

Harmonisatie parkeervergunningen

10 april 2017

Projectomschrijving

De gemeente heeft een aantal projecten die de komende jaren worden uitgevoerd. Het gaat om projecten die de leefomgeving verbeteren en de economie stimuleren.

De projecten worden uitgevoerd door de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling & Beleid. De projecten worden uitgevoerd door de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling & Beleid.

De projecten worden uitgevoerd door de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling & Beleid. De projecten worden uitgevoerd door de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling & Beleid.

De projecten worden uitgevoerd door de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling & Beleid. De projecten worden uitgevoerd door de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling & Beleid.

De projecten worden uitgevoerd door de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling & Beleid. De projecten worden uitgevoerd door de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling & Beleid.

De projecten worden uitgevoerd door de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling & Beleid. De projecten worden uitgevoerd door de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling & Beleid.

De projecten worden uitgevoerd door de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling & Beleid. De projecten worden uitgevoerd door de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling & Beleid.

De projecten worden uitgevoerd door de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling & Beleid. De projecten worden uitgevoerd door de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling & Beleid.

De projecten worden uitgevoerd door de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling & Beleid. De projecten worden uitgevoerd door de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling & Beleid.

De projecten worden uitgevoerd door de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling & Beleid. De projecten worden uitgevoerd door de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling & Beleid.

De projecten worden uitgevoerd door de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling & Beleid. De projecten worden uitgevoerd door de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling & Beleid.

De projecten worden uitgevoerd door de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling & Beleid. De projecten worden uitgevoerd door de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling & Beleid.

De projecten worden uitgevoerd door de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling & Beleid. De projecten worden uitgevoerd door de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling & Beleid.

De projecten worden uitgevoerd door de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling & Beleid. De projecten worden uitgevoerd door de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling & Beleid.

De projecten worden uitgevoerd door de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling & Beleid. De projecten worden uitgevoerd door de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling & Beleid.

De projecten worden uitgevoerd door de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling & Beleid. De projecten worden uitgevoerd door de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling & Beleid.

De projecten worden uitgevoerd door de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling & Beleid. De projecten worden uitgevoerd door de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling & Beleid.

De projecten worden uitgevoerd door de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling & Beleid. De projecten worden uitgevoerd door de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling & Beleid.

De projecten worden uitgevoerd door de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling & Beleid. De projecten worden uitgevoerd door de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling & Beleid.

De projecten worden uitgevoerd door de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling & Beleid. De projecten worden uitgevoerd door de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling & Beleid.

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

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding voor harmonisatie van het parkeerbeleid	4
1.2	Opzet van dit rapport	4
2	Welk regime op welke plaats?	5
2.1	Regimes in relatie tot doelen	5
2.2	Welke typen regulering passen bij elkaar?	5
2.3	Betaald parkeren waar veel bezoekers komen	6
2.4	Parkeren voor vergunninghouders in woongebieden	7
2.5	Kleine blauwe zones in winkelstrips	8
2.6	Resultaat: twee duidelijke 'smaken'	9
3	Oplossingen voor bezoekers en hulpverleners	11
3.1	Regeling voor bezoek van bewoners	11
3.2	Bezoekers van instellingen in zones met parkeren voor vergunninghouders	11
3.3	Bijzondere doelgroepen: hulpverleners, mantelzorgers en gebruikers van deelauto's	12
4	Regels en tarieven voor parkeervergunningen	15
4.1	Eenvoudige criteria voor verstrekking van parkeervergunningen	15
4.2	Aanpassingen in geldigheid van vergunningen	15
4.3	Abonnementen parkeergarages	17
4.4	Voorstellen voor tarieven	18
	Bijlage 1: Huidige verschillen in parkeerregulering Bussum, Muiden, Naarden	20

1 Inleiding

1.1 Aanleiding voor harmonisatie van het parkeerbeleid

De voormalige gemeenten Bussum, Muiden en Naarden hadden ieder hun eigen parkeerbeleid, met sterk verschillende regelingen (betaald parkeren, blauwe zones, vergunninghoudersparkeren) en ook sterk verschillende tarieven. Deze zijn vastgelegd in de parkeerverordening en de verordening parkeerbelasting. Nu Bussum, Muiden en Naarden één gemeente zijn geworden, is het noodzakelijk om de parkeerregulering te harmoniseren. Niet alles hoeft in elke kern hetzelfde te worden, maar in vergelijkbare situaties moeten vergelijkbare regels en tarieven gelden. Dat is nu niet het geval. Het is bovendien wettelijk verplicht om binnen twee jaar regels en tarieven voor parkeren te harmoniseren (Wet algemene regels herindeling).

In de nota 'Parkeerbeleid Gooise Meren' zijn de basisuitgangspunten van het beleid geformuleerd. Deze worden in de nu voorliggende nota nader uitgewerkt tot concrete maatregelen om de regels en tarieven voor parkeervergunningen en betaald parkeren in de gemeente beter op elkaar af te stemmen.



1.2 Opzet van dit rapport

In de nota 'Parkeerbeleid Gooise Meren' zijn de beleidskaders beschreven en de doelen die nagestreefd worden met de parkeerregulering in Gooise Meren. In dit rapport wordt beschreven welk parkeerregime in verschillende situaties het beste toegepast kan worden om de gestelde doelen te bereiken: betaald parkeren, vergunninghoudersparkeren of blauwe zones (hoofdstuk 2).

In hoofdstuk 3 wordt specifiek ingegaan op oplossingen voor bezoekers van bewoners in gebieden met gereguleerd parkeren. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in gewone visites, bezoek aan bedrijven en bezoek van hulpverleners en mantelzorgers.

Ten slotte worden in hoofdstuk 4 op hoofdlijnen voorstellen gedaan voor de regels en tarieven die voor de parkeervergunningen gelden. Deze worden nader gedetailleerd en onderbouwd in de afzonderlijke 'Menukaart parkeertarieven'.

In de nota 'Parkeerbeleid Gooise Meren' is in vier kernwoorden aangegeven waar het geharmoniseerde parkeerbeleid aan moet voldoen: *logisch, praktisch, fair en toekomstgericht*. In het vervolg van de voorliggende nota zal van verschillende voorstellen met behulp van 'thermometers' worden aangegeven in hoeverre zij bijdragen aan die vier kernwoorden. Van de huidige en de voorgestelde situatie wordt met kleuren aangegeven hoe zij scoren op deze aspecten. Daarbij geldt de volgende legenda:

onvoldoende	<div style="width: 20px; height: 10px; background-color: red; border: 1px solid black;"></div>
matig	<div style="width: 40px; height: 10px; background-color: yellow; border: 1px solid black;"></div>
goed	<div style="width: 60px; height: 10px; background-color: green; border: 1px solid black;"></div>

2 Welk regime op welke plaats?

2.1 Regimes in relatie tot doelen

Binnen de gemeente Gooise Meren zijn er gebieden met betaald parkeren, vergunninghouders-parkeren en blauwe zones. Het is geen probleem om binnen één gemeente met verschillende regimes te werken, maar de situatie die daardoor ontstaat moet wel logisch en overzichtelijk zijn voor de weggebruiker. In vergelijkbare situaties moeten vergelijkbare regimes gelden.

Om een goede keuze te maken uit de verschillende parkeerregimes moet eerst bekeken waar de verschillende regimes voor bedoeld zijn en welke doelen ermee bereikt kunnen worden.

- **Sturen:** in gebieden met schaarste aan parkeerplaatsen is betaald parkeren het meest effectief. Betaald parkeren draagt er toe bij dat de beste parkeerplaatsen voor (kortparkerende) bezoekers beschikbaar blijven. Dit draagt bij aan de *economische vitaliteit*. Daarnaast draagt betaald parkeren bij aan *duurzaamheid* en *bereikbaarheid*, doordat men gestimuleerd wordt om andere vervoerwijzen te kiezen. Dit geldt vooral voor personeel van bedrijven en winkels, aangezien het voor deze doelgroep veelal niet mogelijk is om vlak bij de bestemming te parkeren.
- **Verdelen:** in gebieden waar op zichzelf ruim voldoende parkeerplaatsen zijn, maar waar de beschikbare ruimte beter moet worden verdeeld over verschillende doelgroepen, kan ook een blauwe zone een geschikt middel zijn (zone met parkeerdurbeperking). Een blauwe zone draagt bij aan de *economische vitaliteit*, maar minder aan duurzaamheid en bereikbaarheid. Een blauwe zone is vooral geschikt voor kleinere gebieden waar veel kort geparkeerd wordt.
- **Beschermen:** waar het doel is om woonbuurten te beschermen tegen parkeeroverloop vanuit een ander gebied met een grote parkeerbehoefte is *parkeren voor vergunninghouders* een geschikt instrument. Het belangrijkste doel is in dit geval: behoud van goed woonklimaat.

