

Parkeerbeleid Gooise Meren

Visie op gastvrij parkeren

10 april 2017

Projectleider	Kerim Iskender / Jan-Anne Waagmeester
Afdeling	Strategie / Ruimtelijke Ontwikkeling & Beleid
Datum	10 april 2017
Behandeling	

Planstatus	
Projectnummer	
Opdrachtgever	Jacqueline Agricola / Pieterneel Hol
Identificatie	

Inhoudsopgave

>	De 10 kernpunten van beleid	4
1	Doelen van parkeerbeleid	5
1.1	Visie en Missie gemeente Gooise Meren	5
1.2	Doelstellingen	5
1.3	Doelgroepenbeleid	5
1.4	De basis voor een effectief parkeerregime	6
2	Aanleiding en uitgangspunten	7
2.1	Aanleiding voor nieuw parkeerbeleid	7
2.2	Harmonisatie onderdeel van brede herijking	7
2.3	Speciale aandachtsgebieden: duurzaamheid en parkeren zorgverleners	8
2.4	Praktische uitgangspunten	8
3	Eenheid of verscheidenheid?	10
3.1	Harmonisatie is niet: alles overal hetzelfde	10
3.2	De karakteristiek van onze kernen	10
3.3	Wanneer uitbreiding van regulering?	11
4	Toekomstperspectief	12
4.1	Een efficiënte, klantvriendelijke en innovatieve parkeerorganisatie	12
4.2	Modernisering en digitalisering	13
5	Principes voor parkeernormering	14
5.1	Doel van parkeernormering	14
5.2	Rechtszekerheid versus flexibiliteit	14
6	Speciale beleidsthema's	16
6.1	Parkeren bij evenementen	16
6.2	Fietsparkeren	17
6.3	Parkeermogelijkheden voor deelauto's	18
6.4	Parkeren elektrische voertuigen	18
6.5	Stimuleren gebruik parkeergarages	18
7	Pilot gratis parkeren aanloopstraten	19
7.1	Mogelijkheden voor gratis parkeren in aanloopstraten	19
7.2	Begrenzing van de pilot	20
7.3	Evaluatie van de pilot	21
7.4	Kosten van de pilot	21
	Bijlage 1: participatieproces	22

De 10 kernpunten van beleid

1. *Uitgangspunt is: een 'gastvrij' parkeerregime dat bijdraagt aan de economische vitaliteit van winkels en voorzieningen.* Het parkeerregime is erop gericht dat bezoekers makkelijk een parkeerplaats kunnen vinden. Verder willen we bezoekers meer keuzemogelijkheden geven om te parkeren vlakbij de bestemming óf goedkoper op iets grotere afstand. Daarnaast moeten bewoners op redelijke afstand van hun woning kunnen parkeren.
2. *Kernwoorden voor de harmonisatie van het parkeerbeleid zijn: logisch, praktisch, fair en toekomstgericht.* De verschillende maatregelen worden aan deze kernwoorden getoetst.
3. *We willen toe naar twee duidelijke 'smaken' van parkeerregimes die goed bij elkaar passen: betaald parkeren in combinatie met vergunninghoudersparkeren en blauwe zones in gebieden waar het parkeren in de omgeving gratis is.* Andere combinaties leiden tot ongewenst effecten, zoals uitwijkgedrag en doordraaien van de parkeerschijf.
4. *Parkeerbeleid draagt bij aan het gebruik van duurzame vervoermiddelen.* Dit wordt versterkt met extra maatregelen om het gebruik van deelauto's, elektrische auto's en fietsen te stimuleren.
5. *De tarieven moet bijdragen aan de gewenste sturing in parkeergedrag.* De harmonisatie van het parkeerbeleid betekent vooral dat de regels en tarieven voor vergunningen voor verschillende delen van de gemeente op elkaar afgestemd moeten worden. Er blijven wel verschillen in straatparkeertarieven. Dit heeft te maken met het verschil in karakter tussen de verschillende kernen in de gemeente en de mate van sturing die nodig is voor het gewenste parkeergedrag.
6. *Uitbreiding van het gebied waar het parkeren gereguleerd is, sluiten we niet uit, maar vormt geen onderdeel van de harmonisatie van het parkeerbeleid.* Voor uitbreiding van parkeerregulering is een afzonderlijk plan- en participatieproces nodig op de schaal van het te reguleren gebied zelf. Na de harmonisatie van het parkeerbeleid evalueren we de effecten daarvan en nemen we zo nodig aanvullende maatregelen. Daarbij kan ook sprake zijn van uitbreiding van het gereguleerd gebied.
7. *We willen op termijn naar een efficiëntere parkeerorganisatie en modernisering en digitalisering van parkeervergunningen.* Dat is klantvriendelijker en uiteindelijk ook goedkoper. Uiteindelijk zullen alle parkeerproducten gekoppeld zijn aan kentekens, zodat ook de handhaving veel efficiënter op kentekens kan plaatsvinden.
8. *In nieuwe situaties worden parkeerproblemen voorkomen door voor de gehele gemeente nieuwe parkeernormen vast te stellen.* Naast autoparkeernormen worden ook fietsparkeernormen in het beleid opgenomen.
9. *Parkeermaatregelen bij evenementen zijn gekoppeld aan de schaal ervan.* Bij kleinere, lokale evenementen zetten we in op extra (mobiele) fietsparkeerplaatsen. Bij grotere evenementen kunnen verkeersregelaars worden ingezet en vindt parkeren meer op afstand plaats. Verder streven we naar een duidelijke standaardisatie en classificatie van evenementen, zodat bewoners weten waar ze aan toe zijn.
10. *We geven invulling aan de in het coalitieakkoord afgesproken 'pilot gratis parkeren' in aanloopstraten.* De pilot wordt voorgesteld op het oostelijke deel van de Huizerweg en op de Lambertus Hortensiuslaan. We kiezen bewust voor straten die wat verder van het centrum liggen, om ongewenste neveneffecten (uitwijkgedrag) te voorkomen.

1 Doelen van parkeerbeleid

1.1 Visie en Missie gemeente Gooise Meren

Het parkeerbeleid is geen doel op zich, maar draagt bij aan de gemeentelijke Visie en Missie: het draagt bij aan een gemeente waar het "aangenaam wonen en verblijven is" en waar het "goed ondernemen is", en dat op een structureel duurzame manier.

Parkeerregulering is een belangrijke dienstverlening van de gemeente. Daarover is in de Visie en Missie opgenomen dat deze "toegankelijk, laagdrempelig, snel, herkenbaar en kosteneffectief" moet zijn, met als uitgangspunt: "standaardiseren en digitaliseren van de basisdienstverlening waar mogelijk en het leveren van maatwerk waar nodig".

1.2 Doelstellingen

Het parkeerbeleid moet tevens bijdragen aan verschillende doelen, zoals die in het Coalitieakkoord zijn beschreven:

- een vriendelijk *gastvrij parkeerregime* dat bijdraagt aan de *economische vitaliteit* van winkels en voorzieningen;
- een bijdrage aan *duurzaamheid* om de kwaliteit van wonen en leven in Gooise Meren in de toekomst te bevorderen (een van de pijlers van het beleid);
- een betere *bereikbaarheid* van economische belangrijke gebieden.

Voor zowel bezoekers als bewoners van Gooise Meren geldt als doelstelling dat het parkeren zo eenvoudig en klantvriendelijk mogelijk wordt georganiseerd. Verder heeft de Raad als uitgangspunt vastgesteld dat de parkeerexploitatie kostendekkend moet zijn.

1.3 Doelgroepenbeleid

Parkeerregulering wordt ingezet om in gebieden met schaarste aan parkeerplaatsen de beschikbare parkeerplaatsen zo goed mogelijk te verdelen onder verschillende doelgroepen.

