

Besluit van de gemeenteraad van de gemeente Oldenzaal houdende regels omtrent parkeren

De raad van de gemeente Oldenzaal;

gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 6 mei 2020, nr. 18/3, reg.nr. INTB-19-04415;

gelet op artikel 147, lid 2 van de Gemeentewet;

b e s l u i t :

vast te stellen de bij dit besluit behorende Kadernota Parkeren 2020-2025, met dien verstande dat de pilot Inzet middelen 1e uur gratis parkeren betrokken wordt bij de heroverweging bij de Dilemmanota (kadernota) 2020.

Voorwoord

Oldenzaal staat voor gastvrijheid

Al jarenlang is Oldenzaal een gastvrije gemeente en dat willen we ook blijven. Wij willen bewoners en bedrijven stimuleren de kansen te benutten om bezoekers naar de stad te trekken. Het parkeerbeleid ondersteunt deze ambitie. Een klantvriendelijk, dat wil zeggen doordacht en begrijpelijk, parkeersysteem zorgt ervoor dat de binnenstad goed bereikbaar blijft. Door gericht te sturen op parkeren, kan ook de gewenste ruimtelijke kwaliteit in zowel de binnenstad als de woonwijken worden behaald.

De historische binnenstad van Oldenzaal stamt deels uit een tijdperk dat er nog geen auto's waren. Dat geeft een zeer gewaardeerde historische kwaliteit die we verder willen verbeteren door onder andere een verbetering van het Singelpark. Gelijktijdig is het een uitdaging om het hedendaagse verkeer daarin een goede plaats te geven.

We leven in een gemeente die zich ontwikkelt, waar situaties steeds veranderen. Voorliggend beleid laat zien dat we in staat zijn in te springen op deze dynamiek. Zo zijn wij door een steeds verder gaande digitalisering steeds beter in staat de passende beslissingen te nemen.

Het doel van parkeerbeleid is de verschillende belangen met betrekking tot parkeren, die vaak tegenstrijdig zijn, in evenwicht te brengen. In de voorliggende 'Kadernota Parkeren 2020-2025' actualiseren we het huidige parkeerbeleid en hebben we een zo goed mogelijke balans gezocht tussen de verschillende belangen. Dit alles binnen de ruimtelijke en financiële kaders. Juist in een historische binnenstad als Oldenzaal is de ruimte schaars en deze schaarse ruimte kost geld. Gratis parkeren bestaat dan ook niet. Om de ambities van Oldenzaal waar te maken, zullen er de komende tijd een aantal beperkte wijzigingen op het gebied van parkeren worden doorgevoerd.

Alida Renkema
Wethouder verkeer en vervoer

1. Inleiding

In dit hoofdstuk wordt toegelicht waarom deze Kadernota Parkeren is opgesteld. Ook wordt ingegaan op hoe de beschreven visie tot stand is gekomen en welke doelen de gemeente Oldenzaal met de Kadernota Parkeren wil bereiken.

1.1 Aanleiding

Parkeren is een veelbesproken onderwerp in Nederland, maar zeker ook in Oldenzaal. Het gaat dan om: waar ik mijn auto parkeer als ik ga winkelen in de binnenstad, wat ik daarvoor moet betalen, hoe-lang ik in de rij sta, waarom er werknemers van de binnenstad bij mij in de (woon)straat parkeren, waar ik wel en niet mijn fiets kan parkeren, etc. Dit is geen nieuw fenomeen. Oldenzaal kent al een lange geschiedenis van het reguleren van parkeren.

Parkeren vormt een belangrijk onderdeel van de bereikbaarheid van Oldenzaal voor mensen die er wonen, werken of de stad bezoeken. Oldenzaal is een gastvrije stad en wil dat ook graag blijven.

Parkeren kan echter voor overlast zorgen als de vraag het aanbod van parkeerplaatsen overschrijdt. Ook kan het voor overlast zorgen als het moeilijk is om een plek te vinden binnen een acceptabele afstand van de bestemming. Anderzijds zijn parkeerterreinen die grotendeels leeg staan kapitaalvernietiging. De gemeente heeft op diverse manieren invloed op het parkeren in de stad. Zo bepaalt de gemeente voor een groot deel het aanbod door de aanleg van parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Ook reguleert de gemeente het gebruik van deze voorzieningen in het centrum, via betaald parkeren en een vergunningensysteem.

Ontwikkelingen zoals de toename van het autobezit en –gebruik en veranderingen in de bezoekersstromen naar de stad, zorgen ervoor dat het gebruik van de parkeervoorzieningen veranderd. Dit leidt tot vraagstukken rondom het gebruik van de parkeervoorzieningen en is voor de gemeente aanleiding om te bezien of het parkeren beter of anders geregeld kan worden.

Het Mobiliteitsbeleidsplan (MBP 2012-2018) is het meest recente beleidsstuk waarin het parkeerbeleid is beschreven dat we nu kennen. De voor u liggende Kadernota Parkeren is een actualisering van het parkeerbeleid en past bij de vernieuwende overheid die kansen ziet, obstakels wegneemt en alleen regelt wat strikt noodzakelijk is. Transparantie is daarbij het kernwoord.

Deze Kadernota Parkeren gaat over de kaderstelling van het parkeerbeleid in de periode 2020-2025. De maatregelen gedurende deze periode worden geëvalueerd en waar nodig bijgesteld, om op die manier aan te blijven sluiten bij de ontwikkelingen in die periode. Uit gehouden onderzoeken komen geen grote problemen naar voren die om een totale koerswijziging vragen, vandaar dat dit document een Kadernota is. We verhelderen en indien noodzakelijk verscherpen de kaders rondom parkeren verder aan.

Wel is er voor het eerst sprake van een integrale aanpak en afweging die op punten leidt tot aanscherping of aanpassingen van de huidige manier waarop het parkeren in Oldenzaal is georganiseerd. Hierbij is nadrukkelijk aandacht voor de rol die het gemeentelijk parkeerbeleid kan spelen in het functioneren van de binnenstad. Een groot deel van deze Kadernota gaat over het parkeren in de binnenstad. Hier ligt namelijk de grootste uitdaging om de parkeervraag en het parkeeraanbod op een zo goed mogelijke manier in balans te brengen.

De Kadernota Parkeren richt zich op het parkeren van motorvoertuigen van de verschillende gebruikersgroepen in Oldenzaal. Het fietsparkeren is onderdeel van het fietsbeleidsplan dat dit jaar wordt uitgewerkt.

1.2 Parkeren in de binnenstad

De belevingsfactoren sfeer, kwaliteit van de winkels, diversiteit van het winkelaanbod en kwaliteit van de openbare ruimte moeten in relatie staan tot de wijze waarop het parkeren gereguleerd wordt.

Een goede bereikbaarheid en voldoende parkeergelegenheid is belangrijk voor het functioneren van een gastvrij en aantrekkelijk centrumgebied. Maar het is zeker niet alleszeggend en allesbepalend. De argumenten van een consument voor een bezoek aan een winkelgebied worden bepaald door een groot aantal factoren zoals kwaliteit en diversiteit van het winkelaanbod (de juiste 'trekkers'), het aanbod aan overige voorzieningen (horeca, diensten), maar zeker ook sfeer, gezelligheid, kwaliteit openbare ruimte, aanwezigheid pleintjes en kwaliteit ondernemerschap spelen een grote rol.



Figuur 1: economische vitaliteit van de binnenstad

Uit het koopstromenonderzoek (Koopstromenonderzoek Oost Nederland rapport Oldenzaal) blijkt een goede waardering voor bereikbaarheid van het winkelcentrum. Over het geheel gezien zijn consumenten die boodschappen doen en/of winkelen in het centrum van Oldenzaal (tamelijk) tevreden over de diverse aspecten van de winkelvoorzieningen. Het hoogste cijfer is gegeven voor bereikbaarheid van het winkelcentrum en de laagste beoordeling krijgt inrichting c.q. aankleding van de winkelstraten. De stallingmogelijkheid voor de fiets en de parkeermogelijkheid voor de auto scoren hoger dan de referentiewaarde. Kort gezegd: bereikbaarheid en parkeren scoren goed.

1.3 Doel van de Kadernota Parkeren

De Kadernota Parkeren bevat de kaders voor het parkeerbeleid. Ze bevat naast maatregelen ook handvatten voor het verder uitwerken van de pilots 'bevorderen gastvrijheid binnenstad' en parkeervraagstukken die nu en in de toekomst (gaan) spelen.

1.4 Participatie en verdere proces

Het parkeerbeleid raakt veel mensen en organisaties die in Oldenzaal wonen of werken of die de stad bezoeken. Bovendien weten die mensen vaak het beste wat er speelt op het gebied van parkeren. Deze Kadernota Parkeren beschrijft de ambitie van het parkeerbeleid. Waar staan we over 5 jaar? De nota geeft kaders voor de verdere uitwerking van het parkeerbeleid: hoe organiseren we dat?

Voor de verdere uitwerking van de pilot 'bevorderen gastvrijheid binnenstad', waarbij deze Kadernota het uitgangspunt is, wordt een projectgroep in het leven geroepen met daarin in ieder geval de volgende stakeholders:

- Een vertegenwoordiger namens de winkeliers
- Een vertegenwoordiger namens de horeca
- Een vertegenwoordiger namens de huurders/bewoners
- De eigenaar van de Driehoek (Orange Capital)
- De eigenaren van de Vijfhoek (Unibail Rodamco en WBO)

De op te richten projectgroep 'Parkeren Binnenstad' wordt advies gevraagd over een concrete invulling van de pilots met een doorkijk hoe te handelen bij gebleken succes. Aan de projectgroep leden zal bij de start van de het proces duidelijk worden aangegeven wat hun rol is en waar, op basis van de Kadernota, speelruimte ligt.

2. Analyse

2.1 Trends en ontwikkelingen

De wereld verandert snel. Ook op het gebied van mobiliteit en parkeren. Zowel op het gebied van voertuigtechnieken (elektrisch vervoer, zelfsturende auto's), delen van voertuigen (Über, deelauto's, e.d.) als op het gebied van technologie en ICT (reserveren van auto's en parkeerplaatsen, parkeerinformatie, afrekenen, e.d.).

Er ontstaan nieuwe mobiliteitsconcepten zoals mobiliteitsabonnementen waarbij verschillende vormen van vervoer gecombineerd worden en de voertuigen niet per se eigendom zijn van de gebruiker. 'Gebruik is het nieuwe bezit' is een veelgebruikte bewering. In diverse toekomstvisies worden verschillende gevolgen voor mobiliteit en parkeren beschreven van al deze ontwikkelingen.

2.1.1 Autobezit en -gebruik

Het Centraal PlanBureau en het PlanBureau voor de Leefomgeving gaan, in hun recente beleidsscenario's, voor heel Nederland uit van een groei van het autopark van 4% tot 9% in 2030 ten opzichte van 2019.

Autodelen zou de groei van het autopark en het autogebruik voor een klein deel kunnen opvangen. Het succes van autodelen is echter ongewis. Het Centraal PlanBureau geeft aan dat wanneer 10% van de automobilisten hun auto zou delen, dat dit dan kan leiden tot 1,5 – 2% minder autogebruik. Uit branche-onderzoeken blijkt dat het autobezit onder jongeren achter blijft. Het autobezit onder ouderen neemt echter toe. Daar waar vroeger het bezitten van een auto over het algemeen werd nagestreefd vanaf 18 jaar, zien we nu dat het bezitten van een auto (en welk soort) veel meer samenhangt met levensfasen. Zolang iemand jong en alleenstaand is en in de (binnen)stad woont, is de behoefte aan een auto niet zo groot maar wanneer het gezin in beeld komt, komt ook een eigen auto in beeld. Het autodelen in Oldenzaal heeft in het verleden niet tot voldoende resultaat geleid maar kan in de toekomst bij voldoende animo weer geïntroduceerd worden. Voor Oldenzaal gaan we uit van een groei van het autopark tot maximaal 7% in 2030 ten opzichte van 2019.

2.1.2 Binnenstedelijke ontwikkelingen

De toekomst van binnensteden is onzeker. Winkelconcepten veranderen, worden kleinschaliger, meer specialistisch en meer gericht op beleving. De menging van wonen, horeca en cultuur met winkelen neemt toe. Dat alles vraagt om meer verblijfsgebied waar het comfortabel vertoeven is. Het is van belang om ook flexibel te zijn.

Retail lijkt te lijden onder het internet winkelen, sinds kort zijn internetwinkels echter steeds meer geneigd ook een fysieke winkel te openen. Dat geeft aan dat ontwikkelingen snel gaan en niet eenvoudig te voorspellen zijn.