2.2 Welke typen regulering passen bij elkaar?

In de nota 'Parkeerbeleid Gooise Meren' is al aangegeven dat niet alle vormen van regulering (betaald parkeren, vergunninghoudersparkeren, blauwe zone of volledig gratis parkeren) goed bij elkaar passen, zie de volgende figuur:



De juiste combinatie van parkeerregimes

- 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.

2.3 Betaald parkeren waar veel bezoekers komen

In de vesting van Muiden en het centrum van Bussum is in het verleden betaald parkeren ingevoerd, omdat er anders te weinig parkeerplaatsen overbleven voor de belangrijkste doelgroepen: in de eerste plaats de bezoekers en in de tweede plaats de bewoners. Daarnaast draagt het betaald parkeren bij aan de gemeentelijke doelstellingen op het gebied van duurzaamheid en bereikbaarheid, doordat de hoeveelheid autoverkeer naar drukke gebieden wordt beperkt en het gebruik van de fiets wordt gestimuleerd. Ten slotte zijn de inkomsten uit betaald parkeren nodig om het hele systeem te bekostigen en bijvoorbeeld de parkeergarages in stand te houden.

De huidige gebieden met betaald parkeren blijven in grote lijnen hetzelfde. Alleen op locaties die binnen zones met vergunninghoudersparkeren vallen, maar waar wél veel bezoekers komen, ligt het voor de hand om betaald parkeren in te voeren (zie analyse in de vorige paragraaf).

Betaald parkeren bij Gewestkantoor Bussum

Bij het Gewestkantoor in Bussum zijn in het verleden al verschillende parkeerregimes van kracht geweest: er is sprake geweest van betaald parkeren, maar die plaatsen werden toen niet gebruikt, omdat in de omgeving nog sprake was van gratis (ongereguleerd) parkeren. Toen zijn de betaalde parkeerplaatsen omgezet in een blauwe zone.

Inmiddels is in de omgeving van het gewestkantoor echter vergunninghoudersparkeren ingevoerd (in de zogenaamde 'zuidwestelijke schil'. Daardoor wordt het weer mogelijk om betaald parkeren in te voeren bij het Gewestkantoor. Dit heeft een aantal voordelen:

- De huidige blauwe zone binnen een zone voor vergunninghouders werkt niet goed. Zo wordt de parkeerschijf door langparkeerders 'doorgedraaid'.
- Voor bezoeken en vergaderingen die langer dan twee uur duren, is parkeren in de blauwe zone niet mogelijk. Bij betaald parkeren kan dit wel, maar door het parkeertarief wordt parkeren door werknemers (die de hele dag aanwezig zijn) wel effectief tegengegaan.
- Er is iets meer dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk. Nu geldt op het grootste deel van de Burgemeester de Bordesstraat een blauwe zone waar in principe alleen kortparkeerders kunnen parkeren. Op het achterste deel van de straat geldt vergunninghoudersparkeren (alleen voor bewoners). Als op de Burgemeester de Bordesstraat betaald parkeren wordt ingevoerd, kunnen parkeervergunningen worden verstrekt waarmee ook op de betaalde plaatsen kan worden geparkeerd (net als in het centrum).

Kleine gedeelten met betaald parkeren in zones voor vergunninghoudersparkeren

Ook op andere locaties die binnen de zones voor vergunninghoudersparkeren vallen, maar waar wel veel bezoekers komen, kunnen enkele betaalde parkeerplaatsen worden toegevoegd. Dit geldt bijvoorbeeld bij een orthodontiepraktijk, waar nu nog met bonnenboekjes wordt gewerkt. Dit wordt echter als omslachtig ervaren en eigenlijk zijn bonnenboekjes alleen bedoeld voor bezoek van bewoners (zie ook paragraaf 3.2).

2.4 Parkeren voor vergunninghouders in woongebieden

Nabij station Naarden-Bussum gelden verschillende regimes in vergelijkbare woonbuurten:

- een zone met parkeren voor vergunninghouders in Bussum
- een blauwe zone in Naarden.

Binnen één gemeente is dit verschil in parkeerregime in één woongebied rondom het station niet goed uit te leggen. Het voorstel is dan ook om dit te veranderen.

Bij de keuze tussen de twee verschillende regimes is de belangrijkste overweging dat een blauwe zone niet overal toepasbaar is. Zoals hiervoor (in paragraaf 2.2) al is aangegeven, past een blauwe zone niet goed bij een gebied met betaald parkeren: als in de woonbuurten rondom het centrum van Bussum blauwe zones zouden worden ingevoerd, zou dat tot gevolg hebben dat een deel van de bezoekers van het centrum de betaalde plaatsen in het centrum gaat mijden en op zoek gaat naar parkeermogelijkheden in de omliggende woonbuurten. Dan ontstaat in deze woongebieden zoekverkeer en parkeeroverlast. Juist om dat te voorkomen is in die buurten in het verleden vergunninghoudersparkeren ingevoerd.

Daarnaast zijn er nog een aantal meer technische verschillen tussen vergunninghoudersparkeren en blauwe zones. Deze zijn in het navolgende kader toegevoegd. Samengevat kan gesteld worden dat vergunninghoudersparkeren meer mogelijkheden geeft om onderscheid te maken naar doelgroep op geldigheidsduur van de parkeervergunning. Ook is het mogelijk om vergunninghoudersparkeren in de toekomst te digitaliseren, waardoor ook de handhaving efficiënter wordt (zie toekomstperspectief in de nota 'Parkeerbeleid Gooise Meren').

Kader: technische verschillen 'parkeren voor vergunninghouders' en 'blauwe zone'

Een blauwe zone is feitelijk een maatregel bedoeld voor kort parkeren (het is immers een parkeerduurbepanking). In een woonbuurt wordt echter hoofdzakelijk lang geparkeerd door bewoners. Daarom krijgen deze bewoners een ontheffing voor het parkeren in de blauwe zone. Het parkeren met een ontheffing zou eigenlijk een uitzondering op de regel moeten zijn, maar komt in de omgeving van het station juist het meest voor. In gebieden (woonwijken) waar parkeerplaatsen vrij gehouden moeten worden voor bewoners, ligt een zone met parkeren voor vergunninghouders meer voor de hand. Ook heeft een blauwe zone wat praktische nadelen ten opzicht van een zone voor vergunninghouders:

- Een ontheffing voor een blauwe zone kan alleen geregeld worden via de legesverordening. Dat betekent dat de betaling voor de ontheffing gekoppeld is aan de afgifte daarvan. Dat betekent dat een ontheffing die nog maar een maand geldig is, evenveel kost als een ontheffing die nog een jaar geldig is. In een zone met parkeren voor vergunninghouders kan het tarief voor een vergunning wel gekoppeld worden aan de nog resterende duur van de vergunning¹.
- In een blauwe zone kan het tarief voor een ontheffing in beginsel niet worden gedifferentieerd naar doelgroep. In een zone met vergunninghoudersparkeren kan wel onderscheid gemaakt worden tussen verschillende doelgroepen, zoals bewoners en werknemers.
- Een blauwe zone heeft als voordeel dat bezoek van bewoners kan parkeren met een parkeerschijf, terwijl in een zone voor vergunninghouders een aparte bezoekersvergunning nodig is. Dit voordeel geldt echter alleen als er sprake is van kortdurend bezoek.
- Een blauwe zone mag niet alleen aangegeven worden met borden: de parkeerplaatsen waarvoor de parkeerduurbepanking geldt, moeten allemaal worden aangeduid met een blauwe streep. De schil rond het centrum van Bussum is voor een belangrijk deel beschermd dorpsgezicht. Grootschalige toepassing van blauwe strepen tast dit beschermd dorpsgezicht aan.
- Parkeervergunningen kunnen in de toekomst wordt gedigitaliseerd waarbij handhaving op kenteken kan plaatsvinden. Bij een blauwe zone is dit niet mogelijk.

