



Parkeerbeleidsplan Oss



Keypoint Consultancy
Institutenweg 32
7521 PK Enschede
www.keypointonline.nl

Tel. 053 482 57 00
Fax 053 482 57 29
info@keypointonline.nl

Opdrachtgever	:	Gemeente Oss
Titel rapport	:	Parkeerbeleidsplan Oss
Versie	:	5
Status	:	Concept
Projectleider	:	Dr. M.J.G. Witbreuk
Datum	:	25 september 2005

Vastgesteld in de gemeenteraadsvergadering van
de Gemeente Oss, d.d. 6 oktober 2005

Niets uit dit rapport mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt worden in enige vorm of op enige wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Keypoint Consultancy v.o.f., noch mag het zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd.

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding.....	5
1.2	Karakter van het parkeerbeleidsplan	5
1.3	Proces van totstandkoming.....	8
1.4	Leeswijzer.....	8
2	Huidige parkeersituatie	9
2.1	Aanbod en gebruik autoparkeerplaatsen	9
2.2	Aanbod en gebruik fietsparkeerplaatsen	15
2.3	Parkeren bewoners	20
2.4	Parkeren bezoekers.....	23
2.5	Parkeren werkers.....	24
2.6	Parkeren ambulante handel en geneeskundige beroepsgroepen	25
2.7	Gehandicaptenparkeren.....	26
2.8	Fietsparkeren	28
2.9	Parkeergarage Bergoss	32
2.10	Parkeerbedrijf	32
3	Beleidsvisie	35
3.1	Inleiding.....	35
3.2	Functie parkeerbeleidsplan	35
3.3	Doelstelling	35
3.4	Uitwerking doelstelling.....	36
3.5	Randvoorwaarden.....	38
4	Beleidsuitgangspunten	39
4.1	Inleiding.....	39
4.2	Definities.....	39
4.3	Algemene uitgangspunten	39
4.4	Uitgangspunten naar locatie.....	44
4.5	Uitgangspunten bewoners.....	45
4.6	Uitgangspunten centrumbezoekers.....	46
4.7	Uitgangspunten werkers	47
4.8	Uitgangspunten ambulante handel en geneeskundige beroepsgroepen...	48
4.9	Uitgangspunten gehandicapten	48
4.10	Uitgangspunten fietsparkeren.....	48
5	Beleidsmaatregelen	50
5.1	Inleiding.....	50
5.2	Keuze 'in principe' reguleringsvorm.....	50
5.3	Parkeernormen	51
5.4	Maatregelen: rode draad	54

5.5	Maatregelen centrum	55
5.6	Maatregelen woonwijken	60
5.7	Maatregelen kantoreng gebied	62
5.8	Maatregelen stationsgebied	64
5.9	Maatregelen ambulante handel en geneeskundige beroepsgroepen	65
5.10	Maatregelen gehandicapten	66
5.11	Maatregelen fietsparkeren	68
6	Maatregelen centrum	70
6.1	Maatregelen bezoekers	70
6.2	Maatregelen bewoners	75
6.3	Maatregelen werkers	77
7	Maatregelen woonwijken	79
7.1	Maatregelen werkers en bezoekers	79
7.2	Maatregelen bewoners	81
8	Maatregelen kantoreng gebied	83
8.1	Maatregelen werkers en bezoekers	83
8.2	Maatregelen bewoners	85
9	Maatregelen stationsgebied	86
9.1	Maatregelen werkers en bezoekers	86
9.2	Maatregelen reizigers	87
9.3	Maatregelen bewoners	88
10	Financiën	89
10.1	Inleiding	89
10.2	Uitkomsten	89
11	Monitoring en evaluatie	93
11.1	Definities en doelen	93
11.2	Doelen, randvoorwaarden en uitgangspunten	93
11.3	Onderzoeksvragen	95
11.4	Monitoring	95
11.5	Evaluatie	100
11.6	Onderzoekperiode	101
11.7	Communicatie	101
Bijlage 1:	Fietsparkeeronderzoek 1999 en 2004	103
Bijlage 2:	Gebruik onbewaakte stallingen op donderdag	104
Bijlage 3:	Gebruik onbewaakte stallingen op zaterdag	105
Bijlage 4:	Parkeertarieven referentiegemeenten	106

Bijlage 5:	Betaalsystemen	107
Bijlage 6:	Normaantallen vergunningen.....	108

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Net als veel andere gemeenten ziet de gemeente Oss zich geconfronteerd met een groeiende automobilititeit en een groeiend autobezit. Dit brengt de nodige vragen op parkeergebied met zich mee. Hoe kan ervoor worden gezorgd dat er voldoende parkeerplaatsen zijn voor bezoekers aan het centrum van Oss? Hoe kan de overlast van bezoekers die parkeren in woongebieden worden beperkt? Hoe kan worden omgegaan met de toenemende parkeerproblemen, veroorzaakt door werknemers van bedrijven die in of in de buurt van woongebieden zijn gevestigd? Waar kan de toenemende groep treinreizigers, die met de auto naar het station komen, een parkeerplaats worden geboden?

Om deze vragen goed en in samenhang te kunnen beantwoorden, is een actualisatie van het parkeerbeleid nodig. Het huidige beleid is gebaseerd op de inmiddels verjaarde "Parkeernota centrum Oss" (1992) die de blik richtte tot het jaar 2000.

Ook op het gebied van het parkeeraanbod hebben er ontwikkelingen plaatsgevonden, die vragen om een beleidsmatige inbedding. Zo is bijvoorbeeld op het Jurgensplein achteraf betaald parkeren ingevoerd, is naar aanleiding van een parkeerevaluatie uit 1995 besloten tot de realisatie van een parkeergarage op Bergoss (de plannen zijn reeds in vergevorderd stadium) en zijn er wijzigingen geweest in het aantal (betaalde) parkeerplaatsen. Ook dringt zich de vraag op welke parkeernormen bij nieuwe woningbouw- en herstructureringsprojecten moeten worden gehanteerd.

Met een nieuw parkeerbeleid kan ook worden geanticipeerd op nieuwe toekomstige ontwikkelingen. Zo zijn er bijvoorbeeld woningbouwplannen aan de Lievekampaan en plannen voor uitbreiding van de kantoorfunctie aan de Raadhuislaan terwijl in hetzelfde gebied het aantal parkeerplaatsen zal afnemen.¹ Dit soort ontwikkelingen heeft gevolgen voor de vraag naar en het aanbod van parkeerplaatsen in (delen) van het plangebied.

1.2 Karakter van het parkeerbeleidsplan

In een tijdsbestek van anderhalf jaar heeft de gemeente Oss zich samen met partijen uit de samenleving over de genoemde vragen gebogen. Resultaat is voorliggend parkeerbeleidsplan, waarin alle gemeentelijke voornemens zijn vastgelegd ten aanzien van het parkeren in het centrum van Oss voor de periode van 2005 tot 2015.

¹ Zie voor een uitgebreidere opsomming van tot 2015 voorziene ontwikkelingen, paragraaf 5.2 van het rapport "Parkeerbilans en parkeerbezetting Oss 2004 (Keypoint Consultancy, 2004).

Het parkeerbeleidsplan heeft twee functies:

1. Het biedt een kader voor de richting waarin het parkeren in Oss zich de komende jaren moet ontwikkelen; en
2. Het dient het als toetsingskader voor nieuwe (ruimtelijke) ontwikkelingen.

Het plangebied beslaat het huidige voetgangersgebied, het huidige betaald parkeren gebied, het vergunningengebied en het gemengd parkeren gebied en een woonschild daaromheen. Het kaartje op de volgende pagina geeft het plangebied geografisch weer. Voor het fietsparkeren is in dit plan alleen beleid geformuleerd voor het voetgangersgebied en directe omgeving. Voor de rest van Oss wordt het fietsparkeerbeleid vastgelegd in de Fietsnota.²

² Het bevorderen van het fietsgebruik heeft een belangrijke plaats gekregen in het vigerende collegeprogramma van de gemeente Oss. Om het fietsgebruik in de gemeente Oss te stimuleren, wordt een Fietsnota opgesteld. Deze nota beoogt met concrete verbetervoorstellen een bijdrage te leveren aan het stimuleren van het fietsgebruik Dit gebeurt in de vorm van een meerjarig uitvoeringsprogramma.

1.3 Proces van totstandkoming

Medio 2004 is gestart met het ontwikkelen van een parkeerbeleidsplan. Daartoe is allereerst de problematiek bepaald. Waar doen zich problemen voor en op welke tijdstippen? En wie ondervindt daar overlast van?

De problematiek is bepaald door onderzoek te verrichten en door alle belanghebbenden (bewoners, ondernemers, winkeliers, gehandicapten e.d.) uit te nodigen voor een aantal ronde tafelgesprekken. Vervolgens is nog een plenaire sessie georganiseerd waar de bevindingen gepresenteerd en ter discussie gesteld zijn. Het geheel heeft in de zomer van 2004 geleid tot de Startnotitie Parkeerbeleidsplan centrum Oss.

Met de uitwerking van de startnotitie tot een parkeerbeleidsplan is vervolgens aan de slag gegaan. In het voorjaar van 2005 is het concept parkeerbeleidsplan gepresenteerd in een raadscommissie. Daarna is opnieuw een plenaire sessie georganiseerd, waar opnieuw alle belanghebbenden voor uitgenodigd zijn. Vervolgens is nog een overleg gevoerd met de ondernemers.

Het concept parkeerbeleidsplan is vervolgens aangepast tot een definitief parkeerbeleidsplan, dat vastgesteld is door het college van B&W en vervolgens in de inspraak is gebracht.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de huidige parkeersituatie beschreven: aanbod en gebruik van parkeerplaatsen komen aan de orde, de vigerende parkeerregulering en de knelpunten die zich voordoen. Hoofdstuk 3 bevat de ontwikkelingsvisie voor het parkeren in het centrum van Oss en gaat in op de randvoorwaarden van het beleid.

In hoofdstuk 4 worden de beleidsuitgangspunten weergegeven, zowel algemeen als onderscheiden naar locatie en doelgroep. Vervolgens worden in hoofdstuk 5 de beleidsmaatregelen voor auto- en fietsparkeren beschreven. Deze hebben betrekking op bewoners, bezoekers, werkers en overige doelgroepen. Ook worden in dat hoofdstuk de gemaakte keuzes ten aanzien van de (vormen van) regulering toegelicht. De maatregelen worden (op hoofdlijnen) beschreven naar locatie en doelgroep.

In hoofdstuk 6 worden de maatregelen voor het centrum verder uitgewerkt. Voor de verschillende doelgroepen (bewoners, bezoekers en werkers) worden de maatregelen voor zowel de korte als de lange termijn beschreven. In de hoofdstukken 7, 8 en 9 wordt datzelfde gedaan voor achtereenvolgens de woonwijken, het kantorengedebied en het stationsgebied.

In hoofdstuk 10 wordt tenslotte ingegaan op de financiële consequenties van de voorgestelde maatregelen. Er wordt een weergave gegeven van de exploitatie voor de komende jaren, waarbij onderscheid wordt gemaakt in een hoog scenario en een laag scenario. Daarbij is het lage scenario financieel ongunstiger dan het hoge scenario.

2 Huidige parkeersituatie

Dit hoofdstuk begint met een beschrijving van het (kwantitatieve) aanbod en gebruik van parkeerplaatsen voor de auto respectievelijk de fiets.³ Daarna wordt ingegaan op de parkeersituatie voor bewoners, werkers, bezoekers, ambulante handel (en andere beroepsgroepen met een specifieke parkeerbehoefte), gehandicapten en fietsparkeerders. Steeds wordt aangegeven hoe momenteel de regulering er uit ziet en welke (eventuele) knelpunten aan de orde zijn. Afgesloten wordt met een korte beschrijving van het parkeerbedrijf (organisatie, exploitatie en handhaving).

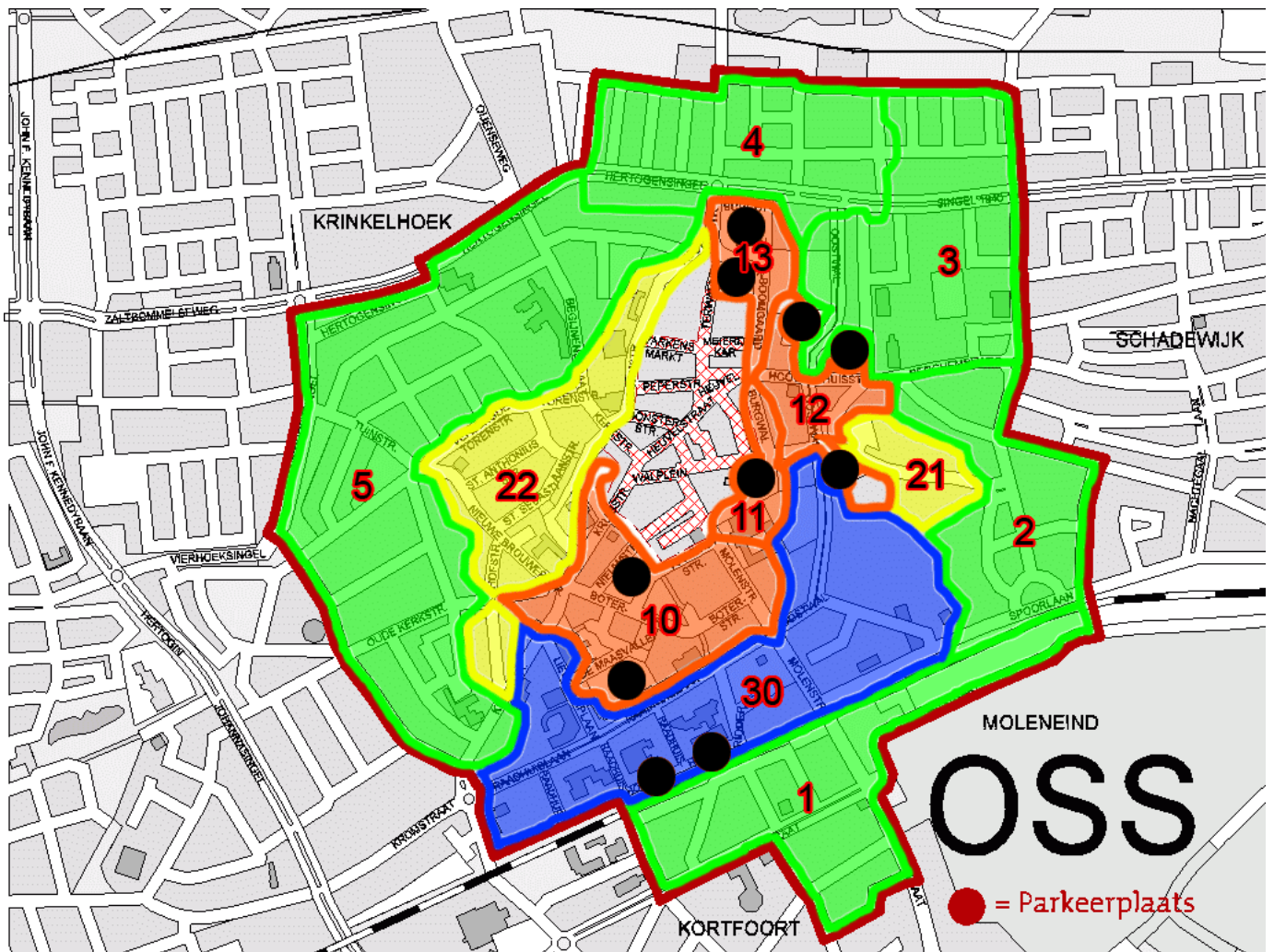
2.1 Aanbod en gebruik autoparkeerplaatsen

2.1.1 Aanbod

Het huidige aanbod van autoparkeerplaatsen in het centrum van Oss is in maart 2004 in kaart gebracht. Het onderzoeksgebied waar de tellingen zijn uitgevoerd, is weergegeven in onderstaande afbeelding. In het onderzoeksgebied gelden verder vier parkeerregimes:

- Betaald parkeren (rood)
- Vergunningen parkeren (geel)
- Gemengd parkeren (combinatie van betaald, vergunningen en vrij parkeren) (blauw)
- Vrij parkeren (groen)

³ Er wordt volstaan met een beschrijving van de situatie op hoofdlijnen. Voor meer informatie wordt verwezen naar het rapport "Parkeerbalans en parkeerbezetting Oss 2004" (Keypoint Consultancy, 2004).



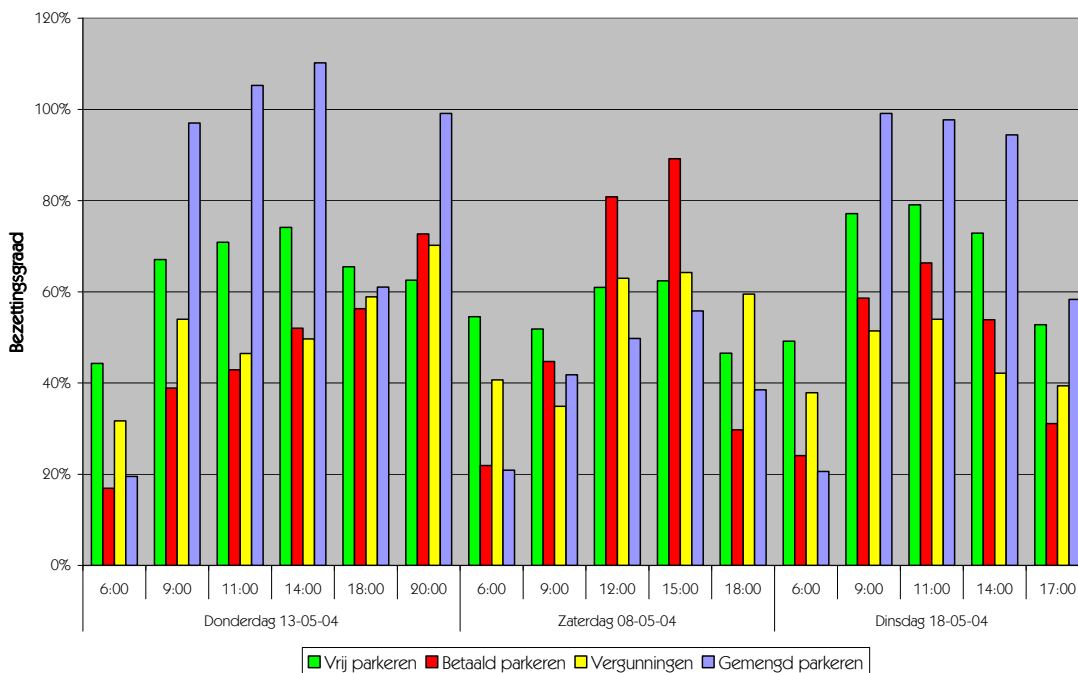
Het aantal parkeerplaatsen in het gebied bedraagt 7.919 plaatsen. 5.276 daarvan zijn bestemd voor openbaar gebruik; de rest betreft particuliere parkeerplaatsen. Tabel 1 geeft aan hoe het aantal openbare parkeerplaatsen is verdeeld over de verschillende regimes. Ook is onderscheid gemaakt naar straatparkeren, parkeren op een terrein en garageparkeren.

Aantal parkeerplaatsen			
Parkeerregime	Op straat	Op terrein / in garage	Totaal
Betaald parkeren	274	1.337	1.611
Vergunning parkeren	467	0	467
Gemengd parkeren	311	354	665
Vrij parkeren	2.533	0	2.533
Totaal	3.585	1.691	5.276

Tabel 1: Aantal parkeerplaatsen naar parkeerregime, centrum Oss

2.1.2 Gebruik en knelpunten in gebruik

In het onderzoek van maart 2004 is naast het aanbod, ook het gebruik van de parkeerplaatsen in het centrum in kaart gebracht. Het gebruik wordt uitgedrukt in de bezettingsgraad (aantal auto's op het totaal aantal parkeerplaatsen). Terreinen of gebieden met een bezettingsgraad van 80% of hoger worden als vol beschouwd. Onderstaande grafiek geeft een beeld van de bezettingsgraden per parkeerregime.



Het volgende valt op:

- Betaald parkeren gebied: op zaterdagmiddag en op koopavond is het erg druk met bezettingen van boven de 80% respectievelijk 70%.
- Vergunningengebied: hier is het beeld rustig. De bezettingsgraden liggen tussen de 40% en 60%; er blijven dus nog veel parkeerplaatsen ongebruikt.
- Gemengd parkeren gebied: er doen zich problematisch hoge bezettingen voor tijdens kantooruren, zowel op dinsdag (marktdag) als op donderdag. Ook op koopavond staat het vol.
- Vrij parkeren gebied: er doen zich parkeerpieken voor op dinsdag (9-14 uur) tijdens de markt en op donderdag (11-14 uur).

Meer specifiek is er in hoofdzaak het volgende aan de hand.

Parkeerdruk werknemers spoorzone maandag-vrijdag tijdens kantooruren

Op doordeweekse dagen zorgen werknemers van bedrijven in het kantoreengebied ten noorden van het spoor (omgeving Raadhuislaan) voor een erg hoge parkeerdruk (tijdens kantooruren). Op dezelfde momenten zoeken veel treinreizigers in de straten ten noorden en ten zuiden van het station een parkeerplaats.

Daarbij valt te constateren dat het gebied ten zuiden van het spoor (Kamperfoeliestraat en de Zonnebloemstraat) in de praktijk als overloopgebied geldt. Op dezelfde momenten is in het betaald parkeren gebied (met uitzondering van De Wal, Carmelietenstraat en Burgwal), het vergunningengebied en grote delen van het vrij parkeren gebied (met uitzondering van de noordoostelijke zone) sprake van overcapaciteit.

Parkeerdruk marktbezoekers en werknemers woonbuurten ten tijde van markt

Tijdens de dinsdag- en zaterdagmarkt parkeren veel marktbezoekers hun auto niet op een betaald parkeerplaats in het centrum, maar op een gratis parkeerplaats in de woonwijken ten noordoosten van de stad. Daar doen zich dan ook met enige regelmatig capaciteitsproblemen voor, onder andere in de Linkensweg, Prof. Regoutstraat en Schadewijkstraat.

Parkeerdruk De Wal en omgeving hele week

Op parkeerterrein De Wal en omgeving (Carmelietenstraat, Burgwal) liggen de bezettingsgraden grote delen van de dag, zowel doordeweek als in het weekend, boven de 80%.

Parkeerdruk centrum tijdens koopavond

Op koopavond staan de betaald parkeerplaatsen ten zuiden en oosten van het voetgangersgebied vol (Maasvallei, Jurgensplein en omliggende straten, De Wal), maar ook de omgeving Raadhuislaan staat op koopavond vol. Tegelijkertijd is er elders in het centrum sprake van onderbenutting.

Parkeerdruk betaald parkeren gebied zaterdag

In het hele betaald parkeren gebied is de parkeerdruk op zaterdag(middag) (te) hoog, vooral op de grotere terreinen Bergossterrein, Jurgensplein, Burchtplein. Wel zijn er dan parkeerplaatsen in de directe omgeving beschikbaar (Lievekamp/gemeentehuis en Oostwal-Oost).

2.1.3 Parkeerbilans

De in maart 2004 voor het centrum van Oss opgestelde parkeerbilans is in lijn met bovenstaande. In de balans zijn de parkeervraag en het parkeeraanbod tegen elkaar uitgezet. Voor de huidige situatie geeft de parkeerbilans voor veel gebieden een tekort aan parkeerplaatsen aan, vooral in het betaald parkeren gebied, het gebied direct ten noorden van het spoor en de woongebieden ten oosten van het centrum. Tegelijkertijd is er in andere gebieden nog wel sprake van onderbenutting, bijvoorbeeld het vergunningengebied. De vraag is echter in hoeverre men deze parkeerplaatsen wil gebruiken om de overloop in andere gebieden op te vangen.

In de toekomstige parkeerbalans (2015) is op basis van nu voorziene ontwikkelingen in het onderzoeksgebied de toekomstige (on)balans tussen parkeervraag en –aanbod bepaald. De balans voorspelt voor 2015 een normatief tekort van circa 1.000 parkeerplaatsen (9.000 – 8.000). Tekorten doen zich dan vooral voor in gebieden die nu reeds onder druk staan: het betaald parkeren gebied, de kantorenzone nabij Maasvallei en straten ten noorden van het station.

2.1.4 Aanbod en gebruik gehandicaptenparkeerplaatsen

Aanbod

Het aantal gehandicaptenparkeerplaatsen (gpp's) in het onderzoeksgebied bedraagt 91 parkeerplaatsen: 45 algemene gpp's en 46 gpp's op kenteken (in 2001 waren dat 39 respectievelijk 30 plaatsen). De meeste algemene gpp's bevinden zich in het betaald parkeren gebied (20) en tussen de Raadhuislaan en het ter hoogte van het gemeentehuis (14). Zie tabel 2.

Volgens landelijke richtlijnen dient 2% van het aantal openbare parkeerplaatsen te zijn gereserveerd en ingericht voor gehandicapten. De echte 'bezoekersgebieden' met veel openbare gebouwen zijn het betaald parkeren gebied en het gemengd parkeren gebied. Hier bedraagt het percentage algemene gpp's op het totaal aantal gereguleerde parkeerplaatsen 1,50% (34/2.276).

Aantal parkeerplaatsen			
Parkeerregime	Totaal	Algemene gpp's	Gpp's op kenteken
Betaald parkeren	1.611	20	4
Vergunning parkeren	467	3	10
Gemengd parkeren	665	14	4
Vrij parkeren	2.533	8	28
Totaal	5.276	45	46

Tabel 2: Aantal parkeerplaatsen naar parkeerregime, centrum Oss, 2004

Gebruik

In 2004 is op donderdag 16 september (20 uur) en op zaterdag 18 september (15 uur) de bezetting van de gpp's onderzocht (zie tabel 3). Dit zijn over het algemeen de momenten waarop de parkeerdruk in Oss het hoogst is. Zoals verwacht worden de gpp's op kenteken meer gebruikt dan de algemene gpp's: zo'n 60% tegen zo'n 25%. Van de algemene gpp's worden die in het betaald parkeren gebied en in het vergunningengebied beter benut dan die in het gemengd en vrij parkeren gebied.

Bezetting gpp's				
Parkeerregime	Algemene gpp		Gpp op kenteken	
	Do-avond	Za-middag	Do-avond	Za-middag
Betaald parkeren	32%	40%	60%	75%
Vergunning parkeren	33%	33%	60%	60%
Gemengd parkeren	11%	7%	0%	50%
Vrij parkeren	25%	25%	61%	68%
Totaal	26%	27%	57%	65%

Tabel 3: Gebruik gehandicapten parkeerplaatsen naar parkeerregime, centrum Oss, donderdagavond (16 september 2004, 20.00 uur) en zaterdagmiddag (18 september 2004, 15.00 uur)

Alleen mensen met een gehandicaptenparkeerkaart (GPK) mogen op een gpp staan. Het is niet bekend hoeveel inwoners van Oss momenteel een GPK hebben. Dit heeft te maken met de wijze waarop wordt geadministreerd. Wel is bekend dat de afgelopen vijf jaar 1.276 GPK's zijn verstrekt. Het WVG-loket, dat de uitgifte van GPK's verzorgt, schat dat 60% hiervan een nieuwe aanvraag betreft en 40% een aanvraag voor verlenging.

2.2 Aanbod en gebruik fietsparkeerplaatsen

2.2.1 Aanbod

Onbewaakte stallingen

In september 2004 is het huidige aanbod van fietsparkeerplaatsen in het centrum van Oss in kaart gebracht (met uitzondering van de bewaakte stallingen, zie verderop). Onderstaande afbeelding toont het gebied waarin de tellingen zijn uitgevoerd, en de uitkomsten. Een gedetailleerd overzicht van het aanbod op straatniveau is opgenomen in bijlage 1. In het onderzoeksgebied staan vier typen stallingen:

- Meer dan de helft van de stallingen zijn zgn. hoog/laag stallingen
- 30% van de stallingen betreft aanleunbeugels
- 15% betreft caférekken
- De zogenaamde muurbeugels zijn sinds 1999 allemaal verdwenen

Het totaal aantal fietsparkeerplaatsen in het onderzoeksgebied bedraagt 762. Daarvan liggen er 191 in het voetgangersgebied. Het totale aanbod is sinds september 1999, toen de voorlaatste tellingen zijn uitgevoerd, nagenoeg gelijk gebleven (762 nu tegen 772 toen). Dat geldt ook voor het aantal stallingplaatsen in het voetgangersgebied: dit is licht toegenomen, van 178 in 1999 naar 191 nu.

De eerste resultaten van het in 2000 ingezette beleid van clustering van de fietsparkeervoorzieningen zijn terug te zien in de cijfers. Een aantal kleinere voorzieningen is opgeheven (in het voetgangersgebied bijvoorbeeld Heuvel en De Wal; daarbuiten onder meer Hooghuisstraat), maar tegelijkertijd is de capaciteit van een aantal andere stallingen uitgebreid (bijvoorbeeld Kerkstraat, Boschpoorthof).

Bewaakte stallingen

In het centrum van Oss bevinden zich twee bewaakte fietsstallingen, één aan de Kruisstraat en één aan de Oostwal. De stallingcapaciteit bedraagt 135 respectievelijk 60 plaatsen.

2.2.2 Gebruik

Onbewaakte stallingen

In de onderzoeken uit 1999 en 2004 is niet alleen het aanbod, maar ook het gebruik van de fietsparkeerplaatsen in beeld gebracht. Tabel 4 geeft een aantal resultaten weer. In bijlage 2 en 3 is een gedetailleerd overzicht van de bezettingen op de onderzoeksdagen opgenomen.

Dag	Aanbod	In stalling	Bij stalling	Bezetting in/ bij stalling	Los staan	Totaal
Totaal (inclusief voetgangersgebied)						
Do 16-09-'04	762	208	85	38,5%	412	705
Do 09-09-'99	772	139	155	38,1%	399	693
Za 18-09-'04	762	255	175	56,4%	500	900
Za 11-09-'99	772	195	166	46,8%	592	953
Voetgangersgebied						
Do 16-09-'04	191	70	52	64%	302	424
Do 09-09-'99	178	62	90	85%	245	548
Za 18-09-'04	191	81	83	86%	345	509
Za 11-09-'99	178	68	63	74%	402	533

Tabel 4: Aanbod fietsparkeerplaatsen centrum Oss en aantal gestalde fietsen op do 20 uur en za 15 uur

Enkele conclusies ten aanzien van het hele gebied zijn de volgende:

- Parkeerbalans. Op donderdagavond zijn vraag en aanbod redelijk in balans, op zaterdag overtreft de parkeerbehoefte het aanbod aanzienlijk (in 2004 900 fietsen tegen 762 parkeerplaatsen).
- Wildstallers. Opvallend is het groot aantal fietsers dat de fiets niet in of bij een stalling plaatst. Meer dan de helft van de fietsparkeerders is 'wildstaller'.
- 2004 meer in de stalling. In 2004 plaatsen wel meer mensen dan in 1999 (op beide dagen) hun fiets in de stalling, zowel relatief als absoluut. In 2004 is verder op zaterdag het aantal wildstallers (absoluut en relatief) lager dan in 1999.

In het *voetgangersgebied* valt het volgende op.