2.1.3 Ruimtelijke ontwikkelingen

Naast de binnenstad worden ook de schilwijken, de wijken direct om het centrum, geconfronteerd met ruimtelijke ontwikkelingen als verdichting (meer wooneenheden per m²), transformatie van functies (winkels/kantoren worden appartementen), verschuiving in doelgroepen (meer eenpersoonshuishoudens, vergrijzing), etc. Deze ontwikkelingen hebben ook gevolgen voor de parkeeropgave en zullen daarom ook de komende jaren nauwlettend in de gaten worden gehouden.

2.1.4 Betaald parkeren, retail en benchmarking

Een andere ontwikkeling die in Nederland grootschalig speelt op parkeergebied, is de gedachte dat het verlagen van het betaald parkeertarief een boost kan geven aan de retail in de binnenstad. Deze gedachte heeft in Nederland in verschillende gemeenten geleid tot experimenten. Van het tijdelijk afschaffen van betaald parkeren, lagere tarieven tot blauwe zones in allerlei varianten. De experimenten zijn in volle gang en de monitoring van de experimenten is zeer verschillend. Op basis van onderzoeken lijkt de stelling gerechtvaardigd dat er vrijwel geen relatie is tussen tariefdifferentiatie en retail omzet. Een aantal experimenten lijkt dat echter tegen te spreken.

In opdracht van de provincie Overijssel is de vitaliteitsbenchmark voor alle Overijsselse centrumgebieden uitgevoerd en is de landelijk gebruikte benchmark uitgebreid met voor Overijssel relevante indicatoren. Uit de vitaliteitsbenchmark blijkt dat het centrumgebied van Oldenzaal 'gemiddeld vitaal' is (op een schaal van minst tot zeer vitaal). Daarmee is Oldenzaal vergelijkbaar met Borne en Haaksbergen. Centrumgebieden die beter scoren zijn bijvoorbeeld Enschede, Zwolle, Deventer, Rijssen, Kampen en Hardenberg. De vitaliteitsbenchmark is een instrument om de sterke en zwakke punten in beeld te brengen en hierop in te spelen. Voor Oldenzaal zal er een vitaliteitsbenchmark uitgevoerd worden om beter inzicht te krijgen in de kansen en bedreigingen. De resultaten uit de benchmark zijn input voor bijvoorbeeld de pilots gastvrije binnenstad.

Van belang blijft om bezoekers van de stad en bewoners bewust te laten zijn van de gevolgen voor het milieu en de kwaliteit van hun woon- en leefomgeving van hun vervoerwijzekeuze. In het Masterplan 'binnenstad Oldenzaal' is een beeld gegeven hoe de binnenstad een meer groen en duurzamer karakter kan krijgen.

2.2 Conclusie

De hierboven beschreven trends en ontwikkelingen geven aan dat ontwikkelingen snel gaan en niet eenvoudig te voorspellen zijn. Met de actualisering van het parkeerbeleid proberen we, daar waar mogelijk, in te spelen op de ontwikkelingen die op ons af komen. Belangrijke uitgangspunten zijn digitalisering en verduurzaming.

3. Inventarisatie beleidsstukken

3.1 Masterplan Binnenstad Oldenzaal

Het Masterplan Binnenstad Oldenzaal, is een eerste toetsingskader voor nieuwe ontwikkelingen in de binnenstad van Oldenzaal. Het is bedoeld om antwoord te kunnen geven op de aandachtspunten die zijn weergegeven op de in het Masterplan opgenomen Kansenskaart en op vraagstukken die in de komende jaren zich aandienen. Het laat zien wat de samenhang tussen verschillende ontwikkelingen is en langs welke hoofdlijnen en welke structuren de stad zich wil ontwikkelen. Een aantal concrete voorstellen is al in het Masterplan opgenomen. Andere plannen moeten nog worden uitgewerkt in overeenstemming met het Masterplan.

Het Masterplan geeft een duidelijk beeld van de meest gewenste parkeersituatie in de binnenstad namelijk: "zoveel mogelijk blik weg uit het singelpark en geconcentreerd parkeren in een of meer kleinschalige (al dan niet ondergrondse) parkeergarages". Daarmee is de relatie tussen het gewenste parkeerbeleid en het Masterplan nog veel duidelijker geworden. Het een kan niet zonder het ander. Ten aanzien van parkeren zijn in het Masterplan de volgende ambities beschreven:

- Verblijfskwaliteit creëren door een substantieel deel van de geparkeerde auto's voor bewoners op te nemen in een gebouwde parkeervoorziening. Op bouwvelden met een hoge dichtheid valt te denken aan een concentratie van parkeren onder de bebouwing. De openbare ruimte accomodeert voornamelijk het parkeren van de bezoekers;
- Het parkeren van grondgebonden woningen gebeurt op het eigen erf en zoveel mogelijk inpandig;
- Auto's op eigen erf, achterstraatjes, kleinschalige groepjes parkeerplaatsen en gemeenschappelijke carports die onderdeel zijn van het achtererf.

3.2 Mobiliteitsbeleidsplan 2012-2018

In de actualisatie Mobiliteitsbeleidsplan 2012-2018 is over het parkeren het volgende geschreven: de ambitie is om de leefbaarheid, aantrekkelijkheid en bereikbaarheid van de binnenstad en de woonwijken optimaal te waarborgen. Aanpassing van parkeertarieven en invoering van betaald parkeren in de schil rond de binnenstad zal worden gebruikt om enerzijds een optimale bereikbaarheid te waarborgen van de binnenstad voor economisch belangrijk autoverkeer en anderzijds om het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets dan wel als voetganger aantrekkelijker te maken voor met name het woon-werkverkeer.

In het Mobiliteitsbeleidsplan is gesteld dat een heroriëntatie van het parkeerbeleid noodzakelijk is. Dat betekent dat niet ongestraft kan worden doorgedaan met uitbreiding van parkeergelegenheid op straat. Integendeel, in het kader van het Masterplan Binnenstad wordt ernaar gestreefd het parkeren op straat terug te dringen. Uitgangspunt in het Mobiliteitsbeleidsplan 2012-2018 is dat zal moeten worden ingezet op een zodanig tarievenbeleid met betrekking tot betaald parkeren dat het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer als alternatief beter in overweging wordt genomen, zeker als het gaat om woon-werkverkeer.

De actualisatie van het Mobiliteitsplan is gewijzigd vastgesteld waarbij de wijzigingen betrekking hadden op de invoering van betaald parkeren in de schil en de vergunningen. De raad heeft het voorstel voor de stapsgewijze invoering van betaald parkeren in de schil in 2013 afgewezen, omdat destijds is gebleken dat er geen draagvlak is onder de bewoners voor de invoering van betaald parkeren. Er kwamen af en toe klachten over parkeerverlast in verschillende straten maar niet in die mate dat ingrijpende maatregelen noodzakelijk waren. Verder heeft de raad het beleid ten aanzien van de vergunningen gehandhaafd.

3.3 Aanpassing parkeerbeleid 2014

Op 3 november 2014 is in het politiek forum een memo, kenmerk INTB-14-1602, over het parkeerbeleid als discussiestuk besproken. In die memo is in grote lijnen beschreven wat de mogelijkheden zijn om

het beleid met betrekking tot het betaald parkeren bij te stellen met als doel de inkomsten te verbeteren en de voorwaarden te scheppen dat op langere termijn geanticipeerd kan worden op nieuwe ontwikkelingen in en rond de binnenstad.

Al eerder was besloten om het gratis parkeren op de vrijdagavond met ingang van 1 januari 2015 op te heffen. In maart 2015 is het voorstel, kenmerk INTB-15-01803 aangenomen voor versoepeling van de parkeereisen voor nieuwe bouwplannen en bij renovatie c.q. herindeling van bestaande panden met name in en direct grenzend aan de binnenstad. Afhankelijk van de mogelijkheden of wel/niet aan de normale parkeereisen kan worden voldaan, is ingestoken op meer maatwerk opdat bouwplannen beter haalbaar zouden worden.

3.4 Parapluplan parkeernormen Oldenzaal: Nota Parkeernormen Oldenzaal

Eind 2018 is het parapluplan parkeernormen Oldenzaal (INTB-18-03800) vastgesteld. In dit plan zijn regels opgenomen die de Nota Parkeernormen van Oldenzaal van toepassing verklaren op alle bestemmings-, wijzigings- en uitwerkingsplannen die eerder in werking zijn getreden dan dit plan. De vorige regels uit deze geldende bestemmings-, wijzigings- en uitwerkingsplannen, met uitzondering van regels die betrekking hebben op parkeren, blijven ongewijzigd en zijn onverkort van toepassing.

Door de parkeerregeling zoals opgenomen in dit bestemmingsplan kan de gemeente het parkeren reguleren voor alle bestemmings-, wijzigings- en uitwerkingsplannen die in werking zijn getreden voor de inwerkingtreding van dit plan. De Nota Parkeernormen heeft als doel een duidelijk kader te verschaffen voor de berekening van de parkeerbehoefte voor nieuwe ruimtelijke plannen en projecten binnen de gemeente Oldenzaal. Hierbij denken wij aan de volgende punten:

- Parkeernormen dragen bij aan het beoogde woon- en werkklimaat;
- Nieuwe ontwikkelingen mogen niet leiden tot parkeerproblemen in de omgeving;
- Initiatiefnemers worden gestimuleerd om met oplossingen te komen voor de eigen parkeerbehoefte;
- De kwaliteit van de openbare ruimte blijft op niveau door meervoudig gebruik van parkeerplaatsen.

In bestemmingsplannen kan gewerkt worden met een kwalitatieve normstelling als "voldoende parkeergelegenheid", waarbij verwezen wordt naar de nota Parkeernormen en eventuele uitzonderingen worden aangegeven. De verdere uitwerking hiervan is dan in de nota Parkeernormen opgenomen. Op deze wijze zijn alle parkeernormen gebundeld in één document en kunnen deze in de toekomst eenvoudig en gelijktijdig worden geactualiseerd.

3.5 Regels voor bijzondere doelgroepen

Hoe we omgaan met bijzondere doelgroepen, waaronder gehandicapten, professionele hulpverleners, mantelzorgers, grote voertuigen, laden/lossen staat in onze beleidsregels beschreven. Als deze beleidsregels aanpassing behoeven dan zal dit in een nieuwe Parkeerverordening worden opgenomen.

3.6 Conclusie

Het huidige parkeerbeleid is in verschillende beleidstukken beschreven. Dit beleid geeft niet direct aanleiding voor grootschalige wijzigingen. Wel is er behoefte aan meer transparantie en een integrale aanpak en afweging. In deze Kadernota leidt dit op een aantal punten tot aanscherping of aanpassingen van de huidige manier waarop het parkeren in Oldenzaal is georganiseerd.