We onderscheiden drie belangrijke doelgroepen:

1. *Bezoekers van winkels en toeristen* moeten altijd kunnen rekenen op voldoende parkeerplaatsen in de nabijheid van hun bestemming. De beschikbaarheid van een parkeerplaats is voor deze doelgroep de eerste prioriteit. Deze doelgroep is immers 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.
2. *Bewoners* moeten op redelijke afstand van hun woning kunnen parkeren. Hetzelfde geldt voor bezoek van bewoners.
3. *Bedrijven (ondernemers) en werknemers* zullen soms op wat grotere afstand van hun bestemming moeten parkeren of zij zullen een hogere prijs moeten betalen om dicht bij hun bestemming te parkeren (om de bovengenoemde doelstellingen te behalen). Dit is ook voor hen zelf van belang: voor bezoekers (de klanten!) blijven daardoor voldoende parkeerplaatsen over op korte afstand van de winkel of het bedrijf.

Met de doelgroepenbenadering wordt bereikt 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).

Meer keuzevrijheid voor bezoekers

Voor de meeste bezoekers van winkels of toeristische gebieden is de beschikbaarheid van voldoende parkeerplaatsen belangrijker dan de prijs van parkeren. Maar dat geldt niet voor iedereen. Daarom willen we bezoekers meer mogelijkheden geven om te kiezen tussen ófwel gratis of goedkoop parkeren op iets grotere afstand van de bestemming, ofwel iets meer betalen voor een parkeerplaats zo dicht mogelijk bij de bestemming. Iedereen kan dan een parkeerplaats vinden die aan zijn wensen voldoet. Ook dat draagt bij aan gastvrij parkeerregime.

1.4 De basis voor een effectief parkeerregime

Voor de harmonisatie van het parkeerbeleid zijn in beginsel vier vormen beschikbaar:

- betaald parkeren;
- vergunninghoudersparkeren;
- blauwe zone (parkeerdurbeperking);
- volledig gratis (ongereguleerd) parkeren.

Niet alle vormen passen echter goed bij elkaar:

- Als vlakbij een locatie met betaald parkeren ook gratis parkeerplaatsen of blauwe zones beschikbaar zijn, worden de betaalde parkeerplaatsen gemeden: er ontstaat dan uitwijkgedrag en extra zoekverkeer.
- Daarom worden in een schil rond betaalde parkeerplaatsen veelal zones aanwezen waar alleen vergunninghouders mogen parkeren. Een blauwe zone binnen zo'n zone voor vergunninghouders kan er eveneens toe leiden dat de parkeerplaatsen in de blauwe zone door andere parkeerders wordt gebruikt dan de bedoeling is. Zo kunnen hier bezoekers van bewoners gaan staan in plaats van winkelbezoekers.
- Een blauwe zone past wel goed in een omgeving waar het parkeren niet gereguleerd is: dan is er geen kans op onbedoelde overloop van gereguleerde naar ongereguleerde parkeerplaatsen.

Samengevat gaat betaald parkeren goed samen met vergunninghoudersparkeren en past een blauwe zone goed in een gebied met gratis parkeren. Andere combinaties leiden tot ongewenst uitwijkgedrag, eventueel doordraaien van de parkeerschijf etc.



De juiste combinatie van parkeerregimes

In de nota 'Harmonisatie parkeervergunningen' wordt dit principe verder uitgewerkt tot concrete voorstellen voor de verschillende kernen in de gemeente.

2 Aanleiding en uitgangspunten

2.1 Aanleiding voor nieuw parkeerbeleid

De belangrijkste *aanleiding* om het parkeerbeleid onder de loep te nemen is de fusie tussen de drie voormalige gemeenten Bussum, Muiden en Naarden. Deze voormalige gemeenten hebben hun parkeerbeleid ieder op een andere manier ingestoken. Maar inwoners van de Gooise Meren dienen in gelijksoortige gevallen gelijk behandeld te worden. Harmonisatie van de regels is geen doel op zich, maar de manier om dat te bewerkstelligen. De noodzakelijke harmonisatie biedt bovendien aanleiding om het parkeerbeleid wat breder onder de loep te nemen (zie ook paragraaf 2.2) en waar gewenst aan te passen, in samenspraak met belanghebbenden.

Parkeerbeleid – en in het bijzonder parkeerregulering – is een onderwerp waar maatschappelijk veel belangstelling voor is: nagenoeg iedereen binnen de gemeente heeft er direct mee te maken en iedereen heeft hier dus ook een mening over, vanuit de eigen optiek. Er zijn veel verschillende 'knoppen' waar aan gedraaid kan worden met diverse consequenties die belanghebbenden verschillend kunnen raken. Daardoor is het bij parkeermaatregelen niet eenvoudig om consensus te verkrijgen en liggen veranderingen in parkeerbeleid maatschappelijk vaak erg gevoelig. Om toch een zo groot mogelijk draagvlak te bereiken voor aanpassingen in het parkeerbeleid zijn in het planproces diverse gesprekken opgenomen met zowel de gemeenteraad als maatschappelijke organisaties en belanghebbenden. In bijlage 1 is daarvan een overzicht opgenomen en is ook het vervolgproces kort beschreven. Na implementatie van het geharmoniseerde beleid zullen we de situatie blijven monitoren. Op basis daarvan kan finetuning van het beleid plaatsvinden.

2.2 Harmonisatie onderdeel van brede herijking

Het plan voor harmonisatie van het parkeerbeleid gaat om alle zaken die te maken hebben met de *regulering van het parkeren*: betaald parkeren, belanghebbendenparkeren, blauwe zones, parkeervergunningen en –onthefingen en alle regels en tarieven die daarbij horen. Meer concreet gaat het om alle zaken die geregeld worden in de parkeerverordening en de verordening parkeerbelasting.

De gemeenteraad van Gooise Meren heeft echter de wens uitgesproken om vanuit een bredere visie naar het parkeerbeleid te kijken. Onderdelen die daarbij aan de orde kunnen komen zijn bijvoorbeeld aanpassing van de omvang van het gereguleerde gebied, een bredere herijking van tarieven, een andere parkeerorganisatie en nieuwe parkeernormen voor ruimtelijke ontwikkelingen.

Het College wil hier graag gehoor aan geven. Ook is snelheid nodig. Vooral de verschillende regels die nu voor parkeervergunningen en –onthefingen gelden, moeten op zo kort mogelijke termijn geharmoniseerd worden¹. Daarom is besloten om verschillende documenten op te stellen:

- De voorliggende nota 'Parkeerbeleid Gooise Meren' geeft op hoofdlijnen de richting aan voor het parkeerbeleid op verschillende onderdelen. Het geeft de *agenda voor de komende jaren*.
- De harmonisatie van de parkeervergunningen en het parkeerregime op straat worden uitgewerkt tot *concrete maatregelen* in de nota 'Harmonisatie parkeervergunningen'.
- Daaronder valt een afzonderlijke 'Menukaart parkeertarieven' waarin verschillende opties voor aanpassing van parkeertarieven met elkaar worden vergeleken. Dit geeft de raad inzicht in de *financiële effecten* van verschillende mogelijke keuzes voor de parkeertarieven.
- Daarnaast is een afzonderlijke parkeernormennota opgesteld voor *parkeren bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen*.

¹ Het is wettelijk noodzakelijk om vergunningtarieven binnen twee jaar te harmoniseren (om te voorkomen dat men de tarieven bij de rechter kan aanvechten). Omdat ook tijd nodig is voor het aanpassen van verordeningen en het verstrekken van vergunningen dienen de vergunningtarieven uiterlijk voor de zomer van 2017 vastgesteld te zijn. Voor straatparkeertarieven is dit niet noodzakelijk omdat er inhoudelijke argumenten kunnen worden gegeven waarom straatparkeren in de ene kern duurder is dan in de andere.

In de volgende figuur is de samenhang tussen de verschillende opgestelde beleidsnota's in beeld gebracht.



Met deze brede opzet wordt voldaan aan de uitgangspunten voor het parkeerbeleid zoals die zijn vastgesteld in de Raad van 7 december 2016 over parkeertarieven, doelgroepenbeleid, regulering en parkeernormering. Daarnaast heeft de Raad aandacht gevraagd voor een aantal speciale onderwerpen, zoals modernisering van de parkeerorganisatie en parkeren bij evenementen. Op die onderwerpen wordt in het vervolg van deze nota dieper ingegaan.