- De parkeervraag overtreft hier enige malen het parkeeraanbod; logisch dus dat ook:
- De stallingen beter worden gebruikt dan in het hele gebied
- Het percentage wildstallers hier ook veel hoger ligt

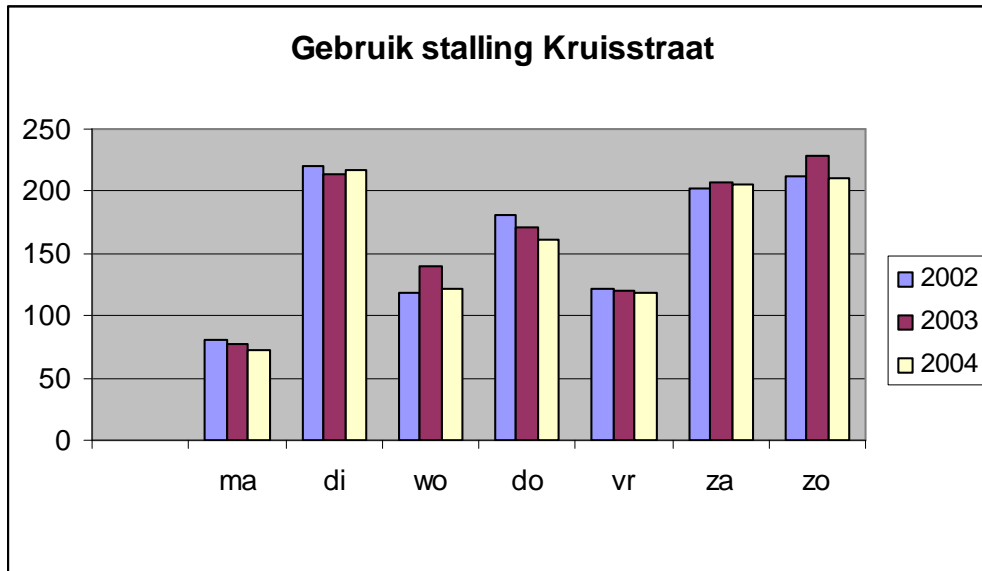
In 2004 doet de grootste absolute fietsparkeervraag zich (op beide dagen) voor aan de Heuvel, de Molenstraat, de Kruisstraat (bij de HEMA) en De Wal. In 1999 waren deze straten ook populaire plaatsen om de fiets neer te zetten. Toen werd ook veel gestald aan de inmiddels opgeheven Fabrieksstraat.

In 2004 zijn de locaties met de grootste relatieve vraag naar parkeerplaatsen (ten opzichte van de capaciteit), de Kerkstraat, de Hooghuisstraat, Burgwal en Boschpoorthof. Op zaterdag zijn daarnaast de Peperstraat, De Wal en de Kruisstraat druk. In 1999 had de Kerkstraat ook reeds een hoge bezettingsgraad en op zaterdag kwamen daar ook de Peperstraat, De Wal en de Kruisstraat bij. Daarnaast was de bezetting bij de Heuvel (in 2004 geen aanbod meer) en de Fabrieksstraat in 1999 hoog.

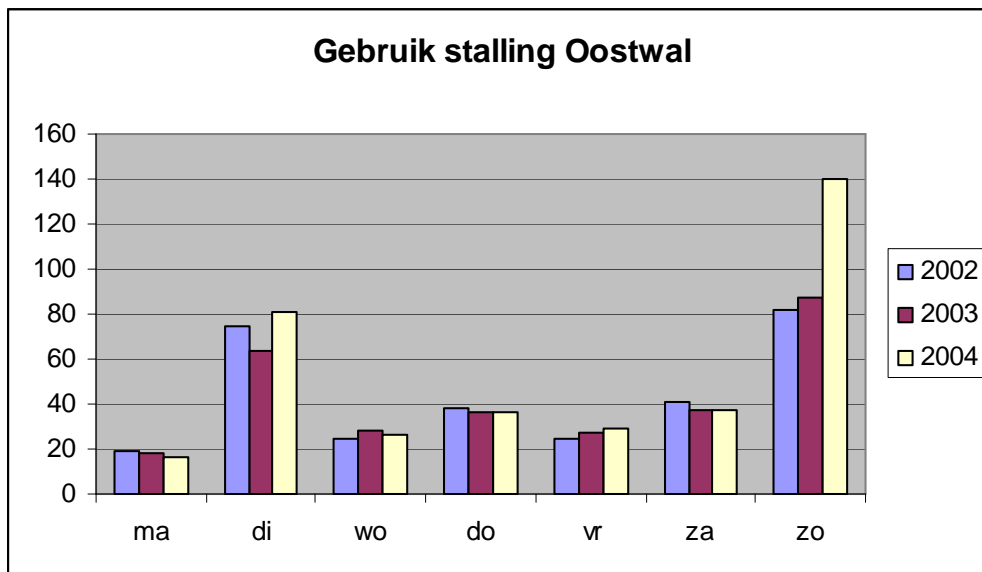
Tot slot valt op dat de 165 fietsparkeerplaatsen bij het Titus Brandsmalyceum (Molenstraat) zowel op donderdagavond als op zaterdag zo goed als onbenut blijven.

Bewaakte stallingen

Over het gebruik van de bewaakte stallingen aan de Kruisstraat en de Oostwal zijn geen bezettingscijfers beschikbaar, maar wel cijfers van het aantal gestalde fietsen op dagbasis (over de jaren 2002 – 2004). In onderstaande grafieken staat het gemiddeld aantal fietsen per dag weergegeven. De stalling aan de Kruisstraat is op dinsdags het drukst (in 2004 217 fietsen). Daarna volgen de zondag en de zaterdag (in 2004 resp. 205 fietsen). Deze dagen zijn ook de drukste dagen voor de stalling aan de Oostwal (in 2004 op zondag 140 fietsen, op dinsdag 81 en op zaterdag 37).



Gemiddeld aantal gestalde fietsen stalling Kruisstraat, naar dag



Gemiddeld aantal gestalde fietsen stalling Oostwal, naar dag

Tabel 5 toont het gebruik van beide stallingen over de jaren, per kwartaal. Tussen 2002 en 2003 is het gebruik van de stalling aan de Kruisstraat nagenoeg gelijk gebleven; het gebruik van de Oostwal is gedaald met 5%. Voor beide stallingen wijzen de cijfers van de eerste drie kwartalen van 2004 op een daling van het gebruik.

		2002	2003	2004		2003 - 2002	2004- 2003
Kruisstraat	1e kw	9.345	9.486	7.418		2%	-22%
	2e kw	12.616	13.623	13.289		8%	-2%
	3e kw	16.319	15.458	14.932		-5%	-3%
	4e kw	10.290	10.353	-		1%	-
	Totaal	48.570	48.920	36.443*		1%	-26%
Oostwal	1e kw	1.686	1.672	1.497		-1%	-10%
	2e kw	2.993	3.439	3.365		15%	- 2%
	3e kw	5.107	4.198	4.429		-18%	6%
	4e kw	2.100	2.031	-		-3%	-
	Totaal	11.886	11.340	9.791*		-5%	-14%

* Prognoses op basis van ontwikkeling gebruik voorgaande jaren.

Tabel 5: Aantal gestalde fietsen in bewaakte stallingen Kruisstraat en Oostwal per kwartaal

2.3 Parkeren bewoners

2.3.1 Regulering

Vergunning

Zowel in het betaald parkeren gebied als in het vergunningengebied kunnen bewoners een parkeervergunning aanvragen⁴. In het betaald parkeren gebied gaat het om een *vrijstelling* van de betaalplicht aan de parkeerautomaat. Daarbij wordt meestal een vrijstelling verleend voor een bepaalde locatie. In het vergunningengebied gaat het om een zogenaamde *belanghebbendenvergunning*. Hiermee kan worden geparkeerd op alle parkeerplaatsen, die zijn gereserveerd voor de bewoners. De vergunningengebieden (Boschpoort, Koomstraat, Goudmijnstraat) zijn een aantal jaar geleden ingesteld –na klachten van bewoners– om de parkeeroverlast van bezoekers van het centrum te beperken. De waardering voor dit systeem is groot onder de bewoners.

Enkele feiten over de huidige bewonersvergunning staan in onderstaand overzicht. Voor het maximaal aantal uit te geven (bewoners en zakelijke, zie § 1.4.1) vergunningen zijn normen (gehanteerd), die relateren aan de capaciteit ter plaatse. In de praktijk worden deze echter niet altijd gevolgd, dan wel gestaafd aan juiste capaciteitgegevens.

⁴ Er zijn verschillende soorten vergunningen:

- Belanghebbendenvergunning: de bezitter mag er mee parkeren op plaatsen die gereserveerd zijn voor belanghebbenden. Handhaving is niet gefiscaliseerd.
- Vergunning bij betaalplicht aan de parkeerautomaat. Deze vergunning kan gekocht worden bij de gemeente en de bezitter mag vervolgens voor een bepaalde tijdsduur parkeren op betaald parkeerplaatsen in de gemeente zonder te betalen bij de automaat.

Vergunning bij parkeerverbod. De bezitter mag hiermee parkeren op plaatsen waar normaal gesproken niet geparkeerd mag worden (geldt in het algemeen voor politie, brandweer e.d.).

Kenmerk	Omschrijving
Prijs	€25,- op jaarbasis (prijspeil 2004)
Geldigheid	Tijdens de winkelopeningstijden (buiten deze uren kan zonder vergunning worden geparkeerd)
Voor wie	Bewoners in betreffende gebied, mits zij niet kunnen parkeren op eigen terrein
Aantal	In principe maximaal 1 per huishouden
Bijzonderheden	Geen plaatsgarantie Niet kentekengebonden

Tabel 6: Kenmerken bewonersvergunning in vigerend beleid

Bezoekersregeling

Voor bezoekers van bewoners in het vergunningengebied geldt een bezoekersregeling. Een bewoner kan elke maand één bezoekerskaart kopen voor €2,27. Met deze kaart kan 12 maal worden geparkeerd (maximaal één etmaal per keer). Op de bezoekerskaart moeten het kenteken van de bezoeker en de datum van het bezoek worden ingevuld. In 2003 zijn 112 bezoekerskaarten uitgegeven.

Extra parkeerplaatsen naar rato toevoeging woningen

De gemeente hanteert (nog) geen parkeernormen. Bij nieuwe ontwikkelingen op het gebied van woningbouw geldt wel het uitgangspunt dat de projectontwikkelaar zoveel parkeerplaatsen moet aanleggen dat in de behoefte van de functietoevoeging (woonruimte) wordt voorzien.

In het centrum is dit echter vaak niet mogelijk vanwege ruimtegebrek. In het voetgangersgebied is het zelfs onmogelijk, omdat dit gebied fysiek wordt afgesloten. Daarom is sinds 27 juli 2004, vooruitlopend op de maatregelen in dit beleidsplan, een interimbeleid van kracht voor uitbreidingen van de woonfunctie in het centrum. De mogelijkheid is geïntroduceerd om de verplichting van het aanleggen van voldoende parkeerplaatsen bij de gemeente af te kopen. Per parkeerplaats dient dan €10.000 te worden betaald.

2.3.2 Knelpunten

Mensen, woonachtig in de woongebieden hebben in meer of mindere mate te maken met een aantal parkeerproblemen (zie § 2.1.2 voor een uitzetting over de parkeerbezettingen).

Overlast aanwezige functies

Ten eerste doet zich op bepaalde plaatsen parkeeroverlast voor ten gevolge van aanwezige functies:

- Veel werknemers van bedrijven uit het centrum parkeren net buiten het gereguleerd parkeren gebied. In straten als de Goudmijnstraat, Teugenaarstraat en Kruisstraat is het dan ook druk. Bovendien wordt er regelmatig fout geparkeerd.⁵

⁵ In het voorjaar van 2005 wordt in verband met de parkeeroverlast van werknemers en treinreizigers betaald parkeren ingevoerd in het gebied ten noorden van het station (grofweg van de Booglaan tot en met de Berghemseweg).

- Daarnaast parkeren nogal wat werknemers niet op eigen terrein, maar in straten in de nabijheid van hun bedrijf en veroorzaken daarmee parkeeroverlast voor omwonenden (bijvoorbeeld Abab, Organon).
- Rondom verzorgingstehuis Katwijk en verpleeghuis Vita Nova zorgen parkerende bezoekers voor parkeeroverlast voor omwonenden.
- Op dinsdag en zaterdag parkeren veel marktkooplieden in de woongebieden ten noorden van de singel 1940 – 1945 (Gerrit van de Veenstraat, Eisenhowerstraat, Montgomerystraat etc). De marktmeester krijgt regelmatig klachten van omwonenden, die zich storen aan al het blik in de straat. Het belemmert onder meer hun uitzicht.

Verder werd in § 2.1.2 reeds aangehaald:

- De hoge parkeerdruk in woonwijken ten noordoosten van de stad tijdens de markt
- De parkeeroverlast in woonbuurten rondom het station, veroorzaakt door treinreizigers die hun auto in de buurt van het station een dag neerzetten dan wel door werknemers die er hun auto een dag plaatsen.

Parkeerdruk en foutparkeren rand betaald parkeren gebied

Een tweede aandachtspunt bij het parkeren in bewonersgebieden, vormt de problematiek aan de rand van het betaald parkeren gebied. Veel werknemers willen hun auto gratis kwijt en parkeren daarom net buiten het betaald parkeren gebied. Zij lopen vanaf daar naar hun werk. Hierdoor zien bewoners in de betreffende straten zich geconfronteerd met een hoge parkeerdruk. Regelmatig komt daar nog bij dat er veel wordt fout geparkeerd, bijvoorbeeld op de stoep (onder meer Teugenaarstraat en Kruisstraat). Ook worden auto's soms zo geparkeerd, dat de doorgang wordt belemmerd.

Ontbreken parkeernormen

Een probleem van heel andere orde is het ontbreken van parkeernormen in het vigerende beleid. Bouwinitiatieven leiden veelal tot een verhoging van de parkeerdruk. Momenteel worden in Oss, bij gebrek aan richtlijnen, per nieuwbouwproject parkeernormen afgesproken. Om eenheid aan te brengen in de parkeernormering, en om eventueel onnodige toename van de parkeerdruk te voorkomen (door te krappe normering), is het van belang dat parkeernormen worden opgesteld.

Schaarste parkeerplaatsen in het centrum voor bewoners

De parkeernormering is zeker van belang in het licht van de ambitie van de gemeente Oss om de woonfunctie van het centrum te versterken. In het centrum zijn parkeerplaatsen voor bewoners, op acceptabele loopafstand van hun woning, schaars. Vraag is hoe de toenemende parkeervraag gaat worden gefaciliteerd.

Fraudegevoeligheid bezoekersregeling

Een laatste aandachtspunt is de constatering dat het huidige systeem van bezoekerskaarten niet fraudedicht is. Daarnaast is het met de huidige wijze van administreren onmogelijk om het gebruik te monitoren.

2.4 Parkeren bezoekers

2.4.1 Regulering

In de betaald parkeren gebieden zijn bezoekers tijdens de openingstijden van de winkels gebonden aan het betaald parkeren regime. Zij betalen bij een parkeermeter- of automaat. Er zijn verschillende tariefzones met tarieven variërend van € 0,70 tot €1,10 per uur. Ook de maximum parkeerduur verschilt van plaats tot plaats. De dagen en uren waarop parkeerbelasting moet worden betaald zijn: maandag tot en met zaterdag van 9.00 tot 18.00 uur en op koopavonden van 18.00 uur tot 21.00 uur. Op zon- en feestdagen niet hoeft niet te worden betaald.

Bezoekers kunnen in principe niet parkeren in de vergunningengebieden. Alleen voor bezoekers van bewoners in de vergunningengebieden is er het systeem van bezoekerskaarten (zie § 1.3.1).

2.4.2 Knelpunten

Bij het bezoekersparkeren doet zich een aantal knelpunten voor.

Behoefte aan achteraf betaald parkeersystemen

Op het Jurgensplein geldt sinds najaar 2002 een systeem van achteraf betaald parkeren. Dit systeem wordt door bewoners, bezoekers en ondernemers zeer gewaardeerd. Zij zien het graag breder ingevoerd, met het oog op klantvriendelijkheid en rechtvaardigheid (klant betaalt niet meer dan de werkelijke parkeertijd).⁶

Evenementen

Tijdens evenementen doen zich ook soms knelpunten (foutparkeren, overlast in woonwijken, hoge parkeerdruk) voor. Dat is het geval bij bijvoorbeeld de Hertoginnenmarkt en tijdens het Fantastival.

Niet betalen op Jurgensplein

Na 19.00 uur gaat op het Jurgensplein de slagboom omhoog en kunnen auto's het terrein zo verlaten. Inmiddels wordt hier dankbaar gebruik van gemaakt door mensen die tot na 19.00 uur wachten met uitrijden en derhalve de verschuldigde parkeerbelasting niet voldoen.

Sociale veiligheid

Bij een aantal parkeervoorzieningen vormt de veiligheid punt van aandacht. Ten eerste de parkeervoorzieningen achter het gemeentehuis. Hier vinden veel auto-inbraken plaats. Verder voelen veel mensen zich niet op hun gemak in de Oostwal-garage. De ingang ligt uit het zicht en het is er wat 'unheimisch'. Ook de sociale onveiligheid van de Maasvallei vormt een aandachtspunt.

⁶ Zie ook het evaluatierapport "Evaluatie aanpassing parkeersysteem Jurgensplein Oss", DIMENSUS beleidsonderzoek, Breda, februari 2004

Kwaliteit parkeerplaatsen

De kwaliteit van de parkeerplaatsen (bestrating, afmeting en duiding parkeervakken, staat van onderhoud e.d.) op verschillende locaties (zoals Bergoss en achter het station) laat te wensen over.

Duiding vergunningenzone

De gebieden voor vergunningenparkeren zijn niet voldoende goed aangegeven. De borden waarmee begin en/of eind van de vergunningenzone worden aangegeven, zijn klein. Ook de tekst waarmee op het wegdek de "vergunningenzone" wordt aangegeven, is vaak erg klein en bovendien slecht leesbaar.

2.5 Parkeren werkers

2.5.1 Regulering

Bij de doelgroep 'werkers' gaat het om werknemers en zakelijk belanghebbenden. Bedrijven die zijn gevestigd in een reguleringsgebied worden aangemerkt als zakelijk belanghebbende. Hetzelfde geldt voor bedrijven die in dergelijke gebieden met een motorvoertuig moeten zijn in verband met hun werkzaamheden. Voor werknemers is op parkeergebied niets geregeld, voor de zakelijk belanghebbenden wel.

Vergunning

Net als voor bewoners is er voor zakelijk belanghebbenden een vergunningenregeling in het betaald parkeren gebied en het vergunningengebied. De regeling geldt voor in deze gebieden gevestigde bedrijven. De zakelijke vergunningen gelden niet op koopavond en zaterdag. De idee daarachter is dat op die momenten de schaarse parkeerplaatsen in het centrum vrij dienen te zijn voor bezoekers.

Enkele feiten over de huidige zakelijke vergunning staan in tabel 7.

Kenmerk	Omschrijving
Prijs	€50,- op jaarbasis (prijspeil 2004)
Geldigheid	Tijdens de winkelopeningstijden (buiten deze uren kan zonder vergunning worden geparkeerd) <i>Niet</i> op koopavond en zaterdag
Voor wie	Bedrijfsvoerenden en personen die werken in betreffende gebied, mits parkeren aldaar noodzakelijk is voor de bedrijfsvoering
Aantal	In principe maximaal 1 per jaar en maximaal 1 per bedrijf
Bijzonderheden	Geen plaatsgarantie Niet kentekengebonden (derden kunnen ze ook gebruiken)

Tabel 7: Kenmerken zakelijke vergunning in vigerend beleid

Ontheffing

Voor zakelijk belanghebbenden met bedrijfsmatige activiteiten in het reguleringsgebied (NUTSbedrijven, loodgieterbedrijven e.a.) geldt geen standaardregeling. In de praktijk worden voor het vergunningengebied en daar waar parkeerverboden gelden, op aanvraag door de gemeente ontheffingen verstrekt voor het benodigd aantal dagen.

Voor het betaald parkeren gebied worden pasjes uitgegeven, waarvoor een bedrag in rekening wordt gebracht dat overeenkomt met de gemiddelde parkeerinkomsten op die betaald parkeerplaats in het centrum voor de betreffende periode.

2.5.2 Knelpunten

Bij het parkeren voor werkers doet zich een aantal aandachtspunten voor (zie § 2.1.2 voor tekst over de parkeerbezettingen).

Op koopavond en zaterdag parkeren zonder vergunning

De zakelijke vergunningen gelden niet op koopavond en zaterdag, om zoveel mogelijk parkeerplaatsen in het centrum beschikbaar te hebben voor bezoekers. De praktijk is echter dat de zakelijk vergunninghouders gewoon parkeren waar ze gewend zijn (weliswaar tegen betaling van parkeergeld in de meter) en deze plaatsen dus niet ten goede van bezoekers komen.

Door de ondernemers is aangegeven dat zij liever een vergunning hebben die de hele week geldig is (eventueel voor een locatie op langere loopafstand), dan de huidige 'gebroken' regeling.

Vergunningen goedkoop

Ten opzichte van steden van vergelijkbare grootte, zijn de tarieven voor zakelijke vergunningen erg laag. De prijs geeft geen uitdrukking aan de maatschappelijke kosten van een parkeerplaats in het centrum.

Te weinig parkeren op eigen terrein

Bij het parkeren voor bewoners werd reeds het probleem aangehaald van werknemers die in plaats van op eigen terrein in woonstraten parkeren. In het geval van werknemers van het Abab-kantoor en Organon geldt dat zij ook in woonbuurten een hoge parkeerdruk veroorzaken. Dat geldt ook voor de werknemers van het gemeentehuis.

2.6 Parkeren ambulante handel en geneeskundige beroepsgroepen

Voor een aantal beroepsgroepen geldt een specifieke parkeervraag en een andere regeling dan voor zakelijk belanghebbenden in het algemeen (zie § 2.5). Het gaat om:

- Marktkooplieden
- artsen, thuiszorg en andere vrije geneeskundige beroepen

2.6.1 Regulering

Marktkooplieden

Op dinsdag is er van 8.30 tot 12.30 uur markt (op Terwaenen). Zo'n 107 marktkooplieden komen dan met vrachtwagen dan wel busje naar het centrum van Oss. Op zaterdag duurt de markt van 8.30 tot 17.00 uur (de 'food'-kramen tot 13.30 uur) en gaat het om zo'n 40 marktkooplieden en 40 voertuigen. Voor marktkooplieden

is geen specifieke parkeerregulering van kracht. Enkelen van hen mogen hun voertuig achter de kraam op de markt parkeren. De anderen wordt gevraagd hun voertuig (vaak een busje) buiten het centrum te parkeren (bijvoorbeeld op Rusheuvel), zodat de parkeerplaatsen in het centrum beschikbaar blijven voor (markt)bezoekers.

Geneeskundige beroepsgroepen

In het vigerend parkeerbeleid is vastgelegd dat *artsen* overal mogen parkeren, zowel in het betaald parkeren gebied, als in het vergunningengebied en bij parkeerverboden. Zij worden vrijgesteld van de parkeerregulering, maar moeten wel een medisch kenteken voeren (esculaapsticker) en een bordje met de tekst "spoedgeval" achter de voorruit leggen.

Voor de *thuiszorg* is niets formeel geregeld. In de praktijk worden voor kortdurende bezoeken ontheffingen verleend (Deze zijn gekoppeld aan het vestigingsadres van Thuiszorg. De ontheffingen zijn niet kentekengebonden en niet gebonden aan een bepaalde periode). Hiermee mag steeds anderhalf uur ergens worden geparkeerd. Gebruik van de parkeerschijf is daarbij vereist.

Voor *verloskundigen* geldt eenzelfde informele regeling als voor de thuiszorg.

2.6.2 Knelpunten

In de praktijk parkeren de marktkooplieden weinig op de Rusheuvel. De meesten parkeren op het Burchtplein en beperken daarmee dus het aantal voor bezoekers beschikbare parkeerplaatsen in de buurt. De parkeerplicht constateert dat op de zaterdagmarkt veel marktlui hun busje ergens op het marktplein parkeren.

Voor de overige beroepsgroepen zijn geen knelpunten bekend.

2.7 Gehandicaptenparkeren

2.7.1 Regulering

Gehandicapten kunnen bij het WVG-loket van de gemeente Oss een aanvraag indienen voor een Europese gehandicaptenparkeerkaart (GPK). Er wordt onderscheid gemaakt tussen een kaart voor bestuurders en een kaart voor passagiers. De criteria voor het toekennen van een GPK liggen wettelijk vast. Belangrijkste criterium voor het verstrekken van een GPK is dat de betrokkene niet in staat is zich zelfstandig over een afstand van 100 meter te verplaatsen.

GPK-houders kunnen een gehandicaptenparkeerplaats (gpp) op kenteken aanvragen. Bij het besluit hierover wordt gekeken naar:

- de parkeerdruk in de betreffende straat (rekening houdend met loopindicatie)
- de verkeerstechnische (on)mogelijkheden om een parkeerplaats aan te leggen
- de (on)mogelijkheid van parkeren op eigen terrein

In het vigerend beleid ligt vast dat GPK-houders in het betaald parkeren gebied gratis kunnen parkeren op alle algemene gpp's. Daar waar een parkeerduurbepanking geldt, moeten zij gebruik maken van de parkeerschijf. Zijn de gpp's vol, dan kan op een gewone parkeerplaats worden geparkeerd, maar wel tegen betaling van het daar geldende tarief. In het vergunningengebied mag in principe niet worden geparkeerd, ook niet met GPK. Overal waar een parkeerverbod geldt, mag wel worden geparkeerd met een maximum van drie uur. Naast de GPK moet dan ook de parkeerschijf, waarop de aankomsttijd wordt aangegeven, worden gebruikt.

2.7.2 Knelpunten

Uit gesprekken met IGM-Oss (Stichting Integratie Gehandicapten in de Maatschappij), een aantal GPK-houders uit Oss en de parkeerplicht komt een aantal knelpunten naar voren ten aanzien van het parkeren voor gehandicapten.

Aantal en situering gpp's onvoldoende

Volgens de gesprekspartners zijn er bij ouderencomplexen te weinig algemene gpp's. Verder zou volgens de GPK-houders het aantal algemene gpp's in het centrum tekort schieten. Er is op meerdere plaatsen in het centrum (zo dicht mogelijk bij het voetgangersgebied) behoefte aan meer gpp's.

Een tekort aan gpp's blijkt niet uit de bezettingstellingen uit september 2004 (zie § 2.1.4).

Soms te krappe maatvoering

In veel gevallen voldoet volgens gebruikers de maatvoering van de gpp's niet aan de voorschriften (zijn te smal). Uit een inventarisatie van september 2004 blijkt dat ongeveer 50% van de algemene gpp's inderdaad te smal is. Dat is veel, hoewel niet alle gehandicapten daadwerkelijk een groot parkeervak nodig hebben en soms wel voldoende in- en uitstapruimte aanwezig is.

Van de 46 gpp's op kenteken zijn er 40 smaller dan de voorschriften. Hierover vindt echter altijd overleg plaats met betrokkene. Daarom wordt er van uitgegaan dat dit geen probleem is.

Oneigenlijk gebruik

Het komt nog wel eens voor mensen zonder GPK op een gpp parkeren, vooral op het Jurgensplein. De politie treedt hiertegen overigens wel goed op.

Informatie over gpp's

Gpp's zijn moeilijk te vinden voor mensen die minder bekend zijn in Oss. Er is geen bewegwijzering. Alleen op de stadsplattegrond van Oss is aangegeven waar de gpp's zich bevinden.

Toegankelijkheid

De fysieke bereikbaarheid van betaalapparatuur laat op verschillende plaatsen te wensen over (stoepranden e.d.). De oudere centrale meters waar een parkeervaknummer moet worden ingetoetst, hangen te hoog voor rolstoelgebruikers.

Fraudegevoeligheid GPK

Met de huidige Europese GPK is fraude niet te voorkomen. Het gaat dan niet zozeer om het namaken van GPK's (dat is vrijwel onmogelijk omdat wordt gewerkt met een hologramsticker), maar om oneigenlijk gebruik. Het persoonsgebonden karakter van de kaart (niet langer op kenteken, maar met pasfoto), maakt handhaving erg lastig. De enige goede controleermogelijkheid doet zich voor als de parkeerplicht de bestuurder bij de auto treft. Dan kan worden gecontroleerd of de kaart voor deze persoon is. Verder kan de parkeerplicht slechts de geldigheidsduur van de GPK checken. Bij het gebruik van een passagierskaart is het moeilijk na te gaan of de gehandicapte passagier ook daadwerkelijk is meegereisd. Het is onduidelijk in welke mate er in Oss misbruik van GPK's plaatsvindt, maar dat dat gebeurt, is een feit.

Administratie uitgifte GPK's

Met de huidige wijze van administreren is het niet mogelijk het aantal GPK-houders aan te geven.

2.8 Fietsparkeren

2.8.1 Inleiding

In 2000 is een fietsparkeerbeleid voor het centrum van Oss geformuleerd. Hieronder wordt eerst de inhoud van dit beleid beschreven. Daarna wordt ingegaan op de vraag hoe het staat met de realisatie van het bestaande beleid en welke knelpunten zich voordoen bij het fietsparkeren.

2.8.2 Vigerend beleid

Het vigerend fietsparkeerbeleid ligt vast in het "Fietsparkeerplan centrum Oss" (2000). Het plangebied beslaat het voetgangersgebied en de directe omgeving daarvan en komt overeen met het gebied waarvoor de tellingen zijn uitgevoerd (zie de afbeelding in § 2.2.1). De gemeente Oss wil het fietsgebruik stimuleren en de belangrijkste doelstelling van het fietsparkeerbeleid is dan ook om voldoende en aantrekkelijke fietsstallingen te realiseren. Reeds in 1996 werd daarbij gekozen voor het weren van de fiets uit het voetgangersgebied, omdat wildstallers en fietsers daar voor veel overlast zorgen. Fietsen zouden het winkelgebied een onverzorgd aanzien geven en kunnen de doorgang voor voetgangers belemmeren.

Concentratie fietsstallingen

Rode draad in de voorgestelde maatregelen is daarom het concentreren van de fietsstallingen aan de rand van het voetgangersgebied. Stallingen worden aangeboden op logische plekken aan de rand van het voetgangersgebied en moeten een sluitend cordon gaan vormen. Daardoor wordt de fietser nooit geconfronteerd met loopafstanden langer dan 50 à 100 meter. Uitgaan van een fietsvrij voetgangersgebied betekent dat niet volledig tegemoet kan worden gekomen aan de wens van veel fietsers om zo dicht mogelijk bij hun bestemming de fiets te stallen.

Het voetgangersgebied is buiten winkelopeningstijden overigens wel vrij toegankelijk voor fietsers.

Uitbreiding stallingcapaciteit

Het fietsparkeerplan zet ook in op uitbreiding van het aantal stallingen. Op termijn dient een capaciteit van 795 fietsparkeerplaatsen aan de rand van het voetgangersgebied te zijn gerealiseerd (exclusief bewaakte stallingen).

Plaatsing hoogwaardige fietsparkeersystemen

Tot slot wordt plaatsing van hoogwaardige parkeersystemen, die voldoen aan de kwaliteitseisen van het zogenaamde "Fietsparkeur", voorgesteld. Deze systemen minimaliseren de kans op diefstal en vandalisme. In dat licht is instandhouding en eventuele uitbreiding van de bewaakte stallingen (op de Wal) ook aan de orde.

In de nota diefstalpreventie van de gemeente Oss worden de Fietsparkeur klemmen en bewaakte stallingen ook als (ad hoc) maatregelen genoemd.⁷

2.8.3 Stand van zaken uitvoering Fietsparkeerplan

Concentratie fietsenstallingen

Tussen 1999 en 2004 is het aantal fietsparkeerplaatsen nagenoeg gelijk gebleven (van 772 naar 762; zie bijlage 1). Het aantal plaatsen in het voetgangersgebied is wel aanzienlijk veranderd: van 330 in 1999 naar 191 nu. De eerste resultaten van het in 2000 ingezette beleid van een fietsvrij voetgangersgebied zijn daarmee terug te zien in de cijfers. Enkele kleinere voorzieningen zijn opgeheven (in het voetgangersgebied bijvoorbeeld Heuvel, Eikenboomgaard; daarbuiten onder meer Fabrieksstraat en Hooghuisstraat), terwijl tegelijkertijd de capaciteit van een aantal andere stallingen is uitgebreid (bijvoorbeeld Kerkstraat, Boschpoorthof).

