



gemeente
Schiedam



Uitvoeringsprogramma Parkeren 2017-2020 Schiedam

22 augustus 2017

Ter introductie

In het uitvoeringsprogramma Parkeren (UP Parkeren) wordt de basis gelegd voor ontwikkelopgaven in de stad: wonen, binnenstad, duurzaam, ondernemen. Met dit UP Parkeren kan de gemeente Schiedam de doelen bereiken, zoals die zijn verwoord in de kadernota's Parkeerbeleid en Schiedam Duurzaam Bereikbaar (GVVP). Andere kadernota's, zoals de Woonvisie, Economie, Ontwikkelingsvisie Binnenstad en Schiedam Duurzaam zijn richtsnoeren voor het UP Parkeren. Het UP Parkeren bakent voor de korte en middellange termijn (2017-2020) de projecten af met daarbij de benodigde financiële, organisatorische en juridische voorwaarden en middelen. En het beschrijft de maatregelen die maatwerk bieden op wijk- en buurtniveau ten aanzien van parkeren.

Het autobezit per huishouden in Schiedam ligt net iets lager dan gemiddeld in Zuid-Holland en veel lager dan het landelijk gemiddelde. In Schiedam zijn in totaal ruim 35.000 parkeerplaatsen wat in verhouding met de ongeveer 25.000 motorvoertuigen in Schiedam ruim voldoende is om in te kunnen spelen op de vraag van bezoekers en toekomstige groei.

Dit neemt niet weg dat de parkeerdruk op specifieke tijdstippen en op buurt- en straatniveau (te) hoog is. Met name in de oudere stadswijken is de openbare ruimte beperkt. Schiedammers ervaren een parkeerdruk omdat ze tegelijkertijd op hetzelfde tijdstip op dezelfde locaties willen zijn (wonen, werken, winkelen en recreëren/sporten). Mensen die niet over een parkeerplaats beschikken op eigen terrein, willen hun vervoermiddel zo dicht mogelijk bij de voordeur hebben in de openbare ruimte¹. Ongeacht of dat nu een fiets, een (tweede) auto of een bedrijfsauto is.

In dit UP Parkeren staan dilemma's en keuzes om een (te) hoge parkeerdruk op wijkniveau² op te pakken en daarbij tegelijkertijd de kansen en ontwikkelingen ten aanzien van slimme en duurzame mobiliteit te benutten. Schiedam kan de middelen uit parkeeropbrengsten en de beschikbare instrumenten (zoals regulering, parkeertarieven en zoning) inzetten voor het verdelen van parkeerwensen en fietsparkeren³. En die verdeling maakt de gemeente in dit UP Parkeren samen met de inwoners, bedrijven en maatschappelijke instellingen⁴, met als doel een fijne stad om in te wonen, werken en recreëren.

¹ 2: p. 11

² 1: p. 48 en 2: p. 4, 5 en 12

³ 1: p. 48 en 2: p.16

⁴ 2: p.16 en 17

Samenvatting

In 2009 is de kadernota Parkeren vastgesteld en in aansluiting daarop is in 2011 het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP) als kadernota vastgesteld. Om hier verder uitvoering aan te geven zijn in 2016 de uitvoeringsprogramma's 'Verkeersveiligheid' en 'Fietsen' door het college vastgesteld. Nu volgt ook het Uitvoeringsprogramma (UP) Parkeren. Het UP Parkeren is een uitwerking van de kadernota Schiedam Duurzaam Bereikbaar (GVVP) en de kadernota Parkeren (hierna: het beleid) en het is ondersteunend aan onder meer de kadernota's Wonen, Economie, Schiedam Duurzaam en de ontwikkelingsvisie Binnenstad alsmede de daarbij behorende uitvoeringsprogramma's.

In het UP Parkeren zijn actuele ruimtelijke en economische vraagstukken uit de stad beantwoord met het oog op het snel verkrijgen van duidelijkheid en resultaat. Dit is nodig om op actuele parkeervraagstukken te kunnen inspelen en om de stad verder te kunnen ontwikkelen.

Uitgangspunten zijn:

- Parkeren mag, maar andere mobiliteitsvormen zijn beter;
- Gratis Parkeren bestaat niet, en;
- De parkeerder betaalt voor parkeren.

Met het Uitvoeringsprogramma Parkeren wordt aan de volgende onderdelen verder uitvoering gegeven.

Parkeren en ruimtelijke ontwikkeling

- De richtlijn 'Parkeernormen en Mobiliteitsmanagement 2017' (Bijlage A), gelijktijdig met het UP Parkeren vastgesteld;
- De gemeenteraad wordt later dit jaar voorgesteld om de 'Verordening op de parkeerbijdrageregeling' (parkeercompensatiefonds) in te trekken (niet conform beleid).

In bijlage A staan de parkeereisen en het voldoen aan de mobiliteitsbehoefte per (nieuw te ontwikkelen) functie in de stad beschreven. Deze richtlijn is een herijking van het vigerende beleidsplan 'Beleid Toepassing Verordening op de parkeerbijdrageregeling en parkeernormen'.

In bijlage B is een inventarisatie (beschrijving) en analyse (verklaring) van de huidige parkeerdruk in woonwijken en bedrijfsterreinen opgenomen. Basis voor deze inventarisatie zijn vier rapportages (Bijlagen i – iv) over parkeercapaciteit, parkeerdruk en parkeermotief in Schiedam waarbij onderzoek op straatniveau heeft plaatsgevonden.

Bijlage C is de bestaande, al eerder vastgestelde, regeling wanneer door een bouwinitiatiefnemer niet kan worden voldaan aan de parkeereis. De gemeente biedt aan een bouwinitiatiefnemer nu de mogelijkheid tot het afkopen van de parkeereis, waarbij de gemeente de verplichting tot het realiseren van parkeervoorzieningen over neemt.

Parkeertarieven vergunningen inwoners en ondernemers

- Het tarief van de 1^e parkeervergunning voor inwoners wordt in stand gehouden (conform beleid);
- Voorgesteld wordt om het tarief van de 2^e en daaropvolgende parkeervergunningen voor inwoners in stand te houden (niet conform beleid). Dit zal in de raadsvergadering van november ter behandeling worden aangeboden tijdens de reguliere aanpassing van de verordeningen;
- Voorgesteld wordt om de tarieven van parkeervergunningen voor ondernemers naar één tarief te brengen, gelijk aan het tarief van de 2^e bewonersvergunning (niet conform beleid). Dit zal in de raadsvergadering van november ter behandeling worden aangeboden tijdens de reguliere aanpassing van de verordeningen.

Parkeertarieven bezoekers

- De tarieven voor bezoekers van de binnenstad van sector B tot en met E worden in stand gehouden (conform beleid);
- Dagkaarten worden afgeschaft en omgevormd tot een maximaal dagtarief (conform beleid);
- In zone A, binnenstad, wordt een uurtarief geïntroduceerd maar dit zal veel hoger zijn dan in zone B tot en met E (conform beleid).

Parkeren op bedrijventerreinen: Parkeren in Balans

- Op delen van bedrijventerreinen wordt parkeerregulering in het openbare gebied ingevoerd (conform beleid);
- De parkeereis voor ondernemers op eigen terrein vervalt (conform beleid);
- Eén of meer bedrijfskavels wordt vrijgehouden voor het kunnen realiseren van een (gebouwde, gestapelde) collectieve parkeervoorziening (conform beleid);
- Gemeente en ondernemers zullen door middel van mobiliteitsplannen en mobiliteitsmanagement als constante de actuele mobiliteitsvraag blijven volgen en beïnvloeden (conform beleid).

Parkeren van bedrijfsbusjes in woonwijken

- In samenwerking met eigenaren van bedrijfsbusjes in woonwijken zal naar aantrekkelijke parkeeralternatieven worden gezocht. In eerste instantie zal naar 'pull-maatregelen' worden gezocht. In tweede instantie zal als 'pushmaatregel' de juridische mogelijkheden van een parkeerverbod in de nachtelijke uren en in het weekend van bedrijfsbusjes worden getoetst. Een voorwaarde van een parkeerverbod is dat te alle tijden er alternatieve parkeermogelijkheden zijn voor bedrijfsbusjes bijvoorbeeld in de vorm van collectieve parkeervoorzieningen op de bedrijfsterreinen (conform beleid).

Parkeren op eigen terrein in woonwijken

- Het parkeren op eigen terrein wordt bevorderd door communicatie via de gemeentelijke media en bij een aanvraag van een omgevingsvergunning met gevolgen voor parkeren. Het opheffen van parkeren op eigen terrein is geen weigeringsgrond voor een omgevingsvergunning (conform beleid).

Bijzondere doelgroepen

- Het tarief voor een exclusief parkeerrecht op een gereserveerde parkeerplaats voor gehandicapten in niet gereguleerde gebied wordt in stand gehouden (conform beleid);
- Het tarief voor een gereserveerde parkeerplaats met oplaadvoorzieningen voor het kunnen opladen van een elektrische auto, welke marktconform is verdisconteerd in de oplaadtarieven, in stand te houden. De uitvoering vindt plaats door een marktpartij (conform beleid);
- Voorgesteld wordt om het tarief van een parkeerrecht voor mantelzorgers, zorgverleners en andere bijzondere doelgroepen in gereguleerde gebieden tegen een gereduceerd tarief aan te bieden. Een tariefvoorstel zal voor de raadsvergadering van november ter behandeling worden aangeboden tijdens de reguliere aanpassing van de verordeningen.

Parkeerorganisatie

In 2016 is het onderdeel parkeren in de gemeentelijke begroting, op basis van een herstructurering van de parkeerorganisatie, deels in orde gebracht.

- De parkeerorganisatie zal worden ingericht naar een volledige digitale uitgifte van parkeerrechten;
- Onderzocht zal worden of handhaving en toezicht op parkeerrechten doelmatiger en efficiënter kan.

In 2016 heeft een herstructurering van de parkeerbegroting plaatsgevonden. Dit om een beter beeld te krijgen van alle taakvelden die te maken hebben met parkeren. Hoewel binnen de parkeerorganisatie er meer opbrengsten zijn dan kosten, heeft dit tot het inzicht geleid dat het verschil te groot is berekend. Voor het tekort op de concernbegroting, zijn voorstellen gedaan hoe dit op te lossen voor de periode 2017 - 2020.

In 2016 is eveneens het Uitvoeringsplan Fietsen vastgesteld. Hierin is verwoord dat het (bewaakt) fietsparkeren onder zal worden gebracht binnen de parkeereexploitatie. Eveneens is in de zomernota van 2017 ervoor gekozen om jaarlijks tot en met 2020 om €200.000 te onttrekken uit de parkeerreserve als taakstelling "oud voor nieuw". Om het UP Parkeren te kunnen uitvoeren is éénmalig een bedrag nodig ten laste van de parkeerreserve.

Tot slot, een verdergaande doorontwikkeling van de parkeerorganisatie en digitalisering zal leiden tot efficiency en kostenreductie op verschillende taakvelden. Dit is een constant proces waarbij de kostenkant goed in de gaten worden gehouden.

Het UP Parkeren zal aan de raad ter informatie worden aangeboden, waarna bij de start van de uitvoering op onderdelen (projectniveau) van het UP Parkeren separate participatietrajecten zullen worden georganiseerd. De wijze waarop participatie plaatsvindt is afhankelijk van de mate of het passend is binnen het bestaande beleid, om welke maatregel het gaat en om welke wijk het zal gaan.