De verschillen tussen de 'zone vergunninghouders' zijn in de volgende tabel nogmaals samengevat.

Zone vergunninghouders	Blauwe zone
Vergunning via verordening parkeerbelasting	Ontheffing via legesverordening
Betaling per maand mogelijk	Betaling per afgifte ontheffing
Tariefsverschillen naar doelgroep mogelijk	In beginsel geen tariefsverschillen tussen bewoners en werknemers
Aparte bezoekersvergunningen	Bezoekers kunnen kort parkeren met blauwe schijf
Zone moet worden aangegeven met borden	Zone moet worden aangegeven met borden en blauwe strepen
In toekomst te digitaliseren (handhaving op kenteken)	Geen digitalisering mogelijk

Op grond hiervan stellen we voor om de blauwe zone in het stationsgebied van Naarden te veranderen in een zone met parkeren voor vergunninghouders, zoals die ook op grote schaal wordt toegepast in Bussum en Muiden.

2.5 Kleine blauwe zones in winkelstrips

Behalve in het stationsgebied zijn er in de huidige situatie nog enkele kleinere blauwe zones, vooral bij winkelstrips in voorts ongereguleerd gebied. In tegenstelling tot het stationsgebied ligt hier wél de nadruk op kortparkeren. Er worden geen ontheffingen verstrekt voor de blauwe zone. In totaal zijn er voldoende parkeerplaatsen, maar de blauwe zone zorgt ervoor dat de plaatsen vlak voor de winkel gereserveerd worden voor de kortparkeerders, terwijl langparkeerders (zowel bewoners als werkers) in omliggende straten kunnen parkeren.

Blauwe zones zijn bij solitaire (winkel)voorzieningen zonder relatie met het centrum een goede mogelijkheid om het parkeren te reguleren. Een nadeel van een blauwe zone (ten opzichte van betaald

¹ De keuze voor vergunningen (bij parkeren voor vergunninghouders) of ontheffingen (voor een blauwe zone) heeft geen directe relatie met de hoogte van het tarief: zowel de kosten voor een vergunning als voor een ontheffing kunnen door de gemeente worden aangepast. In beide gevallen moeten tariefswijzigingen door de raad worden vastgesteld.

parkeren) is dat er geen inkomsten gegenereerd worden waarmee bijvoorbeeld de kosten van handhaving gedekt worden. Omdat het om relatief kleine strips gaat, is dit nadeel echter te overzien.

Er wordt geregeld gevraagd om *binnen het gebied met parkeren voor vergunninghouders* strips in te richten als blauwe zones. Een combinatie van vergunninghoudersparkeren met kleine gedeelten blauwe zones is echter om verschillende redenen onwenselijk (zie ook paragraaf 3.2):

- De parkeerplaatsen in de blauwe zones worden gebruikt door groepen waar deze niet voor bedoeld zijn (overloop door centrumbezoekers, bezoek van bewoners);
- Het leidt tot omslachtige bebording: zowel bij het begin als bij het eind van de blauwe zone zijn twee borden nodig: één om de eerdere zone te beëindigen en één om de nieuwe zone te beginnen. Daar komen vervolgens nog onderborden bij om de tijden aan te geven waarop de zones van kracht zijn.
- de combinatie van vergunninghoudersparkeren en blauwe zone is elders ongebruikelijk (mede om de hiervoor genoemde redenen), de regeling wordt daardoor niet goed begrepen door bezoekers van buiten de gemeente.

In Muiden is het in de huidige situatie toegestaan om met een parkeerschijf 1,5 uur zonder vergunning te parkeren in een zone voor vergunninghouders (m.u.v. de vesting Muiden). Dit is een zeer ongebruikelijke combinatie van vergunninghoudersparkeren en een gemeentelijke variant op een blauwe zone. Het systeem biedt veel mogelijkheden, maar leidt daardoor ook tot onbedoeld gebruik (overloop van parkeerders vanuit de vesting die 1,5 uur gratis kunnen parkeren in de woonwijken eromheen). Als dit systeem ook in de schil rond het centrum van Bussum zou worden toegepast, zullen ook daar centrumbezoekers gaan uitwijken naar de omliggende woonwijken. We stellen daarom voor om in Muiden, net als in Bussum een 'gewone' zone voor vergunninghouders te maken, met 'bonnenboekjes' voor bezoekers (zie ook hoofdstuk 4).

Pilot met blauwe zone op de Lambertus Hortensiuslaan

In paragraaf 2.4 is beargumenteerd dat voor het stationsgebied in Naarden een zone met parkeren voor vergunninghouders het meest geschikt is. Op de rand van de huidige blauwe zone rond het stationsgebied ligt ook de winkelstrip Lambertus Hortensiuslaan. De vraag is welk parkeerregime hier het meest geschikt is als in het stationsgebied parkeren voor vergunninghouders gaat gelden.

Bij de 'smaak' vergunninghoudersparkeren past in beginsel betaald parkeren als regime voor bezoekers. Maar gezien de relatief grote afstand van de Lambertus Hortensiuslaan tot het centrum van Bussum, is hier eerder sprake van een solitaire winkelstrip, waar een blauwe zone beter past. De winkelstrip ligt bovendien niet in, maar aan de rand van het gebied met vergunninghoudersparkeren.

Omdat niet alle plaatsen op de Lambertus Hortensiuslaan voor kortparkeerders nodig zijn, kiezen we ervoor om alleen aan de kant van de winkels (oostzijde van de straat) een blauwe zone te maken, terwijl langparkeerders met een parkeervergunning aan de westzijde van de straat mogen parkeren. Dit leidt er wel toe dat in één straat twee verschillende regimes zullen gelden, maar de beide zijden van de Lambertus Hortensiuslaan hebben ook een duidelijk ander karakter.

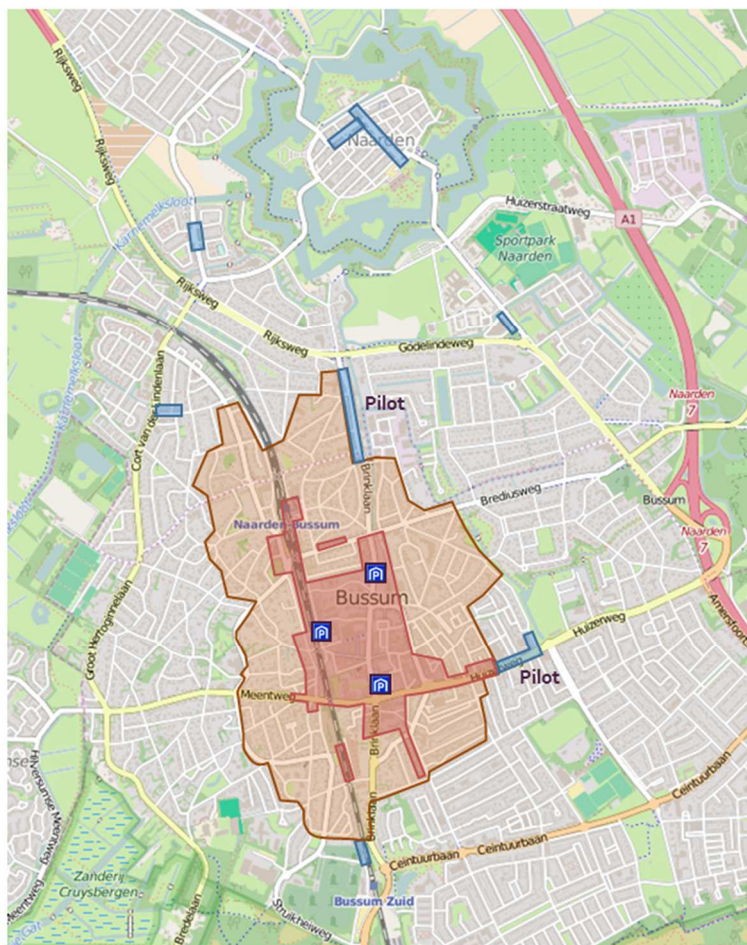
Om deze situatie in de praktijk te kunnen toetsen, wordt voorgesteld om de Lambertus Hortensiuslaan mee te nemen in de pilot 'gratis parkeren in aanloopstraten'. Daarnaast zou ook het oostelijke deel van de Huizerweg als pilot een blauwe zone kunnen worden (in plaats van betaald parkeren nu).

-> Voor verdere argumentatie voor de pilot 'gratis parkeren in aanloopstraten: zie hoofdstuk 7 in de nota 'Parkeerbeleid Gooise Meren'.