In het Fietsparkeerplan 2000 is een wensbeeld voor de precieze locatie en omvang van de fietsenstallingen opgenomen. Tabel 8 toont dat wensbeeld en daarnaast het aantal stallingen dat anno 2004 op de betreffende locaties daadwerkelijk aanwezig is, dan wel in de buurt daarvan of verder weg. Geconcludeerd kan worden dat er voor de gewenste clustering nog wel wat moet gebeuren. In paragraaf 2.2 is een overzicht (kaartje) gegeven waarop te zien is hoe vraag en aanbod zich tot elkaar verhouden.

⁷ Deze nota gaat in op vragen, knelpunten en huidige maatregelen op het gebied van diefstal. Er is geen uitvoeringsbudget. De vraag wordt gesteld of fietsendiefstal structureel moet worden aangepakt.

Locatie		Aantal	plaatsen	
	Wensbeeld		Situatie 2004	
		Ter plaatse	In de buurt	Verder weg
Terwaenen	60	48		62
Heuvel/ Burgwal	105	44	73	52
De Wal	135	31		
Carmelietenstraat	30	0	145	20
Heschepad	80	87		6
Kruisstraat/ Heschepad	155	90		
Kerkstraat/ Monsterstraat	200	66	14	
Peperstraat/ Koomstraat	20	0	24	
Varkensmarkt	10	0		
Totaal	795	366	256	140
Totaal 2004			762	

*: exclusief bewaakte stallingen

Tabel 8: Wensbeeld stallingcapaciteit per locatie versus situatie september 2004

Uitbreiding stallingcapaciteit

De totale stallingcapaciteit in het plangebied komt met 762 in de buurt van de gewenste 795.

Plaatsing hoogwaardige fietssystemen

Onder de in het huidige beleid als hoogwaardig betitelde parkeersystemen behoren het enkelzijdige hoog-laag systeem en het enkelzijdige hoog-laag rek en daarnaast het enkel- of dubbelzijdige insteekfietsenrek. Tabel 9 geeft inzicht in de mate waarin verschillende type parkeersystemen in Oss aanwezig zijn en waren. Sinds 1999 is niet het aanbod van hoogwaardige parkeersystemen uitgebreid (het is zelfs afgenomen), maar het aantal aanleunbeugels (ook wel 'nietjes' genoemd) en caférekken. Hierbij zij vermeld dat de nietjes heel goed (veel) worden gebruikt.

Systeem	1999		2004	
	Absoluut	In %	Absoluut	In %
Enkelzijdig hoog-laag	524	68%	416	55%
Aanleunbeugel	122	16%	223	29%
Caférek	42	5%	123	16%
Klem aan muur	84	11%	-	-
Tweezijdig hoog-laag	-	-	-	-
	772	100%	762	100%

Tabel 9: Aanbod fietsvoorzieningen naar type

2.8.4 Regulering

Het voetgangersgebied is fietsvrij, wat betekent dat daar een fiets- en stallingsverbod geldt. Momenteel vindt er nog geen handhaving plaats, omdat veel stallingen in het voetgangersgebied nog niet zijn verwijderd. Ook de duiding van het voetgangersgebied is juridisch nog niet rond. Daarom is het voor fietsers niet altijd duidelijk dat op bepaalde locaties niet mag worden geparkeerd. De dynamische afsluiting van het gebied is sinds september 2004 al wel een feit.

Een tweede vorm van regulering betreffende het fietsparkeren is het tarief dat moet worden betaald in de twee bewaakte fietsstallingen (€0,20 per fiets).

2.8.5 Knelpunten

Bij het fietsparkeren doen zich enige knelpunten voor. Deze hebben vooral te maken met verschillen tussen de huidige situatie (volgens de tellingen, maar ook volgens partijen uit de stad) en de gewenste situatie volgens het Fietsparkeerplan.

Uitgangspunt fietsvrij voetgangersgebied nog niet te handhaven

De stallingen in het voetgangersgebied zijn nog niet (allemaal) verwijderd en de duiding van het voetgangersgebied is juridisch nog niet helemaal rond. Daarom is handhaving van het fiets- en stalverbod nog niet mogelijk.

Spanning clustering voorzieningen en wens fietsers stallingen op veel verschillende locaties

In gesprekken die zijn gevoerd met gebruikers is duidelijk de wens naar voren gekomen van stallingen op meer verschillende locaties. Fietsers willen dicht bij de bestemming parkeren (dat is juist het voordeel van de fiets). Omdat niet altijd (voldoende) parkeervoorzieningen aanwezig zijn op die plaatsen, waar de (grootste) stallingsbehoefte is, wordt er veel wild gestald.

Het uitgangspunt van clustering van de stallingsvoorzieningen voor de fiets staat dus op gespannen voet met de wens van fietsers op veel plaatsen hun fiets kwijt te kunnen.

Spanning fietsvrij voetgangersgebied en wens fietsers dichtbij bestemming parkeren

Het uitgangspunt van een fietsvrij voetgangersgebied staat op gespannen voet met de wens van fietsers om dicht bij de bestemming de fiets te stallen. Bestemmingen in het voetgangersgebied zijn immers niet meer bereikbaar per fiets.

Specifieke stallingbehoefte uitgaanspubliek

Ter hoogte van Terwaenen is voor uitgaanspubliek behoefte aan een grootschalige stalling, omdat diefstal en vandalisme hier veelvuldig voorkomen. Het aantal wildstallers is momenteel groot, omdat de huidige capaciteit van de voorzieningen ter plaatse tekort schiet.

Capaciteit bewaakte stalling Kruisstraat schiet tekort

Gebruikers vinden de capaciteit van de bewaakte fietsenstalling aan de Kruisstraat te laag. De telcijfers lijken dit ondersteunen, omdat die laten zien dat in de Kruisstraat veel wild wordt gestald.

Kwaliteit beheerderruimte

De beheerderruimte voldoet niet aan de eisen die vanuit de Arbo-wet gesteld worden.

2.9 Parkeergarage Bergoss

Een actuele en voor dit plan wezenlijke ontwikkeling wordt gevormd door de plannen voor de realisatie van een parkeergarage op het Bergossterrein. Deze plannen zijn reeds in een vergevorderd stadium. De verwachting is dat de bouw van de garage start in 2006 en dat zij in 2007 in gebruik kan worden genomen. De garage krijgt een capaciteit van circa 270 parkeerplaatsen.

2.10 Parkeerbedrijf

2.10.1 Organisatie

In de huidige situatie is formeel geen sprake van een parkeerbedrijf. Het parkeerbedrijf Oss is een administratieve eenheid, die onderdeel uitmaakt van de afdeling beheer openbare ruimte van de dienst Gemeentebedrijven (GBOR) van de gemeente Oss. Verschillende gemeentelijke organisatieonderdelen hebben een rol in het parkeren. Beleid en uitvoering zijn gescheiden. De taakverdeling is momenteel als volgt:

- de afdeling ruimtelijke ontwikkeling van de dienst Stadsbeleid) verzorgt de beleidsvoorbereiding;
- de afdeling GBOR verzorgt het beheer en de uitgifte van vergunningen;
- de afdeling belastingen van de dienst Gemeentebedrijven verzorgt de administratieve afhandeling en incasso van naheffingsaanslagen.
- De IBN groep (een bedrijf dat mensen met een grote afstand tot de reguliere arbeidsmarkt helpt bij het verkrijgen van betaald werk) voert enkele beheertaken uit.

Onduidelijk is in hoeverre de huidige organisatievorm van het parkeerbedrijf leidt tot een optimaal functioneren. Uit het "Beheerplan Parkeren 2004" (GBOR-services, augustus 2004) blijkt wel dat er een aantal aandachtspunten is met het oog op de efficiency van het parkeerbedrijf. Deze hebben betrekking op:

- het in kaart brengen van mogelijkheden om tot bundeling van taken te komen;
- een duidelijker positionering binnen de gemeentelijke organisatie;
- een actieve bewerking van de markt met inzet van onder andere een marketingplan;
- een kwaliteitsborgingssysteem en gebruikmaking van Internet is op termijn nodig;
- het optimaliseren van parkeervoorzieningen, waaronder dubbelgebruik;

- een verandering van parkeerbeheerders tot aanspreekpunt en visitekaartje van de gemeente;
- de contracten met leveranciers kunnen beter worden georganiseerd en meer geld opleveren.

2.10.2 Exploitatie

Tabel 10 toont het verwachte exploitatieverloop van betaalde parkeergelegenheid en fietsenstallingen in Oss voor de komende jaren (op basis van het bestaande beleid). Er is onderscheid gemaakt tussen de werkelijke exploitatie (exploitatieresultaat) en het resultaat na de jaarlijkse afdracht aan de algemene dienst. Voor een indruk van de verhouding tussen baten en lasten, is in tabel 11 het resultaat voor 2004 uitgewerkt (zie eind van deze paragraaf).

Omschrijving	Begroting 2004	Raming 2005	Raming 2006	Raming 2007
Openlucht parkeren	€241.880	€310.760	€191.380	€135.380
Achteraf betalen	€20.060	€33.800	€31.290	€44.910
Oostwal (A.H.)	- €42.850	- €37.870	- €39.530	- €34.630
Parkeergarage Bergoss	-	-	-	-€422.630
Vergunningen	- €24.100	- €25.630	- €27.210	- €28.820
Fietsenstallingen Oss	- €85.330	- €90.740	- €93.290	-€95.910
Fietsenstalling Ravenstein	- €93.440 ⁸	- €39.450	- €40.680	- €41.940
Belastingen	-	-	-	-
Exploitatieresultaat	€16.220	€150.870	€21.960	- €443.640
Afdracht algemene dienst	€116.760	€293.760	€351.120	€528.120
Eindresultaat	- €100.540	-€142.890	- €329.160	- €971.760

Tabel 10: (Exploitatie)resultaat parkeerbedrijf Oss tussen 2004 en 2007

Direct in het oog springt het negatieve exploitatieresultaat per 2007. Dit heeft te maken met de plannen voor realisatie van een garage op het huidige Bergossterrein. Volgens nog voorlopige berekeningen worden gedurende een periode van acht jaar aanloopverliezen van de Bergossgarage verwacht. Tussen 2004 en 2005 neemt het exploitatiesaldo toe in verband met voorgenomen tariefsverhogingen. Daarna neemt het exploitatiesaldo af.

Verder valt op dat vanaf 2004 het totale eindresultaat afneemt. Dit heeft alles te maken met de structurele afdracht aan de algemene dienst die jaarlijks plaatsvindt. De afdracht wordt aanzienlijk verhoogd de komende jaren.

⁸ Het werkelijke saldo voor de stalling in Ravenstein ligt rond - € 40.000 en is in lijn met het saldo in de volgende jaren. In 2004 drukken eenmalig een aantal administratieve lasten op deze post.

Het bedrag moet conform de meerjarenaanname, die door de gemeenteraad is vastgesteld, groeien naar een bedrag van ruim € 500.000,- per jaar. Ondanks voorgenomen tariefsverhogingen in het betaald parkeren zal het eindresultaat negatief worden door de structurele afdracht.

Ten aanzien van de exploitatie tot slot nog twee opmerkingen.

- **Introductie achteraf betaald parkeren**
De introductie van achteraf betaald parkeren in 2001 (slagboomterrein Jurgensplein) heeft het exploitatieresultaat negatief beïnvloed. Waar nu een overschot van €20.000 wordt geboekt, werd in de oude situatie met open lucht parkeren voor hetzelfde aantal parkeerplaatsen een overschot van €120.000 gerealiseerd.
- **Ingebruikname fietsenstalling Ravenstein**
Met de ingebruikname van de fietsenstalling in Ravenstein begin 2003 is de exploitatie van het fietsparkeren extra negatief geworden.

Omschrijving	Baten	Lasten	Saldo
Openlucht parkeren	€1.321.440	€1.079.560	€241.880
Achteraf betalen	€145.730	€125.660	€20.060
Oostwal (A.H.)	€76.870	€119.720	- €42.850
Vergunningen	€37.400	€61.500	- €24.100
Fietsenstallingen	€21.000	€199.770	- €178.770
Totaal	€1.602.430	€1.568.210	€16.220

Tabel 11: Prognose exploitatieresultaat parkeerbedrijf Oss 2004

2.10.3 Handhaving

De handhaving van het parkeerbeleid vindt plaats onder verantwoordelijkheid van de gemeente. Enkele gemeentelijke medewerkers, die zijn ondergebracht bij de politie, verzorgen de handhavingstaak. Zij controleren op dagen en tijdstippen waarop betaald moet worden voor het parkeren (maandag tot en met vrijdag van 9.00 tot 18.00 uur en op koopavonden van 18.00 tot 21.00 uur). De lasten van de handhavingstaak bedragen volgens de begroting voor 2004 €189.000,-.

De directe aansturing van de handhavers vindt (sinds april 2004) plaats door een medewerker van de afdeling GBOR. Dit heeft het voordeel van mogelijke koppeling met andere taken op het gebied van handhaving en toezicht in de openbare ruimte. Momenteel wordt gewerkt aan het vastleggen van prestatieafspraken.

3 Beleidsvisie

3.1 Inleiding

Dit hoofdstuk geeft een omschrijving van de functie en doelstelling van het nieuwe parkeerbeleidsplan voor het centrum van Oss. Daarna volgt een overzicht van de randvoorwaarden waarbinnen het beleid is geformuleerd. Daarbij gaat het onder meer om door de politiek vastgelegde randvoorwaarden.

3.2 Functie parkeerbeleidsplan

Het parkeerbeleidsplan 2005-2015 voor het centrum van Oss heeft twee functies:

1. Het biedt een kader voor de richting waarin het parkeren in Oss zich de komende jaren moet ontwikkelen;
2. Het dient als toetsingskader voor nieuwe (ruimtelijke) ontwikkelingen.

Voor het bepalen hoe dat kader er precies uitziet, wordt aangesloten bij de doelstelling van het parkeerbeleid.

3.3 Doelstelling

In verschillende door de gemeenteraad van Oss vastgestelde beleidsnota's⁹ komen twee kernthema's voor de toekomstige ontwikkeling van Oss naar voren:

- Behoud en uitbouw van de *regionale functie* van Oss op gebied van wonen, werken en voorzieningen. Voor het centrum wordt ingezet op *intensivering van de woonfunctie*. Ten aanzien van het winkelaanbod in het centrum is de inzet vooral gericht op een verhoging van de kwaliteit (en minder op uitbreiding van het bruto verkoop vloeroppervlak (bvo)).
- Verbetering van de *kwaliteit van de openbare ruimte* in het centrum. De verbetering wordt onder meer gezocht in de aanwezigheid van pleinruimten en voldoende ruimte voor groen. In het voetgangersgebied staat de verblijfsfunctie centraal. De afgelopen jaren zijn reeds diverse herinrichtingprojecten in het centrum gestart.

Het parkeerbeleid van Oss zoekt aansluiting bij deze twee kernthema's en wordt zo ingericht, dat zij ondersteunend is aan het bereiken van de gewenste ontwikkelingen. Voor beide thema's is daarbij van belang dat het parkeerbeleid (ook) bijdraagt aan:

- het garanderen van de bereikbaarheid van het centrum
- het veiligstellen van de leefbaarheid van het centrum.

⁹ Zie onder meer "Bestemmingsplan Centrum Oss" (hoofdstuk 2), "GVVP Oss" (paragraaf 2.3.4) en de "Nota doelstellingen Oss voor de structuurvisie Oss 2020" (juni 2004 door het college van B&W in concept vastgesteld).

Parkeerbeleid is geen doel op zich, maar één van de randvoorwaarden voor een goed functionerende stad. Het parkeerbeleid is in die zin dus faciliterend. De doelstelling die met het parkeerbeleidsplan wordt nagestreefd, kan in lijn met het voorgaande als volgt worden omschreven:

Het parkeerbeleid 2005-2015 moet, als onderdeel van het mobiliteitsbeleid dat mede gericht is op het stimuleren van fiets en openbaar vervoer, een bijdrage leveren aan het behoud en de uitbouw van de regionale functie van Oss op het gebied van wonen, werken en voorzieningen. Daartoe dient het beleid bij te dragen aan het garanderen van de bereikbaarheid en de leefbaarheid van het centrum. Concreet betekent dat, dat voor verschillende doelgroepen in voldoende mate parkeeroplossingen (voor auto en fiets) worden geboden. Daarbij dient de uitwerking van het parkeerbeleid bij te dragen aan de verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte in het centrum.

3.4 Uitwerking doelstelling

De uitwerking van de doelstelling vindt plaats langs twee lijnen, de twee kernthema's voor Oss.

Behoud en uitbouw regionale functie

Het behouden en uitbouwen van de regionale functie van Oss zal gepaard gaan met een toenemende vraag naar parkeervoorzieningen (vanwege de verwachte toename van het aantal centrumbezoeken). Belangrijk is dat dit het woon-, werk- en leefklimaat van het centrum niet negatief beïnvloedt. Het geprognosticeerde voorziene tekort van ruim 1.000 parkeerplaatsen per 2015 (zie de toekomstige parkeerbalans¹⁰) dient daarom te worden voorkomen. Oss moet goed bereikbaar zijn in die zin, dat (ook) aan de parkeervraag moet kunnen worden voldaan.

Op verschillende wijzen zal dit worden gerealiseerd.

- Er wordt in de eerste plaats ingezet op een betere benutting van de bestaande parkeercapaciteit.¹¹ Betere benutting kan worden bereikt door het voeren van een meer sturend parkeerbeleid. Gedacht moet worden aan sturen door tariefdifferentiatie, door betere parkeerverwijzing en door parkeerduurbeperkingen. Ook dubbelgebruik van parkeerplaatsen past bij een betere benutting.

¹⁰ Dit tekort zal volgens de balans in de toekomst kunnen ontstaan als geen maatregelen worden getroffen en wel een grotere vraag naar parkeerplaatsen in Oss zal ontstaan, door

- groei van de regionale functie van Oss en de daarmee gepaard gaande groei van autobewegingen naar Oss.
- groei van gebruik NS-station.
- autonome groei van autobezit en –gebruik.

¹¹ Dit is in lijn met het collegebesluit van 27 juli 2004, waarin de keuze voor de benuttingsvariant wordt onderschreven.

- Daarnaast wordt, indien en voor zover benutting onvoldoende rendement oplevert, extra parkeercapaciteit gerealiseerd.¹²
- Verder wordt flankerend beleid ingezet om de vraag naar parkeergelegenheid voor auto's te verminderen door gebruik van de fiets en het openbaar vervoer te stimuleren. Daarbij zullen de maatregelen met name zijn gericht op de kortere verplaatsingen, dus op de inwoners van Oss zelf.

Intensivering van de woonfunctie betekent een grotere vraag naar parkeergelegenheid. In de visie van een faciliterend parkeerbeleid, dat ondersteunend functioneert voor de gewenste ontwikkelingen, past het om bij elke functieverandering of uitbreiding direct ook aandacht te besteden aan de parkeerbehoefte. Bij het realiseren van nieuwe ontwikkelingen dient parkeren geïntegreerd te worden in de plannen. Daarbij zal gestreefd worden naar een optimale benutting van de ruimte. Dubbelgebruik van parkeergelegenheid, ook ten behoeve van verschillende functies, moet worden gestimuleerd.

Verbetering kwaliteit openbare ruimte en leefbaarheid

Om een bijdrage te leveren aan de verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte en de leefbaarheid in het centrum wordt gestreefd naar het beperken van de hoeveelheid geparkeerd "blik op straat". Zo levert het meer clusteren van parkeerplaatsen op enkele terreinen en garages rond het centrum een bijdrage aan een verbetering van de beeldkwaliteit. De vormgeving en ruimtelijke inpassing van terreinen en garages speelt daarbij natuurlijk een rol. Daarnaast bieden gebouwde parkeervoorzieningen (met name ondergronds) een hogere beeldkwaliteit dan het zogenaamde "straatparkeren". Het is overigens niet de bedoeling alle auto's en geparkeerd blik te weren uit het centrum. Enige mate van verkeer (en parkerende auto's) geeft een levendig straatbeeld en kan ook bijdragen aan het gevoel van (sociale) veiligheid.

De leefbaarheid in en rond het centrum (in de woonwijken) moet veilig worden gesteld. Dat betekent dat parkeeroverlast in woonwijken tot een minimum moet worden beperkt.

Fietsparkeren

Bij succesvol flankerend beleid zullen (meer) inwoners van Oss meer met de fiets naar het centrum gaan. Dan dient zich de vraag aan hoe de toenemende parkeervraag van fietsers het best kan worden gefaciliteerd. Net als voor het autoparkeren geldt hier als uitgangspunt dat in eerste instantie de mogelijkheden van een betere benutting zullen worden toegepast. Indien nodig zal vervolgens de realisatie van extra stallingsvoorzieningen worden overwogen.

¹² Hierbij gaat het om de zogenaamde bouwvariant, die door het college van B&W van Oss in haar besluit van 27 juli 2004 nadrukkelijk wordt genoemd als variant die bij de benuttingsvariant dient te worden betrokken.

Met het oog op de beeldkwaliteit kan worden gekozen voor clustering van stallingsvoorzieningen.

Dat was de lijn die in het “Fietsparkeerplan centrum Oss” (2000) werd gekozen met het uitgangspunt van een fietsvrij voetgangersgebied en clustering van voorzieningen aan de rand daarvan. Dit staat echter op gespannen voet met de wensen van de gebruiker, namelijk de fiets dicht bij de bestemming kunnen stallen. Het aantal wildstallers in Oss is dan ook aanzienlijk (zie § 2.2.2). Daarom wordt in het nieuwe parkeerbeleid de idee van clustering gedeeltelijk verlaten. De voorkeur wordt gegeven aan het tot op zekere hoogte faciliteren van de fietsparkeervraag. Het percentage wildstallers zal hierdoor naar verwachting afnemen. Dat draagt – zij het op andere wijze – ook bij aan het doel van verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte.

3.5 Randvoorwaarden

Uitwerking van de hiervoor beschreven doelen in uitgangspunten en maatregelen van beleid (zie respectievelijk hoofdstuk 4 en 5), heeft plaatsgevonden binnen een aantal randvoorwaarden.¹³

In de eerste plaats dienen de (auto)parkeertarieven zoals die in Oss gelden, afgestemd te zijn op de tarieven elders in de regio. Dit betekent niet dat de tarieven geheel gelijkgeschakeld dienen te worden, maar wel dat ze marktconform zijn in de regio. De tarieven dienen onder die in steden als Nijmegen en Den Bosch te liggen en niet te veel af te wijken van die in omliggende gemeenten als Uden. Dat voorkomt eventuele onwenselijke effecten zoals een verschuiving van koopstromen van Oss naar andere gemeenten.

Het tarief voor fietsparkeren in bewaakte stallingen dient zodanig laag te zijn dat het mensen stimuleert met de fiets naar het centrum te komen.

Een laatste randvoorwaarde betreft de parkeerexploitatie van Oss. De gezamenlijke exploitatie voor auto- en fietsparkeren dient (op termijn) minimaal kostendekkend te zijn. Dit impliceert dat de kosten die de gemeente maakt om haar parkeerbeleid uit te voeren (kosten van apparatuur, handhaving en controle, administratie, beheer en onderhoud, kapitaalslasten, et cetera) minimaal gedekt dienen te worden door de opbrengsten die voortvloeien uit het parkeerbeleid (inkomsten van de parkeerbelastingen, naheffingsaanslagen etc.).

Een kostendekkend parkeerbedrijf betekent ook het volgende. De mogelijkheid bestaat dat met behoud van bestaande tariefsystemen verliezen worden geleden. Deze dienen gedekt te kunnen worden uit reserveringen. Andersom dienen eventuele meeropbrengsten van parkeren gebruikt te kunnen worden voor reserveringen ten behoeve van verbetering van kwaliteit, het realiseren van extra parkeergelegenheid (een extra parkeergarage) of andere maatregelen.

¹³ Naast de genoemde randvoorwaarden is ook gekeken naar eventueel van toepassing zijnde provinciale parkeernormen. In het provinciale locatiebeleid bleken geen parkeernormen opgenomen te zijn, waarmee in Oss rekening moet worden gehouden.

4 Beleidsuitgangspunten

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de uitgangspunten van het nieuwe parkeerbeleid beschreven. Deze bieden een antwoord op de vraag hoe om te gaan met de in het voortraject benoemde dilemma's op het gebied van parkeren. Zie daarvoor de "Startnotitie parkeerbeleidsplan centrum Oss" (Keypoint Consultancy, juli 2004).

4.2 Definities

Er bestaan verschillende soorten vergunningen. Het soort vergunning dat wordt afgegeven, is afhankelijk van de aanvrager en van het al dan niet gefiscaliseerd zijn van een gebied. Om het voor gebruikers zo begrijpelijk mogelijk te laten zijn, worden alle soorten vergunningen¹⁴ hier ook vergunning genoemd. De vergunning waar in het algemeen in Oss gebruik van wordt gemaakt (en gaat worden) is de "vergunning van betaalplicht aan de parkeerautomaat".

4.3 Algemene uitgangspunten

Parkeerbeleid onderdeel van mobiliteitsbeleid

Parkeerbeleid is onderdeel van het gemeentelijke mobiliteitsbeleid. Er wordt flankerend beleid (fietsbeleid, openbaar vervoerbeleid e.d.) gevoerd om de automobilititeit en daarmee ook de vraag naar (auto)parkeerplaatsen te beïnvloeden. Dit flankerende beleid wordt onder meer invulling gegeven in het gemeentelijk verkeers- en vervoerplan (2002) en in de in ontwikkeling zijnde Fietsnota (deze is naar verwachting begin 2005 gereed).

Gemiddelde situatie is ijkpunt voor parkeervraag

Met het parkeerbeleid wordt vervolgens beoogd om aan de vraag naar parkeergelegenheid te voldoen. Voor de omvang van die vraag is de parkeersituatie in een gemiddelde week bepalend. Het parkeerbeleid wordt dus niet geënt op de vraag die zich tijdens evenementen en andere piekdagen voordoet.

¹⁴ Er zijn verschillende soorten vergunningen:

- Belanghebbendenvergunning: de bezitter mag er mee parkeren op plaatsen die gereserveerd zijn voor belanghebbenden. Handhaving is niet gefiscaliseerd.
- Vergunning bij betaalplicht aan de parkeerautomaat. Deze vergunning kan gekocht worden bij de gemeente en de bezitter mag vervolgens voor een bepaalde tijdsduur parkeren op betaald parkeerplaatsen in de gemeente zonder te betalen bij de automaat.
- Vergunning bij parkeerverbod. De bezitter mag hiermee parkeren op plaatsen waar normaal gesproken niet geparkeerd mag worden (geldt in het algemeen voor politie, brandweer e.d.).

Faciliteren, maar ook sturen

Hoofduitgangspunt van het nieuwe parkeerbeleid is dat elke automobilist die wil parkeren in principe de mogelijkheid moet hebben zijn of haar auto ook inderdaad ergens kan parkeren. De parkeervraag wordt echter wel gestuurd. Tot de parkeerbeleidsmaatregelen die in Oss worden toegepast, behoren:

- Tarieven en tariefdifferentiatie
- Parkeerduurmaatregelen
- Parkeerverwijzing

Deze maatregelen worden in samenhang gebruikt om de parkeerder in zijn/haar parkeergedrag te beïnvloeden. Het gedrag van de parkeerder varieert daarbij op drie onderdelen:

- Keuze in loopafstand van de parkeerplaats tot de bestemming
- Keuze in prijs van het parkeren
- Keuze in duur van het parkeren

Verder kan het parkeergedrag van bepaalde doelgroepen (bewoners en werkers) gericht worden beïnvloed door het toepassen van belanghebbendenparkeren (vergunningen tegen een bepaald tarief op een bepaalde locatie).

Plangebied

Het gebied waarop het nieuwe parkeerbeleid betrekking heeft, staat weergegeven op de volgende pagina. Het gebied is iets groter dan het gebied waarop het parkeerbeleid tot op heden betrekking had. Ten eerste is het gebied ten zuiden van het spoor toegevoegd. Daarnaast is het gebied rondom de rotonde Kruisstraat / Raadhuislaan toegevoegd. Ook zijn de Doelenstraat en een stuk van de Teugenaarsstraat toegevoegd. Deze gebieden zijn in het plangebied betrokken, omdat ze parkeeroverlast ondervinden van bezoekers van het centrum en/of het station.



Figuur 4.1: Plangebied

Criteria voor eventuele toekomstige aanpassing plangebied

Invoering dan wel uitbreiding van parkeerregulering leidt in het algemeen tot een verschuiving van de parkeerdruk (problemen) naar aanliggende gebieden. Daarom dienen de gevolgen van de in het kader van dit plan door te voeren parkeermaatregelen goed te worden gemonitord om eventuele verschuiving van problemen vroegtijdig te signaleren. Dat kan vervolgens aanleiding zijn tot verdere aanpassing van het plangebied.

Toekomstige aanpassing van het plangebied kan ook aan de orde komen naar aanleiding van parkeerproblemen op locaties buiten het huidige plangebied, die ontstaan in verband met andere dan met het gevoerde beleid gepaard gaande ontwikkelingen (bijvoorbeeld functiewijzigingen, wijzigingen in autobezit).

Doelgroepenbeleid

Het beleid in Oss richt zich op verschillende doelgroepen, namelijk bewoners, bezoekers en werkers (werknemers en zakelijk belanghebbenden).¹⁵ Het beleid voor deze doelgroepen is verschillend en varieert bovendien ook nog naar locatie. De volgende locaties worden in Oss onderscheiden (zie het kaartje op de volgende pagina):

- Centrum
- Woonwijken rondom het centrum, vallend binnen het plangebied
- Kantoreng gebied
- Stationsgebied
- Wijken, verder weg gelegen van het centrum, vallend buiten het plangebied

Deze gebiedsindeling is gebaseerd op de (belangrijkste) functies in de betreffende gebieden. Deze parkeernota richt zich op de eerste vier gebieden.

¹⁵ Verder wordt in het beleid rekening gehouden met de parkeerbehoefte van gehandicapten en de parkeerbehoefte van ambulante handel en artsen (en andere vrije geneeskundige beroepen).

Criteria voor eventuele toekomstige aanpassing reguleringsgebied of wijze van regulering

Een ander uitgangspunt van het nieuwe parkeerbeleid betreft de omvang van het reguleringsgebied. In voorliggend beleidsplan worden met ingang van 2006 reguleringsmaatregelen voorgesteld voor het centrum en delen van de woonwijken, het kantoreng gebied en het stationsgebied (zie hoofdstuk 5). De situatie kan zich zó ontwikkelen dat het raadzaam is het gebied waar regulering geldt in de toekomst uit te breiden. Daarom zal op termijn zo nodig de regulering in een groter gebied worden ingevoerd. Dit zal alleen gebeuren voor zover:

- zich parkeeroverlast voordoet (bijvoorbeeld lokale parkeerdruk in woonbuurten door werknemers van bedrijven in de buurt die in de wijk parkeren) en daarover door een meerderheid van huishoudens in de betreffende straat(gedeelten) reële klachten binnenkomen bij de gemeente; of
- de locatiebereikbaarheid in het gedrang komt. Voor woonbuurten geldt daarbij als ijkpunt een maximale bezetting van 80%.

Ook in het centrum kunnen zich problematische bezettingen (blijven) voordoen. Hier geldt dat bezettingsgraden van 90% en hoger¹⁶ aanleiding geven tot aanpassingen. Het gaat dan echter niet om aanpassing (uitbreiding) van het gebied waar regulering geldt (er is in het centrum al regulering), maar om wijzigingen in de wijze van regulering (die kunnen vervolgens het hele plangebied betreffen).

Alle aanpassingen in het reguleringsgebied of –systeem zullen uiteraard plaatsvinden in overleg met, en op basis van enquêtes onder, belanghebbenden.

In de volgende paragrafen wordt per doelgroep in hoofdlijnen beschreven welk parkeerbeleid gaat worden gevoerd. Eerst wordt echter voor de vier gebieden kort aangegeven wat de uitgangspunten zijn.

4.4 Uitgangspunten naar locatie

In het *centrum* wordt de prioriteit gelegd bij bewoners en bezoekers van het centrum. Alle bewoners moeten over een parkeerplaats (zonodig op enige loopafstand van de woning) kunnen beschikken. De overige parkeerplaatsen dienen zoveel mogelijk beschikbaar te zijn voor bezoekers van het centrum. Langparkeeders (werknemers) en zakelijk belanghebbenden worden geweerd uit het directe centrum. Voor hen zijn parkeerplaatsen op locaties buiten het directe centrumgebied beschikbaar.