Inhoudsopgave

1. Achtergrond	pag. 7
2. Alternatieven en adviezen	pag. 11
2.1. Parkeernormen	pag. 12
2.2. Verordening op de parkeerbijdrageregeling	pag. 16
2.3. Parkeerregulering: inwoners, ondernemers en tarieven	pag. 17
2.4. Parkeerregulering: Binnenstadbezoekers en tarieven	pag. 21
2.5. Parkeren in Balans: Bedrijventerreinen en P&R-locaties	pag. 23
2.6. Bedrijfsbusjes (in woonwijken)	pag. 27
2.7. Parkeren op eigen terrein	pag. 28
2.8. Bijzondere doelgroepen en afwijkende regimes	pag. 29
2.9. Parkeerorganisatie	pag. 31
3. Maatregelen per wijk, exploitatie en communicatie	pag. 32
4. Bronvermelding	pag. 35

Bijlagen:

A. Parkeernormen en Mobiliteitsmanagement 2017	(ter besluitvorming)
B. Analyse huidige parkeersituatie	(ter informatie)
i. P-motiefonderzoek Havengebied Schiedam	
ii. P-duurmeting Stationsgebied Schiedam	
iii. P-motiefonderzoek Centruschil Schiedam	
iv. P-drukonderzoeken Schiedam	
C. Verordening op de parkeerbijdrageregeling	(ter informatie)

1. Achtergrond

Het UP Parkeren is voor de periode 2017-2020 een concrete uitwerking op wijkniveau van onderstaande kadernotities en afgestemd met andere uitvoeringsprogramma's zoals:

- Kadernota Parkeerbeleid (2009);
- Het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP) en het parkeerbeleid (2011) waarin het principe van 'de parkeerder betaalt voor parkeren' opnieuw is bevestigd;
- Parkeernormen en Mobiliteitsmanagement 2017 in bijlage A, waarmee de gemeente een duidelijk regeling voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen wil neerzetten;
- Het Uitvoeringsprogramma Fietsen (augustus 2016);
- Het Uitvoeringprogramma Verkeersveiligheid (oktober 2016).

De totstandkoming van de Kadernota Parkeerbeleid heeft een uitvoerig participatietraject gekend en de nota is voor dit UP Parkeren nog steeds relevant. Dit traject omvatte een internetenquête (1.225 reacties) en 'beginspraak' door in negen woonwijken en bedrijfsterreinen via klankbordgroepen twee overleggen te organiseren waarbij de mogelijkheid bestond te reageren op de conceptrapportage. Daarna heeft het concept-parkeerbeleid ter inspraak gelegen, waarna een commentaarnota is opgesteld. Op basis van de commentaarnota is de definitieve Kadernota Parkeerbeleid verder uitgewerkt.

Voorafgaand aan de vaststelling van het GVVP zijn interviews gehouden met experts van andere (semi-)overheden, kennisinstituten en met (georganiseerde) belanghebbende partijen en wijkraden. Door het organiseren van inloopavonden zijn mensen gehoord en goede ideeën verwerkt in het GVVP.

In 2008 vond een parkeeronderzoek ten behoeve van de Kadernota Parkeerbeleid plaats. Met de resultaten hiervan is vastgesteld in welke mate de probleembeleving en de werkelijke druk met elkaar overeenkomen.

In november 2015 is in Schiedam opnieuw een uitgebreid parkeeronderzoek gehouden. De betreffende rapportages staan in bijlage B-I tot en met B-IV. Hiermee is de actuele parkeersituatie (capaciteit, bezetting, parkeermotief etc.) scherp in beeld gebracht op verschillende tijdstippen en verschillende dagen per week. In bijlage B is per wijk of deel van Schiedam de huidige parkeersituatie beschreven en geanalyseerd. Aangegeven is of een situatie een probleem is, of men het ook als zodanig ervaart en hoe of waarom het probleem is ontstaan.

Behalve de eerdergenoemde notities zijn de volgende kadernota's een richtsnoer voor het UP Parkeren:

- Schiedam Duurzaam (september 2016).
- Ontwikkelingsvisie Binnenstad (2012) en UP Binnenstad (2015 – 2018);
- Woonvisie (2012) en UP Wonen (2017)
- Kadernota Economie (juni 2016);

Trends en ontwikkelingen

Mobiliteit en bereikbaarheid zijn van essentieel belang voor onze welvaart en welzijn. Een onderdeel van bereikbaarheid is het parkeren van de auto of de fiets of welk ander hedendaags vervoermiddel dan ook. Parkeren staat niet op zichzelf en is geen doel op zich. Parkeren raakt vele beleidsvelden van de gemeente en andersom. Maatschappelijke en mobiliteitsontwikkelingen zijn van grote invloed op de vraag naar ruimte voor parkeren.

Ongeveer 25% van alle CO₂-uitstoot (bron: CBS) wordt veroorzaakt door het verkeer en vervoer, met name het personenvervoer (20%). Vanaf de jaren '90 is de totale CO₂-uitstoot in Nederland gestegen met 30% (CBS, 2014), terwijl klimaatverdragen juist forse ambities tot verlagingen laten zien. De vraag naar mobiliteit en vervoer neemt almaar toe. Dat betekent automatisch dat mobiliteit moet veranderen en innoveren om te kunnen verduurzamen.

De laatste jaren zien we steeds meer een trend ontstaan in de komst van (elektrificatie van) allerlei soorten voertuigen zoals de elektrische bakfiets, elektrische bolderkar, Hooverboard/Oxboard, Segway, Gauswheer, kleine auto's (mautor), etc. De verkeersdeelnemers laten zich steeds moeilijker classificeren als voetganger, fietser, motorrijder of automobilist. Daarom zal het ook steeds moeilijker worden om normstellend te zijn in het aantal - en de afmeting van - parkeerplaatsen. Deze trend neemt vooral een vlucht in stedelijke gebieden.

Daarnaast zal een parkeerplaats steeds minder worden bezet. Een (auto)voertuig is volledig inefficiënt als het stil staat. Dat is nu voor ruim 95% het geval, wat economisch onlogisch en irrationeel is. De verklaring is dat een voertuig daar is waar iemand moet zijn. De verwachting is dat met de ontwikkeling van autonoom, elektrisch vervoer dit in steeds mindere mate het geval zal zijn. In combinatie met de sociale ontwikkeling van eigendom naar gebruik/deeconomie, ontstaat een situatie dat een groter wordend deel van het 'vervoermiddelenpark' constant in beweging is en daarmee geen parkeerplaats bezet houdt. Niet het bezit, maar het (deel-)gebruik wordt bepalend voor de parkeernorm. En de parkeerplaatsen die er zijn, zullen in steeds grotere mate worden voorzien van technieken zoals oplaadpalen en/of andere oplaadfaciliteiten (inductieladen).

Kortom, trends en ontwikkelingen in de mobiliteit geven vooral in stedelijke gebieden een lagere vraag naar - en een afwisselende vormgeving van - parkeerplaatsen.

Ontwikkelingsvisie Binnenstad

Wat is de betekenis van de binnenstad voor de Schiedammer? Deze vraag is in 2012 beantwoord bij de vaststelling van de Ontwikkelingsvisie Binnenstad door de raad: "Een stad voor iedereen met een mix van functies en vooral de toevoeging van wonen in een karakteristiek en zelfs uniek historisch centrum."

Het denken over parkeren en parkeertarieven is onlosmakelijk verbonden met - en van grote invloed op - de beleving van de binnenstad. Daarbij horen ook de bereikbaarheid van de binnenstad, de vervoerswijze, de routing en de aantrekkelijkheid. Beleving wordt bepaald door de bewoner, bezoeker en ondernemer. In de binnenstad bijvoorbeeld is 'iedereen' op een bepaald moment voetganger. Een aantal minuten eerder was deze voetganger een fietser, automobilist, ov-reiziger of ook al een voetganger.

De wijze waarop op een bepaald moment de binnenstad wordt beleefd, is in grote mate afhankelijk van hoe we ons op dat moment verplaatsen. Aan wie wordt de ruimte gegeven?

De binnenstad is uitstekend bereikbaar met de (elektrische) fiets, het (op maat gerichte) openbaar vervoer en andere (deel)systemen van duurzaam vervoer. In combinatie met woonverdichting en economie, ontstaat ruimte voor terrasjes, wonen (boven winkels), en diverse vormen van vrijetijdsbesteding. Denk aan lokale markten en evenementen.

De Ontwikkelingsvisie Binnenstad, het Uitvoeringsprogramma Binnenstad en het bestemmingsplan Binnenstad geven ruimte aan het realiseren een mix van functies (wonen, werken, winkelen en beleven) en richten zich niet meer alleen sec op winkelen. Parkeren is hierbij niet leidend maar dienend. Parkeren is een serieuze businesscase en kent een eigen tarief-, verdien- en marktmodel bij schaarste en keuze. Voor het verkrijgen van een parkeerrecht geldt een actueel en marktconform parkeertarief.

De transformatie van de Hoogstraat is de achilleshiel van de ontwikkelingsvisie van de Binnenstad. Tegelijkertijd dienen in het bestaande stedelijke gebied aan de binnenstad 500 woningen te worden toegevoegd (Woonvisie). Deze uitbreiding geeft vraagstukken op het gebied van mobiliteit, bereikbaarheid (distributie) en parkeren en dient in samenhang te worden gezien met andere ambities in de binnenstad.

Woonvisie

De meest actuele Woonvisie is van 2012. Zeer recent is door het Rijk bekend gemaakt dat de Metropoolregio Rotterdam en Den Haag (MRDH) nog een flinke woningbouwopgave heeft. Het gaat om ongeveer 240.000 woningen voor de komende vijftien jaar. Een deel daarvan zal Schiedam ook voor haar rekening nemen in voornamelijk bestaand stedelijk gebied. De komst van meer mensen in het bestaande stedelijke gebied, betekent ook een grotere ruimtevraag en zal tot lastige ruimtelijke verdeelvraagstukken leiden. Parkeren maakt een wezenlijk onderdeel uit van die ruimtevraag. Het onderwerp parkeren bepaalt in grote mate de maakbaarheid en (financiële) haalbaarheid van woningtoevoeging in bestaand stedelijk gebied.

Voor Schiedam wordt in het UP Wonen (2017) als uitgangspunt gesteld dat er 1.600 woningen voor de komende tien jaar moeten worden toegevoegd waarvan 500 woningen in de binnenstad. De verstedelijkingsopgave vanuit de provincie stelt dat er in Schiedam een behoefte is van 4.000 extra woningen.

Green en Smart-mobility op bedrijventerreinen en havens

De economie trekt momenteel aan, bedrijven groeien weer. Dikwijls bestaat het idee dat aantrekkelijk werkgeverschap gelijk staat aan het aanbieden van een leaseauto en een kostbare eigen parkeerplaats bij het bedrijf op eigen terrein. Dat staat gelijk aan het met z'n allen in de file staan in de 'last-mile'. Anderzijds is er een kentering gaande dat aantrekkelijk werkgeverschap meer de vorm heeft van het mogelijk maken van 'Green- en Smart Mobility' tussen woon- en werklocatie als onderdeel van de organisatievisie (Nieuwe Werken, maatschappelijke verantwoordelijkheid, etc.). Steeds meer ondernemers hanteren een mobiliteitsbudget voor hun medewerkers wat vrij te besteden is voor woon-werkverkeer. Deze aanpak maakt forenzen meer kostenbewust, waardoor de keuze eerder zal vallen op Green- en Smart Mobility.

De samenwerking tussen ondernemers, overheden en intermediairs op het gebied van mobiliteit zorgt voor een innovatieve mobiliteitsmix, mobiliteit 'as a service' (MAAS) en mobiliteit op maat.

Burgerparticipatie

Bij iedere verandering of ontwikkeling doen we dat in samenwerking met onze partners, burgers en andere belanghebbenden. Het past in de landelijke trend van burgerparticipatie. Afhankelijk van het onderwerp waar het over gaat, bestaat de vraag: is het een publieke taak of bestaat er een gezamenlijke taak? Staat de zorg voor parkeren gelijk aan de zorg voor bijvoorbeeld het milieu, schoolgebouwen of schuldsanering? Wanneer er sprake is van een gezamenlijke taak, noemen organisatieadviesbureaus het de tijd van 'het netwerk'. De gemeente als 'BV' staat geheel gelijk aan andere partijen, waar het op dat moment mee samenwerkt. Deze gelijkheid uit zich in een gezamenlijk taak, bevoegdheid en verantwoordelijkheid.

