

RAADSINFORMATIEBRIEF

Van

college van burgemeester en wethouders

Vergadering van

7 maart 2023

Kenmerk

Z/23/056917 / D/23/091914

Portefeuillehouder

Jelmer Vierstra

Portefeuille

Parkeren/parkeerbeleid

Opsteller

Meijs, Roel

Onderwerp

Stand van zaken parkeerbeleid en geplande activiteiten

Kennisnemen van

1. De huidige stand van zaken van het parkeerbeleid en overzicht van geplande activiteiten;
2. Beantwoording van moties betreffende parkeren in de binnenstad.

Inleiding

In 2021 heeft u als gemeenteraad het huidige parkeerbeleid vastgesteld. Met een nieuwe portefeuillehouder wil het college goed op één lijn te zitten met de raad over de wederzijdse verwachtingen. Daarom deze brief waarin het college haar plannen voor de evaluatie van het parkeerbeleid met u deelt en ook een aantal openstaande moties afhandelt.

Kernboodschap***Totstandkoming nieuw parkeerbeleid per februari 2021***

In de programmabegroting van 2019 stond opgenomen dat gestart zou worden met het opstellen van nieuw parkeerbeleid. Dit ontstond vanuit de wens om enerzijds een toegankelijke en gastvrije gemeente te zijn en anderzijds de stad leefbaar, veilig en bereikbaar te houden. De Kadernota Parkeerbeleid zoals vastgesteld in februari 2021 en de onderliggende stukken zijn een uitwerking van de adviezen van de werkgroep binnenstad en de klankbordgroep schilwijken. De stukken zijn in lijn met de vastgestelde uitgangspunten van de Parkeervisie die begin 2020 is vastgesteld.

Evaluatie parkeerbeleid

In het parkeerbeleid zijn 7 uitgangspunten opgenomen wat betreft parkeren die moeten leiden tot een toegenijkere en leefbaardere binnenstad. Op basis van tussentijdse interventies van uw raad zijn er na vaststelling in 2021 in datzelfde jaar nog aanpassingen gedaan aan de uitwerking van het beleid. Het college start op korte termijn met de evaluatie van dat beleid en deze aanpassingen. De verwachting is dat wij u rond het zomerreces de resultaten van deze evaluatie kunnen sturen.

De evaluatie zal uit drie onderdelen bestaan:

- een kwantitatief deel waarin met cijfers over parkeerdruk en bezetting van de garage onderbouwd zal worden in welke mate doelstellingen bereikt zijn.

- Een kwalitatief deel, waarin we een aantal betrokkenen bij opstellen van het huidige parkeerbeleid interviewen over de mate waarin zij van mening zijn dat de doelen gerealiseerd zijn.
- Een evaluatie van het proces.

Voor uw informatie hieronder alvast een beknopte stand van zaken op de 7 uitgangspunten van het parkeerbeleid.

1. Het gebied binnen de centrumring aanwijzen als autoluw 'kerngebied':

Als gevolg van het beleid worden geen nieuwe parkeervergunningen meer verstrekt voor het parkeren op straat in zone A en B (grofweg het gebied binnen de centrumring). In ruil daarvoor kunnen bewoners in deze zone voor hetzelfde bedrag een parkeerabonnement nemen voor parkeergarage Castellum.

In januari 2022 waren nog 151 parkeervergunningen in omloop voor zone A+B. In januari 2023 waren dat nog 107 parkeervergunningen. Inmiddels hebben 190 bewoners in zone A+B een abonnement voor Castellum afgenomen. Dit toont aan dat ongeveer een derde van het aantal bewoners een parkeervergunning voor op straat heeft ingeruild voor een abonnement in de parkeergarage. Dit terwijl de uitsterfregeling, waarbij geen nieuwe straatvergunningen worden verstrekt als bewoners een nieuwe auto krijgen, nog steeds is opgeschort. Zij hebben dus vrijwillig de overstap gemaakt.

2. De parkeergarages primair beschikbaar stellen voor bezoekers van winkels en horeca:

De tarieven voor het parkeren in de garage zijn lager dan voor het parkeren op straat. Dit is na vaststelling van het beleid aangepast naar € 2,50 per uur op straat (zone A+B) en € 2,00 per uur in de garage. Daarbij zijn per 1 januari 2023 alleen de parkeertarieven op straat geïndexeerd, waardoor het verschil met het parkeren in de garage nog wat is toegenomen.

De bezetting in de parkeergarages is zelden 100%. Op woensdagen en in het weekend is het drukker, net als op feestdagen. Er moet daarnaast ook ruimte blijven voor de abonneerders die gedurende de dag naar de garage terugkeren. Of en in hoeverre dit leidt tot een beperking voor kortbezoekers in de garage, zal worden meegenomen in de evaluatie van het parkeerbeleid. Er is echter ook voor abonneerders geen recht op een gereserveerde plek in de garage. Het abonnement geeft net als een vergunning op straat korting op de parkeerbelasting.

