduur niet.

Een nadeel van deze oplossing is dat alle trottoirbanden in de straten van dit gebied van een blauwe streep moeten worden voorzien (die ook moet worden onderhouden) en lagere opbrengsten vanuit de handhaving vergeleken met betaald parkeren.

C Vergunninghoudersgebied

De meest effectieve manier om te reguleren is het instellen van een vergunninghoudergebied. Bewoners en bedrijven komen dan in aanmerking voor een vergunning voor het parkeren in hun eigen wijk (niet in het betaald parkeergebied of op de plaatsen voor bezoekers). Voorwaarde daarbij is dat er een mogelijkheid moet worden geboden voor het ontvangen van bezoek/klanten van bewoners, bedrijven, horeca, scholen (o.a. Kalsbeek-, Minkema-, Wilhelmina- en Jan de Bakkerschool) en (sport) voorzieningen. Nadeel is de lagere opbrengsten vanuit de handhaving vergeleken met betaald parkeren.

Verwacht effect parkeergedrag

Door het gereguleerd gebied uit te breiden zal het uitwijkgedrag vanuit de binnenstad en het station naar deze gebieden afnemen, zeker voor de langparkeerders.

Er is wel nieuwe uitwijk te verwachten rond de buitengrenzen van deze gebieden. Het gaat dan om bezoekers en werkers van deze gebieden en om werknemers, treinreizigers etc. die een grotere loopafstand accepteren.

Verwacht effect op de parkeerexploitatie

Een vergunninghoudergebied kan kostenneutraal worden geëxploiteerd mits de prijs voor een vergunning, de kosten voor de uitgifte van vergunningen en de handhaving dekt.

Als indicatie* voor de prijs van een vergunning is berekend dat deze ca. € 75,- komt te liggen voor een eerste auto en het dubbele bedrag voor een tweede auto.

Voor de prijs van een vergunning voor werknemers van bedrijven/voorzieningen in het gebied wordt uitgegaan van de prijs van een eerste bewonersvergunning.

* in dit stadium is niet exact te bepalen hoeveel bewoners, bedrijven en voorzieningen etc. een vergunning aanvragen.

P&R-terrein

Om treinreizigers goed in de vervoersketen te kunnen faciliteren zijn er bij het NS-station twee Park&Ride terreinen. Op het noordelijk terrein van NS moet betaald worden voor het parkeren en als gevolg daarvan wordt van dit terrein nagenoeg geen gebruik gemaakt. Het P&R terrein aan de zuidzijde waarop vrij geparkeerd kan worden is eigendom van de gemeente Woerden en wordt zeer intensief gebruikt. Op dit terrein parkeren in de huidige situatie vrijwel uitsluitend treinreizigers (ca. 95%).

Bij invoering van betaald parkeren kunnen de exploitatiekosten door de parkeergelden bij een bedrag van € 2,00 per dag terugverdiend worden.

Voorwaarde hierbij is dat er weinig alternatieve gratis parkeermogelijkheid in de omgeving is.

Opgemerkt wordt dat het parkeren op Middelland niet gereguleerd is in variant II en bij invoering betaald parkeren uitwijkgedrag plaats zal vinden naar de vrije parkeerruimte (voor zover beschikbaar). Benadrukt wordt dat het invoeren van betaald parkeren op het P&R terrein –zuid in variant II en III onlosmakelijk is verbonden met de invoering van maatregelen in de woonwijken eromheen teneinde parkeeroverlast door uitwijkgedrag van treinreizigers te voorkomen.

Voor de uitvoering van het betaald parkeren op het P&R terrein aan de zuidzijde kan gekozen worden voor een slagboominstallatie gecombineerd met een betaalautomaat (in plaats van losse parkeerautomaten). Voordeel hiervan is dat er een regeling kan worden gemaakt waarbij treinreizigers korting krijgen (in afstemming met NS). Aandachtspunt bij de invoering van betaald parkeren met een slagboominstallatie is de horeca (Josef's snack&baquetterie) op het parkeerterrein.

Singel

Op het gedeelte van de Singel bij het station is sprake van een hoge parkeerdruk die uitsluitend wordt veroorzaakt door treinreizigers die het betaald parkeren op het P&R terrein van NS vermijden (info uit parkeeronderzoek).

De hoge parkeerdruk veroorzaakt naast een hoge parkeerdruk ook overlast door het parkeren van auto's op de hoofdfietsroute richting het station.

