

Voorstel uitgangspunten parkeerbeleid

De voormalige gemeenten Bussum, Muiden en Naarden hadden ieder hun eigen parkeerbeleid, met verschillende regelingen en tarieven. Nu deze gemeenten zijn gefuseerd tot de gemeente Gooise Meren, is het noodzakelijk om het parkeerbeleid te harmoniseren. De raad is op 11 mei in zijn algemeenheid geïnformeerd over de opgave en het proces en op 25 mei is nog een afzonderlijke avond voor de raad georganiseerd over de financiële consequenties van verschillende mogelijke keuzes. Tevens is op 21 mei een avond georganiseerd voor alle inwoners van de gemeente om hun visie te geven en zijn afzonderlijke gesprekken gevoerd met vertegenwoordigers van diverse ondernemers- en bewonersgroeperingen. Mede op basis daarvan zijn uitgangspunten voor nieuw parkeerbeleid opgesteld. Conform deze uitgangspunten worden concrete beleidsvoorstellen uitgewerkt.

- In deze memo zijn de uitgangspunten in een kader gezet.
- Per uitgangspunt zijn een korte toelichting en/of voorbeelden gegeven in *cursieve* tekst.

1. Parkeertarieven

Aanpassingen in het parkeerbeleid zijn budgetneutraal vanuit de huidige begroting op basis van de Perspectiefnota die door de Raad is vastgesteld. Dit geldt zowel voor aanpassingen in tarieven, als voor aanpassingen in de perioden waarbinnen het parkeren gereguleerd wordt.

Toelichting: in de begroting wordt ervan uitgegaan van een positieve parkeerexploitatie. Het nieuwe parkeerbeleid hoeft per saldo niet meer op te leveren dan nu, maar ook niet minder. Harmonisatie van parkeerbeleid betekent (onder meer) dat de tarieven voor vergelijkbare diensten in de gehele gemeente gelijk moeten zijn. In de praktijk betekent dit dat sommige tarieven zullen stijgen terwijl andere zullen dalen. Voorbeelden:

- *Straatparkeertarieven hoeven niet overal gelijk te zijn als sprake is van gebieden die verschillend zijn qua karakter, omvang of parkeerdruk;*
- *Voor een vergelijkbare parkeervergunning in een vergelijkbaar (woon)gebied zijn geen goede redenen om verschillende tarieven te hanteren.*

Parkeerbeleid en de daarbij behorende tariefstelling is bedoeld om parkeren te reguleren. De hoogte van parkeertarieven is dus in de eerste plaats afhankelijk van het daarmee beoogde effect. De hoogte van de parkeertarieven draagt ertoe bij dat zoveel mogelijk geparkeerd wordt op locaties die daarvoor het meest geschikt zijn.

Voorbeelden:

- *Door in het centrum van Bussum parkeergarages goedkoper te maken dan straatparkeren kan het gebruik van parkeergarages gestimuleerd worden. Dit verbetert de verblijfskwaliteit en daarmee de economische potentie van het centrum.*
- *Doordat in Muiden het parkeerterrein P2 net buiten de vesting aanzienlijk goedkoper is dan het parkeren in de vesting, wordt getracht om niet-noodzakelijk autoverkeer in de vesting te beperken.*

2. Doelgroepenbeleid

In gebieden met schaarse parkeerruimte kan niet iedereen onbeperkt parkeren en moeten dus keuzes gemaakt worden. Conform de “Visie en Missie gemeente Gooise Meren” wordt de nadruk gelegd op aangenaam wonen en verblijven, dus op goede balans in parkeermogelijkheden voor bewoners en bezoekers (bezoek aan inwoners, winkels en recreatie/toerisme).

Toelichting: bezoekers van winkels en toeristen zijn van wezenlijk belang voor het economisch functioneren van winkels en voorzieningen in de gemeente en daarmee ook voor de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van Gooise Meren. Zij moeten dan ook kunnen rekenen op voldoende parkeerplaatsen in de nabijheid van hun bestemming. Ook bewoners moeten op redelijke afstand van hun woning kunnen parkeren (maximaal ca. 100 m). Hetzelfde geldt voor bezoek van bewoners. Voor andere doelgroepen geldt dat een grotere afstand tussen parkeerplaats en bestemming geaccepteerd wordt.

Voor bedrijven moeten in ieder geval voldoende parkeermogelijkheden zijn voor voertuigen die noodzakelijk zijn voor het economisch functioneren van het bedrijf. Voor werkenden stimuleren we het gebruik van fiets en openbaar vervoer of parkeren op locaties met een lage parkeerdruk.

Toelichting: met de doelgroepenbenadering wordt beoogt dat:

- *de beste parkeerplaatsen voor kortparkerende winkelbezoekers beschikbaar blijven (doelstelling economische vitaliteit);*
- *vooral forenzen gestimuleerd worden om gebruik te maken van andere vervoerwijzen dan de auto (doelstelling duurzaamheid);*
- *de verkeersdruk, vooral in de ochtend- en avondspits vermindert (doelstelling bereikbaarheid).*

Een voorbeeld van een maatregel die hiermee samenhangt is dat voor een parkeervergunning voor bedrijven/werknemers duurder is dan een parkeervergunning voor bewoners.

3. Regulering

Uitbreiding van gereguleerd gebied vindt alleen plaats als daadwerkelijk sprake is van een hoge parkeerdruk (blijkens parkeeronderzoek) en uit klachten of meningspeilingen blijkt dat er draagvlak voor is bij bewoners/ondernemers in het gebied. Financiële redenen vormen geen grond om het gebied met gereguleerd parkeren uit te breiden.