2.6 Resultaat: twee duidelijke 'smaken'

We kiezen hiermee voor twee duidelijke 'smaken' in de parkeerregulering:

1. betaald parkeren in combinatie met belanghebbendenparkeren;
2. vrij parkeren in combinatie met kleine strips met een blauwe zone (gezien beperkte omvang zonder vergunningen of ontheffingen).



Voorstellen:

- De parkeerregimes blijven in grote lijnen gelijk aan de huidige situatie. Alleen wordt de blauwe zone rond het stationsgebied in Naarden een zone met parkeren voor vergunninghouders, net als die bijvoorbeeld gelden in Muiden en in de schil rondom het centrum van Bussum. Voor de vergunninghoudersgebieden in Muiden gaan dezelfde regels gelden als in Bussum: het gebruik van de parkeerschijf is dan niet meer mogelijk.
- Op de Lambertus Hortensiuslaan wordt als pilot een blauwe zone gerealiseerd aan de zijde van de winkels.
- Op de Burgemeester de Bordesstraat wordt het huidige regime (met deels blauwe zone en deel vergunninghoudersparkeren) omgezet in een betaald parkeerregime. Daarnaast kunnen ook elders binnen zones met vergunninghoudersparkeren enkele betaalde parkeerplaatsen worden toegevoegd bij instellingen die veel bezoekers ontvangen.



De indeling in twee duidelijke 'smaken' (betaald parkeren met vergunninghoudersparkeren en blauwe zones in gebieden met gratis parkeren) maakt de parkeersituatie in de gemeente logischer en begrijpelijker. Ook leidt het tot vermindering van administratie en tot efficiëntere handhaving. In de toekomst is daar nog een grotere stap in te behalen door digitalisering. Maar het belangrijkste is dat in gelijke situaties ook gelijke regels gaan gelden. Dat is het hoofddoel van de harmonisatie.

Huidige situatie

logisch 
 praktisch 
 fair 
 toekomstgericht 



Voorstel

logisch 
 praktisch 
 fair 
 toekomstgericht 

3 Oplossingen voor bezoekers en hulpverleners

3.1 Regeling voor bezoek van bewoners

Voor bezoek van bewoners bestaat in Muiden een aparte vergunning voor bezoekers. Dit is een kaart die een jaar geldig is en in Muiden € 75,- kost. De bezoekersvergunning is niet op kenteken gesteld en kan gedurende het jaar dus voor verschillende bezoekers gebruikt worden. Er kan echter maar één bezoeker tegelijkertijd van de vergunning gebruik maken. In het stationsgebied van Naarden geldt een vergelijkbaar systeem.

In Bussum kunnen bewoners voor hun bezoek zogenaamde 'bonnenboekjes' kopen. Dat zijn boekjes met bezoekerskaarten die één dag geldig zijn. De kaarten kosten €0,80 per stuk en worden per 25 stuks verkocht. Het is hiermee mogelijk om verschillende bezoekers tegelijkertijd te ontvangen door elke bezoeker een aparte bezoekers-dagkaart te geven.

Uit de gesprekken die met verschillende belanghebbenden zijn gevoerd, komt naar voren dat de 'bonnenboekjes' als eerlijker en makkelijker worden ervaren dan de jaarvergunningen voor bezoekers:

- het systeem is eerlijker omdat betaald wordt naar gebruik;
- het systeem is flexibeler omdat meerdere bezoekers tegelijkertijd kunnen worden ontvangen;
- het systeem is in de regel goedkoper (tenzij men heel vaak bezoek krijgt op tijden dat alleen met een vergunning geparkeerd mag worden);
- het systeem kan in de toekomst relatief eenvoudig omgezet worden in een digitaal systeem (zie hierna).

Toekomstvast

Het nadeel van beide bezoekersregelingen is dat bezoekers eerst moeten aanbellen bij de bewoner en dan terug moeten lopen naar de auto om de bezoekersvergunning of -dagkaart in de auto te leggen. Een alternatief hiervoor is een digitaal systeem, waarbij de bewoner zijn of haar bezoek kan aan- en afmelden via een website, app of sms. De bezoeker hoeft dan niet terug te lopen naar de auto; de controle vindt plaats op kenteken. Omdat een bezoekersdagkaart kentekengebonden is en een jaarvergunning voor bezoekers niet, is alleen de dagkaart eenvoudig om te zetten in een digitaal systeem. Daarmee zijn de 'bonnenboekjes' toekomstvaster dan de jaarvergunningen voor bezoekers.

Gezien de genoemde voordelen van de bonnenboekjes stellen we voor om die in alle gebieden met vergunninghoudersparkeren in te voeren (en in Muiden en Naarden de jaarvergunningen voor bezoekers af te schaffen). Net als nu in Bussum kunnen de bonnenboekjes niet op betaalde parkeerplaatsen gebruikt worden, omdat de kans op onbedoeld gebruik dan te groot is (men verstrekt bonnenboekjes aan bekenden om goedkoper te kunnen parkeren bij betaalde parkeerplaatsen). Voor bezoekers van het centrum van Bussum verandert er niets. Bezoekers in de Vesting van Muiden kunnen kiezen om gebruik te maken van de betaalde parkeerplaatsen in de Vesting of om uit te wijken naar parkeerplaatsen voor vergunninghouders in de buurt.

3.2 Bezoekers van instellingen in zones met parkeren voor vergunninghouders

Voor instellingen die veel kortdurend bezoek ontvangen (bijvoorbeeld een vereniging, kerk, dokter, fysiotherapeut, of orthodontiepraktijk) zijn verschillende opties onderzocht om deze groep een goede parkeeroplossing te bieden.

- In de vorige hoofdstukken is al aangegeven dat blauwe zones binnen een gebied met vergunninghoudersparkeren niet wenselijk zijn: blauwe zones passen goed in gebieden met gratis parkeren, terwijl vergunninghoudersparkeren goed past bij betaald parkeren.

- In andere gemeenten komt het vaker voor dat er kleine stukjes met betaald parkeren worden ingericht in een gebied met vergunninghoudersparkeren. Er is dan minder risico op onbedoeld gebruik en de bebording is eenvoudiger. Nadeel is wel dat er geïnvesteerd moet worden in parkeerautomaten. Bij heel kleine stukjes betaald parkeren worden de kosten daarvan niet altijd volledig terugverdiend.
- Het is ook mogelijk om in het gehele gebied waar nu vergunninghoudersparkeren geldt, betaald parkeren in te voeren. Bewoners krijgen dan een vergunning waarmee op betaalde plaatsen geparkeerd kan worden (zoals nu in het centrum van Bussum). Dit heeft voor de gemeente als voordeel dat de inkomsten uit boetes naar de gemeente gaan in plaats van naar het Rijk. Maar er staan veel extra kosten voor parkeerautomaten tegenover en in gebieden met een hoge parkeerdruk is er minder plaatsgarantie voor bewoners. Vooral in de vesting van Muiden zou dit een probleem kunnen vormen.
- Een laatste mogelijkheid is om de 'bonnenboekjes' (dagvergunningen) ook te verstrekken aan instanties die veel bezoekers (of patiënten) ontvangen. Nadeel is dat bezoekers met de dagvergunning dan heen en weer moeten lopen naar de auto. Maar dit kan op termijn vereenvoudigd worden als het systeem wordt gedigitaliseerd (zie ook einde vorige paragraaf).

Alles afwegend is de volgende oplossing gekozen voor verschillende typen bezoek:

1. Kantoren en bedrijven (die geen of onvoldoende parkeerplaatsen op eigen terrein hebben) kunnen voor hun bezoek een (extra) bedrijfsvergunning aanschaffen.
2. De criteria voor de verstrekking van bonnenboekjes worden iets verruimd: ook kerken en zorgverlenende instellingen kunnen deze ter beschikking krijgen:
 - Kerken hebben tijdens de reguleringstijden af en toe bijeenkomsten waar veel mensen komen, maar de vraag naar kortparkeerplaatsen is wel heel wisselend: meestal zijn er geen parkeerplaatsen nodig, maar incidenteel juist vrij veel. Vanwege de grote fluctuaties in parkeervraag zijn betaald parkeren of vergunningen geen goede optie. De bonnenboekjes bieden een flexibele oplossing, die ook in de huidige praktijk al toegepast wordt bij kerken.
 - Bij zorgverlenende instellingen (huisartsen en andere medische praktijken) is het aantal bezoekers zo groot en divers dat een standaard bedrijfsvergunning geen reële mogelijkheid biedt; bovendien kan het aantal tegelijkertijd aanwezige patiënten sterk variëren.
3. Er blijven bepaalde voorzieningen over, waarvoor noch bedrijfsvergunningen, noch bonnenboekjes een oplossing bieden (bijvoorbeeld bij winkels). In dergelijke gevallen worden enkele betaalde parkeerplaatsen binnen het vergunninghoudersgebied gerealiseerd zodat altijd in de omgeving van de winkel geparkeerd kan worden. Ook als bij een zorgverlenende instelling de oplossing met bonnenboekjes niet geschikt wordt geacht, kunnen enkele betaalde parkeerplaatsen gemaakt worden (zoals nu bijvoorbeeld op de Generaal de la Reijlaan).