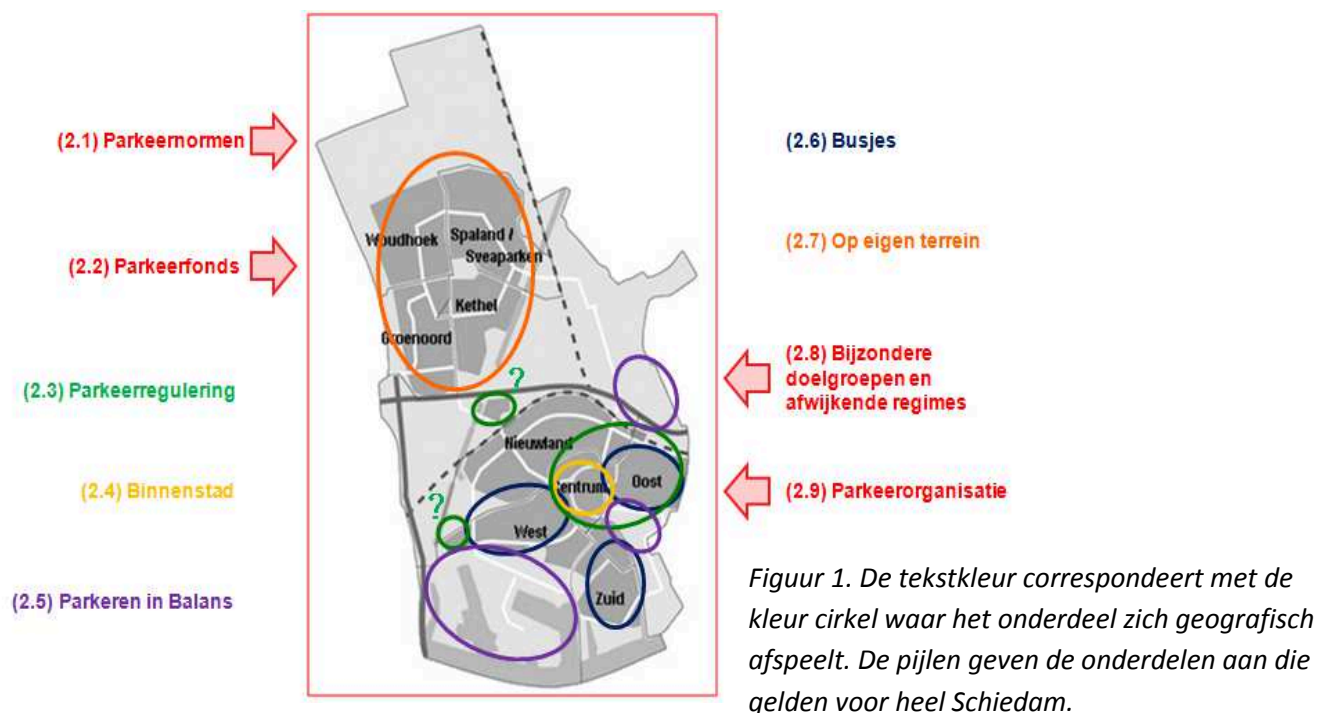
Parkeren leent zich bij uitstek als een bevoegdheid van 'het netwerk' waardoor parkeerproblematiek onmogelijk alleen een gemeentelijke taak en verantwoordelijkheid kan zijn. En andersom, partners, burgers en andere belanghebbenden mogen er nooit alleen voor staan, wanneer het gaat om hun mobiliteitsvraag. Parkeren is een duur en een schaars goed, waarvoor we, als het de uitkomst is dat we 'parkeren' met elkaar willen, samen financieel verantwoordelijk zijn.

2. Alternatieven en adviezen

Het UP Parkeren bestaat uit negen onderdelen (zie **figuur 1**). Het gaat om onderdelen waarmee de gemeente Schiedam met bepaalde maatregelen een (te) hoge parkeerdruk wil oplossen⁵ en tegelijkertijd de kansen ten aanzien van slimme en duurzame mobiliteit wil benutten. De maatregelen zijn getoetst aan het bestaande beleid, geven aan wat de financiële gevolgen zijn en bieden een separaat participatieproces op maat per maatregel. De maatregelen zijn op wijkniveau inzichtelijk gemaakt (zie hoofdstuk 3).

In de volgorde van behandelde paragrafen in dit hoofdstuk zit een logica. De behandelde onderdelen zijn gerelateerd aan elkaar. Het kiezen voor een alternatief bij het ene onderdeel kan gevolgen hebben voor een daarna te behandelen onderdeel. De onderdelen zijn:

- 2.1. Parkeernormen en mobiliteitsmanagement
- 2.2. Parkeercompensatiefonds
- 2.3. Parkeerregulering: inwoners en tarieven
- 2.4. Parkeerregulering: Binnenstadsbezoekers en tarieven
- 2.5. Parkeren in Balans: Bedrijventerreinen en P&R-locaties
- 2.6. Bedrijfsbusjes: Busjes in woonwijken
- 2.7. Parkeren op eigen terrein
- 2.8. Bijzondere doelgroepen en afwijkende regimes
- 2.9. Parkeerorganisatie



⁵ 2: p.57

2.1 Parkeernormen en mobiliteitsmanagement

In het 'Beleid toepassing Verordening op de parkeerbijdrageregeling en parkeernormen' zijn de problematiek, de achtergrond en de context van de gehanteerde parkeernormen sinds 2014 uiteengezet en vastgelegd. Deze normen past de gemeente toe bij de beoordeling van ruimtelijke ontwikkelingen. Het doel ervan is voldoende parkeergelegenheid bij deze ontwikkelingen te realiseren. Hoewel deze methodiek in veel gevallen goed functioneert, blijkt dat de normen soms ook een belemmering vormen voor ruimtelijke ontwikkeling.

Daarom is 'Beleid toepassing Verordening op de parkeerbijdrageregeling en parkeernormen' herijkt tot 'Parkeernormen en Mobiliteitsmanagement 2017' (Bijlage A). Dit houdt op hoofdlijnen in:

Parkeernormen en Mobiliteitsmanagement:

- a. 'Binnenstad': afschaffen parkeernormen onder voorwaarden;
- b. 'Schil': verlagen parkeernormen, met afwijkingsmogelijkheden;
- c. 'Schiedam overig': behoud bestaande parkeernormen, met afwijkingsmogelijkheden.

Bovengenoemde is uitgewerkt in de notitie in bijlage A 'Parkeernormen en Mobiliteitsmanagement 2017'. Voor de gebiedsaanduiding zie de figuren 2 en 3.

Financiën

Er zijn geen directe financiële gevolgen voor de gemeente. Met de voorgestelde keuze, zijn er wel grote financiële gevolgen voor de ontwikkelaars/bouwinitiatiefnemers, in het bijzonder voor de binnenstad, waardoor met name woonontwikkeling wordt gestimuleerd.

Bestaand beleid: informeren

De notitie "Parkeernormen en Mobiliteitsmanagement 2017" als herijking op de bestaande beleidregels is conform bestaand beleid⁶ en is een beslissingsbevoegdheid van het college.

Ad. a Afschaffen parkeernormen, binnenstad en Stationsomgeving

Met het afschaffen van parkeernormen verplicht de gemeente initiatiefnemers niet langer tot het aanleggen/realiseren van parkeerplaatsen. Initiatiefnemers moeten wel voldoen aan de wensen van belanghebbenden op het gebied van mobiliteit en daarover afspraken vastleggen.

In de afgelopen jaren zijn verschillende ontwikkelingen in de binnenstad van Schiedam (zie figuur 2 en figuur 3) en in de omgeving van het station niet doorgegaan omdat het voor ontwikkelaars (financieel) niet haalbaar en/of niet maakbaar bleek om te voldoen aan de parkeernormen die voor deze gebieden gelden.

Haalbaarheid: vanwege de beperkte ruimte in het Schiedamse stedelijke weefsel, is het uitgangspunt dat het gaat om gebouwde parkeervoorzieningen. De stichtingskosten van gebouwde parkeervoorziening in Schiedam ligt tussen de €25.000 en €45.000 per parkeerplaats en vormt daarmee een te groot percentage ten opzichte van de marktwaarde van vastgoed.

⁶ 1: p. 6, 14, 18, 40, 48 en 2: p.4, 12-16, 21-23, 27, 31 en 32

Maakbaarheid: delen van de binnenstad zijn niet bereikbaar voor autoverkeer (voetgangersgebied). Veel percelen in de binnenstad zijn volledig bebouwd wat het onmogelijk maakt aanvullende parkeergelegenheid te realiseren op hetzelfde perceel (op eigen terrein). Om ruimte te bieden aan ontwikkelingen en transformatie in de binnenstad, en om de doelen uit de Ontwikkelingsvisie Binnenstad te kunnen realiseren, geldt voor de binnenstad onder voorwaarden geen parkeernormen meer.

Initiatiefnemers zijn vrijgesteld van het realiseren van parkeerplaatsen onder de volgende voorwaarden:

1. Aan de mobiliteitsvraag wordt op een andere wijze voldaan door bijvoorbeeld het gebruik van deelauto's, (bak-)fietsvoorzieningen of andere nieuwe, innoverende mobiliteitsvormen. Hiertoe worden voorzieningen gerealiseerd in de vorm van – liefst, individueel gekoppelde – bergingen;
2. Het is aannemelijk dat toekomstige gebruikers van het (woon-)pand geen gebruik zullen maken van de auto, maar op de genoemde andere wijzen bij punt 1. Bij een transactie wordt contractueel vastgelegd in de daarvoor bedoelde overeenkomsten dat het stallen van de auto marktconform zal geschieden;
3. Het parkeren als marktconforme business-case in een gemeenschappelijke parkeervoorziening kan worden opgevangen op een nader aan te wijzen locatie (Parkeren in Balans, zie paragraaf 2.5);

Voor functies met een grote verkeer-aantrekkende werking (bijv. supermarkten) en voor woningbouwplannen in het midden- en hoger marktsegment bestaande uit meer dan tien wooneenheden, geldt de hoofdregel (geen parkeernormen van toepassing) niet. De hoofdregel geldt evenmin voor grootschalige ontwikkellocaties voor woningbouw (Dirkzwager, UTO/Brandweer en Westmolenkwartier).

Ad. b Verlagen parkeernormen, Schil

Het verlagen van de parkeernormen wordt toegepast op de 'Schil' (zie figuur 3). De parkeernormen voor de Schil wijzigt op drie onderdelen:

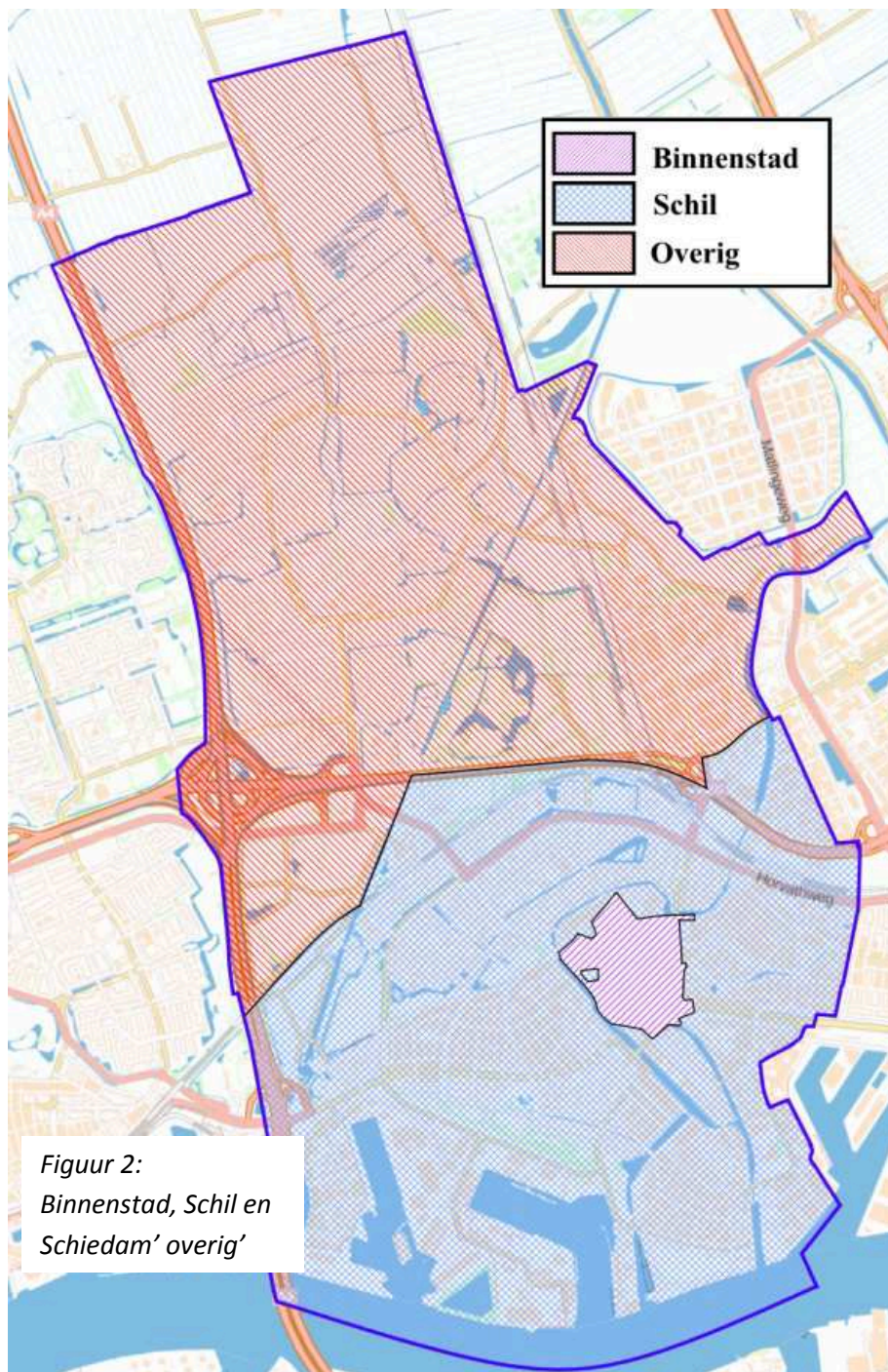
1. Uitgaan van de minimale parkeernorm in plaats van de gemiddelde parkeernorm uit de CROW-publicatie 'Kencijfers parkeren en parkeergeneratie';
2. De 'Schil' uitbreiden tot het ten zuiden van de A20 gelegen gedeelte van Schiedam, uitgezonderd de ontwikkellocatie Harga. Hierdoor gaan voor dit gehele gebied uniforme parkeernormen gelden;
3. Het bezoekersgedeelte van de parkeernorm buiten beschouwing laten in de gebieden waar gereguleerd parkeren is ingesteld. Redenen voor deze wijzigingen zijn de goede bereikbaarheid van het gebied met openbaar vervoer, de mogelijkheden om het parkeren van bezoekers via het betaald parkeren te reguleren en er is sprake van uitwisseling: Schiedammers die elders op bezoek zijn.

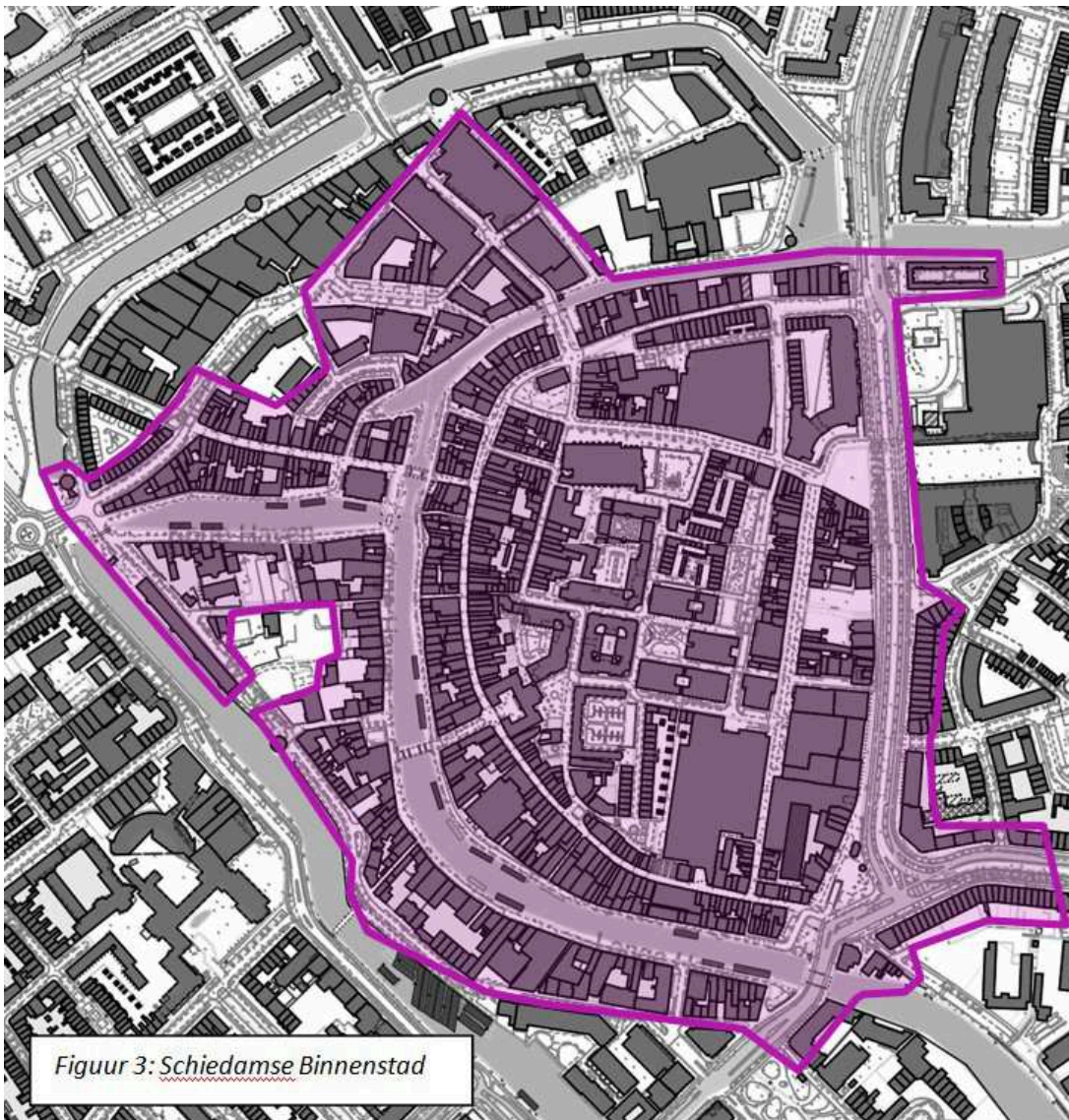
In de 'Schil' zijn mogelijkheden om af te wijken van de parkeernormen onder voorwaarde zoals genoemd bij Ad. a. Voorgesteld wordt bovenstaande niet te laten gelden voor functies met een grote verkeer-aantrekkende werking.

De stationsomgeving in Schiedam neemt een bijzondere plaats in. Door de nabijheid van verschillende vormen van openbaar wordt terughoudend omgegaan met het stellen van een parkeer-eis.

Ad. c Behoud bestaande parkeernormen, Schiedam 'overig'

Voor Schiedam 'overig' zijn geen situaties bekend waarbij de huidige parkeernormen, zoals door het college in 2014 is vastgesteld, een belemmering hebben gevormd voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, alsook is de vraag naar automobilititeit in deze woonwijken onverminderd hoog. De huidige parkeernormen bieden voor deze gebieden een goede basis en blijven gehandhaafd. Nieuw is de mogelijkheid om af te wijken (zie: Ad. a). Nieuwe ontwikkelingen, zoals een mogelijk station Schiedam Kethel, kunnen op termijn aanleiding geven de normen ook voor dit gebied te herzien.





Figuur 3: Schiedamse Binnenstad

2.2 Verordening op de parkeerbijdrageregeling

Initiatiefnemers van omgevingsvergunningen, herinrichting en dergelijke zijn verplicht te voldoen aan de parkeereis. Wanneer dat niet kan of onwenselijk is, bestaat de mogelijkheid tot het afkopen van de verplichting bij de gemeente: de verordening op de parkeerbijdrageregeling.

Sinds de besluitvorming door de raad in mei 2014 is er geen uitvoering aan gegeven. Het behoud van de huidige regeling heeft niet gewerkt door de hoogte van de bedragen in relatie tot de waarde van het vastgoed in Schiedam. Om tot transformatie en nieuwbouw te komen, met name in de binnenstad, blijkt de 'verordening op de parkeerbijdrageregeling' niet realistisch. Wanneer niet aan de parkeernorm kan worden voldaan, wordt aan een initiatiefnemer/ontwikkelaar een bedrag van €25.000 per parkeerplaats in rekening gebracht. Het binnenstedelijk ontwikkelen is voor initiatiefnemers tot nu toe financieel niet haalbaar gebleken.

Nu de vraag naar woningen weer toeneemt, bestaat er een grotere kans dat er wel gebruik gemaakt zal gaan worden van de parkeerbijdrageregeling. Wanneer de parkeerbijdrageregeling in stand wordt gehouden, loopt de gemeente een financieel risico. Ze houdt immers wel de verplichting tot het realiseren van parkeerplaatsen, terwijl door de aantrekkende markt de gemeente te weinig middelen krijgt uit de parkeerbijdrageregeling.

Nu de bouwaanvragen eveneens weer toenemen, kan net als bij andere gemeenten het geval is, de situatie ontstaan dat initiatiefnemers de overweging maken tussen het realiseren van het verplichte aantal parkeerplaatsen of het afkopen ervan. Wat is goedkoper en meer lucratief? Door het afschaffen van de 'Verordening op de parkeerbijdrageregeling' wordt deze overweging voorkomen. De afschaffing biedt een bouwinitiatiefnemer of ontwikkelaar niet meer de mogelijkheid tot afkoop van de verplichting om parkeerplaatsen te realiseren. Met de vaststelling van 'Parkeernormen en Mobiliteitsmanagement 2017', zijn er andere mogelijkheden om af te kunnen wijken van de parkeernormen, die beter passen in bestaande beleidskaders.

Verordening op de parkeerbijdrageregeling

De raad voor te stellen om de verordening op de parkeerbijdrageregeling af te schaffen.

De verordening parkeerbijdrageregeling wordt in feite vervangen door mogelijkheden om te mogen afwijken van de parkeernorm, zoals beschreven in paragraaf 2.1 en in bijlage A.

Financiën

Het afschaffen van de verordening op de parkeerbijdrageregeling heeft geen financiële gevolgen.

Niet-bestaand beleid: raadsbesluit zonder participatie

Omdat in de afgelopen drie jaar geen storting is gedaan in de 'Verordening op de parkeerbijdrageregeling', zal de afschaffing voornamelijk een administratief raadsvoorstel zijn. De bouw van toekomstig, extra (gebouwde) parkeervoorzieningen is een integrale (financiële) afweging van de raad ⁷.

⁷ 2: p.16, 57

2.3 Parkeerregulering: inwoners, ondernemers en tarieven

Deze paragraaf gaat nader in op het lang parkeren, het ‘stallen van de auto’ voor een groot aantal uren. Momenteel bestaan in Schiedam verschillende tarieven voor het verkrijgen van een parkeerrecht in het gereguleerde, fiscale gebied. De tarieven voor inwoners, ondernemers, etc. voor lang parkeren zijn:

- a. Eerste bewonersvergunning €90;
- b. Tweede bewonersvergunning €380;
- c. Een bedrijfsvergunning in de parkeerzone A t/m E kent nu een progressief tarief van €370 voor de eerste vergunning tot oplopend bijna €700 vanaf de zesde vergunning;
- d. Tal van tarieven voor bijzondere doelgroepen.

In de gebieden waar nu parkeerregulering is ingevoerd, is het parkeren en de parkeerdruk grotendeels naar tevredenheid van parkeeders en gemeente georganiseerd.

Bij uitbreiding van parkeerregulering naar/in bepaalde wijken of in buurten, is het uitgangspunt dat dit kostenneutraal dient te gebeuren. Uiteindelijk blijft de afweging aan de inwoners zelf. Willen zij een aantrekkelijke buurt met een hoge parkeerplaatsgarantie door parkeerregulering of overal ‘gratis’ parkeren waarbij dan ook een te hoge parkeerdruk en mogelijk parkeeroverlast hoort? Met reguleringsmaatregelen ontstaat een evenwichtige parkeerplaatsverdeling per wijk. De discussie kan daarmee ook per wijk worden gevoerd⁸. In hoofdstuk 3 staan de verschillende voorstellen per wijk aangegeven.