In de *woonwijken* is parkeergelegenheid voor bewoners eerste prioriteit. Met het oog op een betere benutting dient de parkeercapaciteit hier echter, voor zover nodig, ook ter beschikking te staan van bezoekers. Randvoorwaarde daarbij is, dat niet te veel parkeeroverlast ontstaat voor bewoners.

¹⁶ In woongebieden wordt met het oog op de leefbaarheid een iets lagere bezettingsgraad gehanteerd. In het centrum is vooral maximale benutting van de schaarse ruimte van belang.

Parkeren van werkers in de woonwijken dient zoveel mogelijk te worden voorkomen. Zij dienen te parkeren op eigen (bedrijfs)terrein of op daarvoor aangewezen openbare locaties aan de randen van het centrum.

In het *kantoreng gebied* dienen de parkeerplaatsen in eerste instantie beschikbaar te zijn voor bewoners (zeer beperkte groep) en voor de kantoorbezoekers. In de tweede plaats dienen werknemers van de kantoren in dit gebied hier te kunnen parkeren. Voor zover er dan nog parkeercapaciteit rest, kan deze worden gebruikt door werknemers en bezoekers van het centrum.

In het *stationsgebied* ligt de eerste prioriteit bij bewoners. Zij moeten over voldoende parkeerplaatsen kunnen beschikken en moeten daartoe worden beschermd tegen een (te) grote parkeervraag van trein/busreizigers. Voor het halen en brengen van openbaar vervoer reizigers dienen voldoende (heel) kortparkeerplaatsen aanwezig te zijn. Werknemers van bedrijven in het stationsgebied (vooral de zuidkant) dienen te parkeren op eigen terrein. Trein/busreizigers vormen een groep waarvoor in eerste instantie de vervoerders verantwoordelijkheid dragen.

4.5 Uitgangspunten bewoners

Voor bewoners dient er voldoende parkeergelegenheid aanwezig te zijn. Voor huishoudens *in het centrum* betekent dit dat (maximaal) één parkeerplaats in de omgeving van de woning beschikbaar is. Hierbij gelden de volgende uitgangspunten:

- In principe dient deze parkeerplaats op eigen terrein aanwezig te zijn.
- Buiten het voetgangersgebied wordt, in geval van nieuwbouw, de verplichting opgelegd parkeergelegenheid op eigen terrein te realiseren. Daarbij geldt dat ondergrondse oplossingen, met het oog op de beeldkwaliteit, de voorkeur hebben.
- Als dit niet mogelijk is, hebben de bewoners de mogelijkheid een vergunning aan te schaffen. Hetzelfde geldt voor mensen die in het voetgangersgebied wonen. De vergunning biedt de mogelijkheid te parkeren op een aangewezen terrein of in een bepaalde zone (van straten).
- Dit terrein of deze zone wordt in principe zo dicht mogelijk bij de woning gekozen, maar kan ook verder van de woning liggen, afhankelijk van de parkeerdruk in de omgeving van de woning.
- Op basis van voorgaande uitgangspunten wordt er maximaal één vergunning per huishouden uitgegeven.
- Een tweede vergunning zal alleen worden verleend voor locaties, die verder uit het centrum liggen.
- De prijs van een tweede bewonersvergunning ligt hoger dan die van een eerste vergunning.

Bewoners *in de woonwijken* rond het centrum dienen te kunnen beschikken over ten minste één parkeerplaats dicht bij de woning. Hierbij gelden de volgende uitgangspunten:

- In principe dient deze parkeerplaats (of parkeerplaatsen) op eigen terrein aanwezig te zijn.

- Als geen eigen parkeergelegenheid bestaat, kunnen de bewoners – voor zover van toepassing¹⁷ – een vergunning aanvragen.
- Voor ieder woonadres kan aanspraak worden gemaakt op ten minste één vergunning, maar wel zolang de voorraad strekt.
- Als er ruimte is voor een tweede vergunning, dan wordt die verstrekt. Dit gebeurt wel steeds op tijdelijke basis (als er een nieuwe eerste aanvraag binnenkomt, kan dat ten koste gaan van de reeds uitgegeven extra vergunningen).
- De prijs van een tweede vergunning ligt hoger dan die van een eerste vergunning.

Tot slot wordt een parkeernorm voor woningen ingevoerd voor herstructurerings- en nieuwbouwprojecten in het plangebied (exclusief het voetgangersgebied). Deze houdt rekening met de parkeerbehoefte van de bewoner en zijn/haar bezoek en zal onder meer worden gestoeld op de locatie (bereikbaarheid per fiets, OV en auto). Onder meer ontwikkelingen in het autobezit kunnen aanleiding geven tot het in de toekomst bijstellen van de norm.

Bezoekers van bewoners

Bij bezoekers van bewoners in reguleringsgebieden wordt onderscheid gemaakt tussen bezoekers van centrumbewoners en bezoekers van bewoners van de overige gebieden (woonwijken). Ten aanzien van bezoekers van centrumbewoners geldt, dat deze zoveel mogelijk dienen te parkeren in de omliggende woonwijken. Bezoekers van bewoners in de overige gebieden (woonwijken) moeten in de buurt van het bezoekadres kunnen parkeren.

Voor beide groepen bewoners geldt een bezoekersregeling.

4.6 Uitgangspunten centrumbezoekers

De parkeervraag van bezoekers van het centrum (zich met name voordoend in het centrum) dient zoveel mogelijk te worden gefaciliteerd. Het beleid richt zich hier vooral op *runshoppers* (bezoekers die het centrum bezoeken voor een “snelle boodschap”) en *funshoppers* (mensen die langere tijd in het centrum verblijven met als doel winkelen). Voor beide groepen dienen voldoende parkeerplaatsen beschikbaar te zijn. Hierbij gelden de volgende uitgangspunten:

- Voor de *runshoppers* zijn parkeerplaatsen beschikbaar met een duurbepanking, dicht bij de bestemming en met een relatief hoog tarief.
- *Funshoppers* dienen meer aan de randen van het centrum te parkeren. Daar kan langer en tegen een goedkoper tarief worden geparkeerd.
- De tarieven van straatparkeren liggen hoger dan die voor terrein- en garageparkeren.
- Het beschikbaar stellen van voldoende plaatsen gebeurt in eerste instantie door het huidig parkeerareal in het centrum beter te benutten.

¹⁷ Dit is het geval als er een reguleringssysteem is (bijvoorbeeld betaald parkeren).

Dit gebeurt onder meer door:

- het benutten van mogelijkheden van dubbelgebruik van parkeerplaatsen
- betere communicatie (zoals een parkeerfolder)
- betere (dynamische) parkeerverwijzing
- Daarnaast worden voor zover nodig extra parkeervoorzieningen gerealiseerd. Daarbij:
 - heeft clusteren van het parkeeraanbod de voorkeur boven het verspreid aanbieden van parkeergelegenheid.
 - hebben gebouwde parkeervoorzieningen de voorkeur boven straatparkeren.

4.7 Uitgangspunten werkers

Voor werkers (zakelijk belanghebbenden en werknemers) dienen voldoende parkeerplaatsen beschikbaar te zijn. *In het centrum* gelden daarbij de volgende uitgangspunten:

- Werkers parkeren zoveel mogelijk op eigen terrein.
- Verder wordt de parkeervraag van werkers zoveel mogelijk opgevangen buiten het directe centrum.
- Werkers worden geweerd uit het directe centrum. Voor hen zijn parkeerplaatsen op locaties buiten het directe centrumgebied beschikbaar. Onder meer door middel van tarifiering worden zij aangemoedigd daar te parkeren.
- Ook het vergunningenbeleid wordt hierop ingericht:
 - In principe wordt op eigen terrein geparkeerd.
 - Als dat niet mogelijk is, kan een vergunning worden aangevraagd.
 - Vergunningen worden alleen verleend op voorwaarde dat het bedrijf gevestigd is in het reguleringsgebied of dat het noodzakelijk is daar te zijn voor het uitvoeren van de bedrijfsactiviteiten.
 - Zakelijke vergunningen worden alleen verleend voor de verder uit het centrum gelegen terreinen.
 - De prijs van een zakelijke vergunning is hoger dan die voor een bewonersvergunning.

Ten aanzien van het parkeren van voertuigen door werkers *buiten het centrum* geldt het volgende:

- In principe wordt geparkeerd op eigen terrein.
- Voor zover dat niet mogelijk is, geldt een vergunningenbeleid.
- Verder zal worden geprobeerd te komen tot parkeerafspraken met de betreffende (grotere) bedrijven in, of grenzend aan, het plangebied.

Voor herstructurerings- of nieuwbouwprojecten in het plangebied (exclusief het voetgangersgebied) wordt een parkeernorm voor bedrijven ingevoerd. Deze zal onder meer worden gestoeld op het type functie en de locatie (bereikbaarheid per fiets, OV en auto). In situaties waarin bedrijven niet kunnen voldoen aan de parkeernorm, dus niet het benodigde aantal parkeerplaatsen op eigen terrein kunnen aanleggen, dienen zij de gemeente een parkeerbijdrage per parkeerplaats te betalen.

De gemeente neemt dan de zorg voor het voorzien in voldoende parkeerplaatsen over en zal in het openbaar gebied aanvullende parkeervoorzieningen realiseren.

4.8 Uitgangspunten ambulante handel en geneeskundige beroepsgroepen

De beleidsuitgangspunten voor de ambulante handel zijn als volgt:

- Voor zover het niet strikt noodzakelijk is, parkeert deze doelgroep niet in het directe centrum. Zij dienen te parkeren op (nader aan te wijzen) locaties buiten het directe centrum.
- Voorkomen dient te worden dat in bewonersgebieden parkeeroverlast ontstaat/bestaat door geparkeerde vrachtwagens c.q. busjes van de ambulante handel.¹⁸

Medewerkers van medische diensten, zoals huisartsen, rode kruismedewerkers en medewerkers van de thuiszorg, moeten ten behoeve van korte huisbezoeken overal in het plangebied kunnen parkeren.

4.9 Uitgangspunten gehandicapten

Ten aanzien van het gehandicaptenparkeren gelden de volgende uitgangspunten:

- Het aantal algemene gehandicaptenparkeerplaatsen (gpp's) dient te zijn afgestemd op de (kwantitatieve) parkeerbehoefte van de betrokkenen.
- De algemene gpp's dienen qua maatvoering te voldoen aan de landelijke voorschriften.
- De doelgroep moet gemakkelijk informatie kunnen krijgen over het aanbod van algemene gpp's in Oss.
- Verstrekking van gehandicaptenparkeerkaarten vindt plaats op basis van de regels uit de Wet voorzieningen gehandicapten.
- Na toekenning van een gpp op kenteken, vindt op initiatief van de gemeente overleg met betrokkene plaats over de benodigde maatvoering.

4.10 Uitgangspunten fietsparkeren

Het fietsparkeerbeleid maakt in feite deel uit van het flankerende beleid voor het autoparkeren. Een goed fietsparkeerbeleid kan bijdragen aan de stimulering van het fietsgebruik en daarmee bijdragen aan een betere autobereikbaarheid voor degenen die op de auto zijn aangewezen. Ook kan het er voor zorgen dat geparkeerde fietsen de beeldkwaliteit van het centrum zo min mogelijk aantasten. In dit licht zijn de uitgangspunten van het nieuwe fietsparkeerbeleid als volgt:

- Het uitgangspunt van een fietsvrij voetgangersgebied wordt gedeeltelijk verlaten. Ook in het voetgangersgebied moeten mogelijkheden blijven (of worden gecreëerd) om kwalitatief hoogwaardig en veilig fietsen te stallen.

¹⁸ In de Algemeen Plaatselijke Verordening is overigens een parkeerverbod opgenomen voor vrachtwagens in woonwijken.

- Er moeten voldoende fietsstallingsmogelijkheden aanwezig zijn om in de (piek)vraag te kunnen voorzien.
- Er moeten voldoende en kwalitatief hoogwaardige bewaakte stallingmogelijkheden aanwezig zijn op de concentratiepunten van bezoekers.
 - Het tarief voor parkeren is daarbij zodanig laag dat het mensen niet belemmert met de fiets naar het centrum te gaan.¹⁹
- Voor zover op gewenste locaties voor fietsenstallingen (met name aan de rand van het voetgangersgebied) te weinig ruimte is om deze te realiseren, mag dat ten koste van autoparkeerplaatsen gaan.
- Diefstal en vandalisme van fietsen wordt zoveel mogelijk voorkomen.

¹⁹ Op veel plekken in Nederland wordt, om fietsgebruik voor binnenstedelijke verplaatsingen te stimuleren, gratis bewaakte stallen aangeboden. De opbrengsten van fietsparkeren zijn op het totaal van de exploitatie marginaal.

5 Beleidsmaatregelen

5.1 Inleiding

De in het voorgaande hoofdstuk beschreven uitgangspunten worden in dit hoofdstuk uitgewerkt in maatregelen. Als eerste komt de keuze voor een 'in principe' parkeerreguleringsvorm aan de orde. Daarna worden de in het hele plangebied van toepassing wordende parkeernormen weergegeven. Vervolgens wordt per deelgebied aangegeven welke maatregelen worden voorgesteld. Daartoe wordt ook beschreven wat steeds de rode draad is in de keuze van maatregelen. Binnen de gebieden wordt aandacht besteed aan de te treffen maatregelen per doelgroep (bewoners, bezoekers, werkers, overig). Het hoofdstuk sluit af met de plannen ten aanzien van het parkeren van bepaalde doelgroepen (ambulante handel, gehandicapten e.d.) en ten aanzien van het fietsparkeren.

5.2 Keuze 'in principe' reguleringsvorm

In de uitgangspunten voor het nieuwe parkeerbeleid is vastgelegd dat (toekomstige) parkeerproblemen aanleiding kunnen vormen voor invoering van parkeerregulering in gebieden, waar nu nog geen regulering wordt toegepast. Daarbij kan worden gekozen uit een groot aantal verschillende vormen van regulering. Genoemd kunnen worden:

- Invoeren van vergunningenparkeren
- Invoeren van een parkeerverbodzone
- Opheffen van (een deel van de) parkeerplaatsen
- Invoeren van betaald parkeren
- Invoeren van een parkeerschijfzone (blauwe zone)
- Combinatie van maatregelen

In voorkomende gevallen zal in Oss in principe worden gekozen voor invoering van betaald parkeren, zo nodig in combinatie met vergunningen. Daarbij zijn drie overwegingen van toepassing.

1. Het komt de eenduidigheid van het systeem ten goede. In 2005 wordt betaald parkeren in combinatie met vergunningen ingevoerd in enkele straten ten noorden van het station. Daarnaast zijn er plannen om in de huidige vergunningengebieden betaald parkeren in te voeren. Toevoeging van een nieuw type regulering, zoals blauwe zone of een parkeerverbodzone, zou onduidelijkheid met zich mee brengen voor de parkeerder. Daarnaast heeft de keuze voor één type regulering voordelen op het gebied van handhaving.
2. Betaald parkeren in combinatie met vergunningen maakt een maximale benutting van het aanwezige parkeerareaal mogelijk.

3. De opbrengsten van naheffingsaanslagen komen ten goede van het parkeerbedrijf. Deze kunnen door de gemeente worden aangewend voor bijvoorbeeld verbetering van de kwaliteit van het parkeren, het dekken van de kosten van onder meer handhaving, het dekken van de kosten van fietsparkeervoorzieningen et cetera. Bij een blauwe zone of parkeerverbodzone gaan de opbrengsten van boetes voor fout parkeren naar het rijk.

Mogelijk is in een aantal woonwijken op relatief korte termijn (binnen twee jaar) parkeerregulering nodig. Het gaat om gebieden die momenteel te maken hebben met erg hoge parkeerbezettingen (grote delen van de week boven de 80%):

- Het gebied Kamperfoeliestraat, Zonnebloemstraat, Wethouder van Eschstraat, Floraliastraat en Molenstraat.
- Berghemseweg (vanaf kruispunt met Teugenaarsstraat tot kruispunt met Prof. Regoutstraat).
- Linkensweg.
- Het gebied Koomstraat, Hertogensingel, J. Goldsmidstraat, G. van de Veenstraat, Pastoor Visserstraat, Rect. van Lieropstraat, B. IJzerdraatstraat.
- Krakenburg (tussen Koomstraat en Begijnenstraat).

Monitoring van de uitwerking van de voorgestelde maatregelen moet aantonen in hoeverre problemen verdwijnen dan wel blijven bestaan. De situatie in deze gebieden zal door de gemeente in de gaten worden gehouden en zij zal contact leggen en/of houden met de betreffende bewoners over de wens en noodzaak maatregelen te treffen.

5.3 Parkeernormen

5.3.1 Inleiding

Zoals reeds aangehaald in hoofdstuk 3, past het bij faciliterend parkeerbeleid, dat ondersteunend functioneert voor de gewenste ontwikkelingen, om bij elke functieverandering direct aandacht te besteden aan de parkeerbehoefte. Door bij het realiseren van nieuwe ontwikkelingen parkeren te integreren in de plannen, kan het ontstaan van eventuele parkeercapaciteitsproblemen worden voorkomen.

In dit licht worden in Oss parkeernormen ingevoerd. De landelijke parkeerkencijfers van het CROW dienen daarbij als uitgangspunt.²⁰ Deze kencijfers zijn gebaseerd op praktijkervaringen in verschillende Nederlandse steden en maken onderscheid tussen mate van verstedelijking en stedelijke zone. Daarnaast worden een minimum en maximum norm gegeven. Afhankelijk van parameters als het autobezit en het OV voorzieningenniveau in een gebied kan de ene dan wel de andere norm worden toegepast.

In de in mei 2004 opgestelde parkeerbilans voor Oss zijn de CROW kencijfers toegepast. Daarbij werden de volgende keuzes gemaakt:

²⁰ CROW publicatie 182 "Parkeerkencijfers, Basis voor parkeernormering", juni 2003.

- Stedelijkheidsgraad 'matig stedelijk'. Dit is gebaseerd op CBS-gegevens over de kern Oss.
- Stedelijke zone 'centrum' en 'schil' ('rest bebouwde kom' valt niet binnen het plangebied).
- Norm: minimumnorm. Vanwege de compactheid van het plangebied zijn de meeste functies gemakkelijk bereikbaar.

5.3.2 Parkeernormen

De uitkomsten van de parkeerbalans (waarin dus de theoretische vraag naar parkeerplaatsen werd bepaald aan de hand van de kencijfers) waren in lijn met de uitkomsten van het bezettingsgraadonderzoek dat in dezelfde periode werd uitgevoerd (werkelijke vraag). Daaruit kan de conclusie worden getrokken dat de in de balans gehanteerde normen de parkeervraag in Oss goed in beeld brengen. Daarom worden deze normen in het nieuwe beleid als uitgangspunt genomen.

Voor de verschillende functies in het plangebied betekent dit dat de volgende normen worden ingevoerd (zie tabel 5.1 op de volgende pagina).

Deze normen gelden voor alle herstructurerings- en nieuwbouwprojecten in het plangebied.

Het is mogelijk dat de parkeernormen op termijn bijstelling behoeven. Landelijke adviezen kunnen daarvoor aanleiding geven, maar ook specifieke ontwikkelingen in Oss, zoals ontwikkelingen in autobezit en -gebruik.

Parkeernorm	Centrum*	Schil**	Eenheid
Functie			
WONINGEN			
Woning duur	1,5	1,6	Per woning
Woning midden	1,3	1,5	Per woning
Woning goedkoop	1,2	1,3	Per woning
Serviceflat, aanleun-, senioren-, bejaardenwoning	0,3	0,3	Per woning
Verpleeg/verzorgingstehuis	0,5	0,5	Per wooneenheid
BEDRIJVEN			
Kantoren zonder baliefunctie	1	1,2	Per 100 m ² bvo
Kantoren met baliefunctie	1,7	2,3	Per 100 m ² bvo
Arbeidsextensieve / bezoekers extensieve bedrijven (bijv. loods, opslag)	0,5	0,6	Per 100 m ² bvo
Arbeidsintensieve / bezoekers extensieve bedrijven (bijv. werkplaats)	1,2	1,7	Per 100 m ² bvo
Arbeidsextensieve / bezoekers intensieve bedrijven (bijv. showroom)	1	1,2	Per 100 m ² bvo
WINKELS			
Hoofdwinkelgebied	2,8		Per 100 m ² bvo
Supermarkt (stad en wijk verzorgende winkel)	2,5	2,5	Per 100 m ² bvo
Detailhandel	2,5	2,5	
Wijk-/Buurtcentra	2,5	2,5	Per 100 m ² bvo
Weekmarkt	2,5	2,5	Per 100 m ² bvo
OVERIG			
Café / bar / cafetaria	4	4	Per 100 m ² bvo
Restaurant	8	8	Per 100 m ² bvo
Religiegebouw	0,1	0,1	Per zitplaats
Begraafplaats	15	15	Parkeerplaatsen
Scholen	0,5	0,5	Per leslokaal
Arts – maatschap - kruisgebouw	1,5	1,5	Per behandelkamer
Sporthal	1,7	2	Per 100 m ² bvo
Dansstudio / sportschool	3	3	Per 100 m ² bvo
Bioscoop / theater	0,2	0,2	Per zitplaats
Museum / bibliotheek	0,5	0,7	Per 100 m ² bvo
Cultureel centrum	1	1	Per 100 m ² bvo
Hotel	0,5	0,5	Per kamer

* Centrum: het gebied zoals in §4.3 is omschreven als centrum

** Schil: het overige van het plangebied uitmakende gebied (woonwijken, kantorengedebied en stationsgebied, zie § 4.3)

Tabel 5.1: Parkeernormen voor het plangebied

5.3.3 Parkeerbijdrage

In die gevallen waarin de ontwikkelaar bij herstructurerings- en nieuwbouwprojecten²¹ niet kan voorzien in de benodigde parkeerplaatsen (op eigen terrein), dient deze de verplichting tot het realiseren van parkeerplaatsen af te kopen. De ontwikkelaar dient daartoe een bijdrage te storten in het gemeentelijk parkeerbonds. De gemeente neemt dan de verplichting op zich tot het realiseren van extra parkeergelegenheid, binnen een periode van 10 jaar en binnen een afstand van 500 meter van het herstructurerings- of nieuwbouwproject. Deze parkeergelegenheid is bestemd voor algemeen gebruik.

Uitgangspunt voor het te storten bedrag is dat dit voldoende moet zijn om de kosten te dekken van aanleg en onderhoud. Voorlopig gaat de gemeente uit van een bedrag van €10.000,- per parkeerplaats.^{22,23} Voor de toekomst moet er rekening mee worden gehouden dat naarmate de ruimte in het centrum schaarser wordt, ondergrondse parkeeralternatieven meer in beeld zullen komen. Dat betekent dat hogere bedragen nodig zijn voor het aanleggen van parkeerplaatsen.

In het uitvoeringsprogramma dient de bijdrageregeling verder te worden geconcretiseerd (en moeten onder meer ook gronden van vrijstelling worden opgenomen, bijvoorbeeld ten aanzien van de omvang van projecten (in m²)). Een toekomstige mogelijkheid is om een ontwikkelaar, die de parkeergelegenheid wél kan realiseren, toch de mogelijkheid te geven de verplichting af te kopen. Dat kan bijvoorbeeld voordelen hebben voor de gemeentelijke sturingsmogelijkheden op het gebied van parkeren.

5.4 Maatregelen: rode draad

Elk van de vier onderscheiden deelgebieden heeft zijn eigen parkeervraagstukken, maar vaak hangen die onderling ook weer samen. Het nieuwe parkeerbeleid zoekt in de vier deelgebieden steeds oplossingen voor de geconstateerde knelpunten langs twee lijnen.

1. Ten eerste wordt een prioritering aangebracht in de verdeling van de parkeerplaatsen onder de verschillende doelgroepen van beleid.
2. De tweede lijn betreft het zo efficiënt mogelijk benutten van de in het gebied aanwezige parkeerplaatsen (vaak ook al ten dele het effect van het doelgroepenbeleid). Hierop wordt de parkeerregulering ingericht. Voor zover nodig komt daarnaast de realisatie van aanvullende parkeervoorzieningen in beeld.

²¹ Dit geldt voor zowel woningbouwprojecten als bouwprojecten die relateren aan de werkfunctie (winkels, kantoren, horeca, onderwijsinstellingen e.d.).

²² Dit in aansluiting op het op 27 juli 2004 vastgestelde interim-beleid voor parkeren ten behoeve van woningbouwplannen centrum Oss. De bijdrage van €10.000 komt tot stand door de aanlegkosten van een straatparkeerplaats (€2.825) en die van een garageparkeerplaats (€17.850) te middelen.

²³ Enkele bedragen ter vergelijking: afkoop van een parkeerplaatsverplichting in het centrum kost in Zwolle €8.500, in Apeldoorn €12.500 en in Den Haag €13.273.

Na de maatregelen per gebied komen de maatregelen voor de ambulante handel, geneeskundige beroepsgroepen en gehandicapten aan de orde.

Ook maatregelen voor het fietsparkeren worden geformuleerd. Ook hier worden de bestaande knelpunten als vertrekpunt genomen.

Voor alle maatregelen geldt dat er situaties kunnen optreden waarin de voorstellen niet (volledig) voorzien. Derhalve wordt aan het college van B&W de mogelijkheid gegeven in voorkomende gevallen af te wijken van de in de volgende paragrafen weergegeven regels.

5.5 Maatregelen centrum

5.5.1 Problemen en uitgangspunten

Het parkeerareaal in het centrum kan op zaterdagen de vraag naar parkeerplaatsen niet aan. Overal schieten de bezettingen dan boven de 80% uit. Ook op donderdagavond doen zich in delen van het centrum hoge bezettingen voor. De rest van de week echter is juist sprake van onderbenutting van het parkeerareaal in dit gebied. Enige uitzondering hierop vormt de parkeergelegenheid rondom De Wal.

In hoofdstuk 4 (uitgangspunten) is aangegeven dat in het centrum de functies wonen en winkelen centraal staan. Daarom wordt de prioriteit gelegd bij bewoners en bezoekers. Alle bewoners moeten (zodanig op enige loopafstand van de woning) hun auto kunnen parkeren. De overige parkeerplaatsen dienen zoveel mogelijk beschikbaar te zijn voor bezoekers. Langparkeerders (werknemers) en zakelijk belanghebbenden worden geweerd uit het directe centrum. Voor hen zijn parkeerplaatsen op locaties buiten het directe centrumgebied beschikbaar. Zakelijke vergunningen worden alleen verleend voor terreinen verder van het voetgangersgebied gelegen.

5.5.2 Maatregelen korte termijn

Gegeven de problematiek in het centrum en de uitgangspunten voor dit gebied, worden de volgende maatregelen voorgesteld.

Differentiatie in tarieven en parkeerduur

Er wordt een differentiatie in tariefstelling en toegestane parkeerduur aangebracht. Dit moet, in combinatie met een goed parkeerverwijssysteem, er toe leiden dat langparkeerders het centrum mijden en dat mensen die op hun gemak recreatief komen winkelen aan de randen van het centrum parkeren. Zo blijven parkeerplaatsen dicht in het centrum beschikbaar voor de mensen die een snelle boodschap komen doen. Straatparkeren wordt duurder dan terrein parkeren. Tabel 5.2 geeft een overzicht van de voorgestelde tarieven per 2006.

Gebied	Voorziening	Doelgroep	Parkeerduur	Tarief per uur 2006
Grenzend aan voetgangersgebied	Straat-parkeren	Runshoppers	1 uur	€ 1,50
Grenzend aan voetgangersgebied	Terrein-parkeren*	Runshoppers	2 uur	€ 1,30
Wat verder weg gelegen	Straat-parkeren	Runshoppers	1 uur	€ 1,30
Wat verder weg gelegen	Terrein-parkeren**	Funshoppers	Onbeperkt	€ 1,10 Dagtarief € 4,-
Nog verder weg gelegen	Straat-parkeren		Onbeperkt	€ 1,00
Nog verder weg gelegen	Terrein-parkeren***	Funshoppers	Onbeperkt	€ 0,80 Dagtarief € 3,20

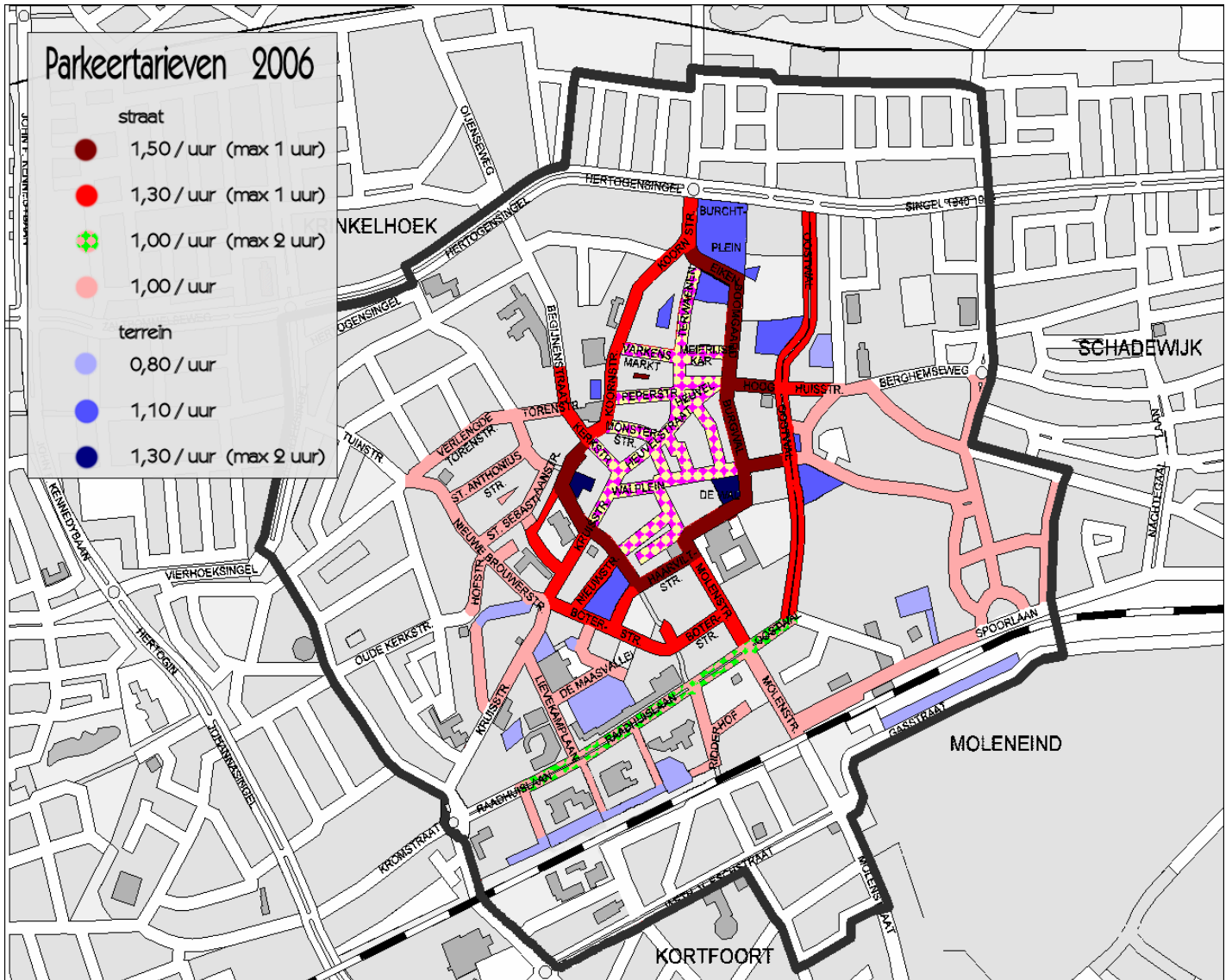
* De Wal

** Terwaenen, Burchtplein, Jurgensplein, Oostwal-West, Bergossterrein (later garage), terreintje Klaphekenstraat

*** Oostwalgarage, Maasvallei

Tabel 5.2: Voorstel tarief- en parkeerduurmaatregelen centrumgebied 2006

In figuur 5.3 (kaartje) worden de voorgestelde tarieven geografisch weergegeven.