3.3 Bijzondere doelgroepen: hulpverleners, mantelzorgers en gebruikers van deelauto's

Uit diverse gesprekken is gebleken dat er grote behoefte bestaat aan een speciale vergunning voor (mobiele) hulpverleners, mantelzorgers en deelauto-gebruikers. In Bussum bestaat een dergelijke vergunning op dit moment niet. In Muiden bestaat wel een bijzondere vergunning voor speciale doelgroepen. De definitie van 'speciale doelgroepen' is daarbij erg ruim gedefinieerd (niet alleen zorgverleners, maar ook andere niet-winstbeogende instellingen en dienstverlenende instanties: Pampus, Muiderslot, bibliotheek, scholen, kinderopvang, brandweer, raads- en commissieleden, gemeenteambtenaren, De Woningbouw, Versa Welzijn). Vergunningen voor deelauto's bestaan op dit moment in geen van de kernen.

Beroepsmatige zorg

Voor *instellingen* die beroepsmatig zorg aan huis verlenen, kan een aparte vergunning worden verleend waarmee deze instellingen in de gehele gemeente op betaalde parkeerplaatsen of parkeerplaatsen voor vergunninghouders kunnen parkeren. Een dergelijke vergunning kan ook worden verleend aan ambtenaren die voor hun functie bij mensen thuis moeten zijn vanwege handhavende en onderzoekstaken. We noemen deze vergunning een 'functionele vergunning'. In verband met voorkoming van misbruik, wordt voor een functionele vergunning dezelfde prijs aangehouden als voor een gewone bedrijfsvergunning.

Mantelzorg

De functionele vergunning is niet toepasbaar voor mantelzorg buiten officiële instellingen om. Een vriend of familielid die mantelzorg komt verlenen is immers niet te onderscheiden van een 'gewone' bezoeker. Mensen die frequent mantelzorg nodig hebben, kunnen hiervoor natuurlijk gebruikmaken van de gewone bezoekerskaarten, maar dit leidt tot relatief hoge kosten. Deze mensen komen daarom in aanmerking voor een extra 'mantelzorgvergunning'. Het verschil met een functionele vergunning is dat de mantelzorgvergunning wordt verstrekt aan de bewoner die - volgens een officiële indicatiestelling - mantelzorg nodig heeft en niet aan de hulpverlener. De bewoner kan met deze vergunning op verschillende momenten verschillende mantelzorgers ontvangen. Om misbruik te voorkomen wordt voor een mantelzorgvergunning dezelfde prijs aangehouden als voor een bewonersvergunning.

Gehandicaptenparkeerkaart

De regels omtrent de verstrekking en het gebruik van de gehandicaptenparkeerkaart blijven ongewijzigd. In de gemeente Gooise Meren mag met een gehandicaptenparkeerkaart gratis geparkeerd worden op betaalde parkeerplaatsen en geldt er geen parkeerduurbepaling in blauwe zones.

Deelauto's

Bij deelauto's wordt onderscheid gemaakt in deelauto's van organisaties, particulieren die samen een deelauto gebruiken, en huurauto's:

- Deelauto's van een organisatie zoals Greenwheels (met een standplaats in de gemeente Gooise Meren) kunnen ook een 'functionele vergunning' van de gemeente krijgen. Deze wordt kosteloos verstrekt, omdat verschillende personen slechts af en toe gebruik maken van de deelauto. Iemand die af en toe een Greenwheels-auto gebruikt kan deze auto hierdoor ook even voor de eigen woning parkeren.
- Aan particulieren die samen een auto delen wordt aangeraden om de auto op naam te zetten van degene die in de vergunninghouderszone woont. Dan kan voor die zone gewoon een vergunning aangevraagd worden. Maar er is nog een andere mogelijkheid, die inmiddels ook in een aantal andere gemeenten wordt toegepast. Als men lid is van de Vereniging voor Gedeeld Autogebruik kan men via deze vereniging ook een parkeervergunning bij de gemeente aanvragen voor een deelauto die niet op naam staat van iemand binnen de vergunninghouderszone, maar wél vaak gebruikt wordt door iemand die binnen die zone woont.
- Voor gewone huurauto's kunnen alleen de gewone bezoekersvergunningen (bonnenboekjes) worden gebruikt. Gewone huurauto's worden in de regel ook minder frequent gebruikt, waardoor dit ook een voordeligere oplossing is dan de aanschaf van een reguliere bewonersvergunning.

Overige niet-winstbeogende instellingen en dienstverlenende instanties

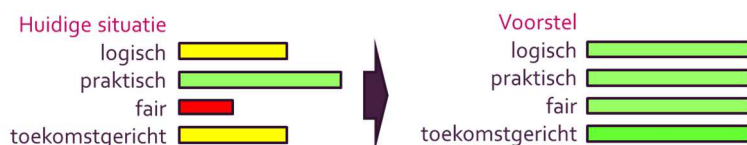
De scheidslijn tussen een niet-winstbeogende / dienstverlenende instantie en 'gewone' bedrijven is niet altijd even scherp. Ambtenaren op het gemeentehuis hebben bijvoorbeeld niet een wezenlijk andere functie dan werknemers op kantoren van bedrijven. Het is daarom niet goed uit te leggen waarom voor bijvoorbeeld ambtenaren en medewerkers van een bibliotheek andere regels zouden gelden dan voor werknemers bij winkels en bedrijven. Daarom wordt voorgesteld om de speciale vergunningen voor die doelgroepen (die nu in Muiden nog bestaan) af te schaffen.

Voorstellen:

- De flexibele 'bonnenboekjes' (dagkaarten voor bezoekers) worden in de hele gemeente toegepast om bezoekers een mogelijkheid te bieden om tegen geringe kosten in een vergunninghouderszone te parkeren. Deze komen in de plaats van jaarvergunningen voor bezoekers.
- De criteria voor het verstrekken van 'bonnenboekjes' worden verruimd: instellingen die veel kortdurende bezoekers krijgen (kerken en medische praktijken) kunnen voor hun bezoekers ook 'bonnenboekjes' kopen. Waar dit geen oplossing is, worden binnen zones voor vergunninghouders kleine strips met betaalde parkeerplaatsen gerealiseerd.
- Op termijn worden de bonnenboekjes vervangen door een gebruiksvriendelijk digitaal systeem waarbij bezoekers via een website, app of sms kunnen worden aan- en afgemeld.

- Er komt een 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.
- Er komt een mantelzorgvergunning voor bewoners die beschikken over een indicatiebesluit 'mantelzorg' het Centrum Indicatiestelling Zorg (CIZ) of een WMO-beschikking 'mantelzorg'.
- Er komen extra mogelijkheden voor parkeren van deelauto's.
- Bedrijven en instellingen die niet voldoen aan de criteria voor een 'functionele vergunning' komen alleen in aanmerking voor de reguliere, zakelijke vergunningen.

De regeling voor bezoekers wordt voor sommige doelgroepen praktischer, voor andere wat minder. Maar de situatie wordt wel logischer en eerlijker (in vergelijkbare gebieden, vergelijkbare regelingen). De bonnenboekjes kunnen worden gedigitaliseerd, waardoor in de toekomst het systeem nog klantvriendelijker en efficiënter kan worden.



4 Regels en tarieven voor parkeervergunningen

4.1 Eenvoudige criteria voor verstrekking van parkeervergunningen

Het aantal vergunningen dat aan bewoners wordt verstrekt was in alle 'oude' gemeenten al gemaximeerd tot twee per woning. Ook het aantal vergunningen per bedrijf was gemaximeerd, in de meeste gevallen tot drie per bedrijf. Alleen in het centrum van Bussum kunnen bedrijven nu ongelimiteerd vergunningen aanschaffen (terwijl dat in de schil eromheen wel beperkt is tot maximaal drie per bedrijf).