Het huidige tariefstelsel met de vele producten aan parkeervergunningen en regimes dient te worden aangepast en vereenvoudigd naar slechts enkele tarieven en regimes. De tariefkeuze en regimes zijn afhankelijk van de beoogde doelen en geloofwaardigheid⁹. En het moet kostendekkend zijn. In de zomernota's van de afgelopen jaren is tot nu toe op de tarieven slechts de inflatiecorrectie toegepast.

Onderstaande tabel laat een samenvatting zien per vergunningssoort:

	<i>Vergunningssoort</i>	<i>Tarief</i>
<i>a</i>	1^e bewonersvergunning	gelijkblijvend
<i>b</i>	2^e bewonersvergunning	gelijkblijvend
<i>c</i>	bedrijfsvergunning	Gelijk, één tarief
<i>d</i>	Bijzondere doelgroepen	Omlaag

⁸ 2: p.28

⁹ 2: p.28-30

*Ad. a**Eerste bewonersvergunning*

Het tarief van een eerste bewonersvergunning is €90 en is een sociaal tarief. Er is veel voor te zeggen om daarom het tarief verder te verlagen, wanneer de kosten van de parkeerorganisatie verder zullen verlagen (zie paragraaf 2.9). Een tariefskorting van €10 per jaar geeft een verlaging van de parkeerinkomsten van €40.000 per jaar. Vooralsnog is er in de begroting geen financiële ruimte.

Gelijkblijvend tarief eerste bewonersvergunning

Het tarief van de eerste vergunning blijft gelijk met €90.

Financiën

Dit heeft geen gevolgen voor de parkeerbegroting.

Bestaand beleid

Het behoud van het tarief van de eerste vergunning past binnen het bestaande beleid.

*Ad. b1**Tweede bewonersvergunning*

Wanneer ieder huishouden in het gereguleerde gebied één auto heeft, is de parkeercapaciteit toereikend. Een hoog tweede autobezit in hoog stedelijk gebied, waar de ruimte schaars is, leidt tot een te hoge parkeerdruk en vaak tot een onwenselijke situatie van foutief parkeergedrag¹⁰. Concreet gaat het om 300 uitgegeven tweede parkeervergunningen, 5% van het totaal uitgegeven parkeervergunningen. Zoals hiervoor aangegeven, dient de aanschaf van de eerste vergunning een sociaal (laag) tarief te kennen.

De parkeercapaciteit in de openbare ruimte in het gereguleerde gebied is niet toereikend voor meer dan één auto per huishouden. Dat impliceert dat voor de tweede vergunning daarom juist geen sociaal maar een marktconform (hoger) tarief¹¹ geheven wordt. Een tweede vergunning mag een eerste vergunning qua parkeercapaciteit immers niet in de weg zitten. Het ligt voor de hand om de huidige parkeerdruksituatie in stand te houden: 75% door eerste vergunningen en plus 5% door tweede vergunningen, geeft een acceptabele parkeerdruk van 80%. Het tarief voor een tweede vergunning zal in stand blijven, waarbij het aantal uit te geven tweede vergunningen zal worden begrenst .

Het uitgangspunt is dat er eigenlijk onvoldoende plaats is voor tweede auto's en het niet mag niet leiden tot (extra) parkeerdruk in het openbaar gebied. Er is veel voor te zeggen om het tarief voor vergunningen voor tweede auto's zou naar een marktconform tarief te brengen, vergelijkbaar naar de prijsstelling van een gebouwde parkeervoorziening, te weten een bedrag van tussen de €700 en €1.100 per jaar. De markt is dan in staat om de parkeerbehoefte van de tweede auto te faciliteren.

¹⁰ 2: p.10-12, 14

¹¹ 2: p.16, 21

Gelijkblijvend tarief tweede bewonersvergunning

De tweede bewonersvergunning blijft gelijk met €380 per jaar.

Financiën

Dit heeft geen gevolgen voor de parkeerbegroting.

Past niet in bestaand beleid

Het bestaande beleid schrijft voor de tweede vergunning een verhoging voor tot marktconform¹². Bij het uitblijven van een tariefverhoging zal na vaststelling van het UP parkeren, een separaat proces voor burgerparticipatie plaatsvinden. Dit in verband met de gevolgen voor de parkeerdruk.

*Ad. b2**Tweede bewonersvergunning in gebouwde voorzieningen*

Voor de eerste vergunninghouders is nu in principe voldoende parkeercapaciteit in de openbare ruimte beschikbaar. Voor de tweede vergunninghouder ontstaat er onvoldoende ruimte. Het is mogelijk om een strikte scheiding te maken tussen de eerste vergunning en de tweede vergunning door een situatie te creëren waarbij de tweede vergunninghouder in een gebouwde voorziening parkeert. Dat geeft lucht aan alle eerste vergunningen in het openbare gebied.

Wanneer het tarief niet naar marktconform stijgt, krijgt de markt geen financieel aantrekkelijke business-case, waardoor de gemeente bij zal moeten dragen aan gebouwde parkeervoorzieningen.

Tweede vergunning in gebouwde voorzieningen:

De gemeente zal verkennen of de markt bereid is om samen te werken met als doel (gebouwde) parkeervoorzieningen te creëren voor de tweede vergunning.

*Ad. c**Bedrijfsvergunning in zone A t/m E*

Momenteel bestaat er een progressief parkeertarief van de eerste bedrijfsvergunning van €335 in gelijke stappen oplopend naar €630 tot de zesde vergunning. Vanaf de zesde vergunning blijft de prijs €630 per vergunning. Deze gang van zaken is niet duidelijk en geeft administratieve rompslomp.

Bedrijfsvergunningen in zone A t/m E:

Eén tarief voor een bedrijfsvergunning van €380 per jaar.

Financiën

Er zijn vrijwel geen financiële gevolgen. Verreweg de meeste bedrijfsvergunningen betreffen een eerste vergunning. Het tarief van de huidige eerste bedrijfsvergunning zal iets worden verhoogd. Hierdoor is een verhoging van de parkeerinkomsten te verwachten. Echter, het tarief van de 2^e tot en met de 6^e vergunning is door het toepassen van één tarief fors lager en vlakkt de parkeerinkomsten weer af.

¹² 2: p.21, 26

Past niet geheel in bestaand beleid

Het tarief vanaf de 5^e bedrijfsvergunning is gekoppeld aan de tariefontwikkeling van de tweede bewonersvergunning¹³ en dient marktconform te zijn.

*Ad. d**Parkeervergunningen bijzondere doelgroepen*

Bij bijzondere doelgroepen gaat het om dienstverlenende functies aan inwoners die met regelmaat moeten parkeren in gereguleerde gebieden: zorgdiensten, huisartsen, technische woondiensten. Een aandachtspunt is dat een parkeervergunning wordt verstrekt op basis van daadwerkelijk af te nemen uren.

Inwoners in een gereguleerd gebied dienen met vrijwel hetzelfde gemak bezoekers te kunnen ontvangen als inwoners in een niet-gereguleerd gebied. Bepalend daarbij is de wijze van het uitgeven van visitevergunningen en het tarief. Het eerstgenoemde gaat over de organisatie van parkeervergunningen, waarover in paragraaf 2.9 meer.

Parkeervergunningen bijzondere doelgroepen:

Het tarief van een parkeervergunning voor bijzondere doelgroepen wordt omlaag gebracht naar vergelijkbaar niveau als de eerste bewonersvergunning. Een vergunning zal op basis van reële aantal benodigde uren worden verstrekt.

Financiën

Deze aanpak heeft een verwaarloosbaar effect op de financiën. De kans bestaat dat de inkomsten iets zullen stijgen doordat vooral overdag, wanneer er meer parkeercapaciteit bestaat, ruimte is voor bijzondere doelgroepen.

Er is geen beleid

Voor bijzondere doelgroepen in gereguleerd gebied is geen beleid opgesteld. Dit dient te worden beschreven in beleidsregels. Het besluiten over beleidsregels is een bevoegdheid van het college. De vastlegging van deze beleidsregels in parkeerverordeningen en belastingtarieven is een besluitbevoegdheid van de raad.

¹³ 2: p.21

2.4 Parkeerregulering: Binnenstadbezoekers en tarieven

De betekenis van de binnenstad is met de Ontwikkelingsvisie Binnenstad door de raad in 2012 beantwoord: 'Een dagje uit', een stad voor iedereen met een mix van functies en vooral de toevoeging van wonen in een karakteristiek en uniek historisch centrum. Parkeren is daar niet leidend in, het is dienend en volgend. Het past niet bij de Ontwikkelingsvisie Binnenstad om parkeren in de openbare ruimte te zien als vanzelfsprekend recht en dus gratis voor de bezoeker. Het parkeren in de door de markt geëxploiteerde parkeergarages wordt gestimuleerd door lagere tarieven te hanteren dan het parkeren in de openbare ruimte¹⁴.

Als een bezoeker met de auto in het parkeergereguleerde wil parkeren, wordt een belastingtarief verlangd van €1,90 per uur. De bezoekers van de binnenstad zijn steeds meer gewend geraakt aan het betaald parkeren¹⁵. De klacht over betaald parkeren gaat niet meer over het betaald parkeren zelf, maar over het gemak van het betalen en over de eenduidigheid van de tarieven¹⁶. Dit blijkt uit gesprekken met bezoekers, maar het is ook te merken aan de betaalbereidheid met de mobiele telefoon. Het aantal transacties met de mobiele telefoon is toegenomen sinds de uitbreiding van het aantal providers/apps waarmee automobilisten kunnen betalen.

Tot slot moet worden onderkend dat de parkeergarages momenteel al een betalingsregime hebben waarbij het eerste uur gratis is. Toegang tot de binnenstad is daarmee voor bezoekers laagdrempeliger dan bij onze buurgemeenten en andere vergelijkbare gemeenten.

Parkeertarieven binnenstadbezoekers

Behouden van bestaande tarieven voor bezoekers, een bedrag van €1,90 per uur.

Financiën

De tarieven worden jaarlijks via de belastingverordeningen vastgesteld. De inkomsten uit betaald parkeren blijven daarmee rond de €1,4 miljoen.

Past in het bestaande beleid¹⁷

Dagkaarten

Een onderdeel van betaald parkeren door bezoekers wordt gevormd door dagkaarten. De prijs voor een dagkaart ligt in sector A en E met €12,70 hoger dan Sector B, C en D met €7. In Sector A kan men alleen met een dagkaart parkeren. De sectoren in het centrum staan op de website van de gemeente Schiedam: <https://www.schiedam.nl/Def/verkeerenparkeren/Verkeer-en-parkeren-Parkeren>. Over de dagkaarten bestaan veel misverstanden en regelmatig ontvangt de gemeente daarover klachten. De reden dat sector A een hoger tarief heeft en dat men daar alleen met een dagkaart kan parkeren, is conform de Ontwikkelingsvisie Binnenstad: een autoluwe zone om (de bezoekers van) inwoners een hogere parkeerplaatsgarantie te kunnen geven. Andere bezoekers, die met de auto komen, dienen zo veel als mogelijk te parkeren in de parkeergarages.

¹⁴ 2: p.29, 31-33

¹⁵ 2: p.28

¹⁶ 2: p.29

¹⁷ 2: p.28-33

Daarnaast is er in de binnenstad ook vraag naar kort parkeren¹⁸. Het gaat daarbij om het feit dat een klant gemakkelijk een snelle boodschap kan doen, wanneer slechts één ondernemer (gespecialiseerde detailhandel) wordt aangedaan.

Een alternatief dat antwoord biedt op enerzijds een autoluwe binnenstad en anderzijds aan de klant/bezoeker, is het invoeren van een uurtarief in zone A, maar veel hoger dan andere zones en de parkeergarages, bijvoorbeeld €2,70 per uur (is 0,45 per 10 minuten). Daaraan gekoppeld dat het maximale dagtarief hetzelfde is als het tarief van de huidige dagkaart.