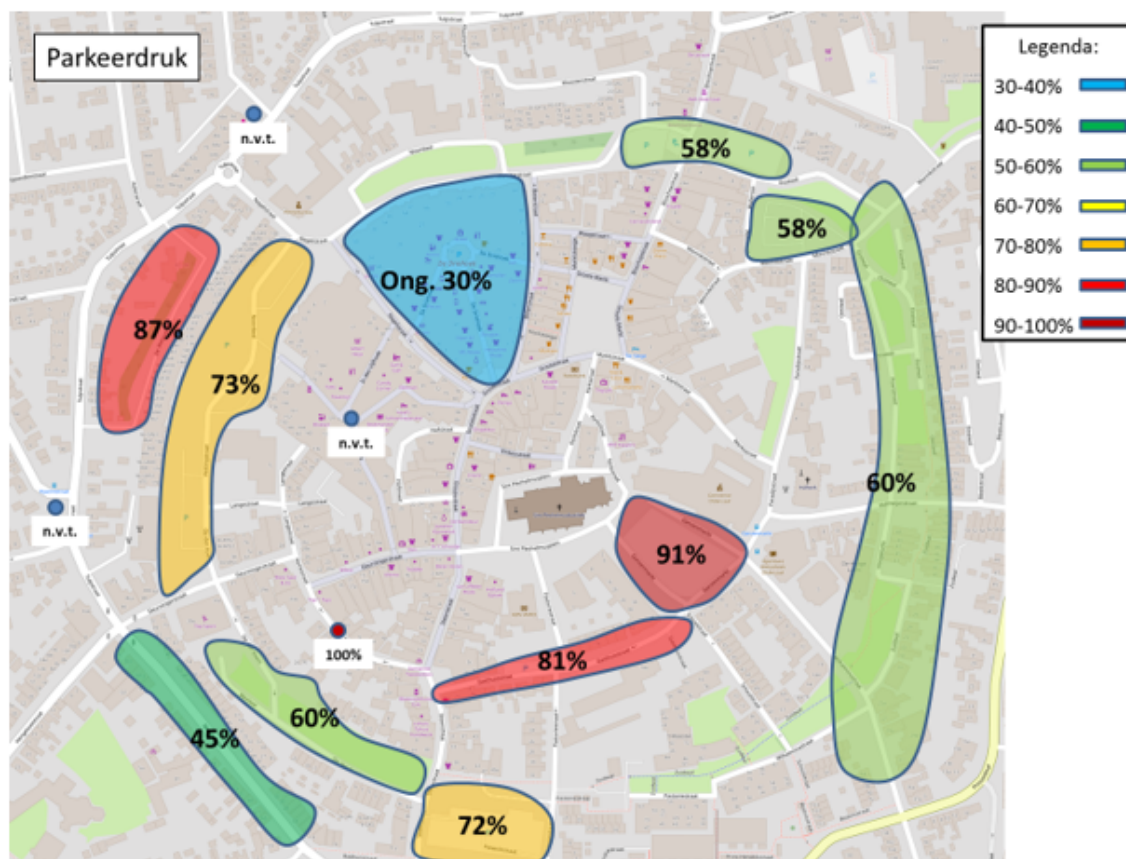
4. Analyse huidige parkeersituatie

4.1 Parkeerdruk in de binnenstad

In 2015 is een uitgebreid parkeeronderzoek uitgevoerd in de binnenstad. Daarnaast is in 2019 een analyse uitgevoerd op basis van de laatst beschikbare gegevens. Uit het onderzoek kunnen de volgende resultaten gehaald worden.

- De binnenstad heeft totaal 1.250 parkeerplaatsen.
- In de huidige situatie is de gemiddelde tijd die men parkeert in Oldenzaal ongeveer een uur, waarbij circa 80% niet langer parkeert dan twee uur.
- In de duurdere zone 1 wordt iets minder lang geparkeerd dan in de goedkopere zone 2. Het verschil tussen het aantal parkeerbewegingen per zone is niet groot.
- Op plekken waar verschillende zones relatief dichtbij winkels zijn gelegen (Vestingstraat) wordt meer geparkeerd op de duurdere plekken dicht bij de ingang van het winkelcentrum 'In den Vijfhoek' dan op de goedkopere parkeerplaatsen nabij het oude postkantoor.
- Een kortere loopafstand wordt belangrijker gevonden dan (iets) hogere parkeerkosten.
- Het aantal parkeerders dat langer dan 5 uur parkeert, is laag namelijk ca. 8 % in zone 2 en ca. 2 % in zone 1. Onder die parkeerders vallen ook de bezitters van de verschillende vormen parkeervergunningen. In zone 1 heeft ca. 5 % van de parkeerders voor 3 uur en ca. 7,5 % voor 4 uur parkeergeld betaald.

- Uit het laatste parkeeronderzoek is gebleken dat Oldenzaal over voldoende parkeerruimte beschikt. De gemiddelde bezettingsgraad is 41%. In onderstaande figuren zijn de bezettingsgraden over de gemiddelde koopdag weergegeven voor de belangrijkste parkeergebieden. Daarbij moet bedacht worden dat de parkeerplaats voor in den Vijfhoek en Ganzenmarkt groter zijn dan de overige parkeerplaatsen.
- Over de gehele binnenstad gezien is er sprake van een overschot aan parkeerplaatsen. Dit overschot zit met name bij de parkeergarage de Driehoek. Deze parkeergarage (eigenaar Orange Capital, exploitant Apcoa) heeft 430 parkeerplaatsen met een bezettingsgraad op een gemiddelde werkdag van circa 30%. Gesteld kan worden dat er op een gemiddelde koopdag er een overschot is van circa 250 parkeerplaatsen.

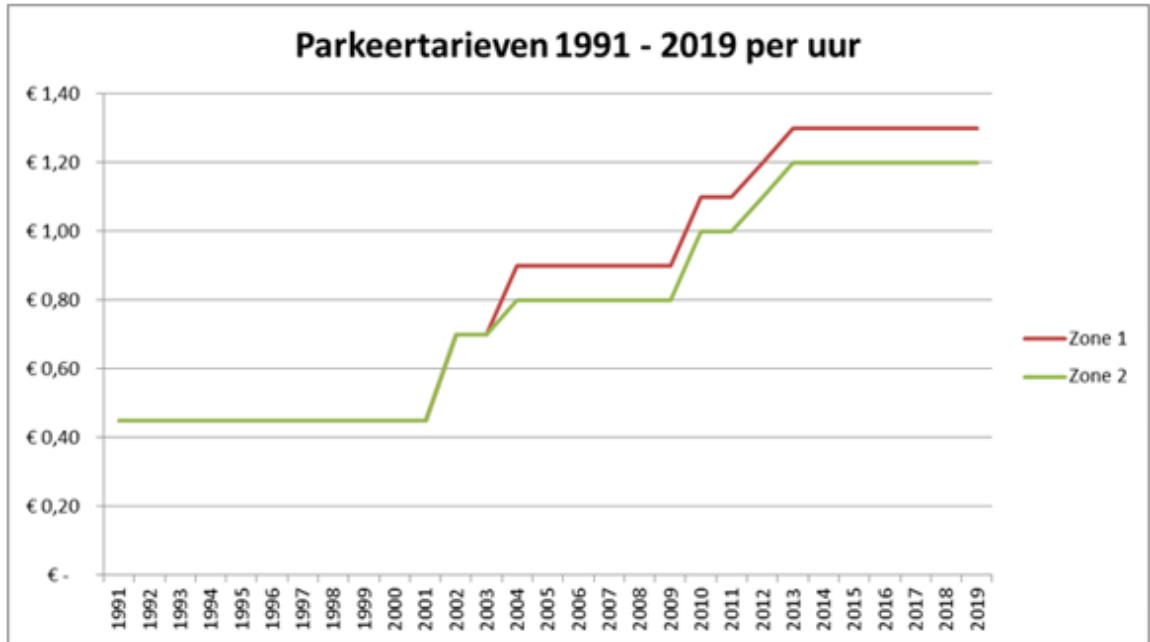


Figuur 3: bezettingsgraad overdag op een gemiddelde werkdag (oktober 2019)

4.2 Parkeertarieven en -opbrengsten

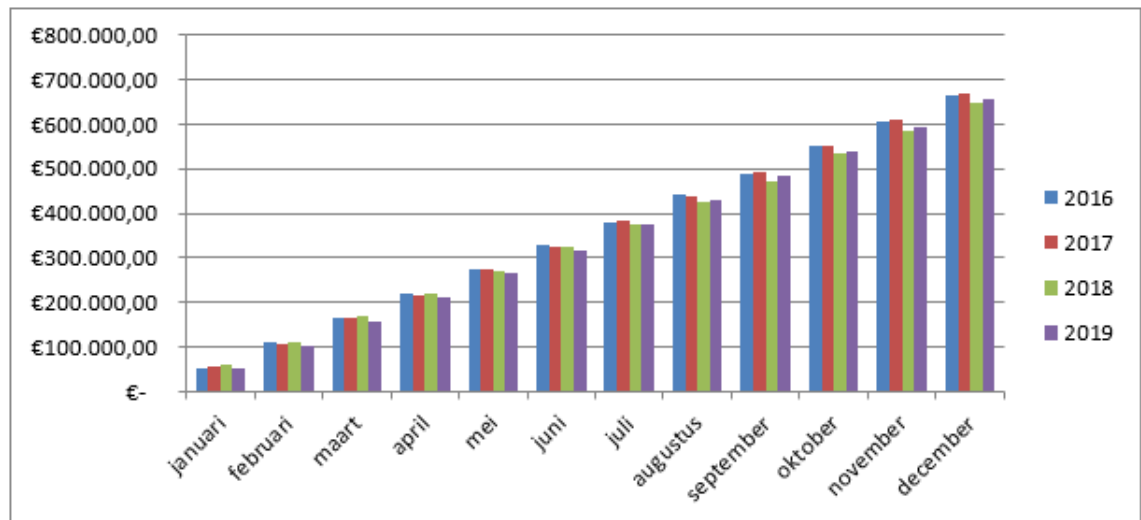
Op basis van de beschikbare gegevens over de parkeertarieven en -opbrengsten zijn overzichten gemaakt die inzicht geven in het verloop over de jaren.

In 1991 is (voor een deel) van de binnenstad het betaald parkeren ingevoerd. In de daaropvolgende jaren is het gebied, en dus ook het aantal betaald parkeerplaatsen, steeds verder vergroot. Onderstaande grafiek geeft de parkeertarieven per uur over de jaren 1991 tot en met 2019 weer. Na 2003 zijn twee zones ingesteld. Oldenzaal kent momenteel twee zones betaald parkeren. Voor zone 1 geldt een tarief van € 1,30 per uur met een dagtarief van € 4,40 per dag. Voor zone 2 geldt een tarief van € 1,20 per uur met een dagtarief van € 2,40 per dag.



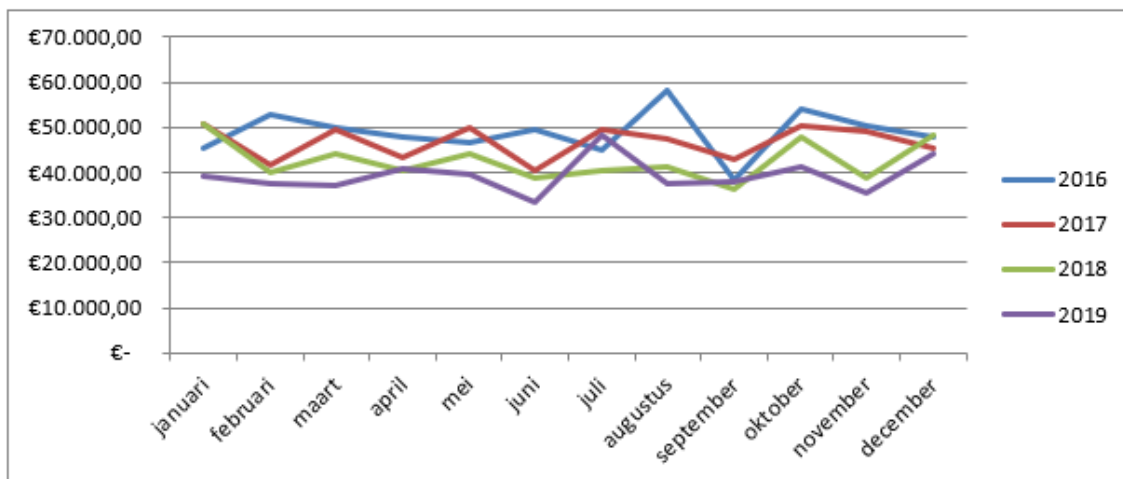
Figuur 4: parkeertarieven over de periode 1991 tot en met 2019

De parkeeropbrengsten van de laatste jaren bestaan uit de opbrengsten van de parkeerautomaten en het belparkeren. Figuur 3 geeft de cumulatieve parkeeropbrengst over de afgelopen jaren weer.