Figuur 5.3: Parkeertarieven 2006

Dubbelgebruik

Dubbelgebruik moet bijdragen aan het beter benutten van het beschikbare parkeerareaal. Dit betekent dat bijvoorbeeld op zaterdagen particuliere parkeervoorzieningen voor openbaar gebruik beschikbaar komen. Met betreffende partijen zal hiertoe in overleg worden getreden.

Achteraf betalen

Uitbreiding van achteraf betalen moet bijdragen aan een grotere klantvriendelijkheid naar de parkeerder.

Goede parkeerverwijzing

Een betere benutting van het in het centrum aanwezige parkeerareaal is ook het doel bij verbeteringen aan het huidige statische parkeerverwijssysteem.

Bewonersvergunningen

Bewoners worden beschermd door het verstrekken van vergunningen. Belangrijkste voorwaarde voor het verstrekken van een vergunning is dat de betreffende bewoner niet (kan) beschikken over eigen parkeergelegenheid. In het centrum wordt maximaal één vergunning per adres verstrekt. Een tweede vergunning kan desgewenst worden aangevraagd, maar zal alleen worden verstrekt voor verder uit het centrum gelegen locaties. De prijs van een eerste vergunning bedraagt €29,- (prijspeil 2005). Voor een tweede vergunning wordt een tarief van €58,- gehanteerd (prijspeil 2005).

Bezoekersregeling

Voor bezoek van centrumbewoners komt er een bezoekersregeling. Er worden bezoekerskaarten voor de woonwijken verstrekt. Het tarief voor zo'n kaart, goed voor 12 keer parkeren, wordt €6,- per kaart (prijspeil 2005). Als een bezoeker dichterbij het centrum (en bij het bezoekadres) wil parkeren, kan hij/zij een kaartje bij de automaat kopen.

Zakelijke vergunningen

Het huidige vergunningenstelsel maakt ruimte voor een stelsel dat het aantal mogelijk toe te kennen vergunningen baseert op de omvang van het bedrijf, uitgedrukt in aantal fte's.

- Voor kantoren is de norm 1 op 4 fte.
- Voor overige bedrijven 1 op 6 fte.

Er worden geen vergunningen verleend als het mogelijk is op eigen terrein te parkeren. In tegenstelling tot de huidige situatie zullen de zakelijke vergunningen ook op koopavond geldig zijn. Bedrijven kunnen kiezen uit een vijfdaagse (ma t/m vr) of zesdaagse (ma t/m za) vergunning. Voor de eerste betaalt men €90,- per jaar, voor de tweede €120,- per jaar (prijspeil 2006). Er worden geen vergunningen meer verstrekt op locaties grenzend aan het voetgangersgebied.

5.5.3 Maatregelen lange termijn

Afhankelijk van de vraag in hoeverre de voorgestelde korte termijn maatregelen het gewenste effect sorteren, komen mogelijk de volgende maatregelen in beeld c.q. worden die nodig.

Ontwikkeling tarieven betaald parkeren

Rekening houdend met een stijging van het algemeen prijspeil, is een mogelijke ontwikkeling van de tarieven de tussen 2006 en 2008 als volgt (zie tabel 5.3):

Gebied	Voor- ziening	Parkeer- duur	Tarief per uur 2006	Tarief per uur 2007	Tarief per uur 2008
Grenzend aan voetgangersgebied	Straat parkeren	1 uur	€1,50	€1,70	€1,80
Grenzend aan voetgangersgebied	Terrein Parkeren	2 uur	€1,30	€1,50	€1,60
Wat verder weg gelegen	Straat Parkeren	1 uur	€1,30	€1,50	€1,60
Wat verder weg gelegen	Terrein Parkeren	Onbeperkt	€1,10 Dagtarief €4,-	€1,30 Dagtarief €4,80	€1,40 Dagtarief € 5,20-
Nog verder weg gelegen	Straat Parkeren	Onbeperkt	€1,00	€1,20	€1,30
Nog verder weg gelegen	Terrein parkeren	Onbeperkt	€0,80 Dagtarief €3,20	€1,00 Dagtarief €4,-	€1,10 Dagtarief €4,40

Tabel 5.3: Mogelijke ontwikkeling tarief- en parkeerduurmaatregelen centrumgebied 2006-2008

Tariefdifferentiatie naar tijd

Als op bepaalde locaties of op bepaalde momenten knelpunten blijven bestaan, zou kunnen worden overgegaan tot tariefdifferentiatie. Zo zou een (te) hoge parkeerdruk op koopavond en zaterdag in het centrum bijvoorbeeld kunnen worden tegengegaan door op die dagen het parkeren dicht in het centrum duurder te maken dan elders. Doel is dan mensen aan te moedigen elders (waar het goedkoper is) te parkeren, dan wel op een ander tijdstip met de auto naar het centrum te komen.

Beperken straatparkeren

Met het oog op de kwaliteit van de openbare ruimte wordt straatparkeren in de loop van de tijd gedeeltelijk vervangen door parkeren op terreinen en parkeren in gebouwde voorzieningen. Steeds als zich de mogelijkheid voordoet, zal bij toekomstige ontwikkelingen straatparkeren gedeeltelijk worden vervangen door parkeren op terreinen en/of in gebouwde voorzieningen.

Achteraf betalen

De toename van gebouwde voorzieningen maakt het ook mogelijk meer parkeerplaatsen uit te rusten met een systeem van achteraf betalen. Vanuit klantvriendelijkheid wordt dit ook gewenst geacht.

Extra parkeercapaciteit

Op Bergoss wordt een parkeergarage gerealiseerd, die naar verwachting in 2008 in gebruik zal worden genomen. Uit monitoring zal duidelijk moeten worden of, en zo ja in welke mate, er in de toekomst nog meer aanvullende parkeercapaciteit nodig is. Burchtplein, Jurgensplein, Maasvallei en Oostwal-West worden genoemd als potentiële locaties om eventueel extra benodigde capaciteit te realiseren.

Dynamische parkeerverwijzing

Een dynamisch parkeerverwijssysteem heeft veel voordelen vanuit benuttingoogpunt en is daarom opgenomen in de lijst (mogelijke toekomstige) maatregelen.

Wijziging bezoekersregeling

Daar waar betaald parkeren wordt geïntroduceerd (zie § 5.6, maatregelen woonwijken), zal het systeem met de kraskaart voor bezoekers plaatsmaken voor een systeem waarin bezoekers met een chipkaart parkeren tegen gereduceerd tarief.

Ontwikkeling tarieven vergunningen

Jaarlijks worden de tarieven voor bewonersvergunningen en zakelijke vergunningen bijgesteld aan de hand van CBS-cijfers over stijging van het algemeen prijspeil. Dit gebeurt, los van de vraag naar de effecten van het voorgestelde beleid.

Daarnaast wordt het tarief voor de zakelijke vergunningen stapsgewijs opgehoogd naar €150,-(vijfdaagse vergunning) respectievelijk €200,- (zesdaagse vergunning) in 2008. Belangrijkste redenen daarbij zijn:

- Er gaat een ontmoedigend effect van uit op het autogebruik in woon-werkverkeer.
- Het tarief komt meer in lijn met tarieven in steden van vergelijkbare grootte (zie bijlage 4, hoofdstuk 6).
- Het tarief geeft meer uitdrukking aan de waarde van de schaarse ruimte die wordt gebruikt door te parkeren.

5.6 Maatregelen woonwijken

5.6.1 Problemen en uitgangspunten

Alleen in de woonwijken waar momenteel een vergunningzone is ingesteld (Boschpoort/Koornstraat en Goudmijnstraat) en in de meest westelijke woonwijk van het plangebied (Katwijkstraat, Vierhoeksingel), doen zich geen (of alleen incidentele) parkeerproblemen voor. Verder kennen de verschillende woonwijken waar geen parkeerregulering geldt, op verschillende momenten in de week de nodige parkeeroverlast. De woonwijk ten zuiden van het spoor (Zonnebloemstraat en omgeving) heeft op doordeweekse dagen te maken met een hoge parkeerdruk (80% en hoger), veroorzaakt door parkerende werknemers van bedrijven in de buurt en door mensen die verder reizen met de trein. Ook de straten ten noorden van het station (Booglaan en omgeving) hebben doordeweeks te maken met hoge parkeerbezettingen in verband met treinreizigers.

Tijdens de markt veroorzaken centrum- en marktbezoekers tot slot hoge parkeerbezettingen in de woonwijken ten noordoosten van het centrum (Linkensweg, Schadewijkstraat, G. van de Veenstraat, Pastoor Visserstraat, Jakob Goldsmitstraat).

Bescherming van bewoners is dus nodig in het nieuwe parkeerbeleid. Daartoe wordt in de woonwijken parkeergelegenheid voor bewoners eerste prioriteit gemaakt (zie uitgangspunten hoofdstuk 4). Met het oog op een betere benutting dient de parkeercapaciteit hier echter, voor zover nodig, ook ter beschikking te staan van bezoekers. Randvoorwaarde daarbij is dat niet te veel parkeerverlast ontstaat voor bewoners. Parkeren van werkers in de woonwijken dient zoveel mogelijk te worden voorkomen. Zij dienen te parkeren op eigen (bedrijfs)terrein of op daarvoor aangewezen openbare locaties aan de randen van het centrum.

5.6.2 Maatregelen korte termijn

Om de problemen in de woonwijken het hoofd te bieden, worden de volgende maatregelen voorgesteld.

Invoeren betaald parkeren

In woonwijken met een hoge parkeerdruk wordt betaald parkeren ingevoerd, in combinatie met vergunningen. Hiermee worden bewoners in belangrijke mate beschermd tegen parkeerverlast van bezoekers en werknemers, terwijl een goede benutting van de parkeercapaciteit in de woonwijken wel mogelijk blijft. Momenteel worden, in overleg met de bewoners, de voorbereidingen getroffen voor introductie van dit systeem in de Booglaan, de Dr. Hermanslaan en de Burgemeester van de Elzenlaan (valt onder stationsgebied).

Overigens zal alleen tot invoering van betaald parkeren worden overgegaan als de desbetreffende bewoners dat wensen. In gebieden waar problemen worden vermoed, zal daartoe eens per twee jaar een enquête onder de bewoners worden gehouden. Daar waar betaald parkeren komt, wordt het tarief €1,- per uur (2006).

Zakelijke vergunningen

Voor bedrijven komt er een vergunningensysteem dat gelijk is aan dat in het centrum. Alleen het aantal vergunningen waarvoor bedrijven in aanmerking kunnen komen, wijkt af. De normen zijn als volgt:

- Voor kantoren is de norm één vergunning per 4 fte.
- Voor arbeidsintensieve en bezoekersextensieve bedrijven (bijvoorbeeld brandweer, werkplaats): 1 op 4 fte.
- Voor arbeidsextensieve bedrijven (bijvoorbeeld opslag, magazijn, café, showroom, winkel/verkoopruimte): 1 op 7 fte
- Voor bedrijven/organisaties met een lokale functie (bijvoorbeeld bibliotheek, wijkcentrum, sauna, sportzaal): 1 op 20 fte

Bewonersvergunningen

In de woonwijken waar betaald parkeren is/komt, kunnen bewoners parkeren met een bewonersvergunning. De mogelijkheid bestaat om ook een tweede vergunning aan te vragen.

Dan gaat het wel altijd om een tijdelijke vergunning, die kan worden stopgezet als dat een rechtvaardige verdeling van parkeerplaatsen over de bewoners in gevaar komt. Het tarief van een eerste vergunning bedraagt €29,-, dat van een tweede vergunning €58,- (prijsspeil 2005).

Bezoekersregeling

Voor bezoekers van bewoners in de huidige vergunningengebieden wordt de huidige bezoekersregeling met kraskaart voortgezet. Het tarief van een kraskaart (12 maal parkeren) wordt €6,- (2005). In woonwijken waar betaald parkeren wordt ingevoerd (in 2005 Booglaan en omgeving), kunnen bezoekers parkeren bij een automaat, waar zij met een chipkaart tegen gereduceerd tarief (€0,50 per bezoek) kunnen staan.

5.6.3 Maatregelen lange termijn

Fiscaliseren huidige vergunningengebieden

Nadat de eerste ervaringen met betaald parkeren in combinatie met vergunningen in de woonwijken bekend zijn, zal in overleg worden getreden met bewoners van de huidige vergunningengebieden Boschpoort/Koomstraat en Goudmijnstraat. In principe is de bedoeling dat het vergunningenparkeren hier op termijn wordt vervangen door betaald parkeren in combinatie met vergunningen. Vanuit benuttingsoogpunt, maar ook om zoveel mogelijk eenheid te hebben in de parkeerregulering (zie ook § 5.3).

Ontwikkeling tarieven betaald parkeren

Rekening houdend met een stijging van het algemeen prijspeil, is een mogelijke ontwikkeling van de tarieven in de woonwijken de tussen 2006 en 2008 als volgt:

Gebied	Voor-ziening	Parkeerduur	Tarief per uur 2006	Tarief per uur 2007	Tarief per uur 2008
Woonwijken	Straat Parkeren	Onbeperkt	€1,00	€1,20	€1,30

Ontwikkeling tarieven vergunningen

Jaarlijks worden de tarieven voor bewonersvergunningen en zakelijke vergunningen bijgesteld aan de hand van CBS-cijfers over stijging van het algemeen prijspeil. Het tarief voor de zakelijke vergunningen wordt stapsgewijs opgehoogd naar €150,- (vijfdaagse vergunning) en €200,- (zesdaagse vergunning) in 2008 (zie voor motivering het eind van § 5.5.3).

5.7 **Maatregelen kantoreng gebied**

5.7.1 Problemen en uitgangspunten

Op doordeweekse dagen is de vraag naar parkeerplaatsen in het kantoreng gebied tijdens kantooruren groter dan het aanbod. De bezettingen liggen onveranderd rond de 90% à 100% of zelfs nog hoger.

Het feit dat parkeren hier grotendeels gratis is, maakt dat de parkeervraag, met name van werknemers van nabij liggende kantoren, maar ook van werknemers uit het directe centrum, erg hoog is. Op zaterdag blijft de parkeercapaciteit in het kantorengedied onderbenut.

Uitgangspunt in het nieuwe parkeerbeleid is dat parkeerplaatsen in het kantorengedied in eerste instantie beschikbaar dienen te zijn voor bewoners (zeer beperkte groep) en voor de kantoorbezoekers (kortparkeerders). In de tweede plaats dienen werknemers van de kantoren in dit gebied hier te kunnen parkeren (langparkeerders). Voor zover er dan nog parkeercapaciteit rest, kan deze worden gebruikt door werknemers en bezoekers van het centrum. In tegenstelling tot voorgaande vormt op zaterdagen de groep centrumbezoekers, naast de bewoners, juist eerste prioriteit.

Knelpunt in een betere benutting van de aanwezige parkeergelegenheid (achter het gemeentehuis) is gelegen in de beperkte kwaliteit en de ervaren sociale onveiligheid.

5.7.2 Maatregelen korte termijn

Om het parkeervraagstuk in het kantorengedied het hoofd te bieden, worden de volgende maatregelen voorgenomen.

Introductie betaald parkeren

Om de grote parkeerdruk in het kantorengedied te reduceren, wordt betaald parkeren ingevoerd. Dit zal langparkeerders weren waardoor parkeercapaciteit voor kortparkeerders (de kantoorbezoekers) ontstaat. Op straat wordt het tarief €1,- per uur (2006) en op de in het kantorengedied aanwezige terreinen €0,80 per uur (2006). Op de Raadhuislaan wordt een maximum parkeerduur van twee uur ingesteld. Dit heeft tot doel deze plaatsen zoveel mogelijk voor kantoorbezoekers beschikbaar te hebben. Op de terreinen wordt een dagtarief geïntroduceerd van €3,20.

Voorlopig zal parkeren in het kantorengedied op zaterdag (en koopzondag) gratis blijven. Dit om de parkeerdruk van bezoekers van het centrum op te vangen.

Bewonersvergunningen

Het parkeren door bewoners wordt gereguleerd door introductie van een vergunningensysteem. Dit is gelijk aan het systeem dat in de woonwijken geldt (zie § 5.6.2).

Bezoekers van bewoners

Voor bezoekers van bewoners in het kantorengedied gaat dezelfde bezoekersregeling gelden als in de woonwijken (zie § 5.6.2).

Zakelijke vergunningen

Ook het parkeren door langparkeerders (werknemers) wordt gereguleerd door introductie van een vergunningensysteem. Dit systeem is gelijk aan het systeem in de woonwijken. Met uitzondering van de Raadhuislaan worden voor alle parkeerlocaties in dit gebied vergunningen uitgegeven.

Dubbelgebruik

Vanuit benuttingsoogpunt zullen de mogelijkheden van het benutten van de huidige private parkeervoorzieningen in het kantorengedied op dagen en tijdstippen anders dan kantooruren, worden onderzocht.

Kwaliteit

De kwaliteit van de parkeergelegenheid (achter het gemeentehuis) dient verbeterd te worden. Dat geldt (nog sterker) voor maatregelen gericht op het verbeteren van de sociale veiligheid.

5.7.3 Maatregelen lange termijn

De tarieven voor betaald parkeren en voor vergunningen in het kantorengedied, ontwikkelen zich net zoals de tarieven in de woonwijken. Zie § 5.6.3.

5.8 Maatregelen stationsgedied

5.8.1 Problemen en uitgangspunten

Op doordeweekse dagen zijn er in het stationsgedied te weinig parkeerplaatsen voor mensen die met de auto naar het station komen en verder reizen met de trein. De omliggende woonstraten, zowel ten noorden als ten zuiden van het station, ondervinden daardoor parkeerhinder. Het vermoeden bestaat dat het parkeerterrein van de NS oneigenlijk wordt gebruikt.

In de woonstraten in het stationsgedied ligt de eerste prioriteit bij bewoners. Zij moeten over voldoende parkeerplaatsen kunnen beschikken en moeten daartoe worden beschermd tegen een (te) grote parkeervraag van trein/busreizigers. De trein/busreizigers vormen in eerste instantie de verantwoordelijkheid van de vervoerders. Voor hen moeten er voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn in de nabijheid van het station. Voor het halen en brengen van openbaar vervoer reizigers dienen voldoende (heel) kortparkeerplaatsen aanwezig te zijn. Werknemers van bedrijven in het stationsgedied (met name de zuidkant) dienen te parkeren op eigen parkeerterrein, voor zover dat mogelijk is.

5.8.2 Maatregelen korte termijn

Met oog op de parkeerknelpunten in het stationsgedied, worden de volgende maatregelen voorgesteld.

Introductie betaald parkeren

De invoering van betaald parkeren dient langparkeren in dit gebied te ontmoedigen. Op het moment van schrijven is reeds introductie van betaald parkeren (in combinatie met vergunningen) in voorbereiding in de Booglaan, Dr. Hermanslaan en Burgemeester van de Elzenlaan.

Het voorgestelde tarief voor 2006 bedraagt €1,- per uur. Er komt geen maximum parkeerduur.

Zakelijke vergunningen

Er wordt een vergunningensysteem voor bedrijven in het gebied ingesteld, onder dezelfde voorwaarden en regels als in de woonwijken en het kantorengedied.

Kiss & ride

Vlakbij het station blijft een aantal parkeerplaatsen gereserveerd voor de functie Kiss & Ride (afzetten en ophalen van treinreizigers).

Bewonersvergunningen

De invoering van betaald parkeren wordt ook hier gecombineerd met een vergunningensysteem voor bewoners. Dat systeem is gelijk aan dat in de woonwijken en in het kantorengedied.

Bezoekers van bewoners

De bezoekersregeling is gelijk aan die in de woonwijken en het kantorengedied (zie § 5.6.2).

5.8.3 Maatregelen lange termijn

Voor een omschrijving van de ontwikkeling van de tarieven voor betaald parkeren en vergunningen in het stationsgedied wordt verwezen naar § 5.6.3.

Parkeerterrein (met reductietarief) voor treinreizigers

Het is wenselijk dicht bij het station een parkeerterrein te hebben met een relatief laag dagtarief specifiek ten behoeve van treinreizigers. Dit zal samen met (of door) NS ontwikkeld moeten worden.

Afstemming met initiatieven NS

NS is voornemens om op haar parkeerterrein ten zuiden van het spoor betaald parkeren in te voeren. Tussen gemeente en NS is wederzijdse afstemming nodig als het gaat om de te hanteren parkeertarieven, tijdstippen van betaald parkeren e.d.

5.9 Maatregelen ambulante handel en geneeskundige beroepsgroepen

5.9.1 Problemen en uitgangspunten

Nogal wat marktkooplieden parkeren op het Burchtplein en houden daarmee parkeerplaatsen voor bezoekers bezet. Uitgangspunt in het nieuwe beleid is dat zij zoveel mogelijk buiten het directe centrum parkeren.

Bij het parkeren door artsen, thuiszorg e.d. doen zich geen knelpunten voor. Uitgangspunt van beleid blijft dat deze doelgroep ten behoeve van korte huisbezoeken overal in het plangebied moet kunnen parkeren.

5.9.2 Maatregelen

Ambulante handel

In overleg met betrokkenen (marktmeester, marktkooplieden) zal worden nagegaan in hoeverre het parkeren door de ambulante handel zou kunnen worden geconcentreerd op een particulier terrein in (de buurt van) het centrum. De parkeerbehoefte van marktkooplieden zou niet ten koste moeten gaan van de beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor bezoekers van het centrum.

Geneeskundige beroepsgroepen

Voor artsen en rode kruis medewerkers blijven de huidige voorzieningen gehandhaafd. Dit betekent dat zij voor kortdurende bezoeken van de regulering zijn vrijgesteld. Daartoe moet het voertuig wel een kenmerk voeren.

Voor thuiszorginstellingen, kraamhulp e.d. wordt de huidige informele regeling geformaliseerd.

Voor kortdurende bezoeken bestaat de mogelijkheid een ontheffing aan te vragen, waarmee steeds 1,5 uur mag worden geparkeerd. Gebruik van de parkeerschijf is daarbij vereist.

Mantelzorg

Voor personen die 'mantelzorg' verrichten, worden geen aparte parkeerregelingen in het leven geroepen.

5.10 **Maatregelen gehandicapten**

5.10.1 Problemen en uitgangspunten

In hoofdstuk 2 bleken de belangrijkste problemen ten aanzien van gehandicaptenparkeren te liggen in de sfeer van de maatvoering van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen (gpp's), de informatie over de locatie van de gpp's, en de fraudegevoeligheid van de gehandicaptenparkeerkaarten (gpk's). Gebruikers vinden het aantal en de situering van de gpp's onvoldoende en soms laat de toegankelijkheid te wensen over.

In hoofdstuk 4 zijn uitgangspunten vastgelegd ten aanzien van het aantal algemene gpp's, de maatvoering daarvan, de informatievoorziening en de verstrekking van gpk's. Voor de gpp's op kenteken geldt als uitgangspunt, dat de maatvoering moet voldoen aan de eisen van de gebruiker.

5.10.2 Maatregelen

Bovenstaande is uitgewerkt in een aantal maatregelen. In het algemeen wordt aangesloten bij het beleid zoals dat is neergelegd in de nota "Invalidenparkeer- en ontheffingenbeleid 2000-2003", zoals die is vastgesteld in 2000. In afwijking (en aanvulling) op deze nota worden echter nog verschillende maatregelen voorgesteld.

Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen

Gratis parkeren

Voor algemene gpp's blijft voorlopig de lijn dat gehandicapten niet hoeven te betalen voor het parkeren.²⁴

Maatvoering volgens landelijke voorschriften

Alle algemene gpp's moeten voldoen aan de maatvoering zoals die volgens de landelijke voorschriften gewenst is. Daartoe worden alle algemene gpp's zodanig gereconstrueerd, dat zij voldoen aan de voorschriften zoals opgenomen in de ASVV 2004 (Aanbevelingen stedelijke verkeers- en vervoervoorzieningen, uitgegeven door CROW).

Informatievoorziening

Gehandicapten dienen de voor hen bestemde parkeerplaatsen eenvoudig te kunnen vinden. Daartoe dient er informatie over de locatie van gpp's te worden ontwikkeld voor gehandicapten. Daarbij kan gedacht worden aan informatie op stadsplattegronden, op internet, in folders e.d. Ook kan worden onderzocht of opname van de gpp's in het parkeerverwijssysteem haalbaar is (d.w.z. dat de gpp's apart naast de reguliere parkeervoorzieningen worden weergegeven).

Vraag en aanbod in balans

Het aanbod aan gpp's dient voldoende te zijn om aan de vraag te kunnen voldoen. Recente bezettingstellingen geven geen aanleiding tot uitbreiding of inkrimping van het aantal plaatsen. Periodiek (jaarlijks) zal worden gemonitord in hoeverre er voldoende gpp's zijn.

Individuele gehandicaptenparkeerplaatsen

De maatvoering van de ggp's op kenteken wordt bepaald in overleg met de gehandicapte (die in het bezit is van een gehandicaptenparkeerkaart).

Organisatie

Gehandicapten kunnen een aanvraag voor een gehandicaptenparkeerkaart indienen bij het WVG-loket van de gemeente. Om inzicht te hebben in de omvang (en ontwikkeling) van het aantal GPK-houders, moet een registratiesysteem worden ontwikkeld.

²⁴ Dit is overigens in strijd met bepalingen in de Richtlijn Straatparkeren (CROW, 2001), die er van uit gaan dat gehandicapten, net als alle andere doelgroepen, gewoon moeten betalen.

5.11 Maatregelen fietsparkeren

5.11.1 Problemen en uitgangspunten

Uit metingen op donderdagavond en zaterdag (de traditionele piekmomenten) blijkt, dat op donderdagavond aanbod van en vraag naar fietsparkeerplaatsen redelijk in balans zijn, maar dat op zaterdag de vraag het aanbod overtreft. In het voetgangersgebied overtreft de fietsparkeervraag het aanbod altijd. Daarom is daar ook veel sprake van wildstallen.

Bij het uitgaanspubliek bestaat de behoefte aan een ruime stallingsvoorziening ter hoogte van Terwaenen.

Tot slot blijkt dat de bewaakte stalling aan de Oostwal niet veel wordt gebruikt. Die aan de Kruisstraat daarentegen wel. Op zaterdagmiddag worden daar bezettingen van 90% bereikt. In de omgeving (op straat) staat het dan ook vol met fietsen.

Het vigerende beleidsuitgangspunt van een fietsvrij voetgangersgebied staat op gespannen voet met de wens van fietsers in Oss om dichtbij de bestemming te parkeren en – daarmee samenhangend - stallingen op meerdere verschillende locaties te hebben.

In aansluiting hierop wordt in het nieuwe parkeerbeleid (zie hoofdstuk 4) het uitgangspunt van een fietsvrij voetgangersgebied gedeeltelijk verlaten. Op de concentratiepunten van fietsers dienen voldoende en kwalitatief hoogwaardige bewaakte stallingen aanwezig te zijn. Het tarief mag daarbij geen belemmering zijn om met de fiets naar het centrum te gaan. Andere uitgangspunten zijn:

- diefstal en vandalisme worden zoveel mogelijk voorkomen;
- als op een gewenste locatie te weinig ruimte is om fietsenstallingen te realiseren, mag dat ten koste van autoparkeerplaatsen gaan.

5.11.2 Maatregelen korte termijn

Fietsvoorzieningen op verschillende concentratiepunten, ook in het voetgangersgebied

De clustering van fietsvoorzieningen aan de rand van het voetgangersgebied wordt niet verder doorgevoerd. In plaats daarvan moeten ook in het voetgangersgebied mogelijkheden blijven (of worden gecreëerd) om kwalitatief hoogwaardig en veilig fietsen te stallen. Die mogelijkheden worden gecreëerd in de inloopstraten. De kern van het voetgangersgebied (De Heuvel en omgeving) blijft wel fietsvrij.

Uitbreiding stallingcapaciteit centrum

Om gedeeltelijk in de zaterdagse piekvraag te voorzien, worden extra voorzieningen gerealiseerd in de inloopstraten. Fietsers kunnen dan dicht bij de bestemming parkeren en de vraag naar parkeerplaatsen is daar (dan ook) groot. Bovendien blijkt uit de in hoofdstuk 2 gepresenteerde cijfers dat de stallingen aan de rand van het huidige voetgangersgebied onderbenut blijven. Een uitbreiding van de capaciteit op die plaatsen ligt dus niet voor de hand.

Op basis van een vergelijking van het huidige parkeergedrag (onderzoek september 2004) met het huidige aanbod van stallingen zal een plan worden opgesteld voor

realisatie/verplaatsing van fietsvoorzieningen in het centrum. Aandachtspunt c.q. randvoorwaarde daarbij wordt gevormd door de ruimtelijke inpasbaarheid van de stallingen. De kern van het voetgangersgebied blijft volledig fietsvrij.

Handhaving fiets- en stallingverbod

Tijdens winkelopeningstijden blijven een fietsverbod en een stallingverbod gelden in (de kern van) het voetgangersgebied. Zodra de bebording hieromtrent in orde is, zal de handhaving van het fiets- en stallingverbod consequent gaan plaatsvinden.'

Laag tarief fietsparkeren

Om het probleem van wildstallen te beperken, diefstal zoveel mogelijk te voorkomen en het fietsgebruik te stimuleren (en het autogebruik te ontmoedigen) wordt voorgesteld het tarief voor parkeren in de bewaakte stallingen te verlagen (van €0,20) naar een nultarief (gratis). De negatieve invloed hiervan op de exploitatie van het parkeerbedrijf is beperkt.

Verplaatsing bewaakte stalling Oostwal naar Terwaenen

De bewaakte stalling aan de Oostwal functioneert niet goed, in die zin dat het gebruik erg laag is. Er worden wel kosten gemaakt voor het beheer. Tegelijkertijd is er bij Terwaenen behoefte aan een grootschalige stalling voor uitgaanspubliek. Ook bezoekers van de markt kunnen hun fiets hier goed kwijt. Daarom wordt voorgesteld de stalling van de Oostwal te verplaatsen naar Terwaenen. Die zou dan niet alleen tijdens winkelopeningstijden open moeten zijn, maar ook tijdens uitgaanstijden. Op korte termijn moet gekeken worden naar de omvang van een dergelijke voorziening en exploitatie en beheer ervan.

5.11.3 Maatregelen lange termijn

Uitbreiding stallingscapaciteit Kruisstraat

De bewaakte stalling aan de Kruisstraat wordt veel gebruikt. In de omgeving van de stalling wordt ook veel geparkeerd in onbewaakte stallingen en bovendien wordt veel wild gestald. Dit duidt erop dat de parkeerbehoefte in deze buurt groter is dan het huidige aanbod. Daarom wordt uitbreiding van de stallingcapaciteit voorgesteld. Daarvoor zullen onder meer de ruimtelijke en financiële mogelijkheden moeten worden onderzocht.²⁵

Aandachtspunt wordt gevormd door de arbotecnische omstandigheden van het beheer. De huidige beheerderruimte voldoet niet aan de eisen op dit vlak.

²⁵ Een half verdiepte stalling is daarbij een mogelijkheid, maar ook het realiseren van twee parkeerlagen behoort tot de mogelijkheden. Verder kan op termijn worden gedacht om de groenstrook bij het Jurgensplein als uitbreidingslocatie te kiezen. Dit biedt ook efficiencyvoordelen.

6 Maatregelen centrum

6.1 Maatregelen bezoekers

6.1.1 Korte termijn

De bezoekers van het centrum worden in twee groepen onderverdeeld:

- Runshoppers, die even snel een boodschap willen doen en dus gedurende een korte tijd zo dicht mogelijk bij de bestemming willen parkeren.
- Funshoppers, die meer tijd hebben om op hun gemak te winkelen en dus langere tijd willen parkeren.