De reden dat het tarief in sector E (omgeven door 's Gravelandseweg, Delflandseweg en Plein 1940-1945) veel hoger is en dat men alleen dagkaarten kan krijgen, is om inwoners exclusieve parkeerrechten te geven. Dit is niet correct ten opzichte van de inwoners in het noordelijk deel van sector D, want bezoekers van sector E parkeren nu in sector D.

Dagkaarten

- In sector A dagkaarten afschaffen en vervangen door een hoog uurtarief van €2,70. Het maximale dagtarief blijft gelijk aan de hoogte wat nu een dagkaart kost: €12,70. Door de verbeterde bereikbaarheid van sector A zullen de inkomsten uit parkeren iets toenemen. Dit zal worden gemonitord en geëvalueerd een jaar na invoering.
- In sectoren B, C, D en E worden dagkaarten afgeschaft. Daardoor bestaat in genoemde sectoren alleen een uurtarief, met een maximaal dagtarief gelijk aan de huidige dagkaart van €7. De verwachting is dat de inkomsten gelijk blijven. Dit zal worden gemonitord en geëvalueerd en jaar na invoering.
- Sector E wordt gelijkgetrokken met de woonsectoren B, C en D waar alleen een uurtarief gaat gelden, met een maximaal dagtarief gelijk aan de huidige dagkaart van €7.

Financiën

Het is onbekend welke veranderingen er zullen optreden door de afschaffing van de dagkaarten, het introduceren van een uurtarief in sector A en maximale dagtarieven. Het is in elk geval duidelijker en meer transparant, meer passend bij (de technieken van) deze tijd. De ontwikkeling van de parkeerinkomsten, mede door toename van digitale betaalmethoden, door bezoekers zal in de gaten worden gehouden. Uit actuele cijfers is al wel bekend geworden dat de betaalbereidheid toeneemt als gevolg van het kunnen betalen per minuut met de mobiele telefoon.

Past in het bestaande beleid, uitgebreide participatie en afstemming

De wijzigingen in belastingregelingen en betaalmethoden in de sectoren A t/E passen in het bestaande beleid¹⁹. Na uitgebreide participatie worden de wijzigingen aan de raad ter besluitvorming aangeboden. Constant dient afstemming plaats te vinden tussen verschillende partijen die eveneens gereguleerd (betaald) parkeren hebben, zoals de exploitanten van de parkeergarages en parkeerterreinen (stationsomgeving).

¹⁸ 2: p.28

¹⁹ 2: p.28-33

2.5 Parkeren in Balans: Bedrijventerreinen en P&R-locaties

De huidige regels omtrent het parkeren voor bedrijventerreinen belemmeren intensiever en efficiënter grond- en ruimtegebruik. Om de ontwikkeling en groei van bedrijven mogelijk te maken en te stimuleren is 'Parkeren in Balans' ontwikkeld door het college van Schiedam. Met 'Parkeren in Balans' worden de aanwezige parkeerplaatsen in het openbaar gebied beschikbaar gesteld voor de ondernemers en bezoekers daarvan. Voorwaarde is wel dat ondernemers zich in toenemende mate verantwoordelijk gaan voelen voor de wijze en de mate van mobiliteit van hun werknemers. Dit kan worden vastgelegd in de zogenaamde mobiliteitsactieplannen voor ondernemers.

Parkeren in Balans heeft als voordeel dat de kosten voor parkeren voor ondernemers, ten opzichte van het vigerend beleid – het parkeren op eigen terrein -, sterk wordt beperkt. Bij nieuwe ontwikkelingen en/of uitbreiding schuiven investeringen naar achteren en daarmee inkomsten naar voren voor ondernemers. Daarnaast biedt 'Parkeren in Balans' de ruimte om de bedrijfsactiviteiten op eigen kavel uit te breiden²⁰.

'Parkeren in Balans' houdt in, dat:

- a. Kosten voor parkeren worden alleen gemaakt voor de actuele parkeerbehoefte en vervallen bij mobiliteitsmanagement of schuiven in tijd naar achteren bij groei.
- b. Parkeerregulering op bedrijventerreinen in het openbaar gebied is ingevoerd, zodat 'vreemd' parkeren wordt voorkomen, bijvoorbeeld door inwoners uit aanliggende woonwijken of door forenzen die met het openbaar vervoer reizen;
- c. De verplichting vervalt om op eigen terrein te moeten voldoen aan de parkeereisen voor werknemers, zodat de hele bedrijfskavel beschikbaar komt voor bedrijfsactiviteiten;
- d. Eén (of meer) bedrijfskavel(-s) op de bedrijventerreinen wordt vrijgehouden voor een centrale, collectieve parkeervoorziening;

Ad. a

Er is weer aanleiding voor economische groei, ondernemers breiden uit en nemen personeel aan. Omzet wordt op korte termijn verhoogd. Daardoor ontstaat financiële ruimte op korte termijn om te groeien en te investeren in innovatie waaronder in slimme en duurzame mobiliteit. Kosten ten behoeve van parkeren zijn verder in de tijd naar achteren geschoven of komen helemaal niet meer aan de orde, omdat medewerkers een mobiliteitsbudget krijgen en niet meer standaard een auto van de zaak. Door financiële prikkels en een bedrijfsfilosofie van klimaatneutraal ondernemen, maken medewerkers meer bewuste mobiliteitskeuzes.

Ad. b

Er is sprake van overloop op de bedrijventerreinen door automobilisten met andere parkeermotieven dan 'werken'. In het noordelijk deel van Nieuw-Mathenesse is in de nachtelijke uren een hoge parkeerdruk. Dit wordt veroorzaakt door met name auto's van inwoners uit Oost en door bedrijfsbusjes. Dit is op zich geen probleem omdat de meeste bedrijven dan niet operationeel zijn. Het probleem is dat deze parkeerdruk, veroorzaakt door inwoners, doorloopt naar overdag. De parkeercapaciteit in het openbare gebied van het bedrijventerrein is dan niet beschikbaar voor bedrijfsactiviteiten.

²⁰ 1: p.39, 48 en 2: p.56

In Spaanse Polder/'s-Graveland Zuid wordt overdag 1/3 deel van de totale capaciteit aan parkeerplaatsen bezet door reizigers van het openbaar vervoer. Met parkeerregulering zullen de OV-reizigers parkeren op de daarvoor bedoelde, gereguleerde, Park & Ride (P&R)-parkeervoorzieningen. Het personeel van de ondernemers kan daarmee weer parkeren in het gereguleerde gebied en de ondernemers kunnen naar behoefte parkeervergunningen afnemen. P&R-locaties worden eveneens beter benut door ov-reizigers.

Doordat ondernemers alleen vergunningen hoeven aan te schaffen naar behoefte, zijn de parkeerlasten voor ondernemers veel lager. Parkeerregulering in deze gebieden bevordert bovendien actief het gebruik van ander vervoer (openbaar vervoer, fiets), wat goed aansluit bij de duurzame mobiliteit- en bereikbaarheidsdoelstellingen van de gemeente Schiedam. Parkeerregulering zal budgetneutraal worden ingevoerd. Opbrengsten uit vergunningen, betaald parkeren en naheffingen kunnen de kosten voor handhaving, uitgifte vergunningen, beheer en onderhoud en dergelijke neutraliseren.

Kortom, door het reguleren wordt het 'vreemd' parkeren geweerd en is er voldoende parkeergelegenheid voor ondernemers en hun bezoekers in het openbaar gebied.

Ad.c

De grondkosten zijn in deze regio enorm hoog. Om efficiënt ruimtegebruik en verdichting te bevorderen, krijgen ondernemers de ruimte om hun kavel in Schiedam verder te ontwikkelen – en zo nodig te bebouwen – voor het kunnen uitbreiden van hun bedrijfsactiviteiten. De gemeentelijke eis van het parkeren op eigen terrein wordt niet meer gehanteerd. Een parkeerplaats op eigen terrein op maaiveld neemt gemiddeld 20 m² in beslag. Een bedrijf kan deze ruimte niet benutten voor de bedrijfsvoering, hetgeen een grote inkomstenderving betekent. Parkeren op eigen terrein is uiteraard wel toegestaan.

Ad. d

Om rekening te houden met toekomstige ontwikkeling van de parkeerbehoefte houdt de gemeente kavels op de verschillende bedrijventerreinen vrij voor een (stapelbare, gebouwde) collectieve parkeervoorziening. Deze kavels zijn tot nu toe nog in eigendom van de gemeente. Deze parkeervoorziening kan commercieel worden geëxploiteerd door een marktpartij, doordat in de omgeving het parkeren is gereguleerd. In eerste instantie zal veel parkeercapaciteit beschikbaar komen door parkeerregulering. Het ontwikkelen van een collectieve parkeervoorziening zal daarom niet interessant zijn voor een commerciële partij. Wanneer de parkeerdruk boven de 85% komt in het gereguleerde gebied, ontstaat er een interessante businesscase voor een marktpartij. Daarnaast is de prijs van een commerciële collectieve parkeerplaats lager dan de kostprijs van een parkeerplaats op eigen terrein voor bedrijven, waardoor het interessanter is om parkeerplaatsen collectief af te nemen. Door bewustwording van de kosten van het parkeren op eigen terrein kan een versnelde groei van ondernemingen ontstaan en daarmee een vraag creëren naar een collectieve parkeervoorziening.

Vergunningen, normen en tarieven

Met de parkeerregulering kan de gemeente parkeervergunningen uitgeven tot circa 80% van het parkeeraanbod om zodoende de parkeerdruk niet te hoog te laten oplopen.

Het tarief is opgebouwd op basis van een kostendeckende invoering/beheersing van een parkeervergunningstelsel (fiscalisering). Parkeren voor bezoekers wordt aantrekkelijk gehouden door het vrijhouden van voldoende parkeerplaatsen. Het tarief voor bezoekers kan bijvoorbeeld €0,10 per uur gedurende de eerste twee uren zijn. Daarna geldt het reguliere tarief, gelijk aan het centrum van €1,90 per uur. Het dagtarief dient echter altijd hoger te zijn dan de P&R-locaties. Hiermee wordt voorkomen dat forenzen die met het openbaar vervoer gaan, overdag op de bedrijfsterreinen staan. De tijdstippen wanneer parkeerregulering geldt, worden in overleg met ondernemers gekozen.

Voor bezoekers van intensieve bedrijven en maatschappelijke instellingen is het wel nodig om parkerenormen te hanteren en gelegenheid te realiseren op eigen terrein. De gemeente kan wel een wat lagere parkeernorm aanhouden, omdat er dan meer aanvullende parkeergelegenheid in het openbare gebied beschikbaar is. Piekmomenten van deze bezoekers vallen meestal op tijdstippen en dagen dat de vraag naar parkeervoorzieningen bij andere bedrijven en instellingen juist wat lager is.

Bedrijventerreinen en P&R locaties

- **Spaanse Polder/'s-Graveland Zuid**

In samenwerking met ondernemers en in afstemming met de gemeente Rotterdam zal 'Parkeren in Balans' worden ingevoerd. De datum van inwerkingtreding van de parkeerregulering wordt gerelateerd aan de opening van de P&R-voorziening bij het station. Parkeerregulering wordt budgetneutraal ingevoerd. Een collectieve parkeervoorziening zal door de markt worden opgepakt, zodra de parkeerdruk in het gereguleerde gebied aanleiding geeft tot een businesscase.

- **Nieuw-Mathenesse**

Vanaf het najaar 2017 zal het project 'Parkeren in Balans' worden opgestart door het voeren van gerichte draagvlakgesprekken met ondernemers over parkeerregulering in het noordelijk deel van Nieuw-Mathenesse. Parkeerregulering zal budgetneutraal worden ingevoerd. Marktpartijen hebben te kennen gegeven geïnteresseerd te zijn in de bouw van een collectieve parkeervoorziening.

Financiën

Spaanse Polder en Nieuw-Mathenesse hebben een vergelijkbare oplossing inzake 'Parkeren in Balans'. Parkeerregulering zal budgetneutraal plaatsvinden. Voor ondernemers geldt: het is altijd goedkoper om een collectieve parkeerplaats af te nemen dan wanneer een bedrijf op eigen terrein het parkeren moeten organiseren. Daardoor is het interessant voor de markt om de exploitatie van een collectieve parkeervoorziening te dragen.