Mocht de bezetting in de parkeergarages blijven toenemen, kan dit leiden tot zoekgedrag naar een parkeerplaats of zelfs tot (ongewenst) uitwijkgedrag. Daarom zullen we de bezetting van de garages blijven monitoren. Hierdoor houden we zicht op het parkeergedrag van de verschillende doelgroepen in de binnenstad en blijven we ervoor zorgen dat zij parkeren op de plekken die we met het parkeerbeleid voor ogen hebben. Hier hoort bij dat we ook kijken naar eventuele uitwijkmogelijkheden voor bepaalde doelgroepen naar een nader te bepalen locatie (zie uitgangspunt 7).

3. Woonstraten uitsluitend beschikbaar stellen aan bewoners en hun bezoek:

Met zone D is er een aparte zone gekomen voor het gebied buiten de centrumring. In deze zone D is een relatief hoog uurtarief ingesteld om het kortparkeren te ontmoedigen en zo ruimte te creëren voor de bewoners in deze zone. Met de bezoekersregeling kunnen zij hun eigen bezoek tegen een gereduceerd tarief laten parkeren.

Zone D is (op papier) onderverdeeld in 5 sub-gebieden. In deze gebieden worden niet meer vergunningen uitgegeven dan er parkeerplaatsen zijn. Dit leidt op dit moment in geen enkele zone tot een beperking van de vergunninguitgifte. De bewoners van een subzone in zone D mogen met hun parkeervergunning overigens in de gehele zone D parkeren.

4. Het middel 'parkeerregulering' in kunnen zetten op locaties waar de parkeerdruk hoog is:

In de schil rond de binnenstad is de parkeerdruk plaatselijk hoog, met als gevolg toenemende parkeeroverlast. Het significant bijbouwen van parkeerplaatsen is om verschillende redenen niet wenselijk (zie Raadsvoorstel & Nota Parkeernormen 13 oktober 2022). Parkeerregulering is in zo'n geval het middel om vreemdparkeerders te weren (parkeerders zonder een bestemming in die wijk). En om de parkeerplaatsen weer beschikbaar te maken voor degene die wel een bestemming hebben in de wijk. Ook bij de bouwontwikkelingen in het stationsgebied is parkeerregulering aan de orde. Vanwege de schaarse ruimte en om de kwaliteit van de ruimte hoog te houden, wordt ook hier parkeerregulering als belangrijk middel gezien om parkeeroverlast en verwaarlozing van de openbare ruimte tegen te gaan. Plannen voor uitbreiding van parkeerregulering, zowel ten westen van het centrum als bij het stationsgebied, zijn nog in voorbereiding. We zullen hierover ook het gesprek aangaan met bewoners.

5. Het inrichten van mobiliteitshubs en goede fietsparkeervoorzieningen mogelijk maken:

Dit valt niet primair in de portefeuille parkeren, maar heeft daar steeds meer invloed op. Op dit moment valt dit onder de portefeuille Mobiliteit. Een beleidskader deelmobiliteit inclusief (logistieke) hubs, wordt binnenkort afgerond. Ook de haalbaarheid van (bewaakte) fietsparkeervoorzieningen in de binnenstad wordt momenteel onderzocht. Een participatietraject is onderdeel van dit onderzoek (zie RIB 6 december 2022).

6. Als gemeente optreden als gebiedsregisseur mobiliteit:

Nog niet van toepassing, maar kan net als punt 5 op termijn steeds belangrijker worden. Dit speelt bijvoorbeeld in de uitrol van deelmobiliteit of hubs. Waarbij de rol van regisseur nauwlettend inspeelt op het stimuleren van vraag en aanbod en moet beletten dat er overlast van deelvoertuigen ontstaat.

7. Zoeken naar mogelijkheden voor een parkeervoorziening net buiten de binnenstad.

Omdat de parkeergarage steeds beter wordt gevonden en de openbare ruimte ook voor andere doeleinden nodig is en gaat zijn, zal voor bepaalde doelgroepen op termijn parkeer capaciteit elders nodig zijn. Dit om de parkeervraag van de binnenstad op te kunnen vangen. Geografisch gezien heeft het stationsgebied een aantrekkelijke positie. Wij informeren u over het vervolg hiervan, zodra er meer over duidelijk is.

Openstaande moties

Eerste uur gratis parkeergarages (Motie-018)

Op 14 oktober 2021 heeft de raad het college verzocht een proef te houden met het eerste uur gratis parkeren in de parkeergarages Castellum en Defensie-eiland. Deze proef zou in eerste instantie plaatsvinden van 15 november 2021 tot en met 31 januari 2022, maar is vervolgens verlengd tot 1 oktober 2022. Deze proef was ingesteld om de ondernemers in de binnenstad een steun in de rug te geven en om de negatieve publiciteit rond de invoering van het Parkeerbeleid te keren. De indieners spraken de verwachting uit dat een dergelijke proef kostenneutraal zou kunnen.

De proef begon aan het einde van de corona-maatregelen en daarna volgde een halfjaar zonder corona-maatregelen. Hierdoor heeft het meerdere maanden geduurd voordat een effect, met vergelijking van cijfers vóór corona, meetbaar was. De misgelopen inkomsten van de proef waren ingeschat op circa € 20.000 per maand.