2.3 Speciale aandachtsgebieden: duurzaamheid en parkeren zorgverleners

Duurzaamheid

In het nieuwe beleid hebben twee thema's speciale aandacht gekregen. Ten eerste willen we met het parkeerbeleid mede invulling geven aan de doelstelling van de gemeente op het gebied van duurzaamheid:

- parkeerregulering stimuleert op zichzelf al het gebruik van meer duurzame vervoermiddelen;
- daarnaast worden extra parkeermogelijkheden geboden aan mensen die gebruikmaken van deelauto's;
- de gemeente heeft beleidsrichtlijnen opgesteld voor de plaatsing van openbare laadpalen om het gebruik van elektrische voertuigen te stimuleren;
- ten slotte wordt in verschillende plannen ook expliciet aandacht besteed aan fietsparkeren; in de parkeernormennota zijn bijvoorbeeld ook fietsparkeernormen opgenomen.

In hoofdstuk 6 gaan we verder in op deze beleidsthema's.

Parkeren zorgverleners

Een tweede punt van aandacht is het parkeren voor zorgverleners, zowel voor beroepsmatige zorg als mantelzorg. We willen het parkeren van deze doelgroepen zo makkelijk mogelijk maken, zodat er minder tijd verloren gaat aan parkeren en meer alle beschikbare tijd besteed kan worden aan zorg. Voor die doelgroepen zijn nieuwe types parkeervergunningen uitgedacht. In de nota 'Harmonisatie parkeervergunningen' is daar meer gedetailleerde informatie over opgenomen.

2.4 Praktische uitgangspunten

Insteek van de harmonisering van het parkeerbeleid is om de parkeerregulering eerlijker en eenvoudiger te maken, conform de Visie en Missie. Kernwoorden voor de harmonisatie van het parkeerbeleid zijn:

- Logisch: de regels zijn voor eenvoudig uit te leggen en voor iedereen helder. Het aantal verschillende parkeerregimes willen we daartoe beperken tot enkele samenhangende combinaties (zie paragraaf 1.4).
- Praktisch: er wordt niet meer geregeld dan nodig en het parkeerbeleid is praktisch eenvoudig uitvoerbaar. Standaardisering en digitalisering helpen daarbij.
- Fair: het parkeerbeleid is redelijk en billijk, in vergelijkbare situaties gelden vergelijkbare regels. Maatwerk blijft mogelijk wanneer het beleid niet toereikend is of onvoorzien onredelijk of –billijk uitpakt.
- Toekomstgericht: 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. In hoofdstuk 4 wordt hier verder op ingegaan.

3 Eenheid of verscheidenheid?

3.1 Harmonisatie is niet: alles overal hetzelfde

Het is een misvatting dat 'harmonisatie' van het parkeerbeleid betekent dat alles in alle kernen van de gemeente hetzelfde moet zijn. Het komt in veel gemeenten met verschillende kernen voor dat de ene kern wel betaald parkeren kent en de andere niet. Of dat de tarieven per kern verschillend zijn. Het gaat er echter om dat de verschillen wel goed moeten kunnen worden onderbouwd. Als kernen van elkaar verschillen, kunnen daar ook verschillende regels gelden voor parkeren. Harmonisatie betekent dat in vergelijkbare gevallen gelijk gehandeld wordt.

3.2 De karakteristiek van onze kernen

- Het centrum van *Bussum* is het belangrijkste winkelgebied van onze gemeente. Het parkeerregime is er hierop gericht om winkelbezoekers goede parkeerplaatsen dichtbij de winkels te kunnen garanderen. Het huidige tarief van € 1,- is voldoende om langparkeerders zonder vergunning te weren. Langparkeerders zijn namelijk vooral werkers in het centrum die hier zo'n 8 uur per dag moeten zijn en meestal een aantal dagen per week. Ook bij een relatief laag uurtarief leidt dit tot relatief hoge kosten voor langparkeerders. Voor dit doel zijn dus geen hogere parkeertarieven nodig.
- De vesting van *Muiden* is vooral een toeristische trekpleister met het Muiderslot als onbetwist hoogtepunt. Om bij dit slot te komen, moet eerst door de hele vesting gereden worden, een gebied waar juist weinig ruimte is voor veel auto's. Daarom is het van belang dat zoveel mogelijk toeristen bij binnenkomst van Muiden worden 'opgevangen' op parkeerterreinen buiten de vesting. Toeristen komen in tegenstelling tot langparkerende werkers meestal maar één dag en accepteren daarom een hoger parkeertarief. Zelfs bij het huidige tarief van € 2,40 per uur in de vesting van Muiden zien we dat veel mensen toch eerst de vesting inrijden op zoek naar een parkeerplaats en pas als dat niet lukt (op drukke dagen) gebruikmaakt van de goedkopere parkeerterreinen aan de rand van de vesting (P1 en P2). Conclusie is dat er een groter verschil in parkeertarief in en buiten de vesting nodig is om het doel te bereiken dat zoveel mogelijk buiten de vesting geparkeerd wordt.
- In Bussum en Muiden is de parkeerproblematiek in het verleden reden geweest om het parkeren te gaan reguleren, terwijl dat in de vesting van *Naarden* nog niet nodig is geweest. De vesting Naarden heeft ook toeristische aantrekkingskracht, maar veel meer verspreid over de gehele vesting. Er is geen grote publiekstrekker, zoals het Muiderslot in Muiden. Verder ligt de vesting van Naarden door de dubbele omwalling en dubbele grachtengordel wat geïsoleerder ten opzichte van de omgeving dan de vesting Muiden: parkeerplaatsen buiten de vesting zijn daarom minder snel een goed alternatief voor parkeren in de vesting.
- *Muiderberg* is een relatief kleine kern die ook aantrekkelijk is voor toerisme en watersport, maar dat leidt hier niet tot grote of structurele parkeerproblemen.
- Alle voormalige gemeenten kennen *woongebieden* waar regulering nodig is om te voorkomen dat de er te grote overloop van parkeren plaatsvindt vanuit andere gebieden: in Bussum vanuit het centrum, in Muiden vanuit de vesting en in Naarden vanuit het station Naarden-Bussum.

De verschillen tussen de kernen zijn zodanig dat ook verschillen in parkeerbeleid en –tarieven nodig zullen blijven. Deze zijn goed te verklaren vanuit het doel dat we nastreven. Het is een invulling van het vastgestelde uitgangspunt dat de hoogte van de parkeertarieven in de eerste plaats afhankelijk moet

zijn 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.

Waar sprake is van vergelijkbare situaties, moeten echter wel dezelfde regels gelden. Dit geldt bijvoorbeeld in de woonbuurten in Bussum, Muiden en het stationsgebied van Naarden. Het is daar moeilijk uit te leggen dat er verschillend gereguleerd wordt terwijl de problematiek in deze woongebieden in grote lijnen hetzelfde is.

3.3 Wanneer uitbreiding van regulering?

De gemeenteraad heeft als uitgangspunt vastgesteld:

"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."²

Op dit moment is de parkeerdruk relatief hoog in sommige straten die direct grenzen aan de randen van het gereguleerde gebied in Bussum en Naarden (op beperkte schaal) en voorts in de vesting van Naarden (op iets grotere schaal). Eventuele uitbreiding van het gereguleerde gebied dient plaats te vinden in een voldoende grote, logisch samenhangende zone, om te voorkomen dat het probleem alleen verschoven wordt. Voor de situatie in de vesting van Naarden als geheel geldt dat op dit moment nog niet aan het hiervoor genoemde uitgangspunt wordt voldaan:

- In diverse straten is weliswaar sprake van een hoge parkeerdruk, maar in de vesting als geheel blijft de parkeerdruk onder de 85% (blijkens het laatste parkeeronderzoek in 2013). De herbestemming van de locatie van het gemeentehuis in Naarden kan mogelijk ook nog zorgen voor een verlichting van de parkeerdruk in de Vesting Naarden.
- Uit eerdere peilingen is gebleken dat er ook niet voldoende draagvlak bestaat om binnen de Vesting Naarden het parkeren te reguleren. En omdat de Vesting een duidelijke eenheid is, kan de vesting alleen als geheel (en dus niet gedeeltelijk) gereguleerd worden.

