

GESCAND



BESLUIT Nr. SO/2006/5422

Het COLLEGE van BURGEMEESTER en WETHOUDERS van de gemeente DORDRECHT;

gezien het voorstel d.d. 27 september 2006 inzake nieuwe parkeerregels voor de Binnenstad en de 19^e eeuwse Schil;

B E S L U I T :

1. in te stemmen met het voorstel nieuwe parkeerregels voor de Binnenstad en de 19^e eeuwse Schil;
2. de raad voor te stellen een krediet beschikbaar te stellen van € 2.862.520,-- en daarnaast in te stemmen met € 100.000,-- incidentele lasten voor 2007 en € 81.000,-- structurele lasten vanaf 2007. Een en ander zoals verwoord in de begrotingswijziging. De dekking geschiedt ten laste van de meeropbrengsten, die gegenereerd worden bij de invoering van dit plan;
3. de raad voor te stellen de extra netto-opbrengsten uit dit voorstel te storten in de egalisatiereserve parkeervoorzieningen, conform het eerdere besluit van de raad van 25 april 2006 (instellen egalisatiereserve Parkeervoorzieningen);
4. de raad voor te stellen de Parkeerverordening Dordrecht vast te stellen;
5. de raad voor te stellen de Verordening parkeerbelastingen Dordrecht vast te stellen;
6. nadat de raad de Parkeerverordening Dordrecht en de Verordening parkeerbelastingen Dordrecht heeft vastgesteld op basis van de kaders die deze verordeningen bieden, de Beleidsregels parkeervergunningen Dordrecht, het Aanwijzingsbesluit sectorindeling vergunninghoudersparkeren en het Aanwijzingsbesluit plaatsen en tijdstippen parkeerbelasting definitief formeel vast te stellen.

Opmerking:

Het college spreekt zijn waardering uit voor het vele werk dat verzet is.

WEB laat onderzoeken of het technisch mogelijk is voor gehandicapten een tarief € 1,-- te laten gelden voor parkeren op straat. Enkele andere punten toetst hij nogmaals en handelt hij naar bevinding af.

Aldus besloten in de vergadering van 3 oktober 2006.

de secretaris

H.W.M. Wesseling

de burgemeester

R.J.G. Bandell

Begrotingswijziging nieuwe parkeerregels voor de Binnenstad en de 19e eeuwse Schil

JAAR	RUBRIEK	FCL	ECL	DEBET	CREDIT
2006	6	2,325,0009 Straatparkeren	65200	€ 255.173	€ 0
2006	6	2,325,0009 Straatparkeren	34000	€ 64.000	€ 0
2006	6	2,325,0005 Straatparkeren	65200	-€ 100.000	€ 0
2006	6	2,335,0002 Straatparkeren	65200	-€ 8.000	€ 0
2006	6	2,365,0024 Straatparkeren	65200	-€ 58.100	€ 0
2006	6	2,320,0001 Straatparkeren	65200	-€ 14.073	€ 0
2006	6	2,340,0001 Straatparkeren	34000	-€ 75.000	€ 0
2006	6	2,325,0005 Straatparkeren	34000	-€ 64.000	€ 0
			TOTAAL:	€ 0	€ 0
2007	7	2,325,7000 Straatparkeren	33000	€ 2.862.520	€ 0
2007	6	2,325,0009 Straatparkeren	34000	€ 100.000	€ 0
2007	6	2,325,0005 Parkeerbeleid	34000	€ 55.000	€ 0
2007	6	2,330,0001 Straatparkeren	34000	€ 18.000	€ 0
2007	6	2,340,0001 Vergunning	34000	€ 8.000	€ 0
2007	6	2,330,0501 Straatparkeren	34000		€ 600.000
2007	6	2,340,0001 Vergunning	34000		€ 300.000
2007	6	2,340,0001 Vergunning	34000		€ 30.000
			TOTAAL:	€ 3.043.520	€ 930.000
2008	6	2,325,0005 Parkeerbeleid	34000	€ 55.000	€ 0
2008	6	2,330,0001 Straatparkeren	34000	€ 18.000	€ 0
2008	6	2,340,0001 Vergunning	34000	€ 8.000	€ 0
2008	6	2,335,0004 Straatparkeren	61010	€ 286.252	€ 0
2008	6	2,335,0004 Straatparkeren	61020	€ 114.501	€ 0
2008	6	2,330,0501 Straatparkeren	34000		€ 600.000
2008	6	2,340,0001 Vergunning	34000		€ 300.000
2008	6	2,340,0001 Vergunning	34000		€ 30.000
			TOTAAL:	€ 481.753	€ 930.000
2009	6	2,325,0005 Parkeerbeleid	34000	€ 55.000	€ 0
2009	6	2,330,0001 Straatparkeren	34000	€ 18.000	€ 0
2009	6	2,340,0001 Vergunning	34000	€ 8.000	€ 0
2009	6	2,335,0004 Straatparkeren	61010	€ 286.252	€ 0
2009	6	2,335,0004 Straatparkeren	61020	€ 103.051	€ 0
2009	6	2,330,0501 Straatparkeren	34000		€ 600.000
2009	6	2,340,0001 Vergunning	34000		€ 300.000
2009	6	2,340,0001 Vergunning	34000		€ 30.000
			TOTAAL:	€ 470.303	€ 930.000
2010	6	2,325,0005 Parkeerbeleid	34000	€ 55.000	€ 0
2010	6	2,330,0001 Straatparkeren	34000	€ 18.000	€ 0
2010	6	2,340,0001 Vergunning	34000	€ 8.000	€ 0
2010	6	2,335,0004 Straatparkeren	61010	€ 286.252	€ 0
2010	6	2,335,0004 Straatparkeren	61020	€ 91.601	€ 0
2010	6	2,330,0501 Straatparkeren	34000		€ 600.000
2010	6	2,340,0001 Vergunning	34000		€ 300.000
2010	6	2,340,0001 Vergunning	34000		€ 30.000
			TOTAAL:	€ 458.853	€ 930.000