Het is mogelijk om zonder een grote investering te doen deze treinreizigers te weren door het instellen van een blauwe zone tussen 9.00 en 18.00 met ontheffingen voor bewoners. Voorgesteld wordt om de maximale parkeerduur op 4 uur te stellen omdat een dergelijk lange maximale parkeerduur vriendelijk is voor het bezoek van bewoners en voldoende is om treinreizigers te weren.

Aangezien het om een relatief klein gebied gaat zijn de handhavingkosten hiervan laag.

Voorgesteld wordt om maximaal 2 ontheffingen per adres te verlenen. In het tarief voor een ontheffing is geen flexibiliteit mogelijk aangezien het hier gaat om legeskosten en niet om parkeerbelasting. De leges voor een ontheffing bedragen € 60,- per jaar.

Conclusie variant II

Uit de resultaten van het parkeeronderzoek blijkt dat er in de directe omgeving van het centrum en het NS-station wel sprake van enig uitwijkgedrag is, maar dat desondanks in de directe omgeving in de meeste gevallen een parkeerplaats te vinden is. De maatregelen in variant II zijn in relatie tot de problematiek ingrijpend voor bewoners, bedrijven en voorzieningen in het gebied (met name voor hun bezoek/klanten). De prijs die bewoners voor een parkeervergunning moeten gaan betalen zal naar verwachting niet in verhouding staan tot het feitelijke parkeerprobleem.

Voorgesteld wordt om alleen voor variant II te kiezen wanneer blijkt dat het uitwijkgedrag vanuit het gereguleerd gebied van variant I leidt tot een onacceptabel hoge parkeerdruk waarbij op meerdere tijdstippen geen parkeerruimte op loopafstand beschikbaar is.

Een uitzondering vormt de Singel omdat er hier geen parkeerruimte in de omgeving is waar naar kan worden uitgeweken en de parkeerdruk daar op meerdere tijdstippen hoog is. Voorgesteld wordt om deze straat als enige te reguleren met een blauwe zone en ontheffingen.

6.4 VARIANT III

Variant III is een uitbreiding van variant II waarbij de gehele kern Woerden (alle woonwijken, winkelgebieden, bedrijventerreinen, sportcomplexen etc.) worden gereguleerd. Het doel van deze variant is om nieuw uitwijkgedrag geheel onmogelijk te maken, gebruik van parkeergelegenheid op eigen terrein te stimuleren en te sturen op het autobezit (o.a. tarief voor een vergunning voor een tweede auto twee keer de prijs van een vergunning voor de eerste auto).

Om dat doel te bereiken wordt voor de woonwijken een vergunninghoudergebied voorgesteld (24 uur per dag, 7 dagen per week) met een regeling voor het ontvangen van bezoekers/klanten.

Voor de winkelgebieden (o.a. wijkwinkelcentra), bedrijventerreinen en parkeergelegenheid bij sportvoorzieningen (o.a. Cromwijck) is een vergunninghoudergebied echter niet bruikbaar omdat daar veel bezoekers/klanten parkeren.

Het is mogelijk om deze gebieden te reguleren door:

- betaald parkeren
- blauwe zone

De kosten van de invoering van betaald parkeren worden naar verwachting alleen bij de wijkwinkelcentra terugverdiend. Voor de overige gebieden zal naar verwachting de invoering van betaald parkeren niet kostendekkend zijn omdat het aantal bezoekers (na invoering van betaald parkeren) te gering is.

Tijdens de informatiebijeenkomsten is echter meegegeven dat de invoering van betaald parkeren bij de wijkwinkelcentra niet wenselijk is omdat dit het bestaansrecht van deze wijkwinkelcentra bedreigt. De binnenstad wordt door het aanbod van winkels en faciliteiten ook niet gelijkwaardig geacht om te spreken over oneerlijke concurrentie met wijkwinkelcentra. Om deze reden wordt niet nader ingegaan op deze vorm van regulering.

De invoering van een blauwe zone is eenvoudig uit te voeren bij de winkelgebieden, bedrijventerreinen en sportvoorzieningen. De kosten van de handhaving moeten worden terugverdiend uit de opbrengsten van de parkeervergunningen.