We sluiten uitbreiding van het gebied met parkeerregulering niet uit, maar dit vormt geen onderdeel van de harmonisatie van het parkeerbeleid. Het is een maatregel waarvoor een afzonderlijk planproces en participatieproces nodig is op de schaal van het te reguleren gebied zelf. Dat vergt een zorgvuldige voorbereiding en voldoende voorbereidingstijd.

We stellen voor om in Naarden Vesting en aan de randen van het gereguleerde gebied in Bussum en Naarden (stationsgebied) de parkeersituatie in 2018 nogmaals nauwkeurig in beeld te brengen, waarbij niet alleen wordt gekeken naar de parkeerdruk, maar ook naar de parkeermotieven. Op grond daarvan kunnen we namelijk beter vaststellen:

- wat de effectiviteit zal zijn van betaald parkeren/vergunninghoudersparkeren (hoeveel parkeerders kunnen uit de vesting worden geweerd);
- welke verdeling tussen betaalde plaatsen en plaatsen voor vergunninghouders nodig is in het geval overgegaan wordt tot regulering van parkeren in Naarden vesting;
- en (op grond daarvan): welke kosten en opbrengsten verwacht mogen worden van de uitbreiding van parkeerregulering.

Ook in andere gebieden in de gemeente kunnen zich ontwikkelingen voordoen waardoor de vraag naar parkeerplaatsen groeit, terwijl het aanbod van parkeerplaatsen beperkt is. Ook dan zal op basis van parkeeronderzoek worden vastgesteld in hoeverre parkeerregulering een oplossing biedt en zo ja: welke vorm van parkeerregulering daarbij het beste past.

² Hierbij wordt opgemerkt dat de opbrengsten van parkeerregulering in woongebieden ook beperkt zijn: extra regulering leidt namelijk ook tot extra kosten (voor parkeerapparatuur, handhaving en administratie).

4 Toekomstperspectief

4.1 Een efficiënte, klantvriendelijke en innovatieve parkeerorganisatie

De gemeente beschouwt zaken als parkeervergunningen als een dienst voor het publiek. Hoewel daarvoor betaald moeten worden, streven we naar een goede waardering van het parkeerbeheer bij bewoners, ondernemers, bezoekers en overige belanghebbenden. Hiervoor is het noodzakelijk dat diensten aan burgers met betrekking tot parkeerzaken tijdig en doelmatig worden geleverd, dat de serviceverlening op een klantvriendelijke manier wordt uitgevoerd en dat de overlast bij bijvoorbeeld storingen tot een minimum wordt beperkt.

De uitvoering van het parkeerbeleid omvat veel verschillende taken, zoals uitgifte van vergunningen, onderhoud aan parkeerapparatuur, het legen van parkeerautomaten, parkeerhandhaving, verwerken van naheffingen, behandelen van bezwaren, beantwoorden van vragen etc. Tot nu toe worden bijna alle parkeertaken door de gemeente zelf uitgevoerd. Daarbij zijn veel verschillende afdelingen betrokken. Mede door de groei van de gemeente en de daarbij behorende organisatie is het de vraag of dit nog wel het meest efficiënt, effectief en klantvriendelijk is. Er is intensieve aansturing nodig en bij onverwachte uitval van personeel kan de dienstverlening 'opstropen'.

De gemeente zal uiteraard altijd zelf verantwoordelijk blijven voor het beleid en de tarieven, maar er zijn mogelijkheden om veel uitvoerende taken efficiënter te organiseren. Ondanks de 'schaalsprong' die de gemeente gemaakt heeft, is het niet mogelijk om op alle onderdelen van het parkeerbeleid gespecialiseerd personeel in dienst te hebben. Dit betekent bijvoorbeeld dat de handhaving van het parkeren op dit moment gecombineerd wordt met andere handhavingstaken (waar soms meer en soms minder prioriteit aan moet worden gegeven). Door samen te werken met andere gemeenten of bepaalde taken uit te besteden aan daartoe gespecialiseerde organisaties, kan de parkeer-dienstverlening professioneler en daardoor moderner en klantvriendelijker worden.

In de komende tijd willen we daarom onderzoek doen naar de mogelijkheden om verschillende uitvoerende parkeertaken uit te besteden. Daarvoor bestaan in beginsel twee varianten:

- De gemeente Gooise Meren kan zich aansluiten bij de 'Coöperatie Parkeerservice'. Dit is een 'parkeerbedrijf' waarin diverse gemeenten met elkaar samenwerken (waaronder bijvoorbeeld Hilversum). Dat levert belangrijke schaalvoordelen op. En omdat de coöperatie zich uitsluitend bezighoudt met parkeertaken, worden deze op een professionele en efficiënte manier uitgevoerd. Financiële voordelen, maar ook financiële risico's worden door de diverse participerende gemeenten gedeeld.
- De gemeente kan ook besluiten parkeertaken uit te besteden aan een private partij die hierin gespecialiseerd is. De gemeente stelt de eisen op (key performance indicatoren of kpi's) op basis waarvan de marktpartij wordt 'afgerekend'. Dit vergt bij een aanbesteding een zeer zorgvuldig proces, maar vervolgens worden de risico's voor de gemeente een stuk kleiner. Gespecialiseerde bedrijven geven veel aandacht aan innovaties, om de parkeertaken zo efficiënt mogelijk te kunnen uitvoeren binnen de door de gemeente vastgestelde eisen.

De voor- en nadelen van beide mogelijkheden worden op dit moment nader onder de loep genomen en vergeleken met de huidige parkeerorganisatie. Daarbij worden uiteraard ook de arbeidsrechtelijke aspecten meegenomen: het is gebruikelijk dat bij een uitbesteding van parkeertaken het bestaande personeel overgenomen wordt door de nieuwe organisatie.

4.2 Modernisering en digitalisering

In Nederland zien we in veel gemeenten dat steeds meer gebruik gemaakt wordt van moderne middelen om de klantvriendelijkheid van het parkeren te vergroten. De gemeente Gooise Meren wil de dienstverlening die te maken heeft met parkeervergunningen ook moderniseren. De eerste stap daartoe is in november 2015 gemaakt met de invoering van 'mobiel parkeren', waarbij men met een app een parkeertransactie op straat kan beginnen en beëindigen. Wie daarvan gebruik maakt, hoeft niet meer naar een parkeerautomaat te lopen en hoeft ook geen parkeerkaartje meer achter de voorruit te plaatsen. Er wordt gecontroleerd op kenteken.

Als eenmaal op kenteken gecontroleerd wordt, kan dat in beginsel ook met andere producten, zoals parkeervergunningen die op kenteken staan. Als eerste stap willen we de bezoekersregeling (bonnenboekjes) digitaliseren. Uit de reacties van het burgerpanel blijkt ook dat men de bonnenboekjes eigenlijk erg ouderwets vindt. In plaats daarvan zouden bewoners hun bezoek ook kunnen aan- en afmelden met een app, via een website of SMS. Bijkomend voordeel daarvan is dat de bezoekersregeling ook flexibeler wordt: er kunnen desgewenst verschillende tarieven worden vastgesteld voor kort- en langdurig bezoek (terwijl nu voor één tarief geldt voor bezoekers die heel kort tot maximaal een dag parkeren).

Op langere termijn is het wenselijk zijn om alle vergunningen op kenteken uit te geven, en ook parkeerautomaten in te voeren waarbij het kenteken ingevoerd moet worden. Er hoeft dan geen parkeerkaartje meer voor de voorruit gelegd te worden. Dit is niet alleen gemakkelijker voor de parkeerder, maar heeft ook als voordeel dat dan de handhaving volledig op kenteken kan plaatsvinden. Daarmee wordt de handhaving een stuk efficiënter: kentekens kunnen vanuit een voertuig gescand worden, zodat er veel snellere controle mogelijk is. Op dit moment worden bedrijfsvergunningen echter niet op kenteken, maar op naam uitgegeven, zodat deze op verschillende momenten voor verschillende auto's kunnen worden gebruikt. Als alternatief hiervoor is het mogelijk om meerdere kentekens aan de vergunning te koppelen.