De parkeerplaatsen in het centrum kunnen ook in een aantal categorieën worden verdeeld:

- Parkeerplaatsen langs de straat, direct tegen het voetgangersgebied aan gelegen
- Parkeerplaatsen langs de straat, iets verder weg gelegen van het voetgangersgebied
- Parkeerterreinen, grenzend aan het voetgangersgebied
- Parkeerterreinen, iets verder gelegen van het voetgangersgebied
- Parkeerterreinen, nog iets verder weg gelegen van het voetgangersgebied

Differentiatie in tarieven en parkeerduur

In het algemeen wordt er naar gestreefd het parkeren meer te concentreren, met als doel het verminderen van zoekverkeer, het verbeteren van de verkeersveiligheid en het verhogen van de beeldkwaliteit. Dat betekent dat de tariefstelling en de parkeerduurmaatregelen er toe moeten leiden, dat een bezoeker meer wordt gestimuleerd te parkeren op de terreinen dan op parkeerplaatsen langs de straat. Parkeren langs de straat wordt echter niet onmogelijk gemaakt, maar is relatief duur en kan slechts voor een korte tijd. Daarmee is dit voor de funshopper (die langer blijft) geen alternatief, maar voor de runshopper (die er dan wel voor moet betalen) wel. Langs de straat in het centrum is dan alleen kortparkeren mogelijk. Daarmee wordt de doorstroming (ten behoeve van de runshoppers) gestimuleerd.

Een voor de hand liggend uitgangspunt is, dat de bezoeker die dicht bij de bestemming wil parkeren meer moet betalen voor het parkeren dan de bezoeker die een wat grotere loopafstand voor lief neemt. Met andere woorden, hoe dicht in het centrum de parkeerplaats is gelegen, hoe hoger het tarief. Het prijsmechanisme wordt dan ingezet als verdelingsmechanisme voor de verdeling van de schaarse ruimte. Hiermee wordt bereikt dat de bereikbaarheid van de centrumvoorzieningen (zoals winkels) optimaal is.

In tabel 6.1 (zie volgende pagina) wordt de vertaling van bovenstaande uitgewerkt in een mogelijke ontwikkeling van tarieven en parkeerduurmaatregelen voor de periode tot 2008. De tarieven 2004 zijn als referentie opgenomen.

Gebied	Voorziening	Doelgroep	Parkeerduur	Tarief per uur ²⁶			
				2004 (ref)	2006	2007	2008
Grenzend aan voetgangersgebied	Straatparkeren	Runshoppers	1 uur	€0,90	€1,50	€1,70	€1,80
Grenzend aan voetgangersgebied	Terreinparkeren*	Runshoppers	2 uren	€1,10	€1,30	€1,50	€1,60
Wat verder weg gelegen	Straatparkeren	Runshoppers	1 uur	€0,90 / €0,70	€1,30	€1,50	€1,60
Wat verder weg gelegen	Terreinparkeren**	Funshoppers	Onbeperkt	€0,90 Dagtarief € 2,50 (J, B)	€1,10 Dagtarief € 4,-	€1,30 Dagtarief € 4,80	€1,40 Dagtarief € 5,20
Nog verder weg gelegen	Straatparkeren		Onbeperkt	€0,70 / --	€1,00	€1,20	€1,30
Nog verder weg gelegen	Terreinparkeren***	Funshoppers	Onbeperkt	€0,90 / €0,70	€0,80 Dagtarief €3,20	€1,00 Dagtarief €4,-	€1,10 Dagtarief €4,40

* De Wal

** Terwaenen, Burchtplein (B), Jurgensplein (J), Oostwal-West, Bergossterrein (later garage), terreintje Klaphekkenstraat

*** Oostwalgarage, Maasvallei

Tabel 6.1: Mogelijke ontwikkeling tarief- en parkeerduurmaatregelen centrumgebied 2006-2008

²⁶ In bijlage 4 zijn ter oriëntatie de parkeertarieven van enkele gemeenten van vergelijkbare grootte als Oss opgenomen.

De verhoging van de tarieven tussen 2006 en 2008 heeft onder meer te maken met inflatiecorrectie en met de verwachte toenemende schaarste aan ruimte in het centrum (waar prijs uitdrukking aan geeft).

Dagen en tijdstippen

Momenteel geldt het betaald parkeerregime op maandag tot en met zaterdag van 9 uur tot 18 uur en op koopavonden (ook de speciale koopavonden, bijvoorbeeld Kerstkoopavonden) van 18 uur tot 21 uur. Op zon- en feestdagen hoeft niet te worden betaald.

In het nieuwe parkeerbeleid geldt als leidraad voor de te hanteren tijden voor betaald parkeren dat in principe wordt aangesloten bij de winkelopeningstijden. Dit betekent dat de genoemde dagen en tijdstippen worden gehandhaafd. Daarnaast gaat ook op koopzondagen (tijdens winkelopeningstijden: 12-17 uur) en op feestdagen waarop de winkels in het centrum open zijn, betaald parkeren gelden.

Achteraf betalen

Achteraf betalen heeft voor de bezoeker het voordeel, dat deze geen rekening hoeft te houden met een (vooraf betaalde) parkeertijd. Achteraf betalen wordt dan ook wel beschouwd als klantvriendelijker dan vooraf betaald parkeren. Vanuit exploitatieoogpunt is achteraf betalen echter minder aantrekkelijk. Kosten (met name van beheer) zijn hoger en baten zijn lager. Om echter toch de mogelijkheid te scheppen aan bezoekers die niet een tijddruk willen ervaren, wordt op het terrein Oostwal-Oost achteraf betalen geïntroduceerd. Op de langere termijn zal het systeem van achteraf betalen met de komst van de nieuwe parkeergarage worden uitgebreid.

Dubbelgebruik

Op zaterdagen wordt de parkeercapaciteit in het centrum vrijwel geheel benut. Om de druk op te kunnen vangen, ligt het voor de hand te bezien of meer dubbelgebruik mogelijk is. Daarbij kan met name worden gedacht aan de parkeergelegenheid in het kantorengedebied. Maar ook andere gelegenheden, waaronder de parkeergarage onder Vita Nova, zouden in beeld kunnen komen. De mogelijkheden voor inzet van particuliere parkeerplaatsen voor openbaar gebruik zullen worden onderzocht, onder meer door in overleg te treden met relevante partijen.

Goede parkeerverwijzing

Naast dubbelgebruik kan ook een betere parkeerverwijzing leiden tot een betere benutting van het aanwezige parkeerareaal in (de buurt van) het centrum. Het huidige statische parkeerverwijssysteem zou onder meer kunnen worden verbeterd aan de hand van de volgende punten:

- compleetheid (zijn alle belangrijke openbare parkeerterreinen opgenomen in de routing?)
- de route zelf (in hoeverre is de route logisch om te rijden, mede in het licht van de recente gemeentelijke verkeerscirculatieplannen)
- de bewegwijzering (zijn borden goed zichtbaar? Wordt de p-route op invalswegen richting centrum vroeg genoeg aangegeven?)

Op de korte termijn wordt ook een (dynamische) parkeerverwijzing naar de Oostwalgarage gerealiseerd. Deze garage wordt niet goed benut. Door plaatsing van enkele dynamische borden kan de vindbaarheid van deze garage verbeterd worden. Hiermee kan een betere ontsluiting (en benutting) van de reeds aanwezige parkeermogelijkheden worden bereikt.

6.1.2 Lange termijn

Hoe de parkeersituatie er over een paar jaar zal uitzien, mede ten gevolge van bovengenoemde maatregelen, is op dit moment moeilijk in te schatten. In ieder geval kan worden gesteld dat voor de toekomst de (beschikbare en benodigde) parkeercapaciteit nauwlettend moet worden gemonitord. Gemonitord moet worden of de capaciteit voldoende is, of het reguleringsgebied aansluit bij de behoefte en of er aanvullende maatregelen genomen dienen te worden (werkt het tarievenbeleid?). In onderstaande wordt nader ingegaan op de tarievenontwikkeling, beperking van het straatparkeren, extra parkeercapaciteit en dynamische parkeerverwijzing.²⁷

Ontwikkeling tarieven betaald parkeren

In tabel 6.1 is een overzicht opgenomen van een *mogelijke* ontwikkeling van de parkeertarieven voor de komende jaren.

Monitoring van de resultaten (wijzigingen in het feitelijke parkeergedrag, i.e. waar is het druk, waar is sprake van onderbenutting) van de maatregelen uit dit plan zal echter als basis moeten dienen voor de werkelijk te hanteren parkeertarieven in de komende jaren.

Tariefdifferentiatie naar tijd

Afhankelijk van de effecten van de voorgestelde maatregelen, kan het mogelijk in de toekomstig zinnig zijn om tariefdifferentiatie naar tijd in te voeren. Zo zou het hanteren van een hoger tarief op koopavond en zaterdag *in het centrum* er bijvoorbeeld toe kunnen leiden dat Ossenaars die ook op een andere dag naar de stad kunnen, daarvoor kiezen. Anderzijds wordt het dan relatief aantrekkelijker om te parkeren in gebieden buiten het centrum.

Beperken straatparkeren

Met het oog op de kwaliteit van de openbare ruimte wordt straatparkeren in de loop van de tijd gedeeltelijk vervangen door parkeren op terreinen en parkeren in gebouwde voorzieningen. Steeds als zich de mogelijkheid voordoet, zal bij toekomstige ontwikkelingen straatparkeren gedeeltelijk worden vervangen door parkeren op terreinen en/of in gebouwde voorzieningen.

Hiermee nemen de mogelijkheden toe om in de toekomst desgewenst meer achteraf betaald parkeren aan te bieden. Dit wordt beschouwd als klantvriendelijker dan vooraf betaald parkeren.

²⁷ In de totstandkoming van dit plan heeft ook discussie plaatsgevonden over de mogelijke toekomstige toepassing en relevantie van betaalsystemen als gsm-parkeren of realtime parkeren in Oss. In bijlage 5 worden deze systemen kort beschreven.

Daarnaast maakt een dergelijke ontwikkeling met meer achteraf betalen (dus afgesloten terreinen of garages) het mogelijk meer parkeerplaatsen op te nemen in een eventueel in te voeren dynamisch parkeerverwijssysteem.

Extra parkeercapaciteit

Volgens de in het voorjaar 2004 uitgevoerde parkeerbalans voor het plangebied zullen er op termijn in het centrum onvoldoende parkeerplaatsen zijn om te kunnen voldoen aan de parkeervraag (tekort van zo'n 1.000 parkeerplaatsen, met name vanwege uitbouw regionale functie, toenemend gebruik NS station en autonome groei automobilititeit).

De in het voorgaande genoemde benuttingsmaatregelen (parkeerverwijzing, dubbelgebruik) vormen een eerste stap in het dichteren van dit gat. Een tweede stap is de realisatie van een *garage op het huidige Bergossterrein*. Deze garage (circa 270 parkeerplaatsen) is reeds opgenomen in de plannen en zal naar verwachting in 2008 open gaan. De garage leidt tot vergroting van het parkeerareaal met per saldo zo'n 130 parkeerplaatsen.

In aanvulling hierop zal *verdere uitbreiding van parkeergelegenheid* wellicht nodig zijn. Daarbij geldt het uitgangspunt dat het de voorkeur verdient te streven naar clustering van parkeerplaatsen en realisatie in de vorm van gebouwde voorzieningen.

Gelet op de bezettingscijfers ligt het voor de hand zowel aan de noordzijde als aan de zuidzijde van het centrum/voetgangersgebied te zoeken naar uitbreiding van de parkeergelegenheid.²⁸ Aan de noordzijde kan gedacht worden aan het Burchtplein. Door de bouw van een garage aldaar (boven- of ondergronds eventueel in combinatie met nieuwe winkelfuncties) zou niet alleen het aantal parkeerplaatsen kunnen toenemen, maar zou ook de kwaliteit kunnen worden verbeterd. Aan de zuidzijde kan worden gedacht aan het realiseren van een parkeergarage op de Maasvallei of Jurgensplein (waarbij de ontsluiting van de Maasvallei aanzienlijk beter is, maar de ligging van het Jurgensplein is mogelijk aantrekkelijker).

Dynamisch parkeerverwijssysteem

De parkeerverwijzing zou verder kunnen worden verbeterd door invoering van een dynamisch parkeerverwijssysteem. Zo'n systeem draagt ook bij aan de kwaliteitsbeleving. Realisatie van een dynamisch verwijssysteem in Oss zou zinvol kunnen zijn, omdat de parkeergelegenheden in (de buurt van het) centrum in de tijd zeer verschillend worden gebruikt.

Op koopavond is er bijvoorbeeld veel overcapaciteit aan de noordkant van het centrum (Burchtplein, Terwaenen, Oostwal-West), terwijl tijdens de zaterdagmarkt plaatsen over zijn in het kantoreng gebied. In een dynamisch systeem kan rekening worden gehouden met deze verschillen.

In de parkeerverwijzing zouden dan wel het terrein Lievenkamp en de parkeerplaatsen achter het gemeentehuis moeten worden opgenomen.

²⁸ Op zaterdag en dinsdag (m.n. tijdens de markt) zijn de bezettingscijfers aan de noordzijde van het centrum erg hoog. Dit geldt voor het betaald parkeren gebied, maar ook voor de omliggende woonwijken. Op donderdagavond doen zich aan de zuidzijde van het centrum erg hoge bezettingscijfers voor. Dat geldt zowel voor het betaald parkeren gebied als voor het aangrenzende kantoreng gebied.

Het gebruik van deze terreinen is op momenten dat de bezetting in en rond het centrum erg hoog is (zaterdag) namelijk erg laag. Deze plaatsen kunnen dan dus een duidelijke overloofunctie vervullen. Door de week kan onder meer de momenteel weinig gebruikte Oostwalgarage als overloopmogelijkheid fungeren. Overigens lijkt, om deze locaties daadwerkelijk in te kunnen zetten als overloopgebied, verbetering van de sociale veiligheid ter plaatse wel een vereiste.

Nader onderzoek zou moeten uitwijzen of realisatie van een dynamisch parkeerverwijssysteem aanvullend op de maatregelen die op de korte termijn worden genomen vanuit exploitatie oogpunt aantrekkelijk is.

6.2 Maatregelen bewoners

6.2.1 Korte termijn

Vergunningen

Voor bewoners in het centrumgebied blijft een vergunningensysteem bestaan. Belangrijkste *voorwaarde* voor het verstrekken van een vergunning is dat de betreffende bewoner niet (kan) beschikken over eigen parkeergelegenheid. Dit geldt voor elke auto waarvoor de bewoner een vergunning wil aanvragen.²⁹ In geval van nieuwbouw wordt de verplichting opgelegd parkeergelegenheid op eigen terrein te realiseren. Als parkeren op eigen terrein niet mogelijk is, kan een vergunning worden aangevraagd. Daarbij gelden verder nog de volgende voorwaarden:

- De aanvrager dient in het centrumgebied te wonen (GBA).
- De aanvrager dient in het bezit te zijn van een kentekenbewijs.

Aantallen

Het aantal uit te geven vergunningen is aan banden gelegd. In het centrum wordt in principe maximaal één vergunning per adres verstrekt. Dit is in lijn met de parkeernorm van 1,2 voor woningen in het centrum, die uitgaat van 1 parkeerplaats voor de woning en 0,2 parkeerplaats voor bezoek.³⁰ De mogelijkheid een tweede vergunning aan te vragen wordt wel aangeboden (tegen zelfde voorwaarden als eerste vergunning), maar deze worden alleen uitgegeven voor verder uit het centrum gelegen parkeerplaatsen/terreinen.

Met uitzondering van het parkeerterrein De Wal (een toplocatie voor bezoekers aan het centrumgebied) worden voor alle *parkeerlocaties* (terreinen en straten) in het centrumgebied vergunningen uitgegeven.

²⁹ Als een huishouden op eigen terrein plaats heeft voor de 1^e auto, kan deze nog wel in aanmerking voor een vergunning voor de 2^e auto.

³⁰ De voorgenomen intensivering van de woonfunctie van het centrum van Oss geeft aanleiding om het aantal voor het centrum uitgegeven vergunningen goed te monitoren. Een scheefgroei tussen het aantal vergunningen en de totale parkeercapaciteit dient te worden voorkomen.

De vergunningen bieden bewoners de mogelijkheid te parkeren op een aangewezen terrein of in een bepaalde zone van straten, dichtbij het woonadres.³¹ Bij de uitgifte van vergunningen voor bewoners van het voetgangersgebied wordt gestreefd naar een evenredige verdeling van het aantal vergunningen over de beschikbare terreinen.

Bewonersvergunningen worden uitgegeven op kenteken. Dit voorkomt oneigenlijk gebruik, omdat hiermee de vergunning niet overdraagbaar is.³² Een ander *kenmerk* betreft de dagen en tijden waarop de vergunning geldig is. De vergunningen gelden alleen gedurende de periode van betaald parkeren. Buiten deze tijden kan er zonder een vergunning worden geparkeerd.

De looptijd van alle vergunningen eindigt elk jaar in februari. Voor alle aanvragers wordt dan een nieuwe kaart aangemaakt, die geldig is tot februari van het volgende jaar. De reden hiervoor is administratief van aard. Aan het begin van elk jaar kan zo opnieuw worden bekeken of er weer evenveel vergunningen kunnen worden verstrekt.

Tarieven

Het tarief van een vergunning voor bewoners voor het centrumgebied is €29,- per jaar (prijspeil 2005). Voor een tweede vergunning, voor een locatie verder van het centrum, wordt een tarief van €58,- gehanteerd. In bijlage 1 zijn ter vergelijking de in een aantal andere gemeenten gehanteerde tarieven opgenomen.

Bezoekers van bewoners

Voor de bezoekers van bewoners in het centrum komt er een bezoekersregeling die het parkeren buiten het directe centrum stimuleert. Centrubewoners kunnen elke maand een bezoekerskaart kopen, goed voor 12 keer (maximaal een etmaal) parkeren in de woonwijken. Het tarief bedraagt €6,- per kaart (prijspeil 2005). Dit betekent dat een bezoeker voor €0,50 per keer kan parkeren. Als een bezoeker dichterbij het centrum (en bij het bezoekadres) wil parkeren, kan hij/zij gewoon een kaartje bij de automaat kopen.

6.2.2 Lange termijn

Ontwikkeling tarieven bewonersvergunningen

Jaarlijks zullen de tarieven voor bewonersvergunningen worden bijgesteld aan de hand van CBS-cijfers over stijging van het algemeen prijspeil.

Wijziging bezoekersregeling

Op termijn zal het systeem met bezoekerskraskaarten plaatsmaken voor een systeem met een chipkaart, waarmee bezoekers tegen gereduceerd tarief kunnen parkeren.

³¹ In dit systeem is dus geen sprake van plaatsgarantie door het reserveren van parkeerplaatsen voor houders van vergunningen.

³² Uiteraard kan wel het kenteken op de vergunning worden gewijzigd.

Dit heeft te maken met de introductie van betaald parkeren in de woonwijken en de beoogde omschakeling van vergunningparkeren naar gefiscaliseerd parkeren in de huidige vergunningengebieden (zie hoofdstuk 7).

6.3 Maatregelen werkers

6.3.1 Korte termijn

Zakelijke vergunningen

In het centrum blijft sprake van een stringent vergunningenbeleid, om zoveel mogelijk parkeerplaatsen beschikbaar te hebben voor bezoekers (van winkels, voorzieningen e.d.). Aan de betrokken bedrijven wordt een beperkt aantal vergunningen verleend. Deze bedrijven bepalen zelf aan wie zij om welke reden een vergunning uitreiken. Alleen bedrijven die zijn gevestigd in het centrum, dan wel daar moeten zijn voor het uitvoeren van hun bedrijfsactiviteiten, komen in aanmerking voor een vergunning. Daarnaast geldt als voorwaarde dat er geen (voldoende) parkeergelegenheid op eigen terrein bestaat.³³

Aantallen

Het aantal uit te geven vergunningen wordt beperkt en gerelateerd aan:

- de kwantitatieve mogelijkheid te parkeren op eigen terrein; en
- de parkeernormen voor de in het gebied aanwezige functies (en daarmee dus ook aan het type bedrijvigheid).

Als basisuitgangspunt geldt, dat voor zover het niet mogelijk is op eigen terrein te parkeren, voor bedrijven gevestigd in het centrumgebied maximaal één vergunning per 6 fte wordt verstrekt. Voor bedrijven, kleiner dan 6 fte, geldt als minimum dat één vergunning kan worden verstrekt (indien parkeren op eigen terrein niet mogelijk is). Voor kantoren is de norm één op 4 fte. Deze normen zijn gebaseerd op de parkeerkencijfers van het CROW. In bijlage 6 wordt toegelicht hoe ze tot stand zijn gekomen.

In tegenstelling tot de huidige situatie zullen de zakelijke vergunningen ook op koopavond geldig zijn. Naast een vijfdaagse vergunning (geldig van maandag tot en met vrijdag), kan ook een zesdaagse vergunning (geldig van maandag tot en met zaterdag) worden aangevraagd. Het aantal locaties waarvoor vergunningen worden verstrekt, wordt teruggebracht. In principe worden alleen vergunningen verleend voor de Maasvallei, de Oostwalgarage, Burchtplein, Bergoss, Oostwal-West en parkeerterrein achter het gemeentehuis.³⁴

³³ Bij de aanvraag moet een uittreksel van Kamer van Koophandel worden voorgelegd.

³⁴ In de huidige situatie worden ook vergunningen verleend voor de Koorstraat, het Jurgensplein en Terwaenen.

Tarieven en geldigheidsduur

De zakelijke vergunningen zijn niet kentekengebonden. De looptijd is een jaar. Een ander kenmerk is dat de vergunningen alleen gelden gedurende de periode van betaald parkeren. Buiten deze tijden kan er zonder een vergunning worden geparkeerd.

Het tarief van een zakelijke vergunning voor vijf dagen is €90,- per jaar, een vergunning voor zes dagen is €120,- per jaar (prijsspeil 2006). In bijlage 1 zijn ter vergelijking de tarieven opgenomen die worden gehanteerd in een aantal andere gemeenten.

Voorkomen onnodige parkeerdruk ambulante handel

Momenteel blijken veel marktkooplieden op dinsdag en zaterdag, ondanks het verzoek van de kant van de gemeente om te parkeren op Rusheuvel, te parkeren op het Burchtplein. Daarmee bezetten zij parkeerplaatsen voor bezoekers. Nagegaan zal worden in hoeverre maatregelen kunnen worden getroffen om het parkeren door marktkooplieden niet ten koste te laten gaan van het aantal voor bezoekers beschikbare parkeerplaatsen in het centrum. Er kan bijvoorbeeld gedacht worden aan het uitgeven van vergunningen voor de Oostwal garage (op dinsdag) of aan het gebruik maken van een particulier parkeerterrein het centrum (medegebruik).

6.3.2 Lange termijn

Ontwikkeling tarieven zakelijke vergunningen

Het tarief voor zakelijke vergunningen wordt stapsgewijs opgehoogd. In 2008 komt het tarief van een vijfdaagse vergunning uit op €150,- en dat van een zesdaagse vergunning op €200,-. Reden daarvoor is dat het hogere tarief een ontmoedigend effect zal hebben op het autogebruik in woon-werkverkeer. Daarnaast komt het tarief hiermee meer in lijn met in steden van vergelijkbare grootte gehanteerde tarieven, en geeft het tarief ook meer uitdrukking aan de waarde van de schaarse ruimte die wordt gebruikt door te parkeren. Het tot dusver in Oss gehanteerde tarief was relatief gezien erg laag. Voor de gebruiker betekent het voorgestelde tarief dat per dag voor zo'n €0,50 à €0,66 (€150/ €200: 300 dagen) kan worden geparkeerd.

7 Maatregelen woonwijken

7.1 Maatregelen werkers en bezoekers

7.1.1 Korte termijn

Introductie betaald parkeren in woonwijken zonder regulering

Om bewoners in de woongebieden te beschermen tegen de parkeeroverlast van langparkeerders, wordt overgegaan tot invoering van betaald parkeren. Hierdoor worden in woonwijken werknemers geweerd. Zij (langparkeerders) zullen niet snel kiezen voor een betaald parkeerplaats en zullen dus uitwijken naar parkeerterreinen/plaatsen waar goedkoop (gratis of tegen een relatief laag dagtarief) kan worden geparkeerd. Ook zal betaald parkeren in de woonwijken werknemers prikkelen om op eigen terrein te parkeren (iets wat om verscheidene redenen momenteel niet altijd gebeurt).

Naar aanleiding van hoge parkeerbezettingen en in overleg met de betreffende bewoners is momenteel de introductie van betaald parkeren in combinatie met vergunningen in voorbereiding voor de omgeving Booglaan, Dr. Hermanslaan.

In tegenstelling tot regulering middels een vergunningenregeling, blijven in een situatie met betaald parkeren de parkeerplaatsen beschikbaar voor anderen dan vergunninghouders, waaronder (en met name) bezoekers. Voor bezoekers vormen de woonwijken een overloopgebied voor het centrum. Woonwijken zullen over het algemeen niet de eerste keus vormen om te parkeren, zeker niet als er moet worden betaald. Daarnaast is de loopafstand tot het centrum veelal ook groter dan vanaf de betaalde parkeerplaatsen/terreinen direct rond het voetgangersgebied (zie centrum). Aan de andere kant kan, door betaald parkeren in te voeren, het aanwezige parkeerareaal in de woonwijken wel worden ingezet ook ten behoeve van bezoekers. Daarnaast is controle bij fiscalisering ook eenvoudiger te realiseren.³⁵

³⁵ Dit heeft te maken met het feit dat voor de controle in een gefiscaliseerd gebied aan de uitvoerende controleur (in Oss momenteel een politieagent) minder eisen worden gesteld dan als het gaat om een niet gefiscaliseerd gebied. In het laatste geval zijn de uitgeschreven 'bonnen' zogeheten beschikkingen (dus geen naheffingsaanslagen). De controleur dient dan te zijn beëdigd en aangesteld als onbezoldigd ambtenaar. Om te kunnen worden beëdigd dient de controleur vakbekwaam (BOA-diploma) en betrouwbaar (Verklaring omtrent het gedrag) te zijn. Het traject van beëdiging kan zo'n 3 tot 6 maanden duren vanaf aanvraag tot daadwerkelijke beëdiging. In een gefiscaliseerd gebied is het voor het uitschrijven van naheffingen voldoende dat de controleur is aangesteld als onbezoldigd ambtenaar.

Enquête

Het voornemen is om in de woonwijken, daar waar nu reeds sprake is van een hoge bezettingsgraad op bijvoorbeeld zaterdag, koopavond of dinsdag (marktdag) (in §5.2 zijn die gebieden omschreven), te onderzoeken of bewoners regulering wensen.

In deze gebieden zal een enquête worden gehouden om het draagvlak voor invoering van betaald parkeren, gecombineerd met een vergunningensysteem voor bewoners, te onderzoeken. Indien een meerderheid (meer dan de helft) van de bewoners dat wil, kan betaald parkeren worden ingevoerd. Indien niet, dan zal op een later tijdstip opnieuw deze vraag worden voorgelegd. Bewoners hebben de keus tussen een systeem van betaald parkeren met vergunningen voor bewoners en een systeem waarbij het parkeren gratis is.

Tweejaarlijks zal een dergelijke enquête worden gehouden in die gebieden, waarvan het vermoeden bestaat dat er parkeerproblemen zijn.

Tarieven en parkeerduurmaatregelen

In woonwijken met betaald parkeren gaat een zelfde tarief gelden als moet worden betaald in de buitenste ring van het centrumgebied, i.e. €1,- per uur (2006). Er wordt geen dagtarief ingesteld. Dit om bezoekers (en langparkeerders) te ontmoedigen in de woonwijken te parkeren.

Dagen en tijdstippen

De dagen en tijdstippen waarop het betaald parkeren in de woonwijken geldt, komen overeen met de dagen en tijdstippen van betaald parkeren in het centrum (i.e. ma t/m za van 9-18 uur (inclusief feestdagen waarop winkels open zijn) en koopzondag van 12-17 uur).

Zakelijke vergunningen

Voor bedrijven in de woongebieden waar betaald parkeren gaat gelden, wordt een zelfde vergunningensysteem ingevoerd als geldt in het centrum. Bedrijven die zijn gevestigd in de betreffende woongebieden, of bedrijven die daar moeten zijn om hun bedrijfsactiviteiten uit te kunnen voeren, komen in aanmerking voor een vergunning onder de in § 6.3.1 genoemde voorwaarden.

Aantallen

De normen voor het maximaal aantal te verlenen vergunningen wijken licht af van de normen die gelden voor het centrum:

- Voor kantoren (met/zonder baliefunctie): 1 vergunning per 4 fte.
- Voor arbeidsintensieve en bezoekersextensieve bedrijven (bijvoorbeeld brandweer, werkplaats): 1 op 4 fte.
- Voor arbeidsextensieve bedrijven (bijvoorbeeld opslag, magazijn, café, showroom, winkel/verkoopruimte): 1 op 7 fte
- Voor bedrijven/organisaties met een lokale functie (bijvoorbeeld bibliotheek, wijkcentrum, sauna, sportzaal): 1 op 20 fte

In bijlage 3 is een toelichting op de totstandkoming van deze normen opgenomen.

Tarieven

In de woonwijken geldt eenzelfde tarief voor zakelijke vergunningen als in het centrum: €90,- per jaar voor een vijfdaagse vergunning, €120,- voor een zesdaagse (prijspeil 2006).

7.1.2 Lange termijn

Fiscaliseren huidige vergunningengebieden

Nadat de eerste ervaringen met betaald parkeren in combinatie met vergunningen in de woonwijken bekend zijn, zal in overleg worden getreden met bewoners van de huidige vergunningengebieden Boschpoort/Koomstraat en Goudmijnstraat. In principe is het de bedoeling, dat het vergunningenparkeren hier op termijn wordt vervangen door betaald parkeren in combinatie met vergunningen. Vanuit benuttingoogpunt, maar ook om zoveel mogelijk eenheid te hebben in de parkeerregulering (zie ook § 5.3).

Ontwikkeling tarieven betaald parkeren

Rekening houdend met een stijging van het algemeen prijspeil, is een mogelijke ontwikkeling van de tarieven in de woonwijken de tussen 2006 en 2008 als volgt:

Gebied	Voorziening	Parkeerduur	Tarief per uur 2006	Tarief per uur 2007	Tarief per uur 2008
Woonwijken	Straat-parkeren	Onbepert	€ 1,00	€ 1,20	€ 1,30

Ook hier geldt dat monitoring van het gevoerde beleid de basis vormt voor de te zijner tijd daadwerkelijk te heffen tarieven.

Ontwikkeling tarieven zakelijke vergunningen

Het tarief voor de zakelijke vergunningen wordt stapsgewijs opgehoogd naar €150,- (vijfdaagse vergunning) en €200,- (zesdaagse vergunning) in 2008 (zie voor motivering § 5.5.3 / § 6.3.2).

7.2 **Maatregelen bewoners**

7.2.1 Korte termijn

Vergunningen

Bewoners in de woonwijken kunnen een vergunning krijgen onder dezelfde voorwaarden als centrumbewoners, zij het dat hier uiteraard geldt dat de aanvrager in de woonwijk dient te wonen. Daarnaast kan men tijdelijk, voor de periode dat dit een rechtvaardige verdeling van de parkeerplaatsen over de bewoners niet in gevaar brengt, in aanmerking komen voor een tweede.

De vergunningen bieden bewoners de mogelijkheid te parkeren in een nog te bepalen zone van straten of op een aangewezen terrein, dicht bij het woonadres.

Dit systeem staat of valt met een goede monitoring van de parkeerdruk veroorzaakt door bewoners in de woonwijken. Op het moment dat inderdaad teveel vergunningen worden verstrekt (meer dan er parkeerplaatsen zijn is dan de maatstaf, omdat de parkeerplaatsen in eerste instantie ook echt bestemd zijn voor bewoners), dan moet het vergunningenbeleid worden aangescherpt.