Toelichting: aan beide voorwaarden moet worden voldaan. De invoering van parkeerregulering is een maatschappelijk gevoelig onderwerp dat geen kans van slagen heeft zonder voldoende draagvlak.

Voorbeeld: in de vesting Naarden is sprake van hoge parkeerdruk, maar er is herhaaldelijk gebleken dat er in de vesting van Naarden geen draagvlak is voor verdergaande parkeerregulering.

Bij eventuele uitbreiding van gereguleerd parkeren geldt dat de vorm van regulering moet aansluiten bij aangrenzende of vergelijkbare gebieden in de gemeente.

Toelichting: voorkomen moet worden dat een lappendeken van verschillende reguleringsvormen ontstaat.

Voorbeeld: situaties zoals nu op de Comeniuslaan (met aan de Bussumse zijde vergunninghouders-parkeren en aan de Naardense zijde een blauwe zone) worden aangepast en in de toekomst vermeden.

Regels zijn logisch (eenduidig), praktisch, fair en toekomstgericht: er wordt enerzijds ingespeeld op bestaande knelpunten maar het aantal regels en uitzonderingen wordt beperkt om de regulering logisch en praktisch te houden.

Toelichting: in het verleden zijn voor individuele parkeervraagstukken veelal individuele maatwerkoplossingen aangeboden. Daardoor is een groot aantal verschillende uitzonderingen en ontheffingen ontstaan. Dit levert veel discussie op en leidt tot onlogische, onpraktische en soms ook oneerlijke situaties. Maatwerk moet wel mogelijk blijven, maar wel volgens vaste regels die voor iedereen gelden (collectief i.p.v. individueel maatwerk). Voorbeeld: in de huidige situatie worden soms algemene ontheffingen uitgegeven als 'noodoplossing' om het voor bijzondere gevallen mogelijk te maken om overal in de gemeente te kunnen parkeren. Beter is het om hiervoor een aparte parkeervergunningen te creëren: een zogenaamde 'functionele vergunning' voor instellingen die voor de uitoefening van de functie of taak structureel van één of meer motorvoertuigen in de gehele gemeente gebruik maken. Deze kan gebruikt worden door bijvoorbeeld hulpverlenende instanties of aannemers.

4. Parkeernormering

Parkeernormen bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zijn erop gericht om extra parkeerdruk als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen te voorkomen. De parkeernormen geven enerzijds voldoende rechtszekerheid aan de inwoners van de gemeente, maar bieden anderzijds voldoende flexibiliteit om te kunnen aansluiten bij specifieke locatiekenmerken of specifieke kenmerken van de te realiseren ontwikkeling.

Toelichting: er worden niet alleen parkeernormen vastgesteld, maar ook een toepassingskader. Daarin staan bijvoorbeeld regels in welke gevallen bijvoorbeeld een beroep gedaan kan worden op parkeerplaatsen buiten het plangebied en binnen welke loopafstanden deze moeten liggen. Hiermee wordt voorkomen dat bijvoorbeeld in voetgangersgebied geen nieuwe functies meer kunnen worden gerealiseerd omdat er op die locatie geen parkeerplaatsen gemaakt kunnen worden.

De landelijke CROW-normen vormen de basis voor de gemeentelijke parkeernormering.

Toelichting: er zijn landelijke richtlijnen voor parkeernormen, maar die kennen een ruime bandbreedte. Elke gemeente moet specifiek aangeven in welke gebieden binnen de gemeente welke parkeernormen gelden.

5. Overige onderwerpen

Bij evenementen kunnen extra maatregelen getroffen worden om het verkeer en parkeren in goede banen te leiden. Dit kunnen enerzijds 'beperkende' maatregelen (minder parkeren op een aantal plaatsen) en anderzijds 'faciliterende' maatregelen zijn.

Voorbeelden: inzet van verkeersregelaars, extra tijdelijke parkeervoorzieningen of verbetering van alternatieven, zoals tijdelijke fietsenstallingen.

De parkeerorganisatie dient moderner en efficiënter te worden. Privatisering van uitvoerende parkeertaken is mogelijk indien dat hiertoe bijdraagt.

Toelichting: parkeerregulering wordt steeds meer gedigitaliseerd. Een eerste stap in dit proces is de invoering van 'mobiel parkeren' op betaalde parkeerplaatsen, waarbij controle op kenteken plaatsvindt. Aanpassingen in het parkeerbeleid moeten voorbereid zijn op ontwikkelingen die in de (nabije) toekomst mogelijk worden, en die het parkeren gemakkelijker en klantvriendelijker maken. Hierbij ligt ook een relatie met de manier waarop parkeertaken zijn georganiseerd.

Conform het Coalitieakkoord 2016-2018 wordt een pilot met gratis parkeren in aanloopstraten uitgevoerd.

Toelichting: het gaat hierbij om gratis parkeren in aanloopstraten rond het centrum van Bussum. Er blijft wel sprake van regulering, dit om te voorkomen dat langparkeerders de parkeerplaatsen voor de winkels innemen. Als vorm van regulering kan worden gedacht aan 'betaald parkeren met eerste uur gratis' of een tijdelijke blauwe zone. Een pilot betekent dat de (positieve en negatieve) effecten hiervan worden geëvalueerd.