In deze variant is er geen uitwijk meer mogelijk. Het is wel denkbaar dat bezoekers van de bewoners uitwijken naar de gebieden met een blauwe zone (wijkwinkelcentra, bedrijventerreinen, parkeergelegenheid bij sportvoorzieningen).

Verwacht effect parkeergedrag

Door het gereguleerd gebied uit te breiden naar de gehele kern Woerden is er geen uitwijkgedrag meer.

Verwacht effect op de parkeerexploitatie

Een vergunninghoudergebied kan kostenneutraal worden geëxploiteerd mits de prijs voor een vergunning de kosten voor de uitgifte van vergunningen en de handhaving dekt.

In variant III moeten ook de handhavingkosten voor de terreinen met een blauwe zone worden gedekt waar vrijwel geen vergunningen worden uitgegeven die de kosten kunnen dekken.

Als indicatie* voor een kostendekkende prijs van een vergunning moet worden uitgegaan van minimaal dezelfde prijs als genoemd in variant II.

Daarnaast zijn er door de invoering van een vergunninghoudergebied en blauwe zone (over een groot gebied) redelijk hoge investerings- en onderhoudskosten van bebording en het aanbrengen van en onderhouden van blauwe strepen.

* in dit stadium is niet exact te bepalen hoeveel bewoners, bedrijven en voorzieningen etc. een vergunning aanvragen. Waarschijnlijk hogere kosten in vergelijking met variant II i.v.m. te handhaven gebieden met weinig vergunningen (bedrijventerreinen, wijkwinkelcentra etc.)

Conclusie variant III

De kosten van de invoering van betaald parkeren in variant III zijn naar verwachting niet kostendekkend.

De maatregelen (betaald parkeren/blauwe zone) in variant III zijn net zoals bij variant II ingrijpend voor bewoners, bedrijven en voorzieningen in het gebied (met name voor hun bezoek/klanten). In variant III krijgen daarnaast ook de wijkwinkelcentra, bedrijventerreinen en sportaccommodaties te maken met parkeerregulering.

De inventarisatiekosten van het parkeren op eigen terrein (o.a. onderzoek instandhoudingsplicht) zijn zeer hoog.

Aangezien het overgrote deel van de klachten over parkeren uit de gebieden komen die in variant I en II worden gereguleerd, is er geen draagvlak te verwachten bij het uitbreiden van het gereguleerd gebied naar de gehele kern Woerden omdat de maatregel en vergunningskosten niet in verhouding staan tot het eventuele parkeerprobleem.

7 PARKEREN HOUDERS VAN EEN GEHANDICAPTENPARKEERKAART

Bij het parkeren van houders van een gehandicaptenparkeerkaart (verder genoemd GPK) kan onderscheid worden gemaakt naar parkeren in een gebied met betaald parkeren of in een gebied waarbij het uitsluitend mogelijk is om met een vergunning te parkeren.

In een vergunninghoudergebied mogen alle mensen zonder vergunning (ook houders van een GPK) niet parkeren. Het is wenselijk om voor houders van een GPK die geen vergunning hebben ook toe te staan om in dit gebied te parkeren, aangezien zij (vanwege het feit dat zij sterk beperkt zijn in hun mobiliteit) geen alternatief hebben om ergens anders te parkeren. Dit is met name van toepassing bij de keuze voor variant II of III.

Voor het laten betalen van gehandicapten in een betaald parkeergebied spelen de volgende overwegingen:

Wel laten betalen:

- geen onderscheid in betaling tussen gehandicapte en niet gehandicapte (gelijke behandeling);
- zonder betaling worden parkeerplaatsen veelal langer bezet gehouden;
- wanneer vrijstelling wordt verleend van betalen voor houders van een GPK wordt de GPK veelvuldig gestolen waardoor een ander niet gehandicapte gratis kan parkeren (deze mag niet op kenteken worden gezet vanwege Europese regelgeving). Opgemerkt moet worden dat houders van een GPK tegenwoordig veelal hun kaart in een kaartkuis aan het stuur bevestigen tegen diefstal wanneer zij de auto verlaten.