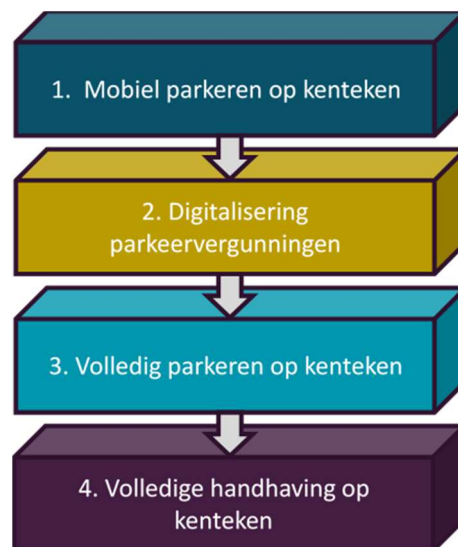
Waarom niet onmiddellijk digitaliseren?

De manier waarop de parkeerproducten worden gemoderniseerd en gedigitaliseerd, hangt samen met de manier waarop de parkeertaken worden georganiseerd (zie vorige paragraaf). Als de gemeente er bijvoorbeeld voor kiest om zich aan te sluiten bij de 'Coöperatie Parkeerservice', dan kan ook gebruik worden gemaakt van de digitale systemen die door deze coöperatie al zijn ontwikkeld. Als gekozen wordt voor uitbesteding aan een private partij, kan de digitalisering van parkeerproducten als een van de eisen in de aanbesteding meegenomen worden. De gemeente Gooise Meren hoeft dan niet zelf 'het wiel uit te vinden'.

Geschied voor iedereen?

In de overgangssituatie kunnen naast de digitale producten ook nog papieren producten worden verstrekt aan mensen die niet overweg kunnen met de digitale systemen (bijvoorbeeld sommige ouderen). In de praktijk in andere gemeenten blijkt echter dat ook zij snel de voordelen ontdekken van de digitale systemen (bijvoorbeeld dat bezoekers niet meer heen en weer hoeven te lopen naar de auto om een bonnetje voor de voorruit te leggen). Zij laten zich dan bijstaan door burens of bekenden en stappen in de meeste gevallen toch over op het nieuwe systeem.

Bij de harmonisatie van het parkeerbeleid wordt expliciet rekening gehouden met de mogelijkheid om in de toekomst het parkeerbeleid steeds verder te moderniseren en digitaliseren. In de praktijk betekent dit dat de voorkeur uitgaat naar vormen van regulering waarbij het in principe mogelijk is om op kenteken te vergunnen en te handhaven. Dit leidt niet alleen tot meer gemak voor parkeerders in de gemeente, maar ook voor een effectievere en efficiëntere vergunningverlening en handhaving. En daarmee tot lagere kosten.



5 Principes voor parkeernormering

5.1 Doel van parkeernormering

Met parkeerregulering (betaald parkeren, vergunninghoudersparkeren) kunnen de bestaande parkeerplaatsen beter worden verdeeld over de verschillende doelgroepen. Maar in nieuwe situaties willen we een tekort aan parkeerplaatsen zo veel mogelijk voorkómen. Daarom worden richtlijnen opgesteld hoeveel parkeerplaatsen bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten worden gerealiseerd. Behalve parkeernormen voor auto's worden ook fietsparkeernormen opgesteld, zodat bij nieuwe ontwikkelingen ook voldoende ruimte vrijgehouden wordt voor het stallen van fietsen.

5.2 Rechtszekerheid versus flexibiliteit

De gemeenteraad heeft het volgende uitgangspunt voor parkeernormen vastgesteld:
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.

Om hieraan tegemoet te komen, 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.

Voorsorteren op nieuwe ontwikkelingen

Duurzaam beleid betekent ook dat rekening gehouden wordt met nieuwe ontwikkelingen. De gemeente koestert ondernemers die nieuwe ontwikkelingen in de gemeente willen opzetten. En we zien dat functies langzaam veranderen. We noemen daarvan enkele voorbeelden:

- Traditionele winkels hebben steeds meer concurrentie van internetwinkels. Dat betekent ook dat de 'fysieke' winkels soms een andere functie krijgen: meer gericht op 'uitproberen' en 'beleven', minder op directe aanschaf (want dat kan immers ook via de internetwinkels).
- Tegelijkertijd worden aankopen steeds vaker thuis gebracht in plaats van in een winkel opgehaald.
- Er ontstaan nieuwe concepten die minder gericht zijn op bezit en meer op delen van producten.
- Werklocaties en –tijden worden steeds flexibeler en werk- en privé is minder van elkaar gescheiden.
- In Gooise Meren verdient de ontwikkeling van waterrecreatie bijzondere aandacht (ontwikkeling Naarden buiten de vesting en buitenhaven Muiden). Op het moment dat deze projecten nader gestalte krijgen, wordt ook specifiek naar de parkeersituatie ter plekke gekeken.

Dergelijke nieuwe ontwikkelingen kunnen ook van invloed zijn op de (auto)mobiliteit en de daarmee samenhangende parkeerbehoefte. De parkeernormen zijn gebaseerd op landelijke richtlijnen voor 'algemene' functies. Voor meer specifieke functies kan dus maatwerk nodig zijn. Om nieuwe initiatieven de ruimte te geven, is het van belang dat de gemeente niet alleen toetst op parkeernormen, maar ook meedenkt met initiatiefnemers. De initiatiefnemers behouden echter wel de verantwoordelijkheid om het parkeren goed te organiseren. Zij moeten aantonen (bijvoorbeeld door ervaringen met soortgelijke functies elders) dat de door hun voorgestelde parkeersituatie volstaat. Een mogelijkheid om extra flexibiliteit in te bouwen, is om wel de benodigde ruimte voor parkeerplaatsen conform de parkeernormen te reserveren, maar de parkeerplaatsen pas echt te realiseren als blijkt dat

deze ook daadwerkelijk nodig zijn. De gemeente stelt zich zo op als meedenkende 'partner' zonder de belangen van omwonenden te veronachtzamen.

De nadere uitwerking van de parkeernormen en het bijbehorende toepassingskader is te vinden in de afzonderlijke nota 'Parkeernormen en -richtlijnen voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen'.

6 Speciale beleidsthema's

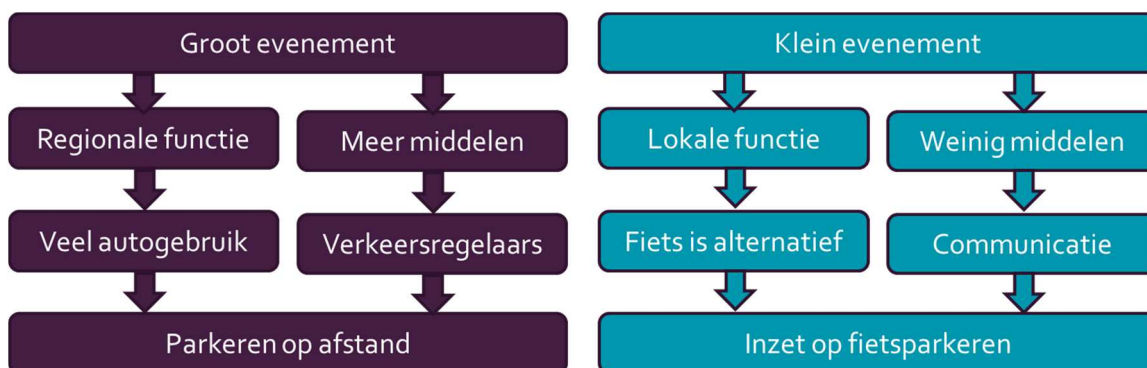
6.1 Parkeren bij evenementen

In alle kernen van de gemeente worden gedurende het jaar heen diverse evenementen gehouden. Deze evenementen zorgen voor extra bezoekers en zijn daarmee een stimulans voor het economisch functioneren van winkels en voorzieningen in de gemeente. Tegelijkertijd zorgt de extra drukte tijdens de evenementen ook voor extra verkeersdruk en extra behoefte aan parkeerplaatsen.