Stadsontwikkeling

Dordrecht

Aan:

Het College van Burgemeesters en Wethouders van Dordrecht

Onderwerp: nieuwe parkeerregels voor de Binnenstad en de 19^e eeuwse Schil.

Geacht College,

Hierbij bied ik u de managementsamenvatting aan met de kernpunten van de verschillende stukken rondom de parkeerregels voor de Binnenstad en de 19^e eeuwse Schil. Ten behoeve van de besluitvorming en implementatie van de nieuwe parkeerregels zijn diverse stukken opgesteld, zie onderstaand overzicht.

- De nota '*voorstel nieuwe parkeerregels voor de Binnenstad en de 19^e eeuwse Schil*': deze nota bevat de beschrijving en onderbouwing van de voorgestelde nieuwe parkeerregels.
- De *inspraaknota*: weergave van het resultaat van de inspraak (inspraakperiode 16 maart tot en met 30 april 2006). Deze nota bevat alle inspraakreacties en beantwoording door de gemeente en zal na vrijgave aan alle insprekers ter beschikking worden gesteld.
- *Voorinspraaknota* (consultatienota die reeds eerder aan u is voorgelegd): daar hier eveneens de nodige belangafweging in beeld is gebracht kan deze nota van belang zijn voor uw besluitvorming.
- De *Verordening parkeerbelasting*, de *Parkeerverordening* en de *Parkeerbeleidsregels* (uitvoeringsregels): dit zijn de juridische kerndocumenten / basis onder van de nieuwe parkeerregels inclusief de aanwijzingsbesluiten.
- De tijdsplanning *implementatieplan*, inclusief een overzicht de diverse werkzaamheden in de tijd ten behoeve van de implementatie (maakt onderdeel uit van de B&W nota).
- Het *kredietvoorstel* (maakt onderdeel uit van de B&W nota).
- *Communicatieplan*.
- Samenvatting Klanttevredenheidsonderzoek Parkeren 2006.

De gevraagde besluiten hebben betrekking op de vaststelling van de bovenstaande stukken. Hierna kan worden gestart met de feitelijke implementatie van de nieuwe parkeerregels.

De volledige stukken zijn als bijlage bij deze samenvatting opgenomen.

bylage a
g.

Stadsontwikkeling

1. Samenvatting nota voorstel nieuwe parkeerregels voor de Binnenstad en de 19^e eeuwse Schil.

Problematiek

De historische binnenstad van Dordrecht is van oudsher niet ingericht op veel verkeer en parkeermogelijkheden. Dordrecht heeft het parkeren daarom gereguleerd, zodat het parkeren gestructureerd verloopt. Om zoveel mogelijk aan de wensen van de belanghebbenden tegemoet te komen, is er in de loop van de tijd veel maatwerk verricht. Het resultaat is een "lappendeken" aan regels. Daarnaast zijn er diverse parkeerproblemen die aanleiding vormen tot een herziening van het parkeerbeleid en de parkeerregels:

- er is onvoldoende afstemming tussen vraag en aanbod:
 - er bestaat een lange wachtlijst (en grote loopafstanden bij een alternatieve vergunning);
 - er is parkeeroverlast in de 19e eeuwse Schil;
 - er is een hoge parkeerdruk en zoekverkeer in de historische Binnenstad;
 - er bestaat een *onevenwichtige verdeling van parkeervergunningen*;
 - er is een onnodig grote vraag, doordat het in het huidige systeem mogelijk