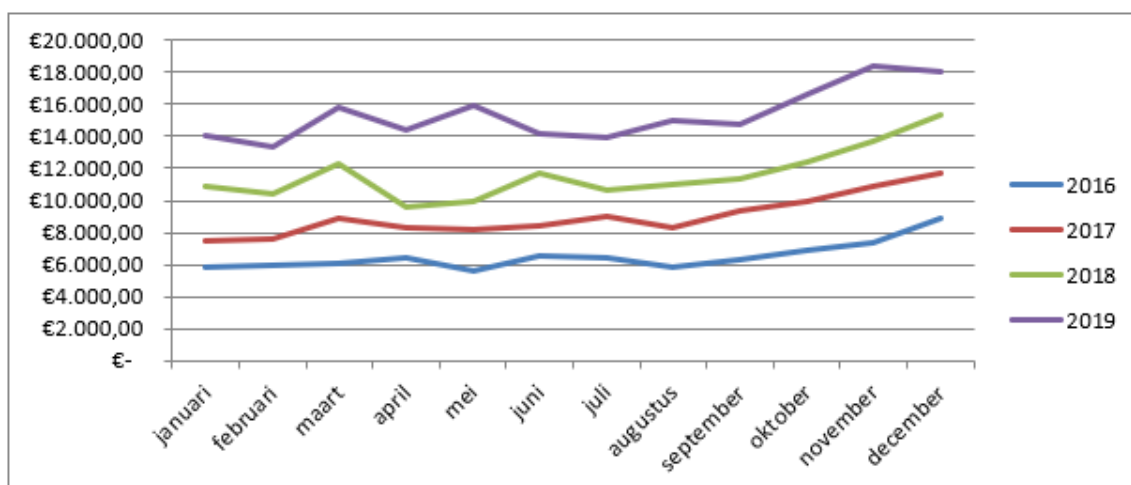


Figuur 5: parkeeropbrengsten (cumulatief) over de afgelopen jaren

De laatste jaren liggen de parkeeropbrengsten tussen de € 600.000 en € 670.000. De parkeeropbrengsten zijn in 2018 licht gedaald ten opzichte van de jaren daarvoor. Dit wordt veroorzaakt door de toename van het belparkeren. Bij het belparkeren wordt de daadwerkelijke verstrekte parkeertijd in rekening gebracht. Bij vooraf betaald parkeren (parkeerautomaat) wordt betaald op basis van de verwachte parkeertijd. De onderstaande figuren 4 en 5 geven het verloop over de afgelopen jaren weer. De opbrengsten uit de parkeerautomaten nemen licht af en de opbrengsten uit het belparkeren per jaar duidelijk toe.



Figuur 6: ontvangst parkeergelden parkeerautomaten per jaar



Figuur 7: ontvangst parkeergelden uit belparkeren per jaar

Tegenover de parkeeropbrengsten staan uitgaven. Op dit moment wordt in Oldenzaal gewerkt met betaald parkeren, parkeervergunningen voor parkeren in de binnenstad, vergunningen voor werkenden en bewoners, en vergunningen voor mensen met een handicap. Betaald parkeren vraagt om handhaving. Het controleren/handhaven op de terreinen waar vooraf betaald parkeren geldt, wordt uitgevoerd door de gemeentelijke boa's. Zij zorgen ook voor de controle op de verleende vergunningen en dragen zorg voor een eerste controle van apparatuur bij storingen. De door de boa's uitgereikte naheffingsaanslagen worden binnen de eigen organisatie verwerkt, waarbij ook de klachtenafhandeling, de bezwaar- en beroepschriften binnen de eigen organisatie worden behandeld. De regietaken (beleid, contractmanagement, aansturing toezicht, ledigen automaten e.d.) zijn bij diverse afdelingen ondergebracht. Voor een aantal uitvoeringstaken zijn verschillende marktpartijen ingehuurd.

De gemeentelijke uitgaven die te maken hebben met parkeren zijn onder andere:

- Verlenen/verlengen vergunningen parkeren binnenstad
- Verlenen/verlengen gehandicaptenvergunningen
- Verlenen/verlengen vergunningen voor bewoners binnen zone vergunninghouders
- Onderhoud en reparatie betaalautomaten
- Afschrijving betaalautomaten en handhelds
- Handhaving parkeercontrole
- Verwerking fiscaliseringaanslagen
- Verwerking aanmaningen fiscaliseringaanslagen
- Verwerking dwangbevelen fiscaliseringaanslagen
- Verwerking bezwaar- en beroepsschriften
- Geldmanagement (ledigen parkeerautomaten)
- Backoffice

- Ontwikkeling beleid

De uitgaven kunnen niet volledig inzichtelijk worden gemaakt omdat deze niet op alle onderdelen gesplitst kunnen worden.

Om toch een beeld te krijgen van de uitgaven op het gebied van parkeren is op basis van gegevens van de afgelopen jaren een inschatting gemaakt.

De uitgaven (direct aanwijsbare uitgaven per jaar) hebben te maken met de volgende onderdelen:

Onderdeel (direct aanwijsbare kosten)	Kosten (jaarbasis)
Onderhoud en afschrijving apparatuur betaald parkeren	€ 80.000,-
Parkeervergunningen	€ 40.000,-
Heffingskosten parkeerbelastingen	€ 20.000,-
Handhaving betaald parkeren	€ 50.000,-
Backoffice	€ 15.000,-
Citypermit (systeem voor vergunningen en ontheffing)	€ 25.000,-

Tabel 1: direct aanwijsbare uitgaven parkeren (gegevens 'handhaving betaald parkeren' uit Vergunningverlening handhaving en Toezicht jaarplan 2020)

De jaarlijkse (direct aanwijsbare) uitgaven zijn een inschatting van de uitgaven die direct aan parkeren kunnen worden toegeschreven. Indirecte kosten als aanleg, vernieuwing en onderhoud van parkeerplaatsen zijn bijvoorbeeld niet meegenomen. Ter indicatie, de civieltechnische kosten voor het realiseren van een parkeerplaats in de openbare ruimte in de binnenstad ligt rond de € 2.000,-/€ 2.500,- (exclusief ontsluitingswegen, riolering, verlichting en eventueel grondaankoop).

4.3 Parkeersituatie in de wijken

In de wijken, en dan met name rond verkeersaantrekkende locaties zoals winkelcentra, supermarkten en sportterreinen, kan parkeren een veroorzaker van overlast zijn. Overlast wordt ervaren als er meer vraag naar parkeerplaatsen is dan aanbod van plekken. Voor bewoners, maar ook voor bezoekers, kan het dan lastig zijn om in de directe omgeving een vrije parkeerplek te vinden. Overlast ontstaat echter ook als er veel fout geparkeerd wordt. Dit leidt vaak tot hinderlijke en onveilige situaties.

Om dit soort knelpunten aan te pakken is er, met name als het gaat om parkeeroverlast rondom winkelcentra en supermarkten, binnen de huidige parkeerregulering geen goede maatwerkoplossing. Een blauwe zone zou in bepaalde gevallen een oplossing zijn voor bewoners, ondernemers en klanten. De blauwe zone is met name geschikt in gebieden met een mengfunctie. Een combinatie van wonen en winkels/culturele instellingen. De zone voor vergunninghouders is alleen toepasbaar in gebieden met alleen een woonfunctie. In principe kunnen binnen de blauwe zones alle doelgroepen gefaciliteerd worden. Klanten voor winkels of bezoekers van de instellingen kunnen gebruik maken van de parkeerschijf parkeren in de blauwe zone. Aan belanghebbenden (zakelijke en bewoners) kunnen ontheffingen worden verleend, waarmee zonder tijdsbeperking kan worden geparkeerd. Dit systeem kent een vergelijkbare flexibiliteit als het fiscale regime (betaald parkeren). Ook hier is sprake van mogelijk dubbelgebruik en uitwisseling van verschillende doelgroepen op beschikbare parkeerplaatsen binnen de blauwe zone. Echter is bij de blauwe zone alleen sprake van kosten en staan daar geen inkomsten tegenover zoals bij betaald parkeren wel het geval is.

De openbare ruimte biedt in bestaande woonwijken niet altijd de mogelijkheid om de groei van het autobezit op te vangen. Gevolg is dat op enig moment de parkeerdruk te hoog wordt en wel zodanig hoog dat er sprake is van een parkeerprobleem. Bij meldingen over een hoge parkeerdruk wordt gekeken of er mogelijkheden zijn voor uitbreiding. In de praktijk komt het maar zelden voor dat een parkeerprobleem eenvoudig opgelost kan worden.

4.4 Conclusie

De belangrijkste conclusies uit het parkeeranalyse zijn:

- Over de gehele binnenstad gezien is er voldoende parkeergelegenheid.
- De bereikbaarheid van de binnenstad is vanuit alle windrichtingen goed. Autobezoekers komen via de hoofdontsluitingswegen direct op de parkeerroute rondom de binnenstad.
- De parkeerroute verbindt de verschillende parkeerlocaties, die goed gespreid en dichtbij het winkelgebied liggen.

- De grootste capaciteit ligt bij het winkelgebied De Driehoek. Hier ligt ook het zwaartepunt van het winkelaanbod.
- Parkeergarage de Driehoek (430 plaatsen) kent een lage bezettingsgraad.
- De parkeerdruk varieert per locatie waarbij de grote parkeerterreinen de hoogste bezettingsgraad kennen.
- De laatste jaren liggen de parkeeropbrengsten tussen de € 600.000 en € 670.000.
- De jaarlijkse (direct aanwijsbare) uitgaven liggen rond de € 200.000.
- De parkeeropbrengsten zijn in 2018 en 2019 licht gedaald ten opzichte van de jaren daarvoor, dit wordt veroorzaakt door de toename van het belparkeren.
- In de wijken, en met name rond verkeersaantrekkende locaties zoals winkelcentra, supermarkten en sportterreinen, kan parkeren een veroorzaker van overlast zijn. Door het ontbreken van de mogelijkheid om een blauwe zone in te voeren, is maatwerk binnen de huidige parkeerregulering niet altijd mogelijk.
- De openbare ruimte biedt in bestaande woonwijken niet altijd de mogelijkheid om de groei van het autobezit op te vangen. De hierdoor ontstane parkeerproblematiek kan niet altijd opgelost worden.

5. Visie en doelstellingen

Parkeren is geen doel op zich, maar de manier waarop de gemeente ermee omgaat kan wel bijdragen aan andere doelstellingen op het gebied van een vitale en aantrekkelijke binnenstad, bereikbaarheid, duurzaamheid en leefbaarheid in het centrum en de wijken. Het parkeerbeleid willen we actualiseren waarbij de onderstaande doelstellingen stellen:

- Vergroten aantrekkelijkheid van de binnenstad
- Verbeteren bereikbaarheid van de binnenstad
- Waarborgen leefbaarheid in de binnenstad en de wijken
- Vergroten duurzaamheid in de binnenstad

Waarborgen en waar mogelijk vergroten van de aantrekkelijkheid van de binnenstad

Binnensteden zijn het visitekaartje van een stad. Een vitale en aantrekkelijke binnenstad is essentieel voor het leef- en vestigingsklimaat. Oldenzaal heeft een binnenstad die zich kenmerkt door een veelzijdig winkelaanbod in combinatie met wonen en werken. Samen met het unieke cultuurhistorisch erfgoed en de vele evenementen maakt dit van Oldenzaal een trekpleister voor bewoners van stad en (Noordoost-Twente) ommeland en bezoekers, ook vanuit de vrijetijdseconomie.

Door het parkeren nog meer dan nu op een klantgerichte manier te organiseren, worden de parkeerders (bewoners, bezoekers en werknemers) in staat gesteld om de binnenstad op een positieve manier te ervaren. Met name voor de bezoekers van de stad wil Oldenzaal een gastvrije stad zijn, dit zal ook in het parkeren tot uiting moeten komen.

Waarborgen en waar mogelijk verbeteren van de bereikbaarheid van de binnenstad

Zoals hiervoor al aangegeven, kent de binnenstad van Oldenzaal een breed aanbod van winkels, horeca en culturele voorzieningen. In het centrum zijn een aantal kantoren en bedrijven gevestigd. Al deze functies trekken veel bezoekers en werknemers aan die voor een groot deel met de auto komen. Het is van belang dat al deze ondernemingen goed kunnen functioneren. De bereikbaarheid van deze voorzieningen moet goed zijn. Het gemak waarmee een parkeerplaats in de buurt van de bestemming kan worden gevonden en de kosten van het parkeren, bepalen mede de aantrekkelijkheid en bereikbaarheid van het centrum. Voor bezoekers speelt daarnaast ook de aantrekkelijkheid (veiligheid, uitstraling en comfort) van de parkeervoorzieningen een rol, omdat deze van invloed is op hun totale oordeel over hun bezoek aan de stad.

Waarborgen en waar mogelijk verbeteren van de leefbaarheid in de binnenstad en de wijken

Parkeren kan ook een veroorzaker van overlast zijn. Deze overlast kan overal in een stad optreden, maar concentreert zich vaak in het gebied in en rond de binnenstad, winkelcentra of supermarkten omdat hier de parkeerdruk het grootst is. Overlast wordt ervaren als er meer vraag naar parkeerplaatsen is dan dat er aanbod is van plekken. Het wordt dan moeilijk om in de directe omgeving een vrije parkeerplek te vinden. Overlast ontstaat echter ook als er veel fout geparkeerd wordt. Dit leidt vaak tot hinderlijke en onveilige situaties. Als één of beide van bovenstaande situaties zich regelmatig voordoet op eenzelfde plek is sprake van een knelpunt. De gemeente stelt zich ten doel om deze parkeerknelpunten, indien mogelijk, aan te pakken.