Niet laten betalen:

- de parkeerapparatuur is in veel gevallen niet voor een gehandicapte (rolstoelgebruiker) zelfstandig te bedienen;
- gehandicapten hebben veelal geen alternatief voor hun auto en wanneer er gebruik gemaakt wordt van WMO-vervoer is dit aanzienlijk duurder voor de gemeente. Het openbaar vervoer heeft geen dekkend netwerk en vanaf de halte van het openbaar vervoer ontbreken veelal voorzieningen;
- gehandicapten hebben al moeten betalen voor hun GPK en vaak ook voor een kaartkuis om deze weer niet te laten stelen omdat niet op gestolen GPK wordt gecontroleerd;
- gehandicapten hebben veel extra kosten en vaak minder inkomsten door hun handicap;
- het wordt niet duidelijk gecommuniceerd of houders van een GPK ook voor het parkeren moeten betalen, elke gemeente in Nederland heeft hiervoor een ander beleid.

In Nederland heeft circa de helft van de gemeenten gehandicapten vrijgesteld van parkeerbelasting. Een landelijke regeling waarbij alle gemeenten gehandicapten moeten vrijstellen van parkeerbelasting is verworpen in de 1^e kamer.

Het huidige beleid kent geen uitzondering voor de betaling voor houders van een GPK.

Kritiek van de houders van een GPK op deze regeling is dat de parkeerapparatuur onbereikbaar is vanuit een rolstoel en dat de parkeerapparatuur te ver van de gehandicaptenparkeerplaatsen staat.

Omdat gehandicapten in een rolstoel momenteel niet zelfstandig kunnen betalen bij de parkeerapparatuur wordt voorgesteld om vooralsnog houders van een GPK vooralsnog vrij te stellen van het betalen van parkeerbelasting.

Na het ingaan van dit beleid wordt voorgesteld om te starten met:

- de bereikbaarheid van de parkeerapparatuur voor een rolstoelgebruiker mogelijk te maken en de plaatsing van de parkeerapparatuur in de buurt van de gehandicaptenparkeerplaatsen op te stellen (kan worden gecombineerd bij vervanging)
- GSM parkeren mogelijk te maken.
- uitgebreid aandacht te besteden aan de communicatie over de betaling voor houders van een GPK

Voorgesteld wordt om bovenstaande maatregelen uit te voeren en nadat deze maatregelen zijn uitgevoerd ook houders van een GPK te laten betalen voor het parkeren.

Er kan ook worden gekozen om alleen het parkeren op een gehandicaptenparkeerplaats gratis te maken voor houders van een GPK. Deze maatregel wordt afgeraden aangezien er niet altijd een gehandicaptenparkeerplaats beschikbaar is (niet in omgeving of bezet). De gehandicapte moet dan uitwijken naar een voor hem niet of minder geschikte parkeerplaats en moet vervolgens nog betalen (hetgeen niet altijd mogelijk is omdat de parkeerapparatuur niet toegankelijk is).

8 OPLAADPUNTEN VOOR ELEKTRISCHE AUTO'S

De elektrische auto is in opkomst. De (elektriciteits)netwerkbedrijven willen oplaadpunten realiseren, voordat de verkoop van elektrische auto's goed op gang is gekomen en hebben de stichting E-laad opgericht. Deze stichting is met een pilotproject gestart, waarin zij voor elke gemeente per 10.000 inwoners een oplaadpaal beschikbaar stellen. In 2011 zijn in samenwerking met de stichting 5 laadpalen bij openbare parkeerplaatsen in Woerden geplaatst.

Een groeiende groep bewoners van Woerden heeft een elektrische auto of overweegt deze aan te kopen en leggen de vraag bij de gemeente voor welke mogelijkheden er zijn of komen voor het elektrisch laden van auto's. De 5 geplaatste laadpalen bieden voor deze bewoners niet de gewenste oplossing, o.a. omdat de afstand van deze laadpunten tot de woning te groot is.

De gemeente Woerden stimuleert actief de overstap van fossiele brandstoffen naar elektrisch rijden. Om een stap naar elektrisch rijden mogelijk te maken is het noodzakelijk dat Woerden deze ontwikkeling faciliteert door parkeergelegenheden (laadpunten) voor laadpalen toe te wijzen als daar een aanvraag voor is gehonoreerd door de stichting E-laad. Omdat een willekeurige toewijzing van bestaande parkeerplaatsen als laadpunt voor elektrische auto's in het openbaar gebied tot extra parkeerproblemen kunnen leiden is beleid voor de toewijzing noodzakelijk.

Uitgangspunten verdeling laadpunten in bebouwde kom voor elektrische auto's:

Op basis van de huidige verwachting rijden in 2020 ca. 400 elektrische auto's in Woerden.