We stellen voor om de regels en de criteria om in aanmerking te komen voor vergunningen te vereenvoedigen.

Voorstellen:

- Standaard worden maximaal 2 parkeervergunningen per woning en 3 parkeervergunningen per bedrijf verstrekt (aan bewoners en bedrijven binnen het gereguleerde gebied).
- Aparte regels voor bedrijven aan huis laten we vervallen: een bedrijf aan huis wordt gezien als een woning met daarnaast een bedrijf.
- In sommige gevallen volstaat het maximale aantal van 3 vergunningen per bedrijf niet. Dan kunnen extra vergunningen worden verstrekt, waarbij aanvullende voorwaarden worden gegeven (bijvoorbeeld een beperkte geldigheid, alleen op locaties waar nog voldoende parkeerruimte is). Dit kan ook een abonnement in een parkeergarage zijn.
- In gevallen met hoge parkeerdruk kan het aantal vergunningen waar recht op is met één worden beperkt. Er wordt dan een wachtlijst opgesteld voor 3^e bedrijfsvergunningen of 2^e bewonersvergunningen.

We blijven met deze voorstellen vrij dicht bij de huidige situatie, maar maken de regels iets logischer en daarmee iets eerlijker.



4.2 Aanpassingen in geldigheid van vergunningen

Alleen wie woont of werkt in het gereguleerde gebied heeft recht op een vergunning

In de huidige situatie kunnen ook inwoners van Muiderberg nog vergunningen krijgen om te parkeren in Muiden. Die situatie is niet langer houdbaar. Want als dit geldt voor inwoners van Muiderberg, waarom zou dat dan niet gelden voor inwoners van bijvoorbeeld Naarden (die nu in dezelfde gemeente wonen)? Ook de uitbreiding van Muiden in westelijke richting (De Krijgsman) zou leiden tot een te grote druk op parkeren in Muiden: als de nieuwe inwoners van Muiden allemaal de beschikking zouden krijgen over een parkeervergunning, kan dit leiden tot grote extra parkeerdruk in Muiden (vesting).

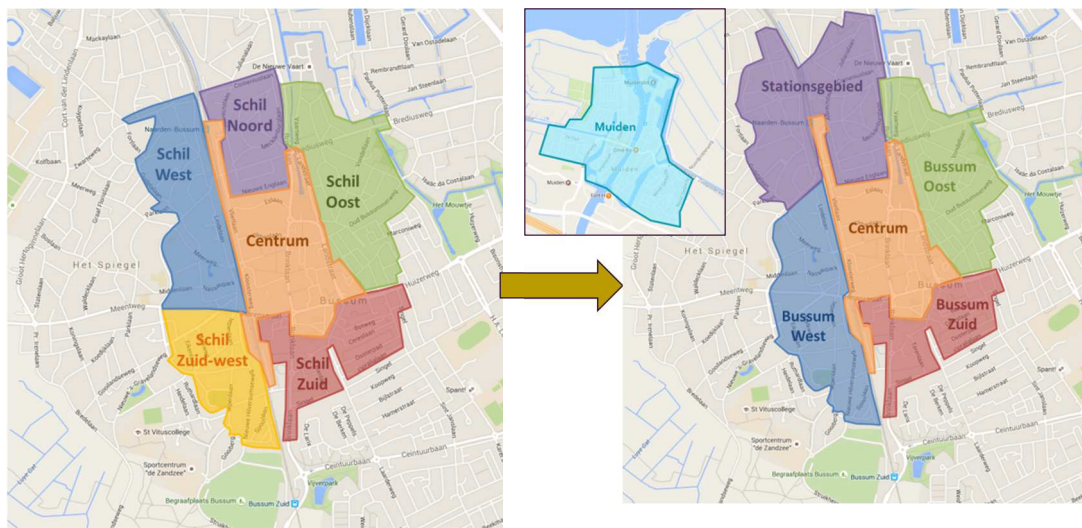
Tijdsduur parkeren voor vergunninghouders

We stellen voor om de perioden waarin het parkeren voor vergunninghouders van kracht is, te koppelen aan de tijden waarop ook betaald parkeren geldt. Dat betekent concreet dat het 'parkeren voor vergunninghouders' in de schil van Bussum en in het stationsgebied Naarden van 9.00 tot 18.00 geldt (nu in Bussum vanaf 7.00 uur en in Naarden tot 16.00 uur). Indien besloten wordt om de perioden met betaald parkeren aan te passen, gebeurt dit ook met de perioden waarin parkeren voor

vergunninghouders van kracht is. Alleen in bijzondere gevallen wordt hiervan afgeweken (bijvoorbeeld nabij functies die veel bezoekers in de avonden trekken).

Aanpassing vergunninghouderszones

In de huidige situatie zijn er in Bussum 6 verschillende vergunninghouderszones. Nu het stationsgebied van Naarden erbij komt, zouden dit 7 zones worden. Er is voor gekozen om dit iets te vereenvoudigen tot 5 vergunninghouderszones: één voor het centrum met daaromheen per windrichting één schilzone, bestaande uit logisch samenhangende gebieden. Daarnaast wordt het Muiden één vergunninghouderszone.



Vergunningen in Bussum centrum blijven vooralsnog geldig op alle betaalde parkeerplaatsen

Ondernemers hebben voorgesteld om de beste parkeerplaatsen dichtbij winkels te reserveren voor bezoekers door hier geen vergunninghouders toe te staan. Dit blijkt echter te leiden tot enkele praktische problemen:

- de precieze keuze welke straten dan wel en welke niet door vergunninghouders mogen worden gebruikt, is niet goed objectief te definiëren;
- als vergunninghouders nergens meer langs straten zouden mogen parkeren (maar alleen op terreinen) worden de loopafstanden voor een aantal bewoners te groot;
- er is onderzocht of het mogelijk is om het Boekweitplein open te stellen voor vergunninghouders in het centrum, maar dit strookt niet met afspraken die hierover in het verleden zijn gemaakt (bij de overdracht van het terrein aan de gemeente);
- ondernemers geven aan dat ook op sommige terreinen te veel vergunninghouders staan (zoals de Veldweg); als vergunninghouders niet meer langs straten zouden mogen parkeren, wordt de druk van vergunninghouders op de Veldweg groter.

We stellen daarom voor om andere maatregelen te nemen om het parkeren in parkeergarages te stimuleren en daarmee ook meer vrije parkeerruimte op straat te behouden (zie voorts hierna, paragraaf 4.3).

Voorstellen:

- *Alleen* wie binnen het gereguleerd gebied woont of daar een bedrijf heeft, kan een parkeervergunning aanschaffen.
- De (schil-)zones waarbinnen een vergunning geldig is, worden iets aangepast: door deze wat groter te maken, wordt de situatie vereenvoudigd.
- De periode waarin parkeren voor vergunninghouders van kracht is, is gelijk aan de periode waarop ook het betaald parkeren in de omgeving geldt.

De situatie dat inwoners van Muiderberg een vergunning voor Muiden kunnen krijgen, is niet fair ten opzichte van andere delen van de gemeente. Dat wordt met dit voorstel veranderd.



4.3 Abonnementen parkeergarages

Behalve een parkeervergunning voor parkeren op straat, kunnen ook abonnementen in een parkeergarage aangeschaft worden. In beginsel is het wenselijk om het gebruik van de parkeergarages te stimuleren en daarom is overwogen om de abonnementsprijs gelijk te trekken met de tarieven voor een parkeervergunning op straat. Wie een abonnement in een parkeergarage koopt, moet redelijkerwijs ook in die garage een parkeerplaats kunnen vinden. Daarom moeten er altijd voldoende plaatsen vrijgehouden worden voor de abonnementhouders (ook als de abonnementhouders op dat moment niet in de garage parkeren). Als meer abonnementen worden verstrekt, moeten meer (soms lege) plaatsen gereserveerd worden voor de abonnementhouders, waardoor de parkeergarage juist minder goed gebruikt kan worden. Vooral op donderdag (marktdag) en zaterdag kan dan snel een tekort ontstaan voor kortparkeerders in de garage. We kiezen er daarom voor om niet het langparkeren, maar het kortparkeren in garages te stimuleren door:

- de kwaliteit van de garages te verbeteren²;
- gerichte communicatie en bewegwijzering;
- goedkoper parkeren in garages dan op straat (zie tarieven).