- **Havens en Vijfsluizen**

Voorgesteld wordt om met de ondernemers in het havengebied de beleids gesprekken over de ontwikkeling van het maritieme bedrijvencluster te continueren. Mobiliteitsonderwerpen daarbij zijn parkeren, mobiliteitsplannen voor ondernemers, mobiliteitsmanagement, autonoom vervoer,

fiets, last mile vervoer, openbaar vervoer en vervoer over water. Op basis van deze gesprekken worden verdere voorstellen ontwikkeld over genoemde mobiliteitsonderwerpen. Ondernemers vragen dikwijls omgevingsvergunningen aan, of geven aan dit binnen afzienbare tijd te willen doen.

Ook op operationeel niveau wordt gesproken over parkeren en duurzame mobiliteit, in de vorm van mobiliteitsactieplannen voor het personeel, tot op directieniveau toe. Het bewustzijn over de kosten van parkeren wordt steeds groter. Collectieve parkeervoorzieningen is reeds een serieuze businesscase, wat in samenwerking tussen ondernemers, gemeente en marktpartijen wordt onderzocht.

- **P&R Nieuwland**

De P&R-voorziening bij Nieuwland werd vooral door het ziekenhuis en de politie gebruikt. Het ziekenhuis heeft voldoende eigen parkeergelegenheid. Wanneer in de omgeving van het Franciscus Gasthuis en Vlietland verder ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt, in combinatie met de ombouw van de Hoekse Lijn naar metro, zal er sprake zijn van dubbelgebruik. Deze stapeling van functies leidt tot een interessante businesscase voor marktpartijen van een gebouwde parkeervoorziening.

- **P&R en ov-knopen**

Bij de openbaar vervoersknopen Vijfsluizen en Station Schiedam Centrum is er sprake van zowel P&R-functie als parkeermassa. Andere ov-knopen in Schiedam hebben deze functie niet, waardoor parkeren als 'first-mile' een lagere prioriteit heeft ten opzichte van verblijfskwaliteit en fietsbereikbaarheid (voor de 'last mile').

Financiën

Bovengenoemde maatregelen hebben geen financiële gevolgen of specifieke projectkosten zijn al gedekt (metrostation Nieuwland en Vijfsluizen).

Past in bestaand beleid, participatie als constante.

In (bestaande) overlegstructuren en in nieuwe op te richten stichtingen²¹ zal constant met belanghebbende partijen worden overlegd en afgestemd. Het gaat om het leggen van de verbinding tussen de belangen van ondernemers, van semi-overheden en het (economisch) beleid en uitvoering van de gemeente.

²¹ Bron: 3, 8, 9, 10

2.6 Bedrijfsbusjes (woonwijken)

Bedrijfsbusjes vormen een belangrijke, aanwijsbare groep die de laatste jaren heeft gezorgd voor een verhoging van de parkeerdruk (Bijlage B). In sommige woonbuurten vormen bedrijfsbusjes bijna 15% van het totaal aantal geparkeerde voertuigen²². Dit is met name te zien in de wijken Oost, West en Zuid. In toenemende mate komen er klachten binnen. Deze gaan over de hoge parkeerdruk in de nachtelijke uren. In het weekend, overdag komen daar de klachten over uitzichtbelemmering bij. De verwachting is dat de parkeerdruk door bedrijfsbusjes in woonwijken verder zal toenemen²³. De verklaring is dat door de economische omstandigheden en ontwikkelingen het aantal ZZP's verder zal toenemen die een bedrijfsbusje nodig hebben voor hun werk. Zij willen deze zo dicht mogelijk nabij de woning, juist wel in het zicht van hun woning vanwege sociale en praktische redenen.

Op buurtniveau bestaat de mogelijkheid dat spanningen en onbegrip tussen inwoners toeneemt aangaande de schaarste aan beschikbare parkeerplaatsen en uitzichtbelemmering als gevolg van bedrijfsbusjes.

Om bedrijfsbusjes in woonwijken te kunnen verminderen, dient aan een aantal voorwaarden te worden voldaan, zoals participatie en draagvlak, alternatieve collectieve veilige parkeervoorzieningen, type maatregelen in termen van 'push en pull'. Zodra aan deze voorwaarden zijn voldaan, volgt opnieuw een moment van bestuurlijke afweging.

Met een kleine groep eigenaren van bedrijfsbusjes zal een klankbordgroep worden geformeerd om de voorwaarden boven tafel te krijgen. Het doel is om het aantal busjes in de woonwijken te verminderen. Daartoe zijn verschillende middelen. Een uiterste en laatste maatregel is een verbod voor bedrijfsbusjes. Dat is vooralsnog niet orde en wordt in overleg mogelijke pull-maatregelen bedacht. Een van de voorwaarden om minder bedrijfsbusjes in woonwijken te hebben is dat er alternatieve parkeermogelijkheden beschikbaar zijn op 'redelijke' afstand. In paragraaf 2.5 is beschreven dat er collectieve parkeervoorzieningen beschikbaar komen op bedrijventerreinen. De vraag is of collectieve parkeervoorzieningen op de bedrijfsterreinen (conform beleid) als een volwaardig parkeeralternatief kan worden aangemerkt en of het ook financieel haalbaar is. Daarmee bestaat tussen 'Parkeren in Balans' en 'Bedrijfsbusjes (woonwijken)' een belangrijke relatie.

Bedrijfsbusjes

In samenwerking met eigenaren van bedrijfsbusjes zal op basis van een te formeren klankbordgroep worden onderzocht aan welke (juridische) voorwaarden moet worden voldaan om eigenaren te bewegen in mindere mate hun bedrijfsbus in de woonwijken te parkeren in de nachtelijke uren en in het weekend.

Financiën

Eenmalige kosten, in totaal €80.000.

Past in bestaand beleid²⁴

²² 2: p.43-45, 50, 54

²³ 2: p.10, 12

²⁴ 2: p.25

2.7 Parkeren op eigen terrein

In de wijken Woudhoek, Spaland, Kethel en Groenoord zijn veel plaatselijke klachten over de parkeerdruk²⁵. In parkeerdrukstudies (Bijlage B) is aangetoond dat de parkeerdruk in de nachtelijke uren in verschillende buurten (te) hoog is.

De parkeeroverlast die inwoners ervaren op individueel niveau, wordt veroorzaakt doordat andere buurtbewoners niet op eigen terrein parkeren terwijl daar met het ontwerp van de wijk en de woningen/kavels wel vanuit is gegaan.

Voorheen was parkeren geregeld via de bouwverordening en kwam het in juridische zin alleen ter sprake bij (ver)bouwen. Het gebruik van een garagebox als bijvoorbeeld opslag of schuur viel daar niet onder en daarom kon de gemeente dit niet aanpakken. Parkeren moet nu in het bestemmingsplan worden geregeld, waarbij een private parkeermogelijkheid wordt verbreed naar daadwerkelijk gebruik. Dit biedt de gemeente ruimte om juist gebruik via planregels af te dwingen en zo nodig handhavend te kunnen optreden. De vraag is of dat ook een bestuurlijke wens is. De gemeente kan en mag onmogelijk dwingen dat inwoners de parkeerplaatsen op eigen terrein terugbrengen, waar nu andere voorzieningen ten behoeve van wonen zijn aangebracht en in het verleden ook als zodanig vergunning is verleend. Denk hierbij aan een aanbouw, keuken in de garage, etc.. Toch ligt daar wel de oplossing. Alleen niet in de rol van de gemeente, maar in een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de inwoners van deze buurten, namelijk door het parkeren op eigen terrein weer mogelijk te maken.

Mocht de parkeerdruk in de genoemde wijken in de toekomst verder op lopen, biedt nieuwe regelgeving de gemeente alsnog de ruimte om het gebruik van private parkeermogelijkheden af te dwingen.

Parkeren op eigen terrein

De gemeente zal inzetten op communicatie en voorlichting geven in de wijken ten noorden van de A20. Communicatie zal gebeuren via de door de gemeente gebruikte reguliere media en tijdens inwonersavonden. Bij het verlenen van een omgevingsvergunning ten aanzien van aanbouw en functieveranderingen bij een woning, waardoor parkeren op eigen terrein verdwijnt, zal nadrukkelijk worden gewezen op de gevolgen voor de omgeving (parkeerdruk).

Financiën

Kosten worden opgevangen in de reguliere werkzaamheden.

Past in het bestaande beleid²⁶

²⁵ 2: p.35-39, 47, 52

²⁶ 2:p.35, 47, 52

2.8 Bijzondere doelgroepen en afwijkende regimes

Nederland verduurzaamt en vergrijsst. De roep wordt steeds groter om in (gereguleerde) gebieden bijzondere doelgroepen exclusieve parkeerrechten (tegen een gereduceerd tarief) te geven. In niet-gereguleerde gebieden tekent zich een stijging af van het aantal aangevraagde gehandicaptenparkeerplaatsen en parkeerplaatsen met oplaadvoorzieningen (oplaadpalen en een ontwikkeling naar inductieladen) voor elektrisch vervoer. In gereguleerde gebieden komt daarbij een stijging van aanvragen van mantelzorgers en andere zorgdiensten. Voornamelijk bij een maatschappelijke onomkeerbare ontwikkeling (vergrijzing en verduurzaming) kan de vraag worden gesteld of het vragen van een hoog tarief moreel gezien juist is, bijvoorbeeld ten behoeve van mantelzorg²⁷. Deze doelgroepen verdienen daarom meer aandacht en dienen in de tariefstelling te worden ontzien.

Bijzondere doelgroepen en afwijkende regimes:

- a. Het tarief voor een exclusief parkeerrecht op een gereserveerde parkeerplaats voor gehandicapten, in niet-gereguleerde gebieden behouden zoals deze nu is. Dit ligt nu op ruim €400. Het tarief wordt bepaald door reële kosten voor de gemeente.
- b. Het tarief voor een gereserveerde parkeerplaats voor het kunnen opladen van een elektrische auto met oplaadvoorzieningen marktconform verdisconteren in de oplaadtarieven. De oplaadtarieven worden bepaald door een marktpartij.
- c. Een gereduceerd tarief van een parkeerrecht in de vorm van een bezoekersregeling voor mantelzorgers, zorgverleners en andere bijzondere doelgroepen in gereguleerde gebieden.

Financiën

Een toename van parkeerrechten van bijzondere doelgroepen in gereguleerde gebieden geeft geen verlaging van de parkeerinkomsten. Doordeweeks, overdag zullen de inkomsten iets stijgen, terwijl tijdens drukke momenten de inkomsten iets dalen. In niet-gereguleerde gebieden stijgt het aantal mensen dat bijvoorbeeld een gehandicaptenparkeerplaats aanvraagt.

Past in het bestaand beleid²⁸, ter informatie publiceren

De raad is bevoegd om te besluiten over aanpassingen aan parkeerverordeningen en verordening parkeerbelastingen.

²⁷ Voor de definitie van mantelzorgers wordt gebruikt gemaakt van de informatie op de website van Mezzo <https://www.mezzo.nl/pagina/voor-professionals/thema-s/mantelzorg/wat-is-mantelzorg>

²⁸ 2: p.29

Oplaadpalen, collegebesluit zomer 2016

In de zomer van 2016 heeft het college besloten om samen te werken met twintig gemeenten over oplaadvoorzieningen in deze regio. Het betrof de aanbesteding van het aanvraagproces tot realisatie van oplaadpalen aan een marktpartij voor tenminste drie jaar. In het najaar van 2016 is dit gegund aan het bedrijf Engie, startende vanaf 1 januari 2017. De samenwerking tussen de gemeenten en de gunning aan Engie is contractueel vastgelegd. Op basis van vraag en aanbod zullen nieuwe oplaadpalen worden aangelegd. Engie kan het daadwerkelijk gebruik (en daarmee de parkeerdruk) bij iedere separate oplaadpaal meten. Schiedam heeft de ambitie om 200 oplaadpalen rond 2020 te hebben gerealiseerd. In samenwerking met de huidige concessiehouder Engie, stelt het college beleidsregels op voor parkeerplaatsen met oplaadvoorzieningen.