In het verleden zijn al diverse opties onderzocht om het parkeren bij evenementen beter te reguleren om daarmee de overlast te beperken. Daaruit moet echter de conclusie getrokken worden dat de mogelijkheden daartoe beperkt zijn: de benodigde inzet en kosten daarvan zijn dermate hoog dat deze niet kunnen worden gedragen door het evenement, met als resultaat dat het evenement mogelijk niet door kan gaan.

Bij grote evenementen is sprake van regionale aantrekkingskracht, zodat ook het autogebruik relatief hoog is. Grote evenementen hebben echter ook meer financiële middelen, zodat verkeersregelaars ingezet kunnen worden die automobilisten naar geschikte parkeervoorzieningen op enige afstand leiden, zoals nu ook al gebeurt.

Bij kleinere evenementen is in de regel sprake van een lokale functie, waarbij de fiets een goed alternatief vormt. Omdat de middelen voor regulering beperkt zijn bij kleine evenementen, wordt de nadruk hier gelegd op communicatie: enerzijds om mensen te laten weten waar het beste geparkeerd kan worden, maar anderzijds om aan te geven hoe goed het evenement per fiets bereikbaar is. Het voorstel is om in het evenementenbeleid meer nadruk te leggen op de fiets als oplossing, met dichtbij het evenement tijdelijke fietsenstallingen. De nadruk ligt op wat wél kan, niet op wat niet kan. Daarbij hoort positieve communicatie.



Positieve communicatie werkt alleen als er ook een positieve ervaring geboden kan worden. Om altijd voldoende fietsenstallingen te kunnen aanbieden op locaties dichtbij evenemententerreinen, stellen we voor om hiervoor mobiele stallingen te realiseren. Deze kunnen naar behoefte worden geplaatst op locaties waar tijdelijk extra stallingsplaatsen nodig zijn.



Duidelijkheid geeft rust

Omdat toeristische woon- en werkplaatsen veel aantrekkingskracht hebben, hebben gemeenten, bewoners en bedrijven behoefte aan duidelijkheid en helderheid. Duidelijkheid over het aantal evenementen en helderheid over de daarbij behorende (verkeers-)maatregelen. Het streven daarbij is gericht op een open systeemaanpak zodat de overlast binnen acceptabele grenzen kan blijven, en het welzijn en de aantrekkelijkheid binnen een evenementenkalender niet te kort wordt gedaan.

Standaardisatie en classificatie van evenementen

De gemeente werkt aan een indeling van de verschillende evenementen in een overzichtelijk aantal verschillende klassen. Bij elk van die klassen hoort een min of meer standaard aanpak (qua terreininrichting, inzet van materieel en personeel, eventuele afsluitingen van wegen en parkeermaatregelen). Dat zorgt ervoor dat zowel initiatiefnemers, als bewoners, als bedrijven duidelijker weten waar zij aan toe zijn en dat de inzet van mensen en middelen effectiever en efficiënter wordt.

De initiatiefnemer van een evenement is in beginsel zelf verantwoordelijk voor de voorbereiding, vergunningaanvraag en uitvoering van maatregelen om overlast te beperken. De gemeente toetst of verkeersveiligheid, bereikbaarheid en parkeren voldoende gewaarborgd zijn. De initiatiefnemer wordt niet alleen gevraagd om een draaiboek te maken voorafgaande aan het evenement, maar ook om een evaluatie daarvan na afloop van het evenement, zodat er – meer dan nu – op een structurele wijze gewerkt kan worden aan verbeteringen in de organisatie van toekomstige evenementen.

Toekomst

Indien deze aanpak succesvol blijkt en dan met name ook gedragen wordt door de vele verschillende belangenpartijen, kan via mobiele netwerken de actuele informatie worden verspreid. Door gebruikers actueel op de hoogte te kunnen houden, zullen de verwachtingen kunnen worden aangepast aan de feitelijke situatie. Alleen al deze informatieverspreiding (correct en actueel) kan de ervaring van overlast verminderen.

6.2 Fietsparkeren

Duurzaamheid is een belangrijk thema binnen de gemeente. Het parkeerbeleid draagt ertoe bij dat het aantrekkelijk wordt om gebruik te maken van meer duurzame vervoerwijzen, zoals openbaar vervoer (vooral interlokaal) en fiets (vooral lokaal). Als het gaat om openbaar vervoer kan de gemeente alleen bij de provincie aandringen op verbeteringen (bijvoorbeeld in Muiden/Muiderberg). De gemeente kan zelf echter wel veel doen aan het stimuleren van het gebruik van de fiets door het verbeteren van fietsparkeermogelijkheden.

Er is geen apart fietsparkeerplan in voorbereiding, maar het onderwerp komt op verschillende plaatsen terug in het beleid:

- In de nieuwe parkeernormennota worden niet alleen normen voor autoparkeerplaatsen opgenomen, maar ook voor fietsparkeerplaatsen. Daarmee wordt gegarandeerd dat bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen ook expliciet aandacht wordt besteed aan voldoende ruimte voor fietsen.
- Er wordt voorgesteld om een mobiele fietsenstalling in te zetten op plaatsen en tijden waarop er minder parkeerruimte en/of een grotere parkeerbehoefte bestaat (zie vorige paragraaf)
- Er is een investeringsbudget van 3 miljoen euro begroot (mede vanuit OV-SAAL-gelden) voor het project 'Transformatielocatie fietsenstalling/voormalige garage Albrechtlaan Bussum'. Binnen dit project wordt onder andere het aantal fietsparkeervoorzieningen bij station Naarden-Bussum verhoogd en de kwaliteit ervan verhoogd. Tevens wordt het aantal fietsparkeervoorzieningen bij station Bussum Zuid verhoogd.
- Bij andere ruimtelijke of stedenbouwkundige plannen die de gemeente opstelt, wordt ook extra aandacht besteed aan fietsparkeren, bijvoorbeeld bij het Kaderplan Verkeer Centrum Bussum.



Voor dat plan is de vraag naar fietsparkeerplaatsen opnieuw onderzocht en wordt het aanbod daarop afgestemd.

6.3 Parkeermogelijkheden voor deelauto's

Steeds meer mensen hebben niet meer een eigen auto, maar huren af en toe een auto of delen een auto met anderen, al dan niet via een organisatie zoals Greenwheels of MyWheels. Reden om een auto te delen zijn: besparing van kosten en milieubewust rijden. Op dit moment zijn er geen aparte parkeervergunningen voor deelauto's. De reden daarvan is, dat het moeilijk te controleren of daadwerkelijk sprake is van een gedeelde auto: als een vergunning afgegeven wordt aan iemand die niet in een gebied met vergunninghoudersparkeren woont, hoe weten we dan zeker dat die vergunning niet gewoon gebruikt wordt door mensen die helemaal niet wonen of werken in Bussum?

Toch wil de gemeente Gooise Meren het gebruik van deelauto's stimuleren. Er zijn verschillende oplossingen gevonden om de verschillende vormen van autodelen te kunnen faciliteren. Zo kunnen deelauto's van organisaties (zoals Greenwheels) een vergunning krijgen waarmee in alle vergunninghouderszones in de gemeente kan worden geparkeerd. Maar ook particulieren die samen een deelauto gebruiken, krijgen meer mogelijkheden om hiermee in vergunninghouderszones te parkeren. Men kan aantonen samen één auto te gebruiken door een lidmaatschap van de Vereniging voor Gedeeld Autogebruik. In de nota 'Harmonisatie Parkeervergunningen' wordt hier nader op ingegaan.