De inschatting is dat gemiddeld ca 25% geparkeerd kan worden op eigen terrein en niet in aanmerking komt voor een laadpunt in het openbaar gebied moet voor 300 auto's voorzien worden in een oplaadplaats.

Een oplaadpunt bedient 2 naast elkaar gelegen parkeerplaatsen voor elektrische auto's. Dat betekent dat verspreid over de woongebieden van de gemeente Woerden ca. 150 laadpunten benodigd zijn. Daarbij wordt uitgegaan van "dubbelgebruik" in die zin dat ook auto's van bezoekers van dezelfde voorzieningen gebruik kunnen maken.

Voor een woonwijk wordt uitgegaan van een maximale (hemelsbrede) afstand tussen woning/werkplek en het oplaadpunt. In gebieden met een groot aandeel parkeren op eigen terrein is de behoefte aan openbare laadplaatsen in principe kleiner dan in gebieden met een klein aandeel parkeren op eigen terrein. Daarom wordt voor de eerstgenoemde gebieden een grotere loopafstand gehanteerd. Deze afstanden variëren op basis van de geschatte behoefte voor de gehele gemeente Woerden tussen de ca. 100 en 150 meter.

Op basis van deze inschattingen is voor iedere wijk/gebied een netwerk van oplaadplaatsen bepaald. Bij eventuele aanvragen die voldoen aan de gestelde uitgangspunten kan in de omgeving van deze netwerkpunten een oplaadpaal gefaciliteerd worden.

9 NIEUW PARKEERBELEID

Oplossingen versus problematiek Woerden

Met enige regelmaat worden klachten ontvangen die betrekking hebben op de parkeersituatie in Woerden, maar op basis van parkeeronderzoeken in Woerden blijkt dat er nagenoeg altijd op loopafstand (< 200 meter) parkeergelegenheid beschikbaar is. De grote vraag is wanneer een parkeerprobleem voldoende groot is om daarvoor een parkeermaatregel in te voeren, omdat aan een maatregel ook altijd nadelen kleven (met name het omgaan met bezoekers/klanten). De oplossingen in de varianten II en III hebben voor iedereen die in de kern Woerden parkeert grote gevolgen. Er zijn kosten aan het parkeren verbonden en er worden beperkingen opgelegd aan het parkeren.

Indien er geen acuut parkeerprobleem is dan is de kans zeer groot dat het uitbreiden van het gereguleerd gebied (variant II en III) niet haalbaar is vanwege het ontbreken van maatschappelijk draagvlak.

Voorgesteld beleid

Voorgesteld wordt om te kiezen voor variant I aangevuld met een kleine uitbreiding van het gereguleerd gebied naar de Singel omdat hier sprake is van een bijzondere situatie (geen alternatieve parkeerruimte beschikbaar indien de parkeerruimte bezet is). Omdat hier uitsluitend uitwijkgedrag is van treinreizigers die gedurende langere tijd geparkeerd staan wordt een blauwe zone voorgesteld met een ontheffingen mogelijkheid voor de bewoners. Bezoek van bijvoorbeeld het asiel, de muziekvereniging etc. kan dan met een parkeerschijf parkeren.

Daarnaast worden de volgende maatregelen doorgevoerd als aanvulling op het bestaande parkeerbeleid:

- Mogelijk maken van elektronisch te betalen bij parkeerapparatuur (vervangen parkeerapparatuur op straat);
- Mogelijk maken om parkeergeld te betalen met GSM;
- Invoeren avondkaart voor parkeren in de garage;
- Invoeren van een bezoekersvergunning voor bewoners op straat;
- Verbeterde communicatie en marketing gereguleerd parkeren;
- Aantrekkelijker maken van het dalurenabonnement voor in de garage door een tariefverlaging en promotie;
- Invoeren van een tweede bewonersvergunning op straat;
- Verlengen van het tijdvak van betaald parkeren op straat;
- Beheer van de garage op afstand;
- Betaalde openstelling van de parkeergarage op zondag;
- Instellen vergunninghoudergebied rondom Oostlaan en Oostsingel en het tijdvak gelijk stellen aan de binnenstad met een gereduceerd tarief voor werknemersvergunningen;

Over beleid ten aanzien van de uitvoering (bv vergunningverlening bij splitsing van woningen zonder eigen huisnummer/ woonboten/ tweede woning etc.) zal apart worden geadviseerd.