Tarieven

In de woonwijken geldt eenzelfde tarief voor vergunningen voor bewoners als in het centrum, namelijk €29,- per jaar voor de eerste vergunning en €58,- voor de tweede (prijsspeil 2005).

Bezoekers van bewoners

Voor bezoekers van bewoners in de vergunningengebieden wordt voorlopig de huidige bezoekersregeling in stand gehouden. Bewoners kunnen elke maand een bezoekerskaart kopen, goed voor 12 keer (maximaal een etmaal) parkeren. Het tarief wordt €6,- per kaart. Dit betekent dat een bezoeker voor €0,50 per keer kan parkeren.

In woonwijken waar betaald parkeren wordt ingevoerd (in 2005 Booglaan en omgeving), kunnen bezoekers parkeren bij een automaat, waar zij met een chipkaart tegen gereduceerd tarief (€0,50 per bezoek) kunnen staan.

7.2.2 Lange termijn

Ontwikkeling tarieven bewonersvergunningen

Jaarlijks zullen de tarieven voor bewonersvergunningen worden bijgesteld aan de hand van CBS-cijfers over stijging van het algemeen prijspeil.

8 Maatregelen kantoreng gebied

8.1 Maatregelen werkers en bezoekers

8.1.1 Korte termijn

Introductie betaald parkeren

Om de grote parkeerdruk in het kantoreng gebied te reduceren, en daarnaast bewoners in dit gebied te kunnen voorzien van een parkeerplaats, wordt in het hele kantoreng gebied betaald parkeren ingevoerd³⁶ (en wordt daarnaast een vergunningensysteem ingesteld).

De kortparkerende kantoorbezoeker dient zoveel mogelijk te parkeren op het terrein van het betreffende kantoor/bedrijf. Indien een organisatie er de voorkeur aan geeft om haar parkeervoorzieningen te reserveren voor andere parkeerders dan de kortparkerende kantoorbezoeker, zal deze kantoorbezoeker parkeren op de openbare weg waarvoor hij/zij dient te betalen. Vanwege de relatief korte parkeertijd van de kantoorbezoeker is sprake van doorstroom en zal de aanwezige parkeercapaciteit door meerdere parkeerders worden gebruikt.

Tarieven en parkeerduurmaatregelen

Het parkeertarief in het kantoreng gebied wordt hetzelfde als de laagst gehanteerde tarieven voor straat- en terreinparkeren in het centrum (voor de Maasvallei, Bergoss en Oostwalgarage). Aan de Raadhuislaan wordt verder een duurbepering van twee uur gehanteerd, met als doel deze plaatsen zoveel mogelijk voor kantoorbezoekers beschikbaar te hebben.

Werknemers die niet in aanmerking komen voor een vergunning (zie hierna) en toch met de auto komen, hebben de mogelijkheid te betalen om te parkeren. Om aan deze medewerkers enigszins tegemoet te komen en uitwijkgedrag naar omliggende woonwijken zoveel mogelijk te voorkomen, wordt op terreinen - net als op de Maasvallei - een dagtarief geïntroduceerd van €3,20.

Gebied	Voorziening	Doelgroep	Parkeerduur	Tarief per uur (2006)
Kantoreng gebied	Raadhuislaan	Kortparkeerders	2 uur	€1,-
Kantoreng gebied	Overige straatparkeren	Langparkeerders	Onbepakt	€1,-
Kantoreng gebied	Terreinparkeren	Langparkeerders	Onbepakt	€0,80 Dagtarief €3,20

³⁶ Momenteel geldt reeds betaald parkeren op parkeerterrein Maasvallei en omliggende straten en in het gebied van het gemeentehuis tot de Bram v.d. Berghstraat, aan de noordkant van het spoor.

Dagen en tijdstippen

Het betaald parkeren in het kantorengedied geldt, in afwijking van centrum en woonwijken, alleen van maandag tot en met vrijdag en niet op zaterdagen en koopzondagen. De reden daarvoor is dat op zaterdag en koopzondagen de bezettingen in het centrumgedied in het rood schieten, terwijl het parkeerareaal in het kantorengedied dan onderbenut blijft. De verwachting is dat met de voorgenomen tarieven in het centrum en het gratis parkeren op de terreinen in het kantorengedied deze laatste terreinen beter zullen gaan fungeren als overloopgedied voor het centrum dan nu het geval is.

Kwaliteitsverbetering

De parkeerterreinen gelegen achter het gemeentehuis worden momenteel als kwalitatief onder de maat gezien en als sociaal onveilig beschouwd. Door verbeteringen aan te brengen, zoals een betere verlichting, kan de kwaliteit verbeterd worden en het gebruik gestimuleerd. Dergelijke verbeteringen dienen te worden gerealiseerd.

Zakelijke vergunningen

Voor de werkers in het kantorengedied gaat hetzelfde vergunningensysteem gelden als in de woonwijken. De voorwaarden en normen voor het maximaal aantal te verlenen vergunningen zijn gelijk.

Bedoeling van het beperkte vergunningensysteem is dat het enerzijds het parkeren door werknemers (tot op zekere hoogte) faciliteert, maar anderzijds niet uitnodigt tot (onnodig) autogebruik. Met uitzondering van de Raadhuislaan (een locatie die wordt gereserveerd voor kantoerbezoekers) worden voor alle *parkeerlocaties* in het kantorengedied vergunningen uitgegeven.

Tarieven

Voor een vijfdaagse vergunning betaalt men €90,- per jaar, voor een zesdaagse vergunning €120,- (prijsspeil 2006).

Dubbelgebruik

Op zaterdagen wordt de parkeercapaciteit in het centrum vrijwel geheel benut. Om de druk op te kunnen vangen, ligt het voor de hand te bezien of meer dubbelgebruik mogelijk is. Daarbij kan met name worden gedacht aan de parkeergelegenheid in het kantorengedied. De mogelijkheden voor inzet van particuliere parkeerplaatsen voor openbaar gebruik zullen worden onderzocht, onder meer door in overleg te treden met relevante partijen.

8.1.2 Lange termijn

Ontwikkeling tarieven betaald parkeren

Rekening houdend met een stijging van het algemeen prijspeil, is een mogelijke ontwikkeling van de tarieven tussen 2006 en 2008 als volgt (monitoring van het gevoerde beleid vormt de basis voor de te zijner tijd daadwerkelijk te heffen tarieven):

Gebied	Voorziening	Parkeer-duur	Tarief per uur 2006	Tarief per uur 2007	Tarief per uur 2008
Kantoreengebied	Raadhuislaan	2 uur	€1,-	€1,20	€1,30
Kantoreengebied	Straatparkeren	Onbeperkt	€1,-	€1,20	€1,30
Kantoreengebied	Terreinparkeren	Onbeperkt	€0,80 Dagtarief €3,20	€1,00 Dagtarief €4,00	€1,10 Dagtarief €4,40

Ontwikkeling tarieven zakelijke vergunningen

Het tarief voor de zakelijke vergunningen wordt stapsgewijs opgehoogd naar €150,- (vijfdaagse vergunning) en €200,- (zesdaagse vergunning) in 2008 (zie voor motivering § 5.5.3 / § 6.3.2).

Mogelijk extra vergunningen

Afhankelijk van de resultaten van het voorgestelde beleid (op alle onderdelen), kan op termijn worden besloten om bedrijven de mogelijkheid te bieden extra vergunningen aan te vragen, eventueel voor verder weg gelegen gebieden.

8.2 Maatregelen bewoners

8.2.1 Korte termijn

Bewonersvergunningen

Bewoners in het kantoreengebied kunnen parkeren met een vergunning. Daarbij gelden dezelfde voorwaarden en regels als in de woonwijken. Zie § 7.2.1. Ook hier geldt dat monitoring van de parkeerdruk door bewoners nodig is om vast te kunnen stellen of het systeem goed functioneert, dan wel aanpassing behoeft.

Bezoekers van bewoners

Ook de bezoekersregeling is gelijk aan die in de woonwijken (zie § 7.2.1).

8.2.2 Lange termijn

Ontwikkeling tarieven bewonersvergunningen

Jaarlijks zullen de tarieven voor bewonersvergunningen worden bijgesteld aan de hand van CBS-cijfers over stijging van het algemeen prijspeil.

9 Maatregelen stationsgebied

9.1 Maatregelen werkers en bezoekers

9.1.1 Korte termijn

Introductie betaald parkeren

Bewoners worden beschermd tegen langparkeerders door de invoering van betaald parkeren. Momenteel (medio 2005) is reeds introductie van betaald parkeren (in combinatie met vergunningen) in voorbereiding in de Booglaan, Dr. Hermanslaan en Burgemeester van de Elzenlaan. Langparkeerders zullen kiezen voor parkeerplaatsen waar goedkoper geparkeerd kan worden (gratis of tegen een relatief laag dagtarief).

Tarieven en parkeerduurmaatregelen

Het parkeertarief in het stationsgebied is hetzelfde als dat in de woonwijken en het kantoreengebied. Op straat geldt een tarief van €1,- per uur, op terreinen €0,80 per uur (2006). Er wordt geen dagtarief ingesteld.

Dagen en tijdstippen

In het stationsgebied geldt betaald parkeren op dezelfde dagen en tijdstippen als in het centrum: maandag tot en met zaterdag van 9-18 uur (inclusief feestdagen waarop winkels open zijn) en koopzondag van 12-17 uur.

Zakelijke vergunningen

Voor de werknemers in het stationsgebied wordt, net als voor werknemers in de woonwijken en het kantoreengebied, een beperkt vergunningensysteem ingevoerd waarbij aan de betrokken bedrijven een beperkt aantal vergunningen wordt verleend. Deze bedrijven bepalen zelf welke werknemers een vergunning ontvangen. Regels, normen voor het maximaal aantal uit te geven vergunningen en tarieven zijn hetzelfde als in de overige gebieden.

9.1.2 Lange termijn

Ontwikkeling tarieven betaald parkeren

Rekening houdend met een stijging van het algemeen prijspeil, is een mogelijke ontwikkeling van de tarieven de tussen 2006 en 2008 als volgt (monitoring van het gevoerde beleid vormt de basis voor de te zijner tijd daadwerkelijk te heffen tarieven):

Gebied	Voorziening	Parkeer-duur	Tarief per uur 2006	Tarief per uur 2007	Tarief per uur 2008
Stationsgebied	Straatparkeren	Onbeperkt	€1,-	€1,20	€1,30
	Terrein parkeren	Onbeperkt	€0,80 Dagtarief €3,20	€1,00 Dagtarief €4,00	€1,10 Dagtarief €4,40

Duurbeperingen

Mocht blijken dat de invoering van betaald parkeren onvoldoende effect sorteert (langparkeerders blijven parkeren in de woonstraten), dan kunnen aanvullend duurbeperingen worden overwogen.

Ontwikkeling tarieven zakelijke vergunningen

Het tarief voor de zakelijke vergunningen wordt stapsgewijs opgehoogd naar €150,- (vijfdaagse vergunning) en €200,- (zesdaagse vergunning) in 2008 (zie voor motivering § 5.5.3 / § 6.3.2).

Afstemming met initiatieven NS

De gemeente zal in overleg (blijven) treden met de NS. De NS heeft plannen om van haar terrein aan de zuidkant van het station een P&R terrein te maken, het aantal parkeerplaatsen daar uit te breiden en ook betaald parkeren in te voeren. Idealiter staan de treinreizigers in de toekomst alleen op dat terrein en staan geen langparkeerders meer in de omliggende woonstraten.

9.2 Maatregelen reizigers

Kiss & Ride

Vlakbij het station blijft een aantal parkeerplaatsen gereserveerd voor de functie Kiss & Ride (afzetten en ophalen van treinreizigers). Deze parkeerplaatsen kennen een uurtarief van €1,- en een maximum parkeerduur van 30 minuten (ultrakortparkeren).

Parkeerterrein (met reductietarief) voor treinreizigers

Daarnaast is het gewenst om dicht bij het station een parkeerterrein te hebben met een relatief laag dagtarief specifiek ten behoeve van treinreizigers (treinreizigers zouden bijvoorbeeld een korting kunnen krijgen op het reguliere tarief). Dit zal samen met (of door) NS ontwikkeld moeten worden. Om de gewenste omvang van een dergelijke parkeergelegenheid te kunnen bepalen, dient de omvang van de parkeervraag onder treinreizigers te worden onderzocht.

9.3 Maatregelen bewoners

9.3.1 Korte termijn

Bewonersvergunningen

De invoering van betaald parkeren wordt ook hier gecombineerd met een vergunningssysteem voor bewoners. Dat systeem is gelijk aan dat in de woonwijken en in het kantorengedied.

Bezoekers van bewoners

Eenzelfde bezoekersregeling als die in de woonwijken en in het kantorengedied geldt in het stationsgedied (zie § 7.2.1).

9.3.2 Lange termijn

Zie voor de ontwikkeling van de tarieven van bewonersvergunningen §8.2.2.

10 Financiën

10.1 Inleiding

In de voorgaande hoofdstukken zijn tal van maatregelen in de sfeer van parkeren voorgesteld. Vraag is wat de financiële consequenties van deze maatregelen zijn. In hoofdstuk 4 is aangegeven dat het parkeerbedrijf kostendekkend moet zijn. Dat betekent dat de opbrengsten die gepaard gaan met de exploitatie van het parkeren voldoende moeten zijn om de kosten te dekken.

In dit licht zijn de plannen doorgerekend op hun financiële consequenties. Op hoofdlijnen is doorgerekend wat alle in de hoofdstukken 5 tot en met 9 voorgestelde korte termijn maatregelen betekenen voor de exploitatie van het parkeerbedrijf. De belangrijkste uitgangspunten waarop die berekening is gebaseerd, zijn de volgende:

- De tariefgebieden (welk tarief geldt waar?)
- Het aantal parkeerplaatsen per tariefgebied
- De gemiddelde bezettingsgraad per tariefgebied (gebaseerd op het in mei 2004 uitgevoerde bezettingsgraadonderzoek in het plangebied)
- De tijden waarop betaald parkeren geldt.

Omdat het gaat om een berekening op hoofdlijnen, is gewerkt met een hoog en een laag scenario. In het hoge scenario zijn de gemiddelde bezettingsgraden in de verschillende tariefgebieden gehanteerd. In het lage scenario is rekening gehouden met een terugval in de bezettingen. De uitkomsten – zowel in het hoge als in het lage scenario - geven een *indicatie* van de financiële gevolgen van de voorstellen.

10.2 Uitkomsten

Op de volgende pagina's is een overzicht opgenomen van de exploitatierekening die het gevolg zal zijn van doorvoering van de maatregelen, zoals ze in dit rapport beschreven zijn. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen een hoog en laag scenario. In het hoge scenario is de bezettingsgraad die bereikt wordt in de gebieden waar betaald parkeren wordt doorgevoerd hoger dan in het lage scenario. Gevolg van een hogere bezettingsgraad is, dat de baten in het hoge scenario ook hoger zullen zijn. Het resultaat in het hoge scenario is dan uiteraard ook positiever (minder negatief) dan het resultaat in het lage scenario.

In het hoge scenario zal in 2006 het resultaat van het parkeerbedrijf negatief zijn. Het tekort neemt in het jaar 2007 zelfs toe. Het ommekeerpunt bevindt zich in het jaar 2008 wanneer het financiële resultaat positief wordt (ruim een euroton).

Factoren die er toe leiden dat in 2006 en 2007 het parkeerbedrijf in de rode cijfers beland zijn de afdracht aan de algemene middelen en de kosten die gemaakt worden voor de Bergoss garage en de bewaakte fietsenstallingen.

In het lage scenario is het financiële tekort groter. Het tekort neemt eerst toe, maar vanaf 2007 af. In 2008 bedraagt het tekort nog bijna een euroton. Ook in dit scenario zorgen de afdracht aan de algemene middelen en de kosten die gemaakt worden voor de Bergoss garage en de bewaakte fietsstallingen voor het negatieve resultaat.

Conclusie is, uitgaande van het hoge scenario, dat de implementatie van de voorgestelde maatregelen in het jaar 2008 zullen leiden tot een kostendekkend parkeerbedrijf. Indien wordt uitgegaan van het lage scenario zal vanwege de hierboven genoemde factoren een kostendekkend parkeerbedrijf de eerstkomende jaren moeilijk haalbaar zijn.

Opgemerkt dient te worden dat het hier gaat om een doorrekening die is gebaseerd op aannames. Door middel van monitoring en evaluatie zal de doorrekening regelmatig (jaarlijks) moeten worden bijgesteld. Dit kan mogelijk leiden tot andere voorstellen over de tariefsontwikkeling op langere termijn (2007-2008).

Basisscenario hoog (obv voorgestelde korte termijn maatregelen en voortzetting huidige bezettingen/p-uren)							
Lasten	2006	2007	2008	Baten	2006	2007	2008
Lasten parkeergarage (exploitatie+kapitaallasten)	€ 0	€ 214.678	€ 429.355	Opbrengsten straatparkeren (incl. parkeerterreinen)	€ 1.904.513	€ 2.265.090	€ 2.446.892
Lasten parkeerterreinen	€ 254.747	€ 254.939	€ 255.135	Opbrengsten vergunningen	€ 107.825	€ 108.659	€ 134.338
Oostwal oost (extra kosten achteraf betalen)		€ 27.330	€ 36.811	Wijziging opbrengsten Oostwal oost (achteraf betalen)		€ 29.500-	€ 30.000-
Lasten apparatuur (afschr, onderh, energie, tickets tarief aanp.)	€ 221.316	€ 230.314	€ 236.072	Opbrengsten bezoekerskaart	€ 8.508	€ 8.721	€ 8.939
Lasten geldverwerking	€ 59.896	€ 61.393	€ 62.928	Opbrengsten naheffingsaanslagen	€ 281.796	€ 281.796	€ 281.796
Lasten bebording (afschr+rente)	€ 1.838	€ 1.883	€ 1.931	Opbrengsten fietsparkeren	€ -	€ -	€ -
Investering in (statisch) parkeerverwijssysteem	€ 0	€ 10.000	€ 0	Opbrengsten parkeergarage	€ -	€ 123.414	€ 369.227
Overige lasten straatparkeren	€ 891.567	€ 913.856	€ 936.703				
Fietsparkeren	€ 150.225	€ 153.981	€ 157.830				
Bezoekerskaart	€ 7.090	€ 7.267	€ 7.449				
Vergunningen (zakelijk, bewoner)	€ 21.348	€ 21.882	€ 22.429				
Handhaving	€ 342.039	€ 350.590	€ 359.355				
Verwerking naheffingsaanslagen	€ 36.756	€ 37.675	€ 38.617				
Afhandelen bezwaarschriften en beroepsschriften	€ 23.304	€ 23.886	€ 24.483				
Lasten exploitatie parkeren	€ 2.010.125	€ 2.309.675	€ 2.569.097	Baten exploitatie parkeren	€ 2.302.642	€ 2.758.179	€ 3.211.192
communicatie invoering maatregelen	pm	pm	pm				
monitoring en evaluatie	pm	pm	pm				
verplaatsing fietsenstalling	pm	pm	pm				
afdracht algemene middelen	€ 351.120	€ 528.120	€ 528.120				
Totale lasten	€ 2.361.245	€ 2.837.795	€ 3.097.217	Totale baten	€ 2.302.642	€ 2.758.179	€ 3.211.192
Resultaat	2006	2007	2008				
	€ 58.603-	€ 79.616-	€ 113.975				

Basisscenario laag (obv voorgestelde korte termijn maatregelen en minder positieve voortzetting huidige bezettingen/p-uren)							
Lasten	2006	2007	2008	Baten	2006	2007	2008
Lasten parkeergarage (exploitatie+kapitaallasten)	€ 0	€ 214.678	€ 429.355	Opbrengsten straatparkeren (incl. parkeerterreinen)	€ 1.836.731	€ 2.183.933	€ 2.359.034
Lasten parkeerterreinen	€ 254.747	€ 254.939	€ 255.135	Opbrengsten vergunningen	€ 91.003	€ 91.706	€ 113.388
Oostwal oost (extra kosten achteraf betalen)		€ 27.330	€ 36.811	Wijziging opbrengsten Oostwal oost (achteraf betalen)		€ 29.500-	€ 30.000-
Lasten apparatuur (afschr, onderh, energie, tickets tarief aanp.)	€ 221.316	€ 230.314	€ 236.072	Opbrengsten bezoekerskaart	€ 7.200	€ 7.380	€ 7.565
Lasten geldverwerking	€ 59.896	€ 61.393	€ 62.928	Opbrengsten naheffingsaanslagen	€ 281.796	€ 281.796	€ 281.796
Lasten bebording (afschr+rente)	€ 1.838	€ 1.883	€ 1.931	Opbrengsten fietsparkeren	€ -	€ -	€ -
Overige lasten straatparkeren	€ 891.567	€ 913.856	€ 936.703	Opbrengsten parkeergarage	€ -	€ 123.414	€ 248.927
Investing in (statisch) parkeerverwijssysteem	€ 0	€ 8.000	€ 0				
Fietsparkeren	€ 150.225	€ 153.981	€ 157.830				
Bezoekerskaart	€ 6.000	€ 6.150	€ 6.304				
Vergunningen (zakelijk, bewoner)	€ 18.000	€ 18.450	€ 18.911				
Handhaving	€ 342.039	€ 350.590	€ 359.355				
Verwerking naheffingsaanslagen	€ 36.756	€ 37.675	€ 38.617				
Afhandelen bezwaarschriften en beroepsschriften	€ 23.304	€ 23.886	€ 24.483				

Lasten exploitatie parkeren	€ 2.005.687	€ 2.303.126	€ 2.564.434	Baten exploitatie parkeren	€ 2.216.731	€ 2.658.730	€ 2.980.710
------------------------------------	--------------------	--------------------	--------------------	-----------------------------------	--------------------	--------------------	--------------------

communicatie invoering maatregelen	pm	pm	pm
monitoring en evaluatie	pm	pm	pm
verplaatsing fietsenstalling	pm	pm	pm

afdracht algemene middelen	€ 351.120	€ 528.120	€ 528.120
----------------------------	-----------	-----------	-----------

Totale Lasten	€ 2.356.807	€ 2.831.246	€ 3.092.554	Totale baten	€ 2.216.731	€ 2.658.730	€ 2.980.710
----------------------	--------------------	--------------------	--------------------	---------------------	--------------------	--------------------	--------------------

Resultaat	<i>2006</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>
	€ 140.076-	€ 172.516-	€ 111.844-

11 Monitoring en evaluatie

11.1 Definities en doelen

De beleidscyclus eindigt niet bij de uitvoering van beleid. Ook evaluatie van het beleid en monitoring zijn van groot belang.

Monitoring houdt in het volgen van ontwikkelingen zonder daar conclusies aan te verbinden ten aanzien van de genomen beleidsmaatregelen. Het gaat dus om het beschouwen van parkeerontwikkelingen. Daarbij gaat het niet alleen om de parkeerbezetting, de ervaren problematiek etc., maar ook het monitoren van de uitvoering van het beleid. Monitoring is meer een structurele bezigheid.

Evaluatie is het beoordelen van de gevolgen van getroffen beleidsmaatregelen in relatie tot de beleidsdoelen die worden beoogd. Doel van evaluatie is het achteraf beoordelen in hoeverre de gestelde doelen bereikt zijn onder de gestelde randvoorwaarden. Er kunnen conclusies worden getrokken, die ook omgezet kunnen worden in maatregelen (bijvoorbeeld gericht op beleidsaanpassingen). Een parkeermaatregel wordt genomen om een bepaald doel te bereiken en in de evaluatie wordt bepaald in hoeverre dat doel bereikt is. Indien nodig kan er bijgestuurd worden of kunnen aanvullende maatregelen genomen worden.

11.2 Doelen, randvoorwaarden en uitgangspunten

11.2.1 Algemeen

In de hoofdstukken 3 en 4 zijn de doelen en uitgangspunten weergegeven die met het parkeerbeleid worden nagestreefd. Aspecten die met monitoring en evaluatie gevolgd dan wel beoordeeld kunnen worden zijn:

1. Oss moet goed bereikbaar zijn in die zin, dat aan de parkeervraag moet kunnen worden voldaan.
2. Verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte en de leefbaarheid in het centrum door te streven naar het beperken van de hoeveelheid geparkeerd "blik op straat".
3. Parkeeroverlast in woonwijken moet tot een minimum worden beperkt.
4. Verhogen van het aandeel inwoners van Oss, dat met de fiets naar het centrum gaat door zorg te dragen voor voldoende en kwalitatief hoogwaardige bewaakte stallingmogelijkheden op de concentratiepunten van bezoekers, het faciliteren van de fietsparkeervraag (voldoen aan piekvraag), het voorkomen van diefstal en vandalisme, met als neven doel het afnemen van het percentage wildstallers.
5. De (auto)parkeertarieven, zoals die in Oss gelden, dienen afgestemd te zijn op de tarieven elders in de regio.

6. Het tarief voor fietsparkeren in bewaakte stallingen dient zodanig laag te zijn dat het mensen stimuleert met de fiets naar het centrum te komen.
7. De gezamenlijke exploitatie voor auto- en fietsparkeren dient (op termijn) minimaal kostendekkend te zijn.

Bij het bepalen in hoeverre de doelen worden bereikt geldt verder het volgende:

- De gemiddelde situatie is ijkpunt voor de parkeervraag (relevant voor parkeeronderzoek)
- Elke automobilist die wil parkeren moet in principe de mogelijkheid hebben te kunnen parkeren, maar wordt wel gestuurd door gebruik te maken van tarieven en tariefdifferentiatie, parkeerduurmaatregelen en parkeerverwijzing. (evalueren of deze maatregelen inderdaad effect hebben op het parkeergedrag van de parkeerder, namelijk locatiekeuze, loopafstand van de parkeerplaats tot de bestemming, keuze in prijs van het parkeren en keuze in duur van het parkeren)
- De gevolgen van de in het kader van dit plan door te voeren parkeermaatregelen moeten goed worden gemonitord om eventuele verschuiving van problemen vroegtijdig te signaleren. Dat kan vervolgens aanleiding zijn tot verdere aanpassing van het plangebied of tot wijziging van maatregelen (verhoging tarief, beperking duur e.d.) (parkeerbezettingsonderzoek in centrumgebieden (ijkpunt is 90%) en omliggende wijken/buurtten (ijkpunt is 80%), enquête)
- Parkeerproblemen op locaties buiten het huidige plangebied, die ontstaan in verband met andere dan met het gevoerde beleid gepaard gaande ontwikkelingen (bijvoorbeeld functiewijzigingen, wijzigingen in autobezit) kunnen aanleiding zijn voor aanvullende maatregelen (en aanpassing plangebied). (klachteninventarisatie, integratie parkeren in plannen)

11.2.2 Specifiek

Centrum:

- Alle bewoners moeten over een parkeerplaats (zonodig op enige loopafstand van de woning) kunnen beschikken. De overige parkeerplaatsen dienen zoveel mogelijk beschikbaar te zijn voor bezoekers van het centrum. Parkeerplaatsen met duurbepering zijn bestemd voor runshoppers, die zonder duurbepering voor funshoppers.
- Langparkeerders (werknemers) en zakelijk belanghebbenden dienen zoveel mogelijk op eigen terrein te parkeren. In hoofdzaak worden zij geweerd van het openbare parkeerareaal in het centrum, maar eventueel kunnen ze (met vergunning) parkeren op openbare terreinen.

Woonwijken:

- Parkeergelegenheid is in eerste instantie bestemd voor bewoners, dus parkeeroverlast voor bewoners dient beperkt te zijn.
- Parkeren van werkers in de woonwijken dient zoveel mogelijk te worden voorkomen. Zij dienen op eigen terrein te parkeren.

Kantoreng gebied:

- Parkeerplaatsen zijn in eerste instantie bestemd voor bewoners (zeer beperkte groep) en voor de kantoorbezoekers.
- In de tweede plaats dienen werknemers van de kantoren in dit gebied hier te kunnen parkeren, maar wel zoveel mogelijk op eigen terrein.

Stationsgebied:

- Bewoners moeten worden beschermd tegen een (te) grote parkeervraag van trein/busreizigers.
- Voor het halen en brengen van openbaar vervoer reizigers dienen voldoende (heel) kortparkeerplaatsen aanwezig te zijn.
- Langparkeerders (werknemers van bedrijven in het stationsgebied (vooral de zuidkant)) worden geweerd van de openbare parkeerplaatsen. Zij dienen op eigen terrein te parkeren.
- Treinreizigers dienen te parkeren op parkeerplaatsen van NS.

11.3 Onderzoeksvragen

Op basis van het voorgaande kunnen de volgende vragen worden gedefinieerd die uitgangspunt zijn voor de monitoring en evaluatie:

1. Kan aan de parkeervraag worden voldaan?
2. Neemt de hoeveelheid straatparkeerplaatsen af ten gunste van de hoeveelheid geclusterde en gebouwde parkeervoorzieningen?
3. Neemt het aandeel van de fiets in de modal split van inwoners van Oss in reizen naar het centrum toe?
4. In welke mate zijn de (auto)parkeertarieven in Oss afgestemd op de tarieven elders in de regio (Uden, Veghel, Den Bosch, Nijmegen)?
5. Stimuleert het tarief voor fietsparkeren (nultarief) mensen in het gebruik van de fiets?
6. In welke mate is de parkeerexploitatie van Oss kostendekkend en welke ontwikkeling is hierin waarneembaar?
7. Welke doelgroepen parkeren waar en is dit in overeenstemming met de gestelde doelen?
8. Is er sprake van een verschuiving (toename) van parkeerdruk naar (in) de gebieden gelegen rond het gereguleerde gebied?
9. In welke mate zijn de voorgestelde beleidsmaatregelen uitgevoerd?

11.4 Monitoring

11.4.1 Inleiding

Monitoring betreft het volgen van de ontwikkelingen. In het algemeen wordt de aandacht daarbij vooral gericht op de ontwikkeling van met de doelen samenhangende indicatoren. Daarbij gaat het dus om de output van het beleid. Daarnaast kan echter ook gemonitord worden in hoeverre het voorgestelde beleid ook daadwerkelijk wordt uitgevoerd. Immers, uitvoering van het beleid kan beschouwd

worden als een noodzakelijke voorwaarde voor het bereiken van de doelen. Het gaat dan om monitoring van de input.

11.4.2 Monitoring uitvoering van beleid (input)

Naast het direct richten op de doelen, kan ook gemonitord worden in hoeverre maatregelen daadwerkelijk worden uitgevoerd (onderzoeksvraag 9). Het betreft dan het monitoren van verrichte inspanningen (tijd, geld):

- Zijn tarieven aangepast?
- Zijn duurbependingen toegepast/geïmplementeerd?
- Worden parkeernormen toegepast? Wordt parkeren geïntegreerd in nieuwe plannen? In situaties waarin bedrijven niet kunnen voldoen aan de parkeernorm, dus niet het benodigde aantal parkeerplaatsen op eigen terrein kunnen aanleggen, dienen zij de gemeente een parkeerbijdrage per parkeerplaats te betalen. De gemeente neemt dan de zorg voor het voorzien in voldoende parkeerplaatsen over en zal in het openbaar gebied aanvullende parkeervoorzieningen realiseren. In hoeverre wordt hiervan gebruik gemaakt?
- Zijn er inspanningen verricht om dubbelgebruik te stimuleren (welke?)
- Zijn er plannen om parkeren meer te clusteren? (welke)
- Zijn er voldoende gpp's en zijn de gpp's aangepast aan de landelijke eisen ten aanzien van maatvoering?

11.4.3 Monitoring ontwikkeling doelen (output)

Naast de input moet ook de output gemonitord worden, om een beeld te krijgen van de mate waarin de doelen bereikt worden. In onderstaande tabel zijn de mogelijkheden weergegeven en de onderzoeksvragen waarvoor ze relevant zijn.