6.4 Parkeren elektrische voertuigen

Een ander onderwerp waar in het kader van duurzaamheid aandacht voor is, zijn parkeerplaatsen met oplaadmogelijkheden voor elektrische voertuigen. Hiervoor zijn beleidsrichtlijnen opgesteld voor openbare laadpalen, om een efficiënt gebruik van de openbare ruimte – en van de laadpalen zelf – te garanderen. De gemeente werkt in beginsel mee met initiatieven voor laadpalen. Oplaadpalen worden bij voorkeur geplaatst op centrale, goed zichtbare en goed bereikbare, openbare locaties met een min of meer anoniem karakter, bijvoorbeeld aan de kopse kant van een rij woningen of op parkeerterreinen. Als er een parkeerregime geldt (bijvoorbeeld betaald parkeren, blauwe zone of parkeren voor vergunninghouders) dan blijft dat regime ook van kracht voor de parkeerplaatsen die voor het opladen van elektrische voertuigen zijn gereserveerd.

6.5 Stimuleren gebruik parkeergarages

Er wordt afzonderlijk onderzoek gedaan naar de exploitatie van de parkeergarages in Bussum. Belangrijk onderdeel daarvan is onderzoek naar de mogelijkheden om de kwaliteit van de parkeergarages te verbeteren en het gebruik ervan te stimuleren. Hiervoor kijken we op verschillende fronten:

- Er wordt onderzocht in hoeverre sprake is van achterstallig onderhoud en welke mogelijkheden er nog meer zijn om de parkeergarages fysiek aantrekkelijker te maken (bijvoorbeeld door aanpassing verlichting).
- Daarnaast zetten we in op betere bewegwijzering van de parkeergarages en gerichte communicatie om mensen.
- In overleg met ondernemers in het centrum willen we de mogelijkheid onderzoeken om aanvullende diensten aan te bieden bij parkeergarages, waardoor het aantrekkelijker wordt om hier te parkeren.
- We stellen voor om het parkeren in parkeergarages goedkoper te maken dan op straat.

Gezien de financiële positie van de gemeente is er op dit moment geen budget voor omvangrijke renovatie van de garages (anders dan het reguliere onderhoud). We willen daarom in cocreatie met ondernemers in het centrum zoeken naar een zo effectief, maar ook efficiënt mogelijk pakket van maatregelen om het gebruik van de parkeergarages te stimuleren.

7 Pilot gratis parkeren aanloopstraten

7.1 Mogelijkheden voor gratis parkeren in aanloopstraten

In het coalitieakkoord 2016-2018 ('Verbonden in verscheidenheid') is als concrete maatregel opgenomen: "Pilot gratis parkeren in (aanloop)straten in overleg met belanghebbenden". Dit dient bij te dragen aan een gastvrij parkeerregime en economische vitaliteit van aanloopstraten.

Er zijn in beginsel drie verschillende mogelijkheden om invulling te geven aan 'gratis parkeren in aanloopstraten', te weten:

- a. geheel ongereguleerd parkeren;
- b. invoering blauwe zone;
- c. 'eerste uur gratis' bij betaald parkeren.

Ad a: geheel ongereguleerd parkeren

Deze vorm kan eenvoudig worden gerealiseerd door een kap over de parkeerautomaten te plaatsen en de borden die betaald parkeren aangeven tijdelijk te verwijderen. De consequentie hiervan zal echter zijn dat langparkeerders (werknemers) 's ochtends al de gratis parkeerplaatsen zullen bezetten, zodat er minder parkeerplaatsen overblijven voor (kortparkerende) winkelbezoekers. Deze vorm is dus contraproductief.

Ad b: invoering blauwe zone

Door invoering van een blauwe zone in aanloopstraten blijven de parkeerplaatsen hier wél beschikbaar voor kortparkeerders, terwijl er toch sprake is van gratis parkeren. Maar ook deze vorm heeft een aantal nadelen:

- Een blauwe zone is – zoals de naam al aangeeft – altijd een gezonde maatregel. Als een blauwe zone wordt toegepast in een gebied waarin ook zones zijn met vergunninghoudersparkeren, moet zowel een bord worden geplaatst om de ene zone te beëindigen als een bord om de andere zone te beginnen. Dat leidt tot veel borden.
- De parkeerduurbepaling in een blauwe zone geldt alléén voor parkeerplaatsen met een blauwe streep. Er moeten dus (tijdelijk) blauwe strepen getrokken worden als voor deze vorm gekozen wordt.
- Waar een blauwe zone in een aanloopstraat gerealiseerd wordt, kunnen in beginsel geen bewoners parkeren (nu kan dat op betaalde plaatsen in het centrum wel, bijvoorbeeld op de Vlietlaan en de Brinklaan noord).

Ad c: 'eerste uur gratis parkeren'

Een andere mogelijkheid om kortparkeren gratis te maken, maar langparkeerders te weren is de invoering van 'eerste uur gratis parkeren' (of eventueel eerste twee uur). Men moet dan wél een kaartje uit de parkeerautomaat halen (of zich aanmelden bij mobiel parkeren), maar er worden voor het eerste uur geen kosten in rekening gebracht. Voordeel van deze vorm is dat er nauwelijks bebording hoeft te worden aangepast (behalve onderbordje 'eerste uur gratis' o.i.d.) en dat er geen blauwe strepen hoeven te worden getrokken. Deze vorm heeft echter ook enkele nadelen:

- Parkeerautomaten en mobiel parkeren moeten hierop aangepast worden. Technisch is het mogelijk om de parkeerapparatuur hierop aan te passen (behalve wellicht bij de oudste automaten die dan verwisseld zouden moeten worden met nieuwere automaten). Voor het mobiel parkeren moeten verschillende zones met verschillende tarieven worden onderscheiden. Ook dit is mogelijk, maar het vergt wel de nodige voorbereidingstijd en duidelijke communicatie naar de parkeerders.
- Het is niet goed uit te leggen dat mensen wél een parkeerkaartje moeten trekken (of zich moeten aanmelden bij mobiel parkeren) terwijl men niet hoeft te betalen. In de praktijk komt het veel voor dat mensen dan géén kaartje trekken, maar dan kan de parkeercontroleur niet zien hoe lang men al

geparkeerd heeft. Een oplossing voor dit probleem kan zijn om het eerste uur niet helemaal gratis te maken, maar héél goedkoop: bijvoorbeeld eerste uur €0,10 in plaats van € 1,-.

Keuze

Op basis van de voorgaande analyse geven we als uitvoeringsvorm voor 'gratis parkeren in aanloopstraten' de voorkeur aan een blauwe zone. Als tweede keus is 'eerste uur heel goedkoop betaald parkeren' mogelijk, maar geheel ongereguleerd parkeren wordt afgeraden: het heeft als effect dat de parkeerplaatsen zullen worden ingenomen door langparkeerders.

Ook bij een blauwe zone of 'eerste uur heel goedkoop betaald parkeren' bestaat een reële kans dat parkeerders vanuit andere straten (waar wel betaald parkeren geldt) en bezoek van bewoners (die anders een bonnenboekje nodig hebben) gebruik gaan maken van de gratis parkeerplaatsen. Dit verdringingseffect leidt ertoe dat de gratis parkeerplaatsen niet in zijn geheel ten goede zullen komen aan de winkels aan de aanloopstraten. De kans hierop is echter mede afhankelijk van de locatie waar de pilot wordt gehouden (zie volgende paragraaf).