De inkomsten van het kortparkeren in de garages lagen de tweede helft van 2019 (dus voor corona) op gemiddeld € 52.000 per maand. In 2020 en 2021 wisselde de inkomsten vanwege corona maatregelen, met in 2021 uitschieters van € 8.000 tot € 56.000 per maand. Tijdens de maanden dat het eerste uur gratis van kracht was, waren de inkomsten niet meer dan € 26.000 per maand (vaak beduidend lager). Na opheffing van het eerste uur gratis stegen de inkomsten significant. In oktober steeg dit meteen naar € 55.000, met in november en december respectievelijk € 57.000 en € 67.000 (doorgaans ook de drukke maanden). Gemiddeld genomen komen de inkomsten nu circa € 30.000 hoger uit. Deze inkomsten zijn daarmee vergelijkbaar met de maanden voor corona.

Deze proef is inmiddels in de raad besproken en in het bestuursakkoord is afgesproken dat parkeren kostendekkend moet zijn. Het college beschouwt deze motie dan ook als afgedaan.

Abonnement parkeren binnenstad (Motie-049)

De raad heeft het college op 15 september 2022 verzocht de mogelijkheid voor een abonnement te bespreken met de ondernemers van de binnenstad. Met dit abonnement zouden inwoners van de gemeente Woerden tegen een gereduceerd tarief kunnen parkeren in de garages.

Het parkeerbeleid richt zich niet op het stimuleren van autoverkeer en autobezook aan de binnenstad. Het parkeerbeleid faciliteert verschillende doelgroepen parkeerders daar waar het nodig is. Zo kunnen bewoners van de binnenstad (afhankelijk van de zone) een parkeervergunning aanvragen voor het straatparkeren of een abonnement voor in de parkeergarage. Voor bezoek van bewoners en bedrijven geldt een bezoekersregeling (gereduceerd tarief). Voor overige bezoekers aan de binnenstad geldt het reguliere tarief, waarbij het garageparkeren goedkoper is dan het straatparkeren. Het overkoepelende (mobiliteits)beleid richt zich op het stimuleren van het langzame verkeer, zoals de fiets. Dit geldt voor de kortere verplaatsingen en daarmee zeker ook voor bewoners van de gemeente Woerden. Het college staat in beginsel dan ook niet positief tegenover het invoeren van een gereduceerd tarief voor bezoekers aan het centrum uit Woerden. Omdat dit korte autoritten binnen de gemeene stimuleert. Het college zal de wenselijkheid en de voor- en nadelen van een dergelijk abonnement in de evaluatie van het parkeerbeleid in beeld brengen en een onderbouwd voorstel doen hoe hier mee om te gaan.

Begroting 2023, indexering parkeertarieven (Motie-060, deel 1)

In de lokale heffingen van de begroting voor 2023 zijn parkeerbaten opgenomen van € 2.300.000 ten opzichte van parkeerlasten van € 2.050.000. Dit suggereert een positief saldo van € 250.000.

Zoals in de begrotingscommissie aangegeven is er geen sprake van een overall positief saldo. Er is sprake van diverse lasten die niet direct op de parkeerbegroting drukken. Voor Castellum staat de komende jaren nog een vervroegde afschrijving in de boeken (voor 2023 is dit € 318.000). Overige lasten zijn loonkosten overhead (€ 70.000) en onderhoud parkeerplaatsen op straat (€ 43.000). Daarnaast worden investeringen gedaan, zoals de invoering van betaald parkeren in de schilwijken en de implementatie van een scanauto voor de parkeercontroles.

In lijn met het parkeerbeleid is het parkeren in de garage verder aantrekkelijk gemaakt. De indexering van parkeertarieven is daarom alleen toegepast op het straatparkeren. Dit leidt tot lagere baten dan begroot, omdat de tarieven voor het garageparkeren niet zijn geïndexeerd. Het college beschouwt dit onderdeel van deze motie hiermee als afgedaan. Voor het overige wordt de uitvoering van de motie betrokken bij de evaluatie van het parkeerbeleid.

De overige openstaande moties worden met het uitvoeren van de evaluatie meegenomen:

Wijzigingen en verbeteringen parkeerbeleid (Motie-005)

Opschorten (her)invoeren uitsterfbeleid (Motie-048)

Periodiek evalueren (Motie-060, deel 2)

Evaluatie en bijstelling parkeerbeleid (R-012)

Financiën

N.v.t.

Vervolg

In 2023 wordt de evaluatie afgerond (en daarmee ook (verdere) beantwoording van de moties M-005, M-048, M-049, M-060 en toezegging R-012). Onderdeel hiervan zijn gesprekken met belanghebbenden van de binnenstad, zoals ook het Stadshart. Als gevolg hiervan worden mogelijk verbeteringen voorgesteld die structureel bijdragen aan een toegankelijke binnenstad, in lijn met het parkeerbeleid en gericht op kostendekking van het parkeren.

Bijlagen

N.v.t.