Vergroten duurzaamheid in de binnenstad

De vitaliteit van de Oldenzaalse binnenstad is op meerdere manieren van belang voor het leefklimaat van stad en regio. Daarom is het essentieel om oog voor de toekomst te hebben. Dit betreft ruimtelijke,

klimaat adaptieve, economische en maatschappelijke opgaven. Parkeren maakt hier een onderdeel van uit.

6. Van visie naar kaderstelling

Het parkeerbeleid moet bijdragen aan de hiervoor gestelde doelen. Hiervoor komt de gemeente Oldenzaal tot de volgende kaders:

De binnenstad

- Regulering voor een goede balans tussen wonen, recreëren, winkelen en werken
- Heldere gebiedsafbakening

De schil- en woonwijken

- Zone vergunninghouders: instellen bij verzoek en voldoende draagvlak
- Uitbreiden parkeerregulering met instrument blauwe zone (parkeerschijfzone) bij winkelcentra en supermarkten
- Heldere gebiedsafbakening
- Uitbreiden parkeercapaciteit alleen bij financiële en ruimtelijke mogelijkheid

Uniform en eenduidig

- Bezoekers: één tariefstructuur voor de gehele binnenstad (één zone, uniforme tarieven maaiveld en parkeergarage)
- Bezoekers: Ganzenmarkt, Molkenboer en Vestingstraat
- Werkenden: één type vergunning
- Bewoners: maximaal twee vergunningen per adres en bezoekerspas
- Tarieven maaiveld parkeren en parkeergarage afstemmen

Kostenneutraal

- Oldenzaal streeft naar een betaalbare parkeerexploitatie
- Parkeertarieven zijn redelijk en doelmatig

Pilots gastvrije binnenstad

- Pilot Flits parkeren
- Inzet middelen pilot 1e uur gratis

6.1 De binnenstad

Doelstelling

- Waarborgen en waar mogelijk vergroten van de aantrekkelijkheid van de binnenstad
- Waarborgen en waar mogelijk verbeteren van de bereikbaarheid van de binnenstad
- Waarborgen en waar mogelijk verbeteren van de leefbaarheid in de binnenstad en omliggende wijken
- Vergroten duurzaamheid in de binnenstad

Voorgestelde maatregelen

- Regulering voor een goede balans tussen wonen, recreëren, winkelen en werken
- Heldere gebiedsafbakening

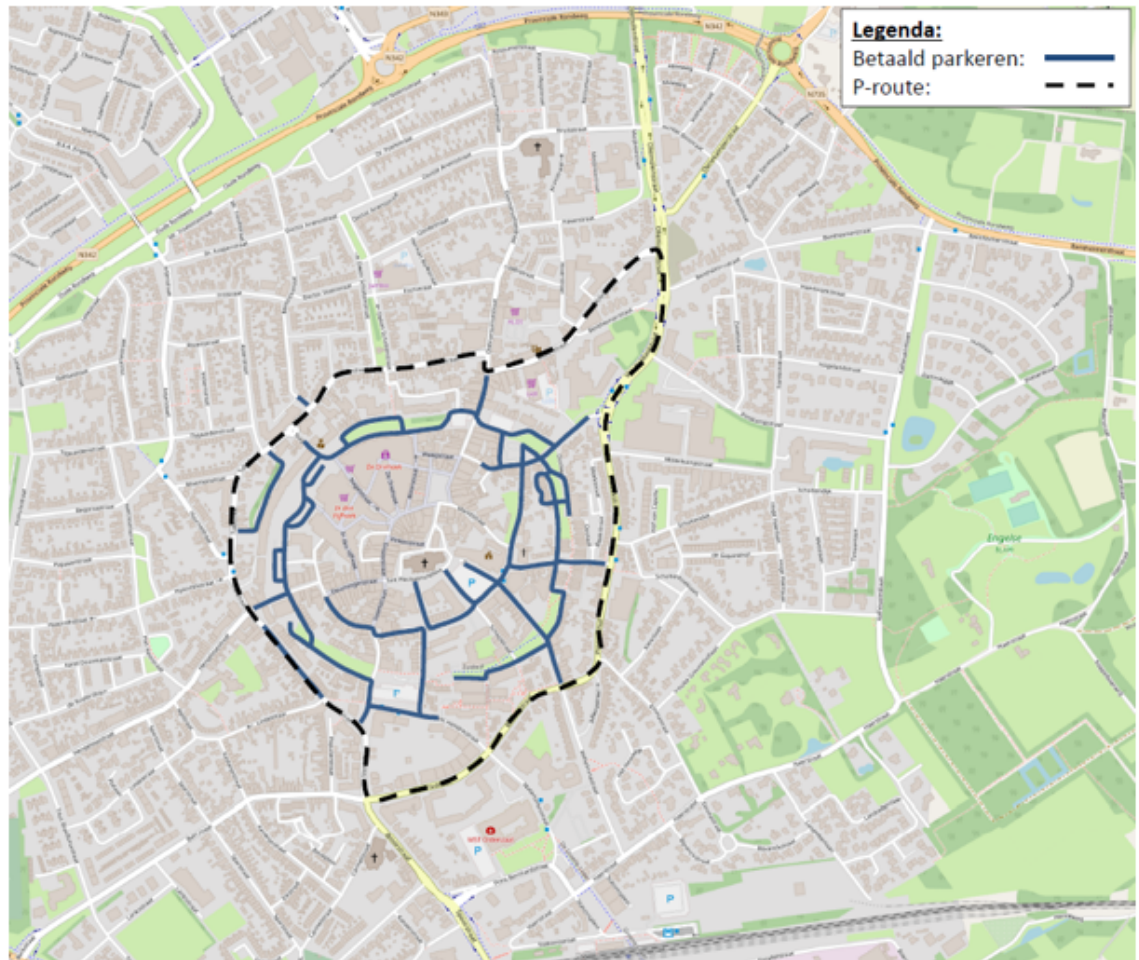
Regulering voor een goede balans tussen wonen, recreëren, winkelen en werken

Een aangenaam verblijfsklimaat betekent dat er in een gebied een goede balans is tussen wonen, recreëren, winkelen en werken. In de binnenstad is dat anders dan in woonwijken. De vitaliteit van de binnenstad is van belang voor het leefklimaat van gehele stad en omliggende regio. In de binnenstad spelen ruimtelijke, klimaat adaptieve, economische en maatschappelijke opgaven waarvan parkeren een onderdeel uitmaakt.

Bewoners hebben andere belangen dan bezoekers en zakelijk belanghebbenden. Iedere doelgroep heeft zijn eigen parkeergedrag. Door hier op in te spelen, wordt een efficiënter gebruik van beschikbare parkeergelegenheid gerealiseerd en een verbetering van het verblijfsklimaat bereikt. Dit doen we door regulering via betaald parkeren, vergunningen en bezoekerspassen. Uit ervaring weten we dat betaald parkeren een goed instrument is om het gebruik van de openbare ruimte in de binnenstad tussen de verschillende doelgroepen te reguleren en daarmee de leefbaarheid van de binnenstad te verbeteren. We handhaven ons beleid dat we niet kiezen voor bijvoorbeeld gratis parkeren in de vorm van een blauwe zone als reguleringsmiddel zolang de kosten wel en opbrengsten niet voor rekening komen van de gemeente.

Heldere gebiedsafbakening

Vanuit de aantrekkelijkheid van de binnenstad moet het voor de bezoeker helder zijn waar men kan parkeren. Een heldere en logische gebiedsafbakening helpt daarbij. In onderstaande figuur is de gebiedsafbakening van het betaald parkeren en de parkeerroute weergegeven.



Figuur 8: Gebied betaald parkeren en parkeerroute

6.2 De schil- en woonwijken

Doelstelling

- Waarborgen en waar mogelijk verbeteren van de leefbaarheid in de binnenstad en omliggende wijken

Maatregelen

- Zone vergunninghouders: instellen bij verzoek en voldoende draagvlak
- Blauwe zone (parkeerschijfzone): instellen bij hoge parkeerdruk en voldoende draagvlak in gebieden met een gemengde woon- en winkelfunctie
- Heldere gebiedsafbakening
- Uitbreiden parkeercapaciteit bij financiële en ruimtelijke mogelijkheid

Zone vergunninghouders: instellen bij verzoek en voldoende draagvlak

In gebieden met een duidelijke woonfunctie rondom het centrum ligt de prioriteit bij bewoners en hun bezoekers. De mogelijke gevolgen van ontwikkelingen in de binnenstad willen we niet afwentelen op de schilwijken. In het verleden is daarom gekozen voor het instellen van de zone vergunninghouders. Deze regeling willen wij transparanter maken.

Uitgangspunt bij parkeerregulering is dat deze uitsluitend wordt ingevoerd wanneer een meerderheid van de belanghebbenden daarvoor kiest. Dit betekent dat bij een vastgestelde parkeerdruk van 90% of meer aan de belanghebbenden van het gebied een in te voeren regeling wordt voorgelegd in de vorm van een draagvlakmeting. Bij een nader te bepalen meerderheid van voorstanders wordt de regeling gerealiseerd. Als een meerderheid ontbreekt, wordt niet tot regulering overgegaan. In het huidige beleid

is aangegeven dat de bewoners de mogelijkheid hebben om een zone voor vergunninghouders bij de gemeente aan te vragen. De wijze waarop dat moet gebeuren en op welk moment invoering van een zone mogelijk is, willen wij aan de hand van de onderstaande punten verduidelijken.

Er is sprake van een parkeerprobleem als de auto van een bewoner niet binnen een loopafstand van 100 m kan worden geparkeerd van de bestemming. In dat geval wordt onderzocht of er aanvullende maatregelen mogelijk zijn. Dat gebeurt als volgt:

- De invoering van parkeren voor vergunninghouders is eventueel mogelijk als maatwerk per straat, mits de meerderheid van de bewoners van deze straat daarmee kan instemmen. "Meerderheid voor" betekent in deze context dat tenminste de helft van de bewoners (op adres niveau) voor invoering van parkeerregulering is.
- Het initiatief ligt dus in eerste instantie bij de aanvrager. Samen met de straat vraagt deze persoon (of personen) een parkeeronderzoek bij de gemeente aan en checkt hij/zij of er initieel draagvlak is. De gemeente ondersteunt de aanvrager in dit proces. Een lijst met handtekeningen toont bijvoorbeeld aan of er wel of geen draagvlak is. Hieruit moet blijken of het probleem kenmerkend is voor de straat of het gebied of dat het probleem slechts door enkele bewoners wordt ervaren. De gemeente geeft toelichting op het mogelijk in te voeren regime en de consequenties. Op deze manier is degene die de handtekening zet, goed geïnformeerd.
- Bij het parkeeronderzoek wordt op verschillende tijden de bezettingsgraad gemeten. Het gebied en het juiste moment om de parkeerdruk te meten worden door de gemeente aangegeven. We spreken van een hoge parkeerdruk als op wekelijks terugkerende piekmomenten de bezettingsgraad boven de 90% ligt.
- De gemeente stelt daarna een concreet uitvoeringsprogramma op met daarin de doorlooptijden voor onder andere de invoering van het verkeersbesluit en bij vaststelling van het verkeersbesluit, de wijziging in het parkeersysteem om de vergunning zone in werking te stellen. Vervolgens gaat het voorstel de procedure van verkeersbesluit in waarna, als er geen gegronde zienswijzen worden ingediend, de maatregel ingevoerd kan worden.

Blauwe zone (parkeerschijfzone): instellen bij hoge parkeerdruk en voldoende draagvlak in gebieden met een gemengde woon- en winkelfunctie

In gebieden met een gemengde woon- en winkelfunctie rondom het centrum (figuur 9: begrenzing gebied rondom centrum waar zone vergunninghouders/blauwe zone mogelijk is), zoals Berghuizen-zuid of rondom Jumbo Kuipers, kan de invoering van parkeerregulering door middel van een blauwe zone een oplossing zijn in die situaties dat de parkeerdruk in de directe nabijheid van een wijkwinkelcentrum of supermarkt overdag groter is dan 90%. Met een blauwe zone worden langparkeerders geweerd. Bij het wijkwinkelcentrum of de supermarkt zijn hierdoor tijdens de piekmomenten meer parkeerplaatsen beschikbaar voor de bezoekers en bewoners. Voor bewoners in de blauwe zone bieden wij de mogelijkheid van een parkeerontheffing (en bijbehorende bezoekerspas) aan.