7.2 Begrenzing van de pilot

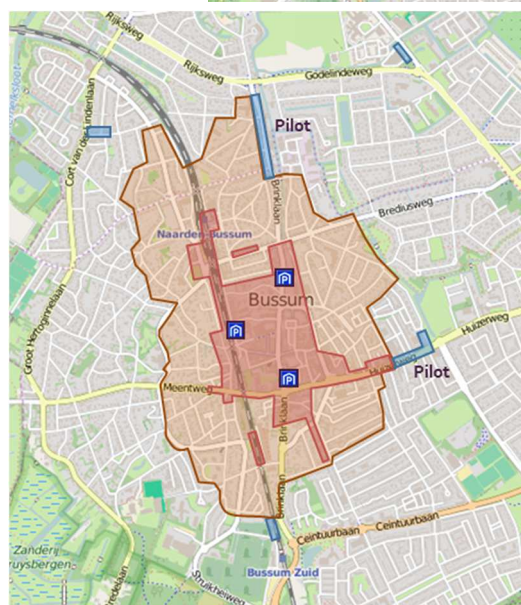
Het ligt voor de hand dat elke straat graag wil meedoen aan de pilot. Dit maakt het voorgestelde "overleg met belanghebbenden" lastig, want de uitkomst van het overleg is voorspelbaar. In verband hiermee is het noodzakelijk om een zo objectief mogelijk begrenzing te maken van straten die kunnen deelnemen aan de pilot (om discussies en bezwaren te voorkomen). Om tot een logische begrenzing te komen, wordt teruggegrepen op het basisprincipe dat in hoofdstuk 2 is benoemd:

- betaald parkeren gaat goed samen met vergunninghoudersparkeren, blauwe zones gaan goed samen met gratis (ongereguleerd) parkeren.
- zoals hiervoor al is aangegeven zal gratis parkeren in een aanloopstraat dichtbij het centrum leiden tot ongewenste neveneffecten: mensen die eerst op betaalde plaatsen in het centrum gingen staan of bezoek van bewoners gaat gebruik maken van de gratis parkeerplaatsen in de aanloopstraten

Kijken we nu naar de kaart met de parkeerregulering rond het centrum van Bussum, dan valt op dat er goed aan het basisuitgangspunt wordt voldaan, behalve op het oostelijke deel van de Huizerweg. Hier is nu sprake van betaald parkeren, terwijl in de achterliggende woonstraten geen sprake is van vergunninghoudersparkeren. Om overloop naar deze woonstraten te voorkomen, ligt het hier juist meer voor hand dat op dit deel van de Huizerweg het betaald parkeren wordt omgezet tot blauwe zone (of eventueel eerste uur heel goedkoop parkeren).



Daarnaast stellen we voor om de pilot ook te betrekken op de Lambertus Hortensiuslaan. In den nota over de harmonisatie van de parkeerregulering (zie aldaar) wordt voorgesteld om in het stationsgebied van Naarden de blauwe zone te vervangen door vergunninghoudersparkeren. Op de Lambertus Hortensiuslaan past die vorm van regulering echter niet, omdat dit een winkelstrip is. Deze winkelstrip ligt tegen de zone met vergunninghoudersparkeren aan, maar ligt relatief ver van het centrum met betaald parkeren. Daarom is hier een blauwe zone (of eventueel eerste uur heel goedkoop parkeren) een reëel alternatief voor betaald parkeren. Net als bij de Huizerweg willen we de situatie na een jaar evalueren.



7.3 Evaluatie van de pilot

Een 'pilot' houdt in dat het gaat om een proef die – afhankelijk van de uitkomsten daarvan – al dan niet gecontinueerd kan worden. Ook bij deze pilot is het de bedoeling om in beeld te brengen in hoeverre het gratis maken van het parkeren van invloed is geweest op het bezoek van klanten aan nabijgelegen winkels en voorzieningen. Daarbij moeten echter op voorhand enkele kanttekeningen geplaatst worden (op basis van ervaringen uit andere gemeenten):

- Een voor- en nameting kan bestaan uit een meting van de parkeerdruk en parkeerduur in de straten waar de situatie wijzigt, in combinatie met een passantenenquête (hoe bent u hier gekomen, met welk doel, hoe vaak komt u hier, etc.). Het is echter moeilijk vast te stellen of de voor- en nameting onder dezelfde omstandigheden zijn uitgevoerd: het weer kan een rol spelen, de economische situatie kan veranderd zijn etc.
- Bij een passantenenquête kan gevraagd worden hoeveel invloed gratis parkeren heeft (gehad) op de bezoekfrequentie, bezoekduur en vervoerwijzekeuze, maar het is niet zeker of op een dergelijke vraag eerlijk geantwoord wordt, als men een belang heeft bij gratis parkeren. Hetzelfde geldt voor een vraag aan ondernemers in hoeverre gratis parkeren van invloed is geweest op hun omzet.
- Uit onderzoeken elders komt naar voren dat het gratis parkeren niet of nauwelijks invloed heeft op bezoekfrequentie en bestedingen. In bijvoorbeeld een pilot in Utrecht had het echter wél invloed op de vervoerwijzekeuze (meer met de auto, minder met de fiets).

Ook als uit onderzoek blijkt dat het gratis parkeren niet tot de gewenste effecten leidt, wordt het gratis parkeren door ondernemers in de regel wél positief beoordeeld. Voorbeeld: als er géén toename van winkelbezoekers is waargenomen, kan worden tegengeworpen dat er juist een afname van winkelbezoekers zou zijn geweest als er het parkeren niet gratis was geworden. Dit kan echter nooit door onderzoek worden vastgesteld. Het eventueel weer terugbrengen van de oude situatie (met betaald parkeren) kan daarom opnieuw tot discussies leiden, ongeacht de uitkomsten van het evaluatie-onderzoek.

7.4 Kosten van de pilot

De kosten van de pilot zijn afhankelijk van de duur en de omvang ervan. Op de Lambertus Hortensiuslaan zijn de kosten van de pilot zelf nihil (omdat daar nu ook een blauwe zone van kracht is). Een pilot van een jaar voor het oostelijke deel van de Huizerweg kost naar schatting € 60.000,-. Driekwart van dit bedrag wordt veroorzaakt door inkomstenderving (van de gemeente) uit betaald parkeren. Daarnaast is ongeveer € 15.000,- in dit bedrag opgenomen ten behoeve van onderzoekskosten voor de evaluatie van de pilot.

Het voorstel is om de kosten van de pilot niet ten laste te laten komen van de harmonisatie van het parkeren (waarvoor als uitgangspunt geldt dat die budgetneutraal moet zijn). De kosten van een pilot zijn immers vooralsnog niet structureel. Binnen de perspectiefnota wordt financiële dekking gezocht voor de pilot. Na evaluatie van de pilot moet besloten worden of de maatregel van kracht blijft. Als daartoe besloten wordt, moet op dat moment binnen de parkeerexploitatie dekking gezocht worden voor de jaarlijkse kosten.

Bijlage 1: participatieproces

Een breed participatieproces als basis voor nieuw beleid

In het planproces zijn diverse gesprekken opgenomen met zowel de gemeenteraad als maatschappelijke organisaties en belanghebbenden:

- 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 georganiseerd over de financiële consequenties van verschillende mogelijke keuzes.
- Op 21 mei is een avond georganiseerd waar alle inwoners van de gemeente welkom waren om in groepen hun visie, aandachtspunten en wensen op het gebied van parkeren te geven.
- Daarnaast zijn afzonderlijke gesprekken gevoerd met vertegenwoordigers van diverse ondernemers- en bewonersgroeperingen in de gebieden waar het parkeren is gereguleerd.
- In het najaar van 2016 is ook het 'bewonerspanel' gevraagd om hun mening te geven over verschillende onderwerpen die met (de harmonisatie van) het parkeren te maken hebben.
- De uitgangspunten voor de harmonisatie van het parkeerbeleid zijn op 23 november in een Gesprek met de Raad besproken en zijn in de Raadsvergadering van 7 december 2016 vastgesteld.
- Op basis hiervan is het plan verder uitgewerkt en opnieuw met ondernemers- en bewonersgroeperingen besproken.
- Op 31 januari 2017 is het conceptplan tijdens een bewonersavond gepresenteerd aan alle geïnteresseerde inwoners van de gemeente.

Vervolgproces

Op het moment dat nieuwe parkeerbeleid is vastgesteld zullen op basis daarvan de verordeningen worden aangepast (parkeerverordening, verordening parkeerbelasting en legesverordening). Deze verordeningen vormen de 'juridische vertaling' van het vastgestelde beleid. Als ook de verordeningen zijn vastgesteld, kunnen de maatregelen 'op straat' worden geïmplementeerd. De veranderingen zullen bekend gemaakt worden in de huis-aan-huisbladen, de website en social media. Daarnaast zullen alle inwoners voor wie geldt dat er iets verandert aan de regels of tarieven voor hun parkeervergunning, daar persoonlijk per brief over geïnformeerd worden.

Na implementatie van het geharmoniseerde beleid zullen we de situatie blijven monitoren. Op basis daarvan kan finetuning van het beleid plaatsvinden.