Het heeft een aantal belangrijke voordelen om kortparkeerders te bewegen in de garage te parkeren:

- het biedt meer keuzemogelijkheden voor bezoekers (heel goedkoop of heel dichtbij parkeren);
- parkeergarages worden efficiënter gebruikt en er ontstaat tegelijkertijd ook op straat meer ruimte;
- het stimuleert een langere verblijfsduur van bezoekers in het centrum;
- het zorgt voor minder verkeersbewegingen in winkelstraten en juist meer voetgangersbewegingen;
- tariefdifferentiatie levert geld op om andere wensen te kunnen honoreren.

Voorstellen:

- Het blijft mogelijk om abonnementen voor parkeergarages te kopen, maar dit wordt niet uitgebreid.
- Er blijft hierdoor voldoende capaciteit in de garages voor winkelbezoekers. We willen hun stimuleren om de garages vaker te gebruiken door een combinatie van kwaliteitsverbetering, gerichte communicatie en een aantrekkelijk tarief.

Sommige doelgroepen zouden het logischer vinden om juist het langparkeren in garages te bevorderen. Maar dit leidt tot een minder efficiënt gebruik van de parkeergarage. Het is daarom praktischer om juist het kortparkeren in garages te stimuleren.



² De kosten hiervan zijn op dit moment niet gedekt. De benodigde investeringen in de kwaliteit van de garages en de bewegwijzering kunnen worden gedaan op het moment dat de uitvoeringskosten van het parkeersysteem worden teruggebracht door modernisering en digitalisering (zie ook hoofdstuk 4 van 'menukaart parkeertarieven').

4.4 Voorstellen voor tarieven

In de huidige situatie bestaan verschillen in tarieven die niet goed te beargumenteren zijn (zie tabel hierna). Zo is in het centrum van Bussum de eerste bedrijfsvergunning (veel) duurder dan een tweede of derde, terwijl in Muiden een tweede of derde vergunning juist duurder is dan de eerste. Verder wordt in Bussum onderscheid gemaakt tussen 'centrum' en 'schil' terwijl in Muiden geen onderscheid gemaakt wordt in de Vesting en de omliggende woongebieden.

Huidige situatie	Bussum	Muiden	Naarden
Bewonersvergunning of -onthefing per jaar	schil: € 31,25 centrum: € 125,-	1 ^e : € 50,- 2 ^e : € 100,-	€ 30,75
Bedrijfsvergunning per jaar	1 ^e centrum: € 500,- overige: € 125,-	1 ^e : € 120,- 2 ^e : € 150,- 3 ^e : € 180,-	€ 30,75
Bezoekersvergunning	€ 20,- voor 25 dagvergunningen	€ 75,-/jaar	€ 30,75/jaar

Wij stellen voor om de situatie sterk te vereenvoudigen door alleen nog onderscheid te maken tussen bewonersvergunningen en bedrijfsvergunningen. Dit onderscheid is gerechtvaardigd vanuit de doelstellingen van het parkeerbeleid en vanuit de extra mogelijkheden die een zakelijke vergunning biedt:

- Een zakelijke vergunning wordt uitgegeven op naam en kan dus voor verschillende auto's worden gebruikt (op verschillende momenten). Een bewonersvergunning wordt uitgegeven op kenteken en kan dus slechts voor één auto worden gebruikt.
- Met een hogere prijs voor een zakelijke vergunning wordt ook bijgedragen aan de doelstellingen op het gebied van duurzaamheid en bereikbaarheid. Werknemers willen we stimuleren om zo mogelijk andere vervoerwijzen dan de auto te gebruiken. Bewoners hebben daarentegen ook een vergunning nodig, ook als zij hun auto niet gebruiken (zij hebben alleen de keus om wel of niet een auto te bezitten).

Het is niet logisch om in Bussum centrum veel meer voor een vergunning te vragen dan in de woonbuurten eromheen als in Muiden géén onderscheid gemaakt wordt in tarieven voor de Vesting en de woonbuurten eromheen. In de Vesting zouden de vergunningtarieven dan logischerwijs minstens op het niveau van Bussum centrum moeten liggen, aangezien de kortparkeertarieven in Muiden Vesting ook hoger zijn dan in het centrum van Bussum.

Een andere – en eenvoudiger – optie is om het onderscheid tussen centrum en schil in Bussum te laten vervallen: elke bewoner binnen gereguleerd gebied betaalt dan evenveel voor een vergunning. Hetzelfde geldt voor alle bedrijven in het gereguleerd gebied.

Voor de precieze invulling van de diverse tarieven worden verschillende voorstellen aan de Raad gedaan, waaruit de Raad een keuze zal maken. Uitgangspunt daarbij is dat de tariefsaanpassingen per saldo budgetneutraal zijn.

Voorstellen:

- We stellen een sterke vereenvoudigen van de tarieven voor: één tarief voor bewonersvergunningen, één voor bedrijvenvergunningen en één voor bezoekerskaarten.
- Ook incidentele kosten voor parkeeronthefingen tijdens werkzaamheden of het wijzigen van een kenteken worden geharmoniseerd.

De aanpassing van de vergunningentarieven is vooral nodig uit oogpunt van eerlijkheid (in gelijke gevallen gelijke tarieven voor vergunningen). Met de harmonisatie van tarieven wordt het tariefsysteem ook logischer.



Bijlage 1:

Huidige verschillen in parkeerregulering Bussum, Muiden, Naarden

1. Parkeerregimes

In Bussum en Muiden geldt in het centrum een regime met betaald parkeren met daarom zones met parkeren uitsluitend voor vergunninghouders. In Bussum komen daarnaast op kleine schaal blauwe zones voor (bij het Gewestkantoor en bij de begraafplaats).

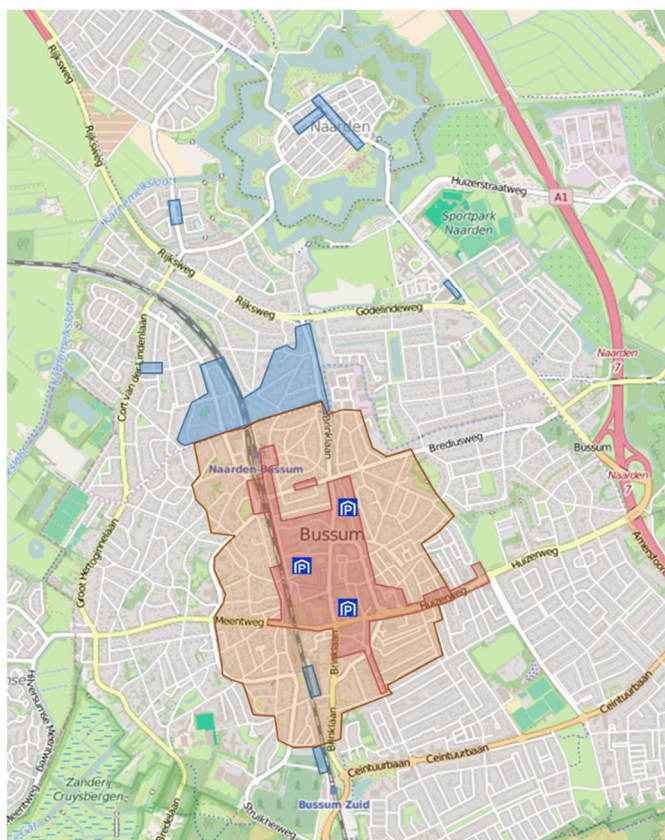
In Naarden wordt juist alleen met blauwe zones gewerkt: op beperkte schaal bij enkele winkelstrips en in de Vesting (langs de Marktstraat en een deel van de Cattenhagestraat) en op grotere schaal in de omgeving van het station Naarden-Bussum. In de zone bij het station worden ontheffingen uitgegeven voor langparkeerders (bewoners en werkers in de zone).

Regime	Bussum	Muiden	Naarden
Betaald parkeren (met vergunningen)	✓	✓	-
Zones parkeren voor vergunninghouders	✓	✓	-
Blauwe zone (zonder ontheffingen)	✓	-	✓
Blauwe zone (met ontheffingen)	-	-	✓

In onderstaande kaarten zijn de gereguleerde gebieden in de huidige situatie weergegeven

Huidige situatie

- Betaald parkeren
- Vergunninghouders
- Blauwe zone
- P Parkeergarage



Nabij station Naarden-Bussum is in de huidige situatie in twee direct elkaar aangrenzende woonbuurten sprake van verschillende regimes: een zone met parkeren voor vergunninghouders in Bussum en een blauwe zone in Naarden.