De blauwe zone is een nieuwe vorm van parkeerregulering binnen Oldenzaal en werkt als volgt. Parkeren met een parkeerschijf is alleen mogelijk op parkeerplaatsen die gemarkeerd zijn met een blauwe streep. Het gebied wordt afgebakend met verkeersborden en binnen de blauwe zone is parkeren alleen mogelijk voor een nader te bepalen tijdsduur welke is aangegeven op de borden (bijvoorbeeld maximaal 2 uur). De beperking van de parkeerdruk kan gelden gedurende een deel van de dag, bijvoorbeeld tijdens winkeltijden. De parkeerder moet met een parkeerschijf de begintijd van het parkeren aangeven. Een nadeel van de parkeerschijfzone is dat de handhaving van de parkeerschijfzone wel geld kost, terwijl er geen parkeerinkomsten tegenover staan. Een voordeel van een parkeerschijfzone is echter dat deze eenvoudig en zonder grote investeringen in te voeren is. De voor- en nadelen zijn hieronder op een rij gezet.

Voordelen:

- Een betere verdeling van de parkeerdruk door het scheiden van kort en lang parkeren;
- De mogelijkheid bestaat om te sturen in de maximale parkeertijd;
- Parkeren blijft gratis;
- Het is mogelijk om binnen de zone bewoners (en hun bezoek) toe te staan aan de hand van vergunningen;
- Het is eenvoudig en zonder hoge investeringskosten uit te voeren;
- De toegestane parkeertijd is meestal voldoende om rustig te kunnen winkelen.

Nadelen:

- Geen parkeerinkomsten;
- De vergoedingsregeling (€ 25,- per boete) gemeenten voor handhaving is onvoldoende om de kosten voor handhaving te kunnen dekken;
- Begintijd op de schijf hoeft niet exact te worden aangegeven;
- Handhaving enkel mogelijk als de toegestane parkeerduur erg duidelijk is overschreden;
- Het systeem is fraudegevoeliger in vergelijking met betaald parkeren (doordraaien van de schijf).

De reguleringstijden moeten aansluiten bij de momenten waarop zich parkeerproblemen (kunnen) voordoen. In de regel is dat tijdens winkelopeningstijden waarbij op basis van resultaten van een parkeerdrukmeting de exacte periode kan worden bepaald. Het is wenselijk om de reguleringstijden en maximale parkeerduur zoveel mogelijk uniform te houden binnen de gemeente. Dit zorgt voor duidelijkheid richting de parkeerders. Voor een parkeerschijfzone zullen in principe de volgende uitgangspunten gelden:

- Maximale parkeerduur: 2 uur;
- Reguleringperiode: maandag tot en met zaterdag van 09.00–18.00 uur (later tijdstip mogelijk indien behoefte uit parkeerdruk meting blijkt);
- Ontheffingen voor bewoner (en mogelijkheid voor bezoekerskaart).

In de blauwe zone kan men (zonder ontheffing) maximaal 2 uur parkeren met een parkeerschijf. Met een ontheffing kan een bewoner onbepaald staan. Bewoners die een ontheffing voor de blauwe zone hebben, kunnen ook aanspraak maken op een bezoekerskaart, zodat zij bezoek kunnen ontvangen.

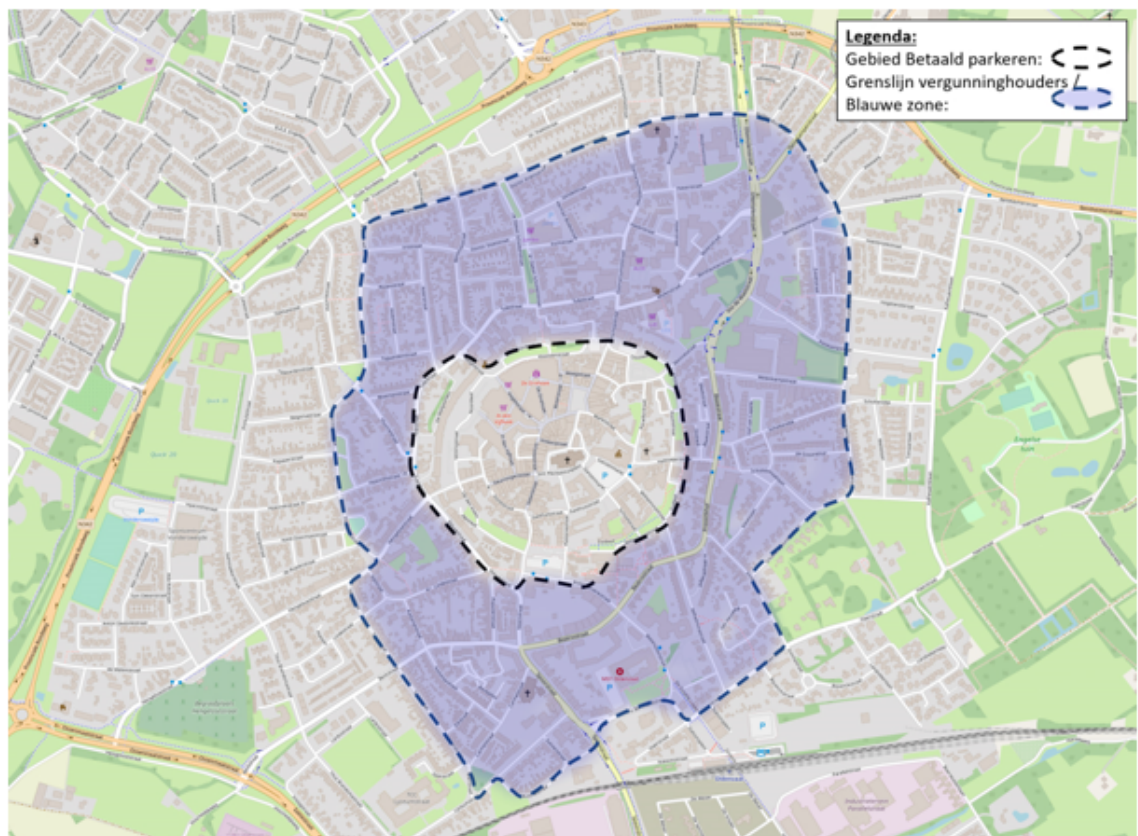
Uitgangspunt bij parkeerregulering in de vorm van een blauwe zone, is dat deze uitsluitend wordt ingevoerd wanneer een meerderheid van de belanghebbenden daarvoor kiest. Dit betekent dat bij een vastgestelde parkeerdruk van 90% of meer aan de belanghebbenden van het gebied een in te voeren regeling wordt voorgelegd in de vorm van een draagvlakmeting. Bij een nader te bepalen meerderheid van voorstanders wordt de regeling gerealiseerd. Als een meerderheid ontbreekt, wordt niet tot regulering overgegaan.

De wijze waarop en op welk moment invoering van een blauwe zone mogelijk is willen wij aan de hand van de onderstaande punten verduidelijken. Er is sprake van een parkeerprobleem als in het gebied rondom een wijkwinkelcentrum of supermarkt de parkeerdruk tijdens winkeluren gelijk of hoger ligt dan 90%. In dat geval wordt onderzocht of er aanvullende maatregelen mogelijk zijn en dat gebeurt als volgt:

- In eerste instantie wordt gekeken of uitbreiding van parkeervoorzieningen mogelijk is en of hiermee de parkeerdruk voldoende daalt.
- De invoering van een blauwe zone is eventueel mogelijk in een gebied rondom het winkelcentrum of supermarkt als maatwerk per straat, mits de meerderheid van de bewoners van deze straat daarmee kan instemmen. "Meerderheid voor" betekent in deze context dat tenminste de helft van de bewoners (op adres niveau) voor invoering van parkeerregulering is.
- Het initiatief ligt dus in eerste instantie bij de aanvrager. Samen met de straat vraagt deze persoon (of personen) een parkeeronderzoek bij de gemeente aan en checkt hij/zij of er initieel draagvlak is. De gemeente ondersteunt de aanvrager in dit proces. Een lijst met handtekeningen toont bijvoorbeeld aan of er wel of geen draagvlak is. Hieruit moet blijken of het probleem kenmerkend is voor de straat of het gebied of dat het probleem slechts door enkele bewoners wordt ervaren. De gemeente geeft toelichting op het mogelijk in te voeren regime en de consequenties. Op deze manier is degene die de handtekening zet, goed geïnformeerd.
- Bij het parkeeronderzoek wordt op verschillende tijden de bezettingsgraad gemeten. Het gebied en het juiste moment om de parkeerdruk te meten, worden door de gemeente aangegeven. We spreken van een hoge parkeerdruk als op wekelijks terugkerende piekmomenten (winkeltijden) de bezettingsgraad boven de 90% ligt.
- De gemeente stelt daarna een concreet uitvoeringsprogramma op met daarin de doorlooptijden voor onder andere de invoering van het verkeersbesluit en bij vaststelling van het verkeersbesluit, de wijziging in het parkeersysteem om de blauwe zone in werking te stellen. Vervolgens gaat het voorstel de procedure van verkeersbesluit in waarna, als er geen gegronde zienswijzen worden ingediend, de maatregel ingevoerd kan worden.

Heldere gebiedsafbakening

Voor de verschillende zones wordt voor een duidelijke en logische begrenzing van het gebied gekozen. Er zal zoveel mogelijk gebruik worden gemaakt van (natuurlijke) barrières zoals een spoorlijn en hoofdwegenstructuur. Een parkeerreguleringsgebied is bij voorkeur een cluster van straten. Parkeerregulering in één straat wordt zoveel mogelijk voorkomen, omdat er dan minder flexibiliteit is in de uitwisseling van parkeerplaatsen. Daarnaast vormt ook de parkeerbalans een belangrijk instrument bij het afbakenen van gebieden. In navolgende figuur is de begrenzing van het gebied weergegeven waar de zone vergunninghouders aanwezig is of, bij hoge parkeerdruk en voldoende draagvlak, uitgebreid kan worden.



Figuur 9: begrenzing gebied rondom centrum waar zone vergunninghouders/blauwe zone mogelijk is

Uitbreiden parkeercapaciteit alleen bij financiële en ruimtelijke mogelijkheid

Het autobezit is de afgelopen 20 jaar toegenomen. De openbare ruimte biedt in bestaande woonwijken meestal niet altijd de mogelijkheid om deze groei op te vangen, met als gevolg dat op enig moment de parkeerdruk te hoog wordt en wel zodanig hoog dat er sprake is van een parkeerprobleem. De gemeente Oldenzaal beschouwt een parkeerdruk van 90% of meer als een probleem. Daarbij sluiten we aan bij landelijk gangbare normen voor parkeerdruk: landelijk gezien wordt bij een geconstateerde parkeerdruk van 90% of meer het vinden van een parkeerplaats als lastig ervaren. De parkeerdruk wordt bepaald op basis van een objectieve parkeerdrukmeting waarbij uitgegaan wordt van een maximale loopafstand van 100 meter. In gebieden waar de parkeerdruk onder de 90% blijft, wordt geen actief parkeerbeleid gevoerd. Bij een parkeerdruk van 90% of meer wordt onderzocht of de beschikbare parkeercapaciteit beter gebruikt kan worden of dat uitbreiden van de parkeercapaciteit nodig is. Het uitbreiden van de parkeercapaciteit in woonwijken is alleen mogelijk als er voldoende mogelijkheden zijn in ruimtelijke en financiële zin.

In sommige straten of oude wijken is sprake van smalle wegprofielen. De straten stammen uit een tijd dat het autobezit nog laag was. Nu is de parkeerdruk hoog en staan de auto's van bewoners ook vaak 'Canadees geparkeerd' (half op de rijbaan, half op het trottoir). Indien noodzakelijk wil de gemeente dit parkeergedrag onder voorwaarden formaliseren door middel van bebording. Hiermee blijft de parkeercapaciteit gehandhaafd. De voorwaarden zijn:

- De verkeersveiligheid mag niet in het geding zijn
- De doorstroming en bereikbaarheid van het verkeer dient gewaarborgd te zijn
- Voetgangers moeten een veilige looproute hebben (minimale doorloopbreedte 1,10 m)
- De bereikbaarheid voor hulp- en vuilophaal diensten moeten gegarandeerd zijn.