2.9 Parkeerorganisatie

Belangrijk uitgangspunt in het bestaansrecht van een parkeerorganisatie is het gemak voor de burger: efficiency en digitalisering staan voorop bij het aanvragen van een parkeerrecht. Momenteel worden daartoe ter professionalisering van de parkeerorganisatie flinke stappen in genomen.

In de loop van 2018 zal Schiedam de dienstverlening van haar parkeerorganisatie vrijwel volledig hebben gedigitaliseerd. De gemeente heeft momenteel een 'eigen handhavingsorganisatie', die Schiedam multifunctioneel kan inzetten op onder meer ook parkeerovertredingen. De parkeerorganisatie koopt momenteel uren in voor toezicht en handhaving op parkeergedrag en parkeerovertredingen.

De vraag is in hoeverre de parkeerorganisatie zich verder dient te ontwikkelen ten aanzien van digitalisering en uitbesteding. De wijze waarop de parkeerorganisatie is ingericht, is afhankelijk van de grootte van de gemeentelijke parkeertaken en hoe de gemeentelijke organisatie haar dienstverlening naar haar burgers vorm wil geven. Bij verdere uitbreiding van parkeertaken is het de vraag of de parkeertaken nog op doelmatige en efficiënte wijze kan gebeuren in de huidige gemeentelijke organisatie en of dat naar tevredenheid gebeurt. Dat wordt constant bewaakt.

Parkeerorganisatie

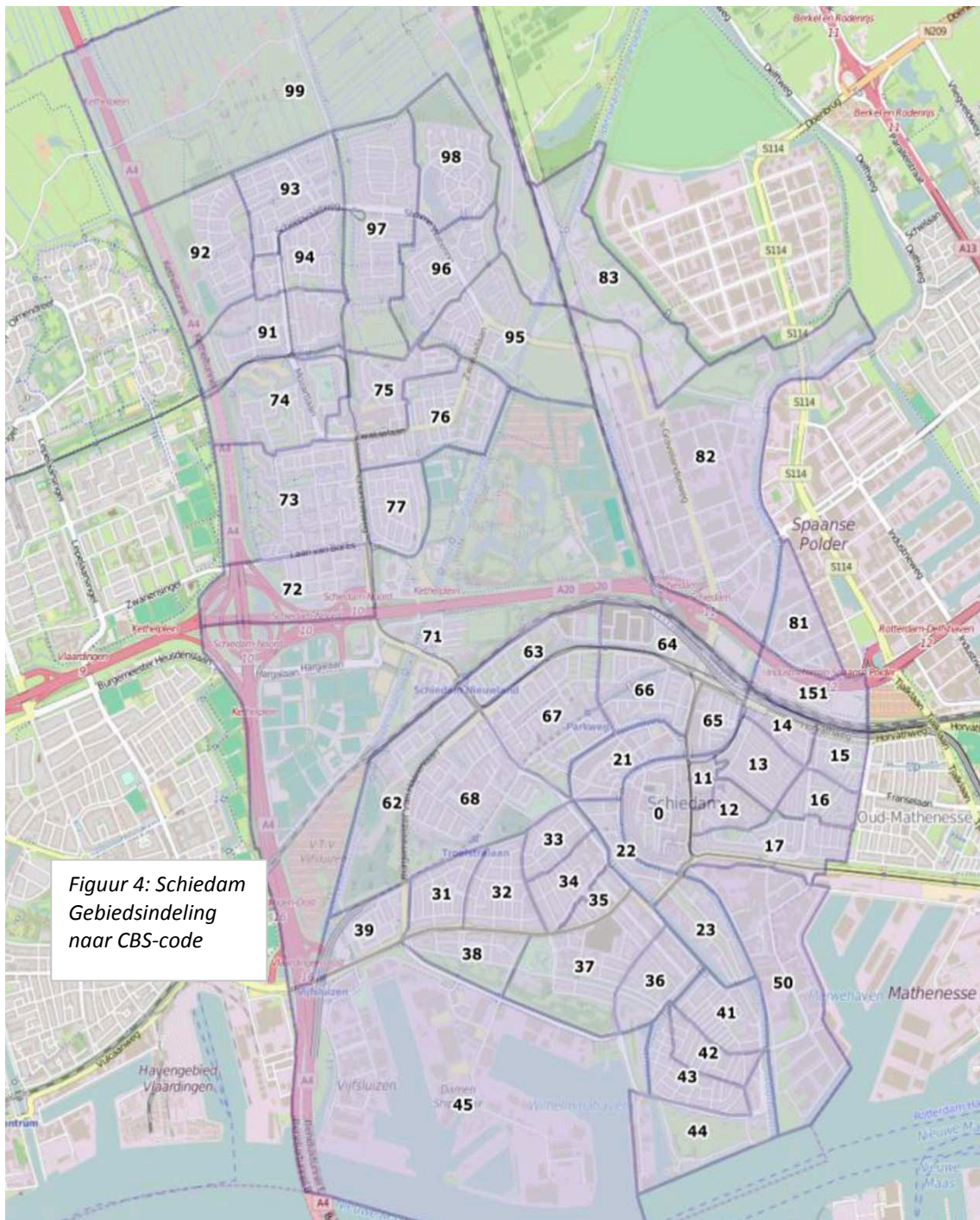
De professionalisering van de parkeerorganisatie hangt af van de mate van uitbreiding van de gemeentelijke parkeertaken, de mate waarin burgers verlangen naar een verdere digitale dienstverlening en de wenselijkheid van kostenbesparing door het uitbesteden van toezicht en handhaving. Het uitgangspunt is dat er sprake zal zijn van volledige digitalisering.

Des te groter de uitbreiding aan parkeertaken, des te meer uitbesteding van de operationele parkeertaken inclusief handhaving in beeld komen. De gemeente heeft zo 'n situatie alleen nog een regie- en een beleidsfunctie, waarbij te allen tijde een operationele taak en bevoegdheid in het aanpassen van beleidsregels en parkeerverordeningen wordt behouden.

3 Maatregelen per wijk, exploitatie en communicatie

Maatregelen per wijk

Schiedam is door het Centraal Bureau van de Statistiek (CBS) ingedeeld naar gebieden, op buurtniveau (zie: figuur 4). Besloten is om de indeling van het CBS te gebruiken.



Figuur 4: Schiedam
Gebiedsindeling
naar CBS-code

In de tabellen hierna zijn de maatregelen per gebied/wijk weergegeven volgens de wijkindeling van het Centraal Bureau van de Statistiek (CBS) .

Gebied	CBS code	Maatregelen
Binnenstad	0	a, b, c, d, f, h
Centrumgebied	11, 21, 22,23	a, b, c, d, f, h
Oost	12, 13, 14, 15, 16, 17,	a, b, c, d, f, h
Schil 1	33, 34, 35, 63, 64, 65, 66, 67	a, b, c*, d*,f, h
Schil 2	31, 32, 36, 37, 38, 41, 42, 43, 44, 62, 68	a, b, f, h
Schiedam 'overig' 1	39, 71 (Bijddorp)	a, b, c*, d*,f,g, h
Schiedam 'overig' 2	71, 72, 73, 74, 75, 76, 83, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99	b, g, h
Nieuw-Mathenesse	50	a, b, e [®]
Spaanse Polder, 's-Graveland Zuid	81, 82,151	a, b, e [®]
Havens	45	a, b, e, h

* Alleen als inwoners parkeerregulering wensen in hun wijk

[®] Zuidelijk deel van gebiedscode 82 en noordelijk deel van gebiedscode 50

code	Maatregelen	Paragraaf
a	Aanpassen parkeernormen	2.1
b	Afschaffen Parkeercompensatiefonds	2.2
c	Parkeerregulering (inwoners)	2.3
d	Parkeerregulering (bezoekers)	2.4
e	Parkeren in Balans	2.5
f	Bedrijfsbusjes	2.6
g	Parkeren op eigen terrein	2.7
h	Bijzondere doelgroepen	2.8

Exploitatie

Op basis van de adviezen uit hoofdstuk 2 zullen de bestaande jaarlijkse terugkerende kosten en opbrengsten worden afgezet tegen de nieuwe baten en lasten. Uitgangspunt is dat de parkeerbegroting sluitend is, zonder opbouw van grote reserves. Een overschot aan baten wordt gestort in de algemene reserve. Het UP Fietsen is door het college in augustus 2016 vastgesteld. De financiële dekking hiervan is in dit UP Parkeren opgenomen. Ook het fietsparkeren wordt onderverdeeld in eenmalige investeringen en jaarlijkse lasten en inkomsten.

De parkeerbegroting is met ingang van 2016 op orde gebracht. Verder is er rekening gehouden met de toename van de kosten van fietsparkeren onder andere als gevolg van het realiseren van een bewaakte fietsenstalling in het Centrum. Een bijkomend effect van de digitalisering van parkeerproducten is dat de kosten voor uitgifte van parkeervergunningen dalen.

De parkeerbegroting is met ingang van 2016 op orde gebracht. Verder is er rekening gehouden met de toename van de kosten van fietsparkeren onder andere als gevolg van het realiseren van een bewaakte fietsenstalling in het Centrum. Als gevolg van verdere digitalisering van parkeerproducten zullen de kosten voor uitgifte van parkeervergunningen gaan dalen.

De parkeerbegroting ziet er als volgt uit:

Lasten	2017 Was	2017 Wordt	2018 Wordt	2019 Wordt	2020 Wordt
Parkeerbeleid, regulier onderhoud: taken parkeercoördinatie, basisinfrastructuur NPR, beleidsontwikkeling, contracten (incl. overhead €168.423)	879.345	338.000	338.000	338.000	338.000
Uitgifte parkeervergunningen		154.250	154.250	114.250	114.250
Parkeerapparatuur en mobiel parkeren		557.452	552.423	547.394	542.365
Parkeerhandhaving	837.000	916.140	916.140	916.140	916.140
Fietsparkeren		217.700	387.700	473.700	492.700
Totaal	€1.716.374	€2.183.542	€2.348.513	€2.389.484	€2.403.455

Baten	2017 Was	2017 Wordt	2018 Wordt	2019 Wordt	2020 Wordt
Opbrengsten parkeerbelasting parkeervergunning (vergunningparkeren)	745.920	795.918	795.918	795.918	795.918
Opbrengsten parkeerbelasting parkeerapparatuur en mobiel parkeren (straatparkeren)	1.830.528	1.450.000	1.450.000	1.450.000	1.450.000
Opbrengsten naheffingsaanslagen parkeerbelastingen		454.410	454.410	454.410	454.410
Totaal	€2.576.448	€2.700.328	€2.700.328	€2.700.328	€2.700.328
Resultaat	€860.074	€516.786	€351.815	€310.844	€296.873

Communicatie

Het UP Parkeren wordt ter informatie aan de raad aangeboden. Daarnaast zal het uitvoeringsprogramma met de inwoners, ondernemers en maatschappelijke instellingen in de stad worden gecommuniceerd.

De wijze waarop dit plaats vindt, is afhankelijk van het type maatregel, of deze past in het vigerende beleid en de impact van de maatregelen per locatie/wijk en de belangen voor inwoners en ondernemers. Communicatie en participatie zijn maatwerk.

Behalve een publieksversie van het UP Parkeren krijgt de gemeentelijke website speciale webpagina's waarbij de mogelijke maatregelen per wijk inzichtelijk zijn. Op de langere termijn is het van belang om de verschillende groepen Schiedammers en belanghebbenden door middel van een folder of flyer te attenderen op de consequenties van het parkeerbeleid. Op die manier kan de gemeente specifieke doelgroepen benaderen.

4 Bronvermelding

1. Kadernota Schiedam Duurzaam Bereikbaar (GVVP), 2011
2. Kadernota Parkeren, 2009
3. UP Binnenstad, maart 2017
4. UP Wonen, maart 2017
5. UP Verkeersveiligheid, oktober 2016
6. Schiedam Duurzaam, september 2016
7. UP Fietsen, augustus 2016
8. Kadernota economie, mei 2016
9. Programma Schieveste, september 2014
10. Ontwikkelingsvisie Binnenstad, 2012
11. CROW publicatie 311, Handboek parkeren, 2012