2. Straatparkeren

In Naarden bestaat geen betaald parkeren. In Bussum en Muiden wel. Tussen deze gemeenten zijn grote verschillen:

- in Muiden zijn de tarieven aanzienlijk hoger dan in Bussum, met uitzondering van één parkeerterrein aan de rand van Muiden, waar (net als in Bussum) voor € 1,00 per uur geparkeerd kan worden.
- in Muiden bestaan niet alleen uurtarieven, maar ook maximale dagtarieven;
- in Muiden geldt betaald parkeren (en vergunninghoudersparkeren) ook op zondag en standaard tot 21.00 uur.

Straatparkeren	Bussum	Muiden	Naarden
Uurtarief centrum	€ 1,00	€ 2,40	nvt
Dagtarief centrum	nvt	€ 21,60	nvt
Uurtarief schil	€ 1,00	€ 1,00	nvt
Dagtarief schil	nvt	€ 7,20	nvt
Geldigheidstermijn	ma-za 9.00-18.00 koopavond tot 21.00	ma-zo 9.00-21.00	nvt
Betaalmogelijkheden	muntgeld, pin, mobiel	creditcard, pin, mobiel	nvt

3. Vergunningen / ontheffingen voor bewoners

In zowel Bussum, Muiden als Naarden zijn regelingen voor bewonersparkeren in gereguleerd gebied, in Bussum en Muiden voor het parkeren op betaalde plaatsen en/of vergunninghoudersplaatsen, in Naarden voor het lang parkeren in de blauwe zone in de stationsomgeving. Het maximum aantal vergunningen is overal twee per adres. Er zijn echter wel verschillen in de tarieven en ook in de tariefstructuur:

- in Bussum wordt sterk onderscheid gemaakt in tarieven voor centrum en schil (resp. € 125,- en € 31,25 per jaar);
- in Muiden wordt dit onderscheid niet gemaakt, maar wordt wel een twee keer zo hoog bedrag gevraagd voor een tweede bewonersvergunning (eerste vergunning € 50,-, tweede € 100,- per jaar).
- Het tarief voor een ontheffing in de blauwe zone in Naarden komt redelijk overeen met tarief dat geldt in de schil van Bussum (€ 30,75 per jaar).

Vergunningen bewoners	Bussum	Muiden	Naarden
Tarief per jaar, eerste vergunning	centrum: € 125,- schil: € 31,25	€ 50,-	€ 30,75
Tarief per jaar, tweede vergunning	centrum: € 125,- schil: € 31,25	€ 100,-	€ 30,75
Maximum aantal per adres	2	2	2
Geldigheid	centrum: betaalde pp schil: in deel van schil	in heel Muiden	in blauwe zone station

Bijzonderheden in Muiden

- In Muiden kan in het gebied met belanghebbendenparkeren ook 1,5 uur met een parkeerschijf geparkeerd worden zonder vergunning.
- Ook inwoners van Muiderberg kunnen een parkeervergunning aanschaffen om te mogen parkeren in de zones voor vergunninghouders in Muiden.

4. Vergunningen / ontheffingen voor bedrijven

Ook bij de tarieven voor vergunningen voor bedrijven en instellingen zijn er grote verschillen tussen de voormalige gemeenten Bussum, Muiden en Naarden:

- In Naarden is het tarief voor bedrijven gelijk aan dat voor bewoners, in Muiden en Bussum liggen de tarieven voor bedrijven duidelijk hoger.
- In Bussum is in het centrum een eerste vergunning aanzienlijk duurder dan een tweede of derde vergunning, in Muiden is de eerste vergunning juist goedkoper.
- Opmerkelijk is dat bedrijven in het centrum van Bussum een onbeperkt aantal vergunningen kunnen krijgen (dan werknemersvergunning geheten), terwijl het aantal in de schil om het centrum heen beperkt is tot drie per adres. In Muiden en Naarden worden vergelijkbare maxima per bedrijf voorgeschreven.

Vergunningen bedrijven	Bussum	Muiden	Naarden
Tarief per jaar, eerste vergunning	centrum: € 500,- schil: € 125,-	€ 120,-	€ 30,75
Tarief per jaar, tweede vergunning	centrum en schil: € 125,-	€ 150,-	€ 30,75
Tarief per jaar derde vergunning	centrum en schil: € 125,-	€ 180,-	€ 30,75
Maximum	centrum: onbeperkt schil: 3 per adres	3 per bedrijf	5 per bedrijf (max. 1 per 5 arb.pl.)
Geldigheid	centrum: betaalde pp schil: deel van schil	in heel Muiden	in blauwe zone station

5. Vergunningen / ontheffingen voor bezoek van bewoners

Muiden en Naarden hebben beiden bezoekersvergunningen voor bezoek van bewoners in het gereguleerde gebied. Het gaat om jaarvergunningen waarvan maximaal 1 per adres wordt uitgegeven. De kosten daarvan liggen in Muiden ruim twee keer zo hoog als in Naarden. In Muiden mogen de bezoekersvergunningen ook op de betaalde parkeerplaatsen worden gebruikt (maar slechts in één kwadrant van Muiden).

Bussum kent een ander systeem voor bezoek van bewoners die bovendien alleen in de schil geldt (in het centrum dienen bezoekers betaald te parkeren tegen het standaard tarief van € 1,00 per uur). Hier worden 'bonnenboekjes' verstrekt met 25 dagvergunningen voor € 20,- (dus € 0,80 per dagvergunning). Deze regeling heeft als voordeel dat het ook mogelijk is meerdere bezoekers tegelijkertijd te ontvangen.

Vergunningen bezoekers	Bussum	Muiden	Naarden
Tarief	centrum: betaald parkeren schil: € 20,- / 25 dagverg.	€ 75,- per jaar	€ 30,75 per jaar
Maximum	onbeperkt	1 verg. per adres	1 verg. per adres
Geldigheid	alleen in schil rond centrum (centrum: betaald parkeren)	in kwadrant van Muiden	in blauwe zone station

6. Vergunningen voor bijzondere doelgroepen

Alleen in Muiden bestaan aparte vergunningen voor 'bijzondere gevallen' tegen een gereduceerd tarief (prijs € 30,- voor de eerste vergunning, € 60,- voor tweede en volgende vergunningen). Deze kunnen verleend worden aan de volgende organisaties:

- zorgverleners: huisartsen, verloskundigen, thuiszorg;
- niet winstbeogende instellingen: Muiderslot, Pampus;
- dienstverlenende instanties: medewerkers bibliotheek, scholen, kinderopvang, brandweer, raads- en commissieleden, gemeenteambtenaren, De Woningbouw, Versa Welzijn.

In Bussum en Naarden bestaan geen aparte vergunningen voor bijzondere doelgroepen. In Naarden kunnen deze gebruik maken van de parkeerschijf, in Bussum (schil) van de bezoekersvergunningen (bonnenboekjes).

Vergunningen bijzondere doelgroepen	Bussum	Muiden	Naarden
Tarief	nvt	eerste: € 30,- per jaar volgende: € 60,- per jaar	nvt
Maximum	nvt	5 per instelling	nvt
Geldigheidsgebied	nvt	per aanvraag te bepalen	nvt

7. Tijdelijke vergunningen

Zowel in Bussum als in Muiden bestaan tijdelijke vergunningen voor bedrijven die tijdelijke werkzaamheden uitvoeren (aannemers e.d.). De tarieven hiervoor lopen in Bussum en Muiden echter sterk uiteen.

Tijdelijke vergunningen	Bussum	Muiden	Naarden
Dagtarief	nvt	€ 15,00	nvt
Weektarief / 7 dagen	€ 8,60	€ 60,00	nvt
Maandtarief / 30 dagen	€ 27,90	€ 120,00	nvt
Jaartarief	€ 335,00	nvt	nvt

8. Overige

Andere punten waarvoor harmonisatie nodig is, zijn:

- tarieven voor vervanging van vergunningen bij diefstal, verlies of mutatie van vergunningen;
- juridische borging: keuze voor uniforme regeling in een verordening parkeerbelasting in plaats van (deels) in een legesverordening;
- toe te passen parkeernormen bij nieuwbouw of functieverandering.