6.3 Uniform en eenduidig

Doelstelling

- Waarborgen en waar mogelijk vergroten van de aantrekkelijkheid van de binnenstad
- Waarborgen en waar mogelijk verbeteren van de bereikbaarheid van de binnenstad
- Waarborgen en waar mogelijk verbeteren van de leefbaarheid in de binnenstad en omliggende wijken
- Vergroten duurzaamheid in de binnenstad

Maatregelen

- Bezoekers: één tariefstructuur voor de gehele binnenstad (één zone, uniforme tarieven maaiveld en parkeergarage)
- Bezoekers: Ganzenmarkt, Molkenboer en Vestingstraat
- Werkenden: één type vergunning
- De parkeervergunning voor zorgverleners
- Bewoners: maximaal twee vergunningen per adres en bezoekersspas
- Tarieven maaiveld parkeren en parkeergarage afstemmen

Eén tariefstructuur:

De hoofdlijn is een uniforme benadering van parkeerregulering die makkelijk uit te leggen valt aan de burgers, bezoekers en ondernemers. Door het toepassen van uniformiteit wordt de parkeerregulering overzichtelijk en herkenbaar zowel op straat (eenheid, samenhang) als in de vergunningverlening: toekenningen of afwijzingen worden op gelijke wijze toegepast (gelijkvormigheid).

Het parkeerbeleid is gericht op voldoende en efficiënte parkeervoorzieningen voor bezoekers. Zij zorgen immers voor inkomsten en hebben een belangrijke sociale functie. Bezoekers mogen niet worden afgeschrikt door een tekort aan parkeerplaatsen of door een te lage kwaliteit van de parkeervoorzieningen. Voor de binnenstad is het parkeren een belangrijke steunpilaar voor de economische vitaliteit van het gebied. Voor de bezoekers van de binnenstad willen we van de bestaande verdeling in twee zones naar één zone en afstemming tussen de tarieven voor maaiveld en parkeergarage.

Huidige situatie

Oldenzaal kent momenteel twee zones betaald parkeren. Voor zone 1 geldt een tarief van € 1,30 per uur met een dagtarief van € 4,40 per dag. Voor zone 2 geldt een tarief van € 1,20 per uur met een dagtarief van € 2,40 per dag. Dit is ingevoerd om werkenden te scheiden van de bezoekers. Zo zou de laatste categorie gebruik kunnen maken van de populairste plekken in de stad. Echter zijn de verschillen in tarieven klein en wordt de zone-indeling als verwarrend beschouwd.

Ook veroorzaken de tariefverschillen problemen bij bel parkeren. Bij het ingeven van de code van de zone kiezen mensen soms de verkeerde code (aangegeven op de parkeerautomaten) met de kans op een boete.

Toekomstige situatie

Bij instelling van één zone voor de gehele binnenstad, moet ook het parkeertarief aangepast worden. Voorstel is om het parkeertarief voor de huidige zone 2 gelijk te schakelen met zone 1. Deze gelijkschakeling kan, in verband met het aanpassen van de parkeerverordening, 1 januari 2021 ingesteld worden. Uit de analyse op basis van de parkeerduur- en parkeerdrukmeting blijkt dat wanneer er wordt gekozen om het tarief uit zone 1 te handhaven, ook voor de parkeerplaatsen in zone 2, er een stijging aan inkomsten is te verwachten van maximaal 10%.

De tariefstructuur voor de zone betaald parkeren wordt dan:

- 1e uur: € 1,30
- 2e uur: € 1,30
- 3e uur: € 1,30
- 4e uur: € 0,50
- Dagtarief: € 4,40

Ganzenmarkt, Molkenboer en Vestingstraat voor bezoekers

Wij willen de grote parkeerterreinen Molkenboer, Ganzenmarkt en Vestingstraat beschikbaar houden voor bezoekers van de binnenstad. In de praktijk blijkt de veronderstelde uitwisseling tussen de bewoner

(overdag geen parkeerplaats in gebruik, 's avonds wel een parkeerplaats in gebruik) en de bezoeker (overdag parkeerplaats in gebruik, 's avonds geen parkeerplaats in gebruik) niet altijd zo te werken. Met name op zaterdagochtend ontstaat er een probleem met de beschikbare capaciteit op de parkeerterreinen.

Bewoners krijgen niet meer de mogelijkheid om met de vergunning op de Molkenboer, Ganzenmarkt en Vestingstraat te parkeren. Deze terreinen worden vrijgehouden voor bezoekers, dit komt de aantrekkelijkheid van de binnenstad ten goede. Er ontstaat zo een betere verdeling van de bezettingsgraad. Lastig te vinden parkeerplaatsen worden zo opgevuld, terwijl de bezoeker niet hoeft te zoeken naar een vrije parkeerplaats.

Eén type vergunning voor werkenden en bedrijven

Voor personen die hun werk uitoefenen binnen de zone betaald parkeren of zone vergunninghouders bestaat de mogelijkheid om een woon-werkvergunning aan te vragen. Deze vergunning is alleen geldig binnen het betreffende (betaald parkeren) gebied en kost € 150,- per kalenderjaar, geldig van maandag t/m vrijdag van 9.00 – 18.00 uur. Nadeel van deze woon-werk vergunning is de beperking in tijd tot 18.00 uur op vrijdag. Veel werknemers en ondernemers in de binnenstad zijn ook vrijdagavond en/of zaterdag aan het werk. Op vrijdag moet voor de uren die men op de koopavond werkt telkens een separaat kaartje worden gekocht.

Naast deze vergunning heeft Oldenzaal ook een regeling voor bedrijfsvergunningen à € 425,- per kalenderjaar, voor onder andere bedrijfsbusjes. Deze busjes kunnen op de daarvoor bestemde parkeerplaatsen worden geparkeerd. Deze vergunning wordt nauwelijks aangevraagd. Er zijn 25 vergunningen uitgegeven.

Deze twee vergunningen willen we samenvoegen. Het huidige prijsverschil is niet goed verdedigbaar. Werkenden kunnen maximaal één woon-werk vergunning aanvragen, mits zij kunnen aantonen dat zij in de binnenstad werken. Bedrijven kunnen tot maximaal drie vergunningen aanvragen. Aanvullend kunnen bedrijven, zoals nu ook in de huidige situatie, een ontheffing aanvragen door de zone geslotenverklaring in te rijden buiten de venstertijden. Veel werkenden en ondernemers in de binnenstad zijn ook vrijdagavond en/of zaterdag aan het werk. De woon-werkvergunning zal dan ook geen restricties meer hebben qua tijdstip. Omdat deze restricties vervallen, de vergunning is alle dagen geldig, worden de kosten voor vergunning voor werkenden en bedrijven € 170,- per kalenderjaar.

De parkeervergunning voor zorgverleners

Voor zorgverleners werkt het telkens opnieuw betalen in de betaalautomaten of gebruik maken van de bezoekersregeling van bewoners niet handig. Om dit probleem te ondervangen willen we een nieuwe parkeervergunning introduceren: de parkeervergunning voor zorgverleners. Deze vergunning is primair bedoeld voor hulpverleners die gedurende de avonduren en/of in het weekend bezoeken afleggen in het betaald parkeren gebied, in de blauwe zone of waar vergunninghouderplaatsen aanwezig zijn.

De volgende groepen zorgverleners kunnen een parkeervergunning voor zorgverleners aanvragen:

- Huisartsen;
- Trombosediensten;
- Verloskundigen;
- Medewerkers van de bloedbank die aan huis bloed afnemen;
- Thuiszorgorganisaties.

Professionele zorg- of hulpverleningsinstellingen kunnen maximaal 15 vergunningen aanvragen.

De kosten voor deze vergunning voor zorgverleners willen we vaststellen op € 40,- per kalenderjaar. Hiermee worden de kosten voor de verstrekking van de vergunning gedekt.

Maximaal twee vergunningen per adres voor bewoners en bezoekerspas

Bewoners in de zone betaald parkeren (centrum) en de zone vergunninghouders (centrumschil) kunnen een parkeervergunning aanvragen om hun auto te parkeren in het betreffende gebied. Er is nu geen maximum opgelegd aan het maximaal aantal vergunningen per huishouden. Er is beperkt controle of huishoudens wel of geen eigen oprit hebben terwijl er wel een regel is dat bij parkeren op eigen terrein er geen vergunning wordt afgegeven. Wanneer een huishouden bijvoorbeeld drie auto's in bezit heeft, kunnen zij ook drie vergunningen aanvragen. Dit geldt zowel voor de zone betaald parkeren als de zone vergunninghouders. In enkele gebieden voor vergunninghouders zijn uitzonderingen waar wel een maximum aantal vergunningen per huishouden geldt. Deze huishoudens zijn hiervan op de hoogte. Er zijn nu acht verschillende gebieden voor vergunninghouders in de centrumschil. In de zone vergunninghouders blijkt er soms sprake van een hoge parkeerdruk. Dit komt doordat er vaak meer vergunningen worden uitgegeven dan dat er parkeerplaatsen zijn.

In de zone betaald parkeren, dus de binnenstad, zijn er andere constatering. In veel gevallen is het mogelijk dat een huishouden een eigen parkeerplaats heeft gekocht van derden of een eigen oprit heeft. In dat geval hoeven zij eigenlijk geen parkeervergunning aan te schaffen, terwijl bewoners die geen eigen oprit hebben dat wél moeten doen. Daarnaast komen mensen met een eigen parkeerplaats of oprit niet in aanmerking voor een tweede vergunning, terwijl bewoners die geen eigen parkeerplaatsen hebben, hiervoor wél in aanmerking komen. Er is hier geen eenduidige regelgeving.

Huishoudens in de binnenstad en in de centrumschil zijn zich er al van bewust dat er geen ruimte is om veel auto's te parkeren. Om die reden is het aannemelijk om een limiet qua aantal vergunningen op te leggen. Een limiet van maximaal twee eigen vergunningen zal de parkeerdruk ten goede komen. Er blijven een aantal straten waar maximaal één vergunning per huishouden wordt afgegeven, dit heeft te maken met het maximum aantal beschikbare parkeerplaatsen.

Dit betekent wanneer bewoners geen eigen parkeervoorziening hebben, zij recht hebben op maximaal twee parkeervergunningen. Bewoners die één eigen parkeervoorziening hebben (oprit of eigen parkeerplaats) hebben recht op maximaal één parkeervergunning (dus 1 eigen parkeerplaats en 1 vergunning). Daarnaast is het nog mogelijk dat bewoners zelfs ruimte hebben voor twee of meer parkeerplaatsen, zij komen dan niet in aanmerking voor een parkeervergunning. Dit resulteert dat ieder huishouden in de binnenstad maximaal twee auto's kwijt kan in de openbare ruimte.

In het bestaande parkeerbeleid wordt gesproken over het niet afgeven van een vergunning indien men beschikt over een parkeermogelijkheid op eigen terrein. Dit beleid willen wij verhelderen door de POET-regeling (Parkeren Op Eigen Terrein) op te nemen. Bewoners die een eigen parkeergelegenheid hebben, zoals een parkeerplaats met klaphekje of een oprit / garage, kunnen volgens de POET-regeling geen eerste bewonersvergunning aanvragen. Men kan wel een tweede bewonersvergunning aanvragen. Bij de POET-regeling hoort ook een POET-lijst. Hierin staan de adressen in de binnenstad die beschikken over parkeren op eigen terrein.

De kosten per vergunning handhaven we op € 40,- per kalenderjaar. De kosten voor de verstrekking van de vergunning worden daarmee gedekt.

Bezoekerskaart

In de zone vergunninghouders, dus de schil rondom het betaald parkeren, en de blauwe zone hebben bewoners recht op een bezoekerskaart, zodat zij bezoek kunnen ontvangen. Huishoudens hebben hiervoor een kaart thuis liggen die zij kunnen gebruiken als bezoek met de auto komt. Zodra het bezoek de kaart achter de ruit legt, staat dit bezoek rechtmatig in de zone. Probleem is dat de bezoekerskaart niet op kenteken staat en gebruikt kan worden voor de tweede auto of door derden die deze als parkeervergunning gebruiken. Dit oneigenlijke gebruik is niet te achterhalen. De kaart wordt in meerdere gevallen niet gebruikt waarvoor het is bedoeld. Als vervolgstap op de digitalisering van de parkeervergunningen is de digitalisering van de bezoekerskaart geïntroduceerd. Bezoek wordt door middel van het invoeren van het kenteken, via app of de website, aan- en afgemeld. Doordat de oude bezoekerskaart is afgeschaft en deze is vervangen door de gedigitaliseerde bezoekenregeling, wordt oneigenlijk gebruik voorkomen.