Meeteenheid	Methode	Onderzoeks-vraag	Intensiteit
Parkeerbalans	Aantal plaatsen tellen en afzetten tegen theoretisch te verwachten vraag op basis van aanwezige functies	1	2-jaarlijks
Parkeeraanbod	Aantal parkeerplaatsen tellen en rubriceren naar soort (straatparkeren, terreinparkeren en garageparkeren, verdeeld naar openbaar en privaat)	2	2-jaarlijks
Bezettingsgraad	Geparkeerde voertuigen tellen, waarbij onderscheid gemaakt kan worden in: <ul style="list-style-type: none"> • Gefiscaliseerd gebied; • Vergunningengebied (zo lang dat nog bestaat); • Wijken gelegen rond het gereguleerde gebied (met gratis parkeren); 	1, 8	Jaarlijks Jaarlijks 2-jaarlijks

	<ul style="list-style-type: none"> • Gehandicaptenparkeerplaatsen; • Fietsparkeren; • Geparkeerde motoren; • Foutparkeren. 		jaarlijks jaarlijks jaarlijks 2-jaarlijks
Parkeerduur	<ul style="list-style-type: none"> • Parkeerduur aflezen van gekochte kaartjes (uitdraai parkeerautomaat kan hiervoor gebruikt worden); • Kentekenonderzoek. 	7	Jaarlijks 2-jaarlijks
Exploitatie	<ul style="list-style-type: none"> • Vergelijking maken tussen geraamde en werkelijke kosten en opbrengsten • Vergelijking maken tussen de daadwerkelijke kosten en de baten en bepalen hoe dit zich verhoudt tot de tarieven die geheven worden voor het verstrekken van vergunningen 	6	Halfjaarlijks
Pakkans of betalingsbereidheid	<ul style="list-style-type: none"> • De kans dat iemand die niet of niet voldoende betaalt inderdaad wordt beboet of: • De kans dat een parkeerder inderdaad voldoende betaalt om te kunnen parkeren (om zo een boete te voorkomen) 	6 (onderliggend)	Jaarlijks
Tevredenheid belanghebbenden	<ul style="list-style-type: none"> • Enquête (schriftelijk of mondeling) onder bewoners, ondernemers en bezoekers, met als doel het achterhalen van : <ul style="list-style-type: none"> • eventuele omzetverliezen; • de probleempceptie (in de eigen buurt, wijk) • de aantrekkelijkheid van het parkeeraanbod • de duidelijkheid van de informatie. 	8	2-jaarlijks
Afstemming met omgeving	<ul style="list-style-type: none"> • tarieven in omliggende gemeenten (Uden, Veghel, Nijmegen, Den Bosch) 	4	Jaarlijks
Modal split	Enquête onder bezoekers centrum met vragen over vervoerwijze, redenen voor keuze en parkeergedrag (bij gebruik auto)	3, 5	Jaarlijks

In het volgende is een aantal van de in het schema aangegeven onderzoeken nader uitgewerkt.

Bezettingsgraadonderzoek

Een bezettingsgradenonderzoek geeft inzicht in de spreiding van de parkeerdruk naar locatie en tijd en daarmee in de beschikbaarheid van (invaliden)parkeergelegenheid.

Het is zinvol om de bezettingsgraad op parkeerplaatsen, terreinen en in garages in het centrum te monitoren om inzicht te krijgen in de mate waarin het aanbod voldoende is om te kunnen voldoen aan de vraag. Gemeten moet dan worden de parkeerdruk, in geval van hoge druk uitgesplitst naar soort parkeerder.

In de belanghebbendengebieden (woonwijken) moet de bezettingsgraad worden gemonitord om inzicht te krijgen in de parkeerdruk en de mate waarin belanghebbenden/bewoners worden beschermd. Ook hier is het zinvol om inzicht te hebben in de soort parkeerders die de parkeerdruk veroorzaken. Indien sprake is van een (te) hoge parkeerdruk, dan kan (bij voorkeur) door middel van kentekenonderzoeken worden onderzocht welke groepen parkeerders (bewoners, bezoekers, werknemers) de parkeerdruk veroorzaken. Vervolgens zijn er verschillende opties:

- In geval de bewoners zelf zorgen voor een (te) hoge parkeerdruk, dan kan dat aanleiding zijn het vergunningenbeleid aan te passen.
- In geval bezoekers van bewoners zorgen voor een (te) hoge parkeerdruk, dan kan dat aanleiding zijn de bezoekersregeling aan te passen.
- In geval bezoekers van het centrum of werknemers zorgen voor een (te) hoge parkeerdruk, dan kan dat aanleiding zijn het parkeerbeleid aan te passen, waarbij in eerste instantie gedacht moet worden aan duurbeperingen en tariefmaatregelen.

Het verdient aanbeveling ook in de gebieden rond het gebied waar gereguleerd parkeren geldt periodiek bezettingsgraadonderzoeken uit te voeren, om inzicht te krijgen in de mate waarin de parkeerdruk daar toeneemt als gevolg van een verschuiving van parkeerdruk. Indien daar sprake is van een (te) hoge parkeerdruk, dan kan dat aanleiding zijn toch het initiatief te nemen tot overleg met de belanghebbenden in die gebieden, waarbij regulering wordt voorgesteld. Het parkeerbeleidsplan geeft overigens aan, dat tweejaarlijks een enquête onder de bewoners van de randgebieden wordt gehouden met als onderwerp eventuele parkeerregulering in hun wijk/straat.

Parkeerduuronderzoek

De bepaling van de parkeerduur is van belang om te bepalen of met het parkeerbeleid inderdaad bereikt is, dat het langparkeren zich concentreert op de daarvoor beschikbaar bestemde locaties. Deze doelstelling is geformuleerd om het parkeerareaal dicht bij het centrum van Oss zoveel mogelijk te "reserveren" voor bezoekers en het langparkeren van werknemers in het centrum tegen te gaan. Door middel van parkeerduuronderzoek kan beoordeeld worden in hoeverre terreinen bestemd voor langparkeren inderdaad ook door langparkeerder gebruikt worden en voor de locaties met een parkeerdurbeperking kan de beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor kortparkerende bezoekers bepaald worden.

Er kunnen verschillende methoden gebruikt worden om de parkeerduur per locatie te bepalen. De eerste methode is het kentekenonderzoek. Door kentekens per periode te vergelijken kan inzicht verkregen worden in de parkeerduur van bezoekers/parkeerders.

De tweede methode is het noteren van de duur van gekochte parkeerkaartjes, gedurende een aantal malen per dag. Hieruit kan afgeleid worden voor welke tijdsperiode mensen een kaartje gekocht hebben. Op basis daarvan kunnen globale uitspraken over de parkeerduur worden gedaan.

De laatste methode bestaat uit het analyseren van parkeerautomat- uitdraaien. Deze uitdraaien geven informatie over het aantal verkochte kaartjes en de parkeerduur van deze kaartjes. Deze methode kan enerzijds gebruikt worden om de parkeerduur in straten en op terreinen met een parkeerdurbepanking te bepalen en anderzijds om de parkeerduur te bepalen op locaties waar geen duurbepanking geldt.

Exploitatie

De gemeente Oss heeft als randvoorwaarde gesteld, dat het parkeerbeleid een kostendekkende parkeerexploitatie met zich mee moet brengen.

Daarom is het noodzakelijk de met het parkeren gemoeid gaande opbrengsten en kosten periodiek tegen het licht te houden, de oorzaken van eventuele discrepanties te analyseren en daaruit voortvloeiend zo nodig te komen met maatregelen om discrepanties op te lossen.

Voor het monitoren van de exploitatie is het Parkeerbedrijf verantwoordelijk.

Betalingsbereidheidonderzoek (betalingsgraadonderzoek)

Een betalingsgraadonderzoek geeft inzicht in de mate waarin parkeerders bereid zijn om te betalen voor het parkeren. Indien deze graad laag is, dan loopt de gemeente veel inkomsten mis, met een negatieve invloed op de parkeerexploitatie. Het onderzoek kan dus als een onderlegger worden gebruikt bij de weergave van de parkeerexploitatie.

Oorzaak van een lage betalingsgraad is veelal een niet effectieve handhaving. De mate van betalingsbereidheid geeft dus de effectiviteit van de handhaving weer. In geval er een zeer uitgebreide handhaving plaatsvindt, nemen parkeerders minder snel risico's en neemt de betalingsbereidheid toe.

Inzichten betreffende de betalingsbereidheid kunnen aanleiding zijn het handhavingsbeleid aan te passen. Zo kan er voor worden gekozen de handhaving in die gebieden waar de betalingsbereidheid relatief laag is aan te scherpen, eventueel ten koste van de handhaving in die gebieden waar de betalingsbereidheid erg hoog is.

Een betalingsgraadonderzoek kan plaatsvinden door het uitvoeren van tellingen. Voor de gereguleerde parkeergebieden moeten dan de volgende gegevens per straat of straatgedeelte worden genoteerd:

1. het aantal personenauto's met een vergunning of gehandicaptenparkeerkaart
2. het aantal personenauto's zonder een vergunning of gehandicaptenparkeerkaart;
3. het aantal personenauto's met een geldig parkeerkaartje;
4. het aantal personenauto's zonder een geldig betalingsbewijs.

Voor het kernwinkelgebied moeten naast de auto's met een vergunning of gehandicaptenparkeerkaart ook de auto's worden geteld die daadwerkelijk aan het laden en/of lossen zijn.

Om een zo reëel mogelijk algemeen beeld te krijgen van de betalingsgraad wordt aanbevolen de tellingen uit te voeren op zowel een gemiddelde weekdag als op een weekenddag en de koopavond. Met behulp van de gegevens kan worden bepaald wat de betalingsgraad per gebied is.

Tevredenheid belanghebbenden

Draagvlak voor het beleid in Oss was een randvoorwaarde. Daartoe is het beleid ook in overleg met verschillende belanghebbendengroeperingen opgezet.

Het verdient aanbeveling om een klachteninventarisatie bij te houden. Om het parkeerbeleid, binnen de gestelde kaders, zoveel mogelijk af te stemmen op de wensen van maatschappelijke groeperingen kan er op basis van de klachteninventarisatie gekeken worden of er mogelijk aanpassingen in het parkeerbeleid aangebracht kunnen en/of moeten worden.

Het ligt voor de hand de klachteninventarisatie te organiseren bij het Parkeerbedrijf.

Daarnaast moet (periodiek) gezien worden hoe belanghebbenden in de rond het gereguleerde gebied gelegen buurten de parkeersituatie in hun buurt ervaren en hoe zij staan tegenover eventuele invoering van parkeerregulering. Dit dient te gebeuren in de vorm van een enquête.

Omgeving

Als randvoorwaarde bij het parkeerbeleid van Oss geldt, dat de tarieven niet te veeluit de pas mogen lopen dan wel afgestemd dienen te zijn met de tarieven in omliggende steden.

Dat betekent, dat periodiek (jaarlijks) geïnventariseerd moet worden hoe de tariefontwikkeling is ten opzichte van de ontwikkeling in de omliggende steden/dorpen.

11.5 Evaluatie

Om de effecten van parkeerbeleid te kunnen meten (en dus te kunnen evalueren) zijn theoretisch minimaal twee metingen noodzakelijk.

- In de eerste plaats dient vooraf, dat wil zeggen voordat het beleid wordt ingevoerd, gedegen onderzoek te worden verricht. Doel hiervan is het in beeld brengen van de voorsituatie.
- Daarnaast dient minimaal één nameting te worden verricht. Doel van de nameting (éénmeting) is te bezien in hoeverre de gestelde doelen bereikt zijn. Door vergelijking met de gegevens van de nulmeting kunnen verschuivingen inzichtelijk worden gemaakt. Aandachtspunt bij de nameting is het tijdstip waarop deze plaatsvindt. Vaak is bij parkeermaatregelen namelijk een onderscheid waarneembaar tussen korte en lange termijneffecten. Het verdient aanbeveling,

indien gekozen wordt voor één nameting, deze niet direct na het treffen van de maatregel te verrichten, maar te wachten tot de situatie zich gestabiliseerd heeft.

Evaluaties dienen te worden gericht op alle onderzoeksvragen. Dat wil zeggen, dat in ieder geval de Ausgangssituatie (door middel van nulmetingen) dient te worden vastgesteld gericht voor de onderzoeksvragen 2, 3, 6 (deels), 7 en 8. Voor onderzoeksvraag 6 is weliswaar de nulsituatie betreffende de exploitatie bekend, maar niet de betalingsbereidheid (met gevolgen voor de exploitatie) als onderligger. Voor de overige onderzoeksvragen is de Ausgangssituatie bekend. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van de in paragraaf 11.4 beschreven onderzoeksmethoden.

11.6 Onderzoekperiode

Voor tellingen zijn het voorjaar en het najaar de meest geschikte perioden. De maanden maart tot en met (half) mei en september-oktober vormen goede gemiddelden voor het jaar. Daarom wordt aanbevolen de onderzoeken ook zoveel als mogelijk gedurende deze perioden uit te voeren. Jaarlijks herhaling van de metingen verdient de voorkeur, waarbij de eerste metingen verricht zouden kunnen worden in de maand april van 2006. Dan is immers het beleid ook in de uitvoeringsfase.

Voor de nog noodzakelijke nulmetingen is het najaar van 2005 de aangewezen onderzoekperiode.

11.7 Communicatie

11.7.1 Inleiding

Parkeerbeleid heeft communicatie. Die communicatie vindt (vond) niet alleen plaats tijdens de ontwikkeling van het beleid, maar ook tijdens de uitvoering en gedurende het in werking zijn van het beleid. Het betreft dan zowel interne als externe communicatie.

11.7.2 Externe communicatie

Bij de externe communicatie gaat het om:

- Het bekend maken van bezoekers van het gereguleerde gebied met de parkeerregulering. Dat kan door middel van het uitgeven van een folder met daarop de parkeerlocaties inclusief het daar geldende regime. Folders kunnen via de middenstand/winkeliers worden verspreid maar ook via de gemeente. Ook gedacht moet worden aan communicatie richting specifieke doelgroepen, zoals speciale folders bestemd voor gehandicapten.
- klachteninventarisatie en afhandeling (zie eerder).
- communicatie in geval van mogelijk door te voeren wijzigingen als gevolg van bevindingen op basis van de monitoring en evaluatie.

11.7.3 Interne communicatie

De onderzoeksbevindingen moeten ook intern gecommuniceerd worden. Het betreft dan communicatie richting de politiek (in eerste instantie de wethouder) en richting de relevante afdelingen (zoals de afdeling ruimtelijke ordening). Voorgesteld wordt de volgende vorm van communicatie:

- Tweemaal per jaar (voorjaar en najaar) een managementrapportage met de financiële gegevens betreffende het parkeren en de bevindingen op hoofdlijnen van uitgevoerde onderzoeken (monitoring en evaluatie), aan te leveren door het Parkeerbedrijf.
- Jaarlijks (in het voorjaar) een jaarrekening van het afgelopen jaar (bestaande uit financiële gegevens inclusief parkeergegevens op hoofdlijnen, zoals parkeerbezettingen, parkeerduur, betalingsbereidheid, klanttevredenheid, aan te leveren door het Parkeerbedrijf.
- Jaarlijks (in het najaar) een begroting (inclusief een beheerplan) voor het komende jaar, aan te leveren door het Parkeerbedrijf.
- Jaarlijks (in het voorjaar) een voorjaarsnota, waarin aangegeven staat welke beleidsmatige aanpassingen wenselijk zijn inclusief een voorstel voor uitwerking van de aanpassingen. Deze nota moet worden aangeleverd door de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling. Beleidsmatige aanpassingen komen voort uit de bevindingen van uitgevoerd onderzoek (monitoring en evaluatie).

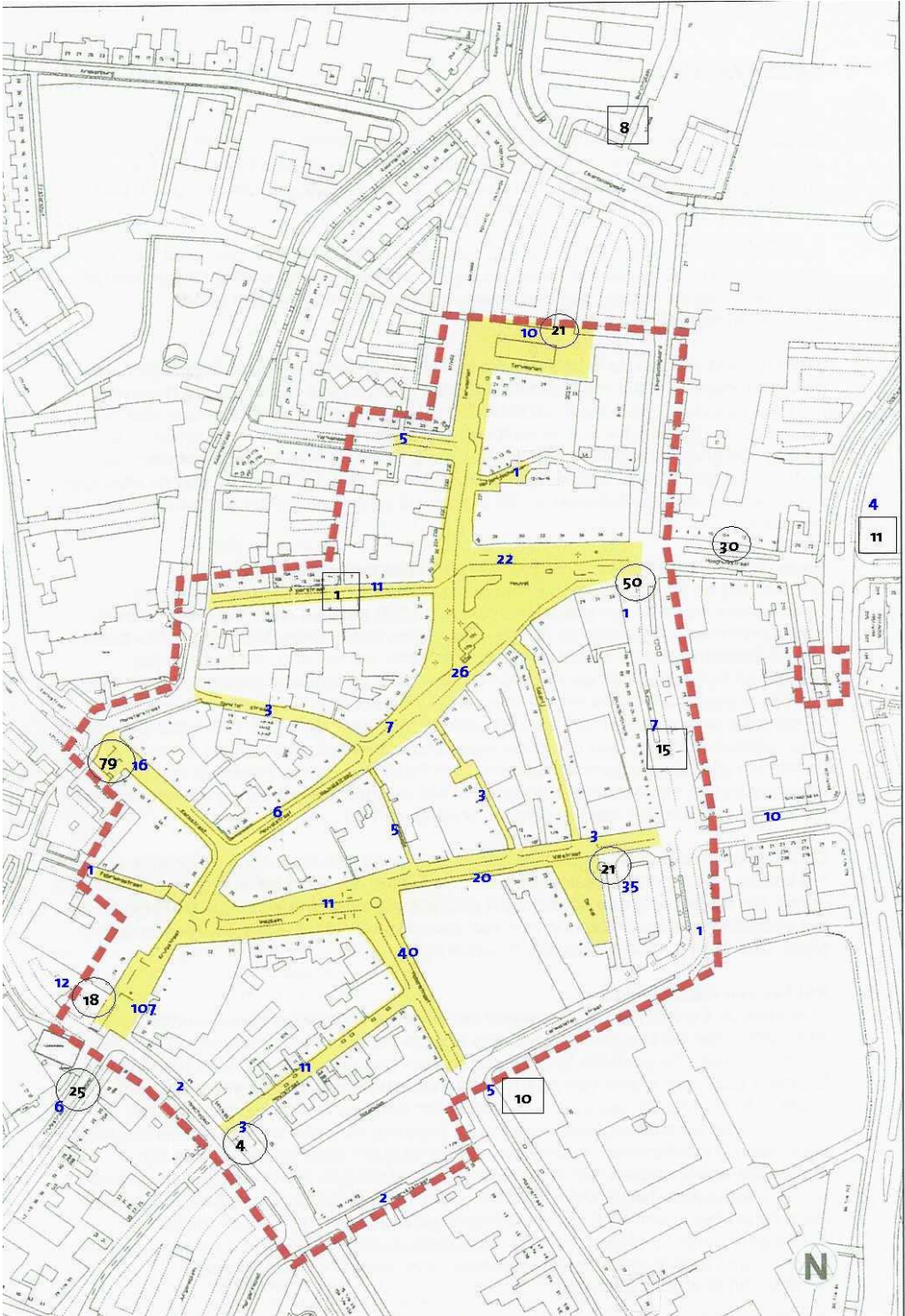
Bijlage 1: Fietsparkeeronderzoek 1999 en 2004

Straat	Aanbod			
	2004		2000	
	type	Cap	type	Cap
Burchtplein	1	62	1	56
Terwaenen (plein)	1	48		
Terwaenen (plein - Heuvel)				
Varkensmarkt				
Meijerijische Kar	1	8	1	8
Peperstraat	3	24	3&4	14
Heuvel (noordzijde)			1	58
Heuvel (midden)			3	14
Heuvel (zuid)			1	10
Eikenboomgaard			4	7
Hooghuisstraat	2	24	2	36
Hooghuisstraat (Albert H)	1	52	1&4	72
Burgwal	1&2	85	1	59
Burgwal (nabij Heuvel)				
Monsterstraat	3	14	3	14
Heuvelstraat				
Kerkstraat	2	54	2	26
Kerkstraat (t.h.v. nr 2-8)	2	12		
Fabrieksstraat			1	30
Walplein				
Walstraat (V&D)				
Walstraat (Scapino)				
Walstraat (t.h.v. nr 40-42)				
De Wal	1	31	4	34
De Wal (bij terras/boom)				
Carmelietenstraat				
Molenstraat (Walst-Carm)			3	7
Molenstraat (nabij V&D)				
Molenstraat (t.h.v. school)	1&3	165	1	146
Houtstraat				
Heschepad (t.h.v. nr 47-55)	1	87	1	105
Heschepad (Jurgens-Kruis)				
Jurgensplein (Nieuwstr Aldi)	1	6	1	6
Kruisstraat (hoek bouwterr)	1	0	1	10
Kruisstraat (t.h.v. nr 16-42)	2	60	2	60
Kruisstraat (HEMA)				
Boschpoorthof (Duthler)	2	30		
Galerij				
De Schakel				
Passage				
Haarviltstraat				
Totaal		762		772

Legenda	
Type 1	Eenzijdig hoog/laag
Type 2	Aanleunbeugel (capacitet van 1 beugel is 2)
Type 3	Caférek
Type 4	Klem aan de muur
Type 5	Tweezijdig hoog/laag

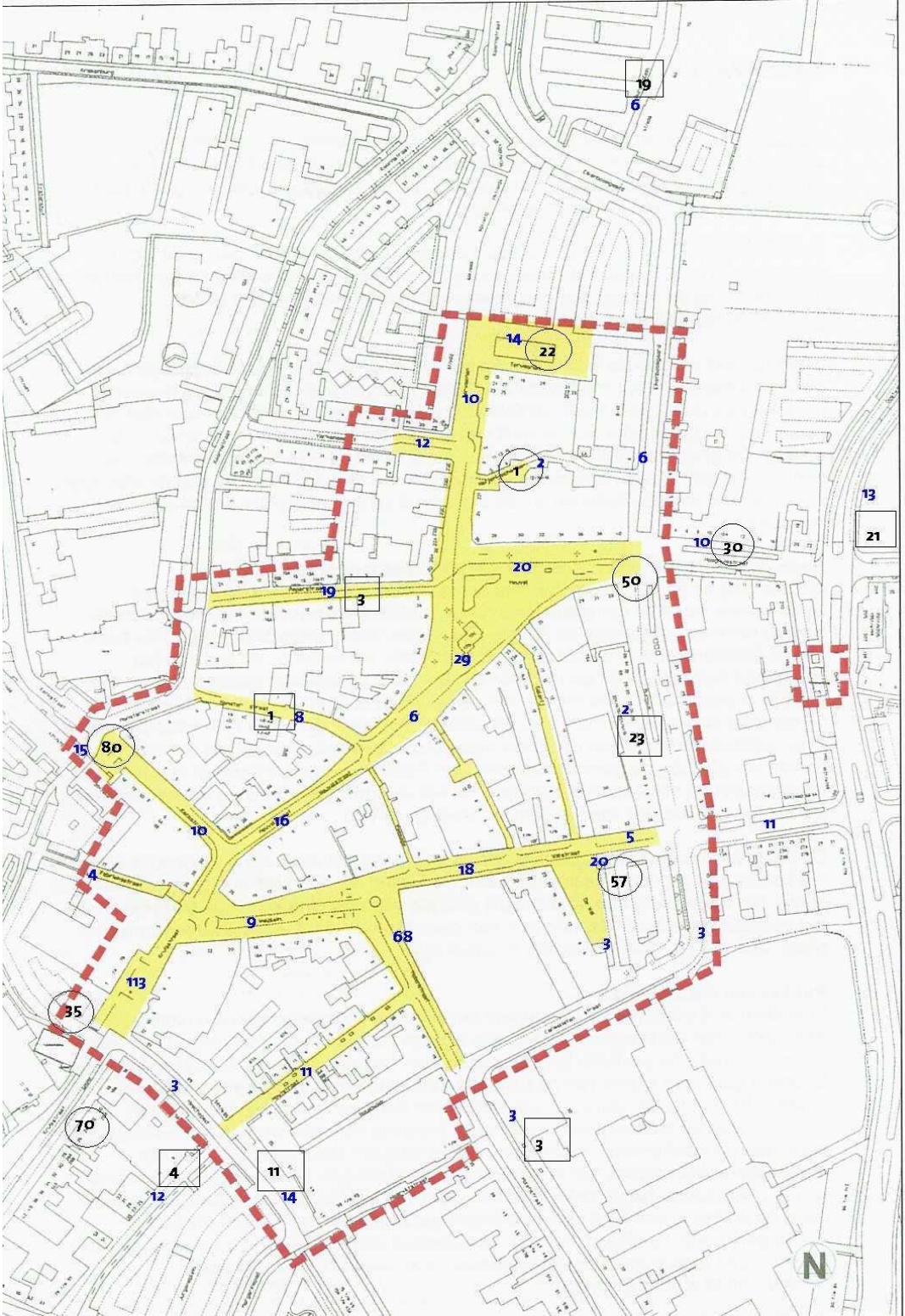
Tabel B1: Aanbod fietsvoorzieningen centrum Oss, 2000 en 2004

Bijlage 2: Gebruik onbewaakte stallingen op donderdag



Bezetting don. 16sept2004 20uur

Bijlage 3: Gebruik onbewaakte stallen op zaterdag



Bezetting Zat. 18sept2004 15uur

Bijlage 4: Parkeertarieven referentiegemeenten

Plaats	Inwoners	Tarief per uur	Tarief per uur	Tarief per jaar	Tarief per jaar
		<i>Garage-parkeren</i>	<i>Straatparkeren</i>	<i>Bewoners-vergunningen</i>	<i>Zakelijke vergunningen</i>
Almelo	72.152	€ 0,90	€ 0,90	€ 14,50	€ 238,00
Alphen aan den Rijn	70.497	€ 1,00	€ 0,96	€ 27,00	€ 108,00
Gouda	71.761	€ 1,50	€ 1,00	€ 42,00	€ 210,00
Helmond	85.162	€ 0,80	€ 1,00	€ 98,00	€ 300,00
Hengelo (O.)	80.915	€ 1,15	€ 1,20	€ 122,60	€ 122,60
Oldenzaal		-	€ 0,70	€ 22,00	€ 275,00
Oss	76.304		€ 0,90 - € 1,10	€ 29,00 (2005)	€ 58,00 (2005)
Purmerend	75.773	€ 1,00	€ 1,00	€ 41,00	€ 300,00
Roosendaal	77.870	€ 1,20	€ 1,20	€ 43,20	€ 301,80
Spijkenisse	75.153	-	€ 1,00	€ 0,00	€ 400,00
Vlaardingen	73.952	€ 1,30	€ 2,00	€ 40,00	€ 275,00

Tabel B2.1: Parkeertarieven Oss en enkele even grote gemeenten, 2004

Bijlage 5: Betaalsystemen

Bij de totstandkoming van dit plan is in de discussies ook gesproken over het betaalsysteem. Twee mogelijkheden zijn daarbij de revue gepasseerd die in een later stadium mogelijk een aantrekkelijke optie vormen voor Oss.

1. Gsm-parkeren

Bij gsm-parkeren betaalt de parkeerder parkeergeld via de mobiele telefoon. Bij aankomst meldt hij zich aan en bij vertrek meldt hij zich weer af. Het voordeel voor de klant is dat alleen wordt betaald voor de werkelijke parkeertijd en dat zoeken naar kleingeld niet meer nodig is. Verlopen parkeerkaarten en tijdsoverschrijding zijn niet meer mogelijk. Voor de gemeente zijn investeringen in en onderhoud van apparatuur niet meer nodig. Ook wordt bespaard op geldinnings- en verwerkingstrajecten.

Vervanging van het huidige ontheffingensysteem voor de geneeskundige beroepsgroepen door gsm parkeren kan een aantal voordelen met zich mee brengen. Een eerste voordeel is dat dan voor deze groep een tarief-op-maat kan worden ingevoerd. Het systeem is gebruiksvriendelijk. Tot slot is de kans op misbruik kleiner dan in het huidige ontheffingensysteem.

2. Realtime parkeren

Bij een realtime parkeersysteem betaalt de parkeerder alleen de werkelijk geparkeerde tijd. Met een speciale chipkaart koopt de parkeerder een parkeerkaart bij de automaat en legt de ticket achter de voorruit. Bij terugkomst kan het niet-gebruikte tegoed door de automaat worden teruggestort.

Bijlage 6: Norm aantallen vergunningen

In hoofdstuk 6 t/m 9 worden normen genoemd voor het maximaal aantal uit te geven vergunningen aan bedrijven in het reguleringsgebied. Deze normen zijn gebaseerd op de parkeercijfers van het CROW.³⁷ In deze bijlage wordt de totstandkoming van de normen toegelicht.

Naarmate sterkere sturing wenselijk is, kunnen de normen worden aangescherpt.

Centrumgebied

Norm	Motivering
Kantoren: één vergunning op 4 fte	<p>Voor de functie kantoren met baliefunctie hanteert het CROW een norm van 1,7 parkeerplaats (pp) per 100m² bvo. 80% hiervan is bestemd voor werknemers. Bij deze functie is 100m² bvo gelijk aan 4 arbeidsplaatsen. Dat betekent dat per werknemer $(0,80 * 1,7) / 4 = 0,34$ pp beschikbaar zou moeten zijn.</p> <p>De norm voor kantoren zonder baliefunctie is 1,0 pp per 100m² bvo. 95% hiervan is bestemd voor werknemers. Bij deze functie is 100m² bvo gelijk aan 4 arbeidsplaatsen. Dat betekent dat per werknemer $(0,95 * 1,0) / 4 = 0,24$ pp beschikbaar zou moeten zijn.</p> <p>Gemiddeld is dat één pp per 4 werknemers.</p>
Hoofdwinkelvoorzieningen: één vergunning op 6 fte (alles behalve kantoren)	<p>Voor de functie binnensteden/hoofdwinkelgebieden hanteert het CROW een norm van 2,8 pp per 100m² bvo. 15% hiervan is bestemd voor werknemers. Bij deze functie is 100m² bvo gelijk aan 2,5 arbeidsplaats. Dat betekent dat per werknemer $(0,15 * 2,8) / 2,5 = 0,17$ pp beschikbaar zou moeten zijn. Dit is één pp per 6 werknemers.</p>

³⁷ Daarbij is voor Oss uitgegaan van stedelijkheidsgraad 'matig stedelijk', stedelijke zone 'centrum', norm: 'minimum'.

Woonwijken, stationsgebied en kantoreng gebied

Norm	Motivering
Kantoren: één vergunning op 4 fte	Zie onder "centrumgebied"
Arbeidsintensieve en bezoekers-extensieve bedrijven: één vergunning per 4 fte	Voor deze functie (waaronder brandweer, werkplaats) hanteert het CROW een norm van 1,2 pp per 100m ² bvo. 95% hiervan is bestemd voor werknemers. Bij deze functie is 100m ² bvo gelijk aan 4 arbeidsplaatsen. Dat betekent dat per werknemer $(0,95 * 1,2) / 4 = 0,28$ pp beschikbaar zou moeten zijn.
Arbeidsextensieve bedrijven	Voor de bezoekersextensieve bedrijven (waaronder opslag, magazijn, loods) hanteert het CROW een norm van 0,5 pp per 100m ² bvo (= 4 arbeidsplaatsen). 95% hiervan is bestemd voor werknemers. Dat betekent dat per werknemer $(0,95 * 0,5) / 4 = 0,12$ pp beschikbaar zou moeten zijn. Voor de bezoekersintensieve bedrijven (cafe, bar, showroom, winkel/verkoopruimte) geldt een norm van 1,0 pp per 100m ² (= 4 arbeidsplaatsen). 65% hiervan is bestemd voor werknemers. Dat betekent dat per werknemer $(0,65 * 1,0) / 4 = 0,16$ pp beschikbaar zou moeten zijn. Gemiddeld is dat één vergunning op 7 fte.
Bedrijven/organisaties met lokale functie	Voor bedrijven met deze functie komt de norm gemiddeld uit op één vergunning op 20 fte. (Bibliotheek minder dan 1 op 10 fte, wijkcentrum ongeveer 1 op 25 fte, sociëteit 1 op 25 fte, sauna 1 op 20 fte, sportzaal 1 op 10 fte)