Wanneer bewoners bezoek wensen te ontvangen, kunnen zij hen straks digitaal aanmelden met een door hun ontvangen code. Zij noteren in een app of via de website het kenteken van de auto die op bezoek komt. Daarbij geven zij aan van wanneer tot wanneer het bezoek aanwezig is. Op het moment dat het bezoek vertrekt, moeten zij het kenteken weer afmelden. Wanneer een bezoek wordt aangemeld, gaat het aantal uren dat het bezoek aanwezig is af van het quotum. Het is mogelijk om meerdere bezoeken tegelijk te ontvangen, ieder kenteken moet wél afzonderlijk worden ingevoerd. Wanneer het quotum op is kunnen bewoners voor € 0,10 per uur een nieuw quotum kopen. Per kalenderjaar kost 400 uur aan parkeeruren net als andere jaren € 40,-. Aan het eind van 2020 wordt geëvalueerd of het quotum aangepast moet worden.

Ieder huishouden heeft dus een quotum van (voorlopig) 400 uur om bezoek te ontvangen. De 400 uur is gekozen op basis van informatie van verschillende gemeenten die al met deze app werken.

Tarieven maaiveld parkeren en parkeergarage afstemmen

De parkeergarage de Driehoek heeft 430 parkeerplaatsen met een bezettingsgraad op een gemiddelde werkdag van 30%. De tarieven in de parkeergarage zijn verschillend ten opzichte van de tarieven op maaiveld. In de parkeergarage is de tariefstructuur als volgt opgebouwd:

- Tot 30 minuten: € 1,00 of per gedeelte hiervan.
- Tussen 31-60 minuten: € 2,00 of per gedeelte hiervan.
- Tussen 61-90 minuten: € 3,00 of per gedeelte hiervan.
- Na 90 minuten: € 4,00 (dagtarief)

Daarnaast kent de parkeergarage een tweetal abonnementen:

- Een 24/7 abonnement
- Een kantoor abonnement

Met een 24/7 abonnement kan men dagelijks onbeperkt in- en uitrijden. Kosten voor het 24/7 abonnement zijn € 196,98 per kwartaal. Voor werkenden in de binnenstad is er een kantoor abonnement waarbij men van maandag tot en met vrijdag van 7.00 tot 19.00 uur onbeperkt in- en uit kan rijden. Dit abonnement kost € 104,37 per kwartaal.

De gemeente Oldenzaal streeft naar een eenduidig en uniforme benadering van parkeerregulering die makkelijk uit te leggen valt aan de burgers, bezoekers en ondernemers. Verschil tussen de tarieven van het maaiveld parkeren en de parkeergarage moeten zo klein mogelijk zijn en goed uit te leggen. In overleg met de huidige exploitant (Apcoa) wordt gekeken naar een goede afstemming over de parkeertarieven en abonnementen. Daarnaast zijn wij in gesprek met de eigenaar van de parkeergarage (Orange Capital) over mogelijke koop, huur of exploitatie van de parkeergarage. Vanuit die rol zouden wij als gemeente meer sturing kunnen geven aan de parkeertarieven waarbij het streven is het parkeren op maaiveld over te hevelen naar het parkeren in de parkeergarage. Hierdoor is het mogelijk om in de openbare ruimte maatregelen in het kader van duurzaamheid en klimaatadaptatie te realiseren. Bij verplaatsing van het parkeren op maaiveld naar de parkeergarage ontstaat de mogelijkheid de hittestress in de binnenstad aan te pakken.

Het contract met de huidige exploitant loopt medio 2020 af. In de gesprekken met de eigenaar van de parkeergarage wordt ook besproken welke verbeteringen en investeringen, naast de voorgenomen aanpassing van de in-/uitrit in de openbare ruimte, er mogelijk zijn die beide partijen kunnen nemen ter verbetering. De bevindingen over de keuze ten aanzien van koop, huur, exploitatie of het handhaven van de huidige situatie met betrekking tot de parkeergarage en het bijbehorende advies zullen aan de raad worden voorgelegd.

6.4 Kostendekkend

Doelstelling

- Waarborgen en waar mogelijk vergroten van de aantrekkelijkheid van de binnenstad
- Waarborgen en waar mogelijk verbeteren van de bereikbaarheid van de binnenstad
- Waarborgen en waar mogelijk verbeteren van de leefbaarheid in de binnenstad en omliggende wijken
- Vergroten duurzaamheid in de binnenstad

Maatregelen

- Oldenzaal streeft naar een betaalbare parkeerexploitatie
- Parkeertarieven zijn redelijk en doelmatig

Oldenzaal streeft naar een betaalbare parkeerexploitatie

Parkeerregulering brengt kosten en baten met zich mee. De laatste jaren liggen de parkeer-opbrengsten tussen de € 600.000 en € 670.000. De parkeeropbrengsten zijn in 2018 en 2019 licht gedaald ten opzichte van de jaren daarvoor. Dit wordt veroorzaakt door de toename van het belparkeren. De parkeerexploitatie wordt ingezet voor beheer en onderhoud, handhaving, vergunningverlening en voor maatregelen die een positief effect hebben op de aantrekkelijkheid van de stad.

Het streven is om de inkomsten en uitgaven op het huidige niveau te handhaven.

Parkeertarieven zijn redelijk en doelmatig

Het instrument betaald parkeren vormt de basis om een goede handhaving en een aantrekkelijke binnenstad mogelijk te maken. Met dit instrument is het mogelijk de meest aantrekkelijke parkeerplaatsen in de binnenstad voor het winkelend publiek bereikbaar te houden en een acceptabel verkeersgedrag in stand te houden.

Parkeerbeleid is onderdeel van de totale beleving van de binnenstad. De geboden kwaliteit van de binnenstad is maatgevend waarbij wel als voorwaarde geldt dat het parkeerbeleid in overeenstemming is met de kwaliteit.

Wanneer we naar de concurrerende plaatsen in de regio kijken, dan zien we dat in de steden Hengelo en Almelo het parkeertarief hoger is. En in Enschede substantieel hoger. Kleinere plaatsen als Denekamp, Borne, Losser en Ootmarsum hebben gratis parkeren of werken met een blauwe zone. Oldenzaal neemt met de parkeertarieven precies een plek tussen de grote Twentse steden en kleinere plaatsen in.

6.5 Pilots gastvrije binnenstad

Doelstelling

- Vergroten aantrekkelijkheid van de binnenstad

- Verbeteren bereikbaarheid van de binnenstad
- Waarborgen leefbaarheid in de binnenstad en omliggende wijken

Maatregelen

- Inzet middelen Pilot 1e uur gratis parkeren
- Pilot Flits parkeren

Inzet middelen pilot 1e uur gratis parkeren

Eind 2017 is door de raad het voorstel vastgesteld om als pilot nieuw parkeerbeleid te implementeren waarbij de klanten het eerste uur gratis kunnen parkeren. De benodigde kosten van deze maatregel te weten € 590.000,- zijn opgenomen in de Programmabegroting en gedekt via het bijbehorende dekkingsplan. Het voornemen is uitgesproken om deze eenmalige maatregel bij positieve resultaten om te zetten in een structurele aanpak waarbij de kosten worden gedeeld tussen de gemeente en de binnenstad ondernemers.

Doel van de pilot was om inzicht te krijgen in de effecten die samenhangen met een aantrekkelijke en gastvrije binnenstad. De negatieve effecten die kunnen optreden bij gratis parkeren (voor een bepaalde tijd op een bepaalde locatie), zoals vermindering van parkeerruimte voor vergunninghouders, toename verkeer, toename onveiligheid, moeten zo veel mogelijk worden voorkomen. Een pilot met een looptijd van een jaar, waarbij de klanten het eerste uur gratis kunnen parkeren in de gehele binnenstad, zou inzicht kunnen geven in de effecten.

De pilot is niet gestart omdat er geen consensus is tussen gemeente en de binnenstad ondernemers over de verdeling van de structurele jaarlijkse kosten bij gebleken succes.

De gemeente heeft geld gereserveerd om te onderzoeken met welke parkeermaatregelen de aantrekkelijkheid van het centrum voor bezoekers kan worden verbeterd. Die aantrekkelijkheid zal vooral moeten blijken uit meer bezoekers, die vaker terugkomen en langer verblijven. Bekostiging van structurele maatregelen zal vooral moeten komen vanuit de groepen die profiteren van een toename aan bezoekersuren, zoals:

- De winkeliers en de horeca
- De eigenaren van het vastgoed (winkels en horeca)
- Het gemeentelijk parkeerbedrijf (meer inkomsten door meer parkeeruren)

Er zal altijd een vorm van parkeerregulering nodig zijn om te voorkomen dat personeel de plaatsen voor bezoekers of bewoners inneemt. Er is daarbij meer keuze dan de huidige vorm van betaald parkeren.

We gaan met de stakeholders, winkeliers, eigenaren en (potentiele) bezoekers in gesprek om te kijken hoe we de gereserveerde incidentele middelen in kunnen zetten ten behoeve van een structurele impuls voor wat betreft het parkeren in onze binnenstad. Zo kan er gedacht worden aan een proef met gratis parkeren, waarvoor geen structurele middelen voorhanden zijn, of andere eenmalige investeringen of activiteiten die wellicht een structureel positief effect hebben op onze gastvrije binnenstad.

De projectgroep 'Parkeren binnenstad' wordt gevraagd binnen de kaders van het parkeerbeleid met voorstellen te komen hoe de beschikbare middelen het beste kunnen worden ingezet om meer bezoekers naar de binnenstad te krijgen.

Pilot Flits parkeren

Op dit moment parkeren veel mensen met een bedrijvenvergunning en bezoekers die voor langere tijd in de binnenstad moeten zijn op straat of op de pleinen in de binnenstad. Hierdoor is het soms lastig om een parkeerplaats dicht bij de bestemming te vinden. Deze ruimte willen we deels vrij maken voor de bezoekers die kort in de binnenstad moet zijn. Dit kan iemand zijn die even een boodschap wil doen in de stad of een automobilist die iemand, die bijvoorbeeld slecht ter been is, ergens wil ophalen of wegbrengen. De binnenstad blijft dus voor iedereen bereikbaar.

We willen ruimte maken voor bezoekers die een korte tijd dicht bij de bestemming willen zijn door op strategische locaties (o.a. in de aanloopstraten) parkeerplaatsen aan te wijzen die (in ieder geval tijdens winkeltijden) alleen te gebruiken zijn voor kortparkeerders. We noemen dit flits parkeren.

Flits parkeren is dus uitdrukkelijk bedoeld voor personen die voor een gericht winkelbezoek in de directe omgeving voor korte tijd hun auto willen parkeren. De verwachting is dat het 'flits'-regime een economische impuls geeft aan de straten, het kort winkelbezoek stimuleert en het makkelijker maakt foutparkeerders aan te pakken. Deze parkeerplaatsen hebben een hoge turn over, zodat de kans op een parkeerplaats hoog is.

De projectgroep 'Parkeren Binnenstad' wordt gevraagd binnen de kaders van het parkeerbeleid met voorstellen te komen hoe de pilot Flits parkeren het beste kan worden ingezet voor bezoekers die in de aanloopstraten van de binnenstad een korte tijd dicht bij de bestemming willen zijn.

7. Handhaving

Handhaving is noodzakelijk voor de werking van parkeerregulering. Handhaving zorgt ervoor dat aanwezige parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor de betreffende doelgroepen. Algemeen uitgangspunt bij handhaving op het parkeren is dan ook een duidelijke en uniforme aanpak gericht op het voorkomen van overlast door oneigenlijk gebruik van parkeercapaciteit. Voorwaarde voor heldere en eenduidige handhaving is, zoals hiervoor beschreven, een helder en eenduidig uitlegbaar parkeerbeleid. Zoals in vorige hoofdstukken aan de orde is geweest zal de gemeente Oldenzaal de komende jaren in de uitvoerende en dienstverlenende taken de digitaliseringslag verder doorzetten om de huidige klantvriendelijkheid en efficiëntie te behouden, en waar mogelijk te verbeteren.

In Oldenzaal handhaven BOA's (buitengewoon opsporingsambtenaar) op de regels in de openbare ruimte en de bebouwde omgeving. Handhaving op parkeren is een onderdeel van hun totale takenpakket. Bij verdere uitbreiding van de zone vergunninghouders of instellen van een blauwe zone moeten mogelijk ook de handhavingstaken worden uitgebreid. In de voorstellen voor mogelijke uitbreiding of instelling van zone's zal nadrukkelijk aandacht worden besteed aan bijvoorbeeld de impact op de uren inzet, den daarbij behorende financiële gevolgen, voor parkeerhandhaving.

Vastgesteld in de openbare vergadering van 25 mei 2020,

*de griffier,
J.H. Brokers*

*de voorzitter,
P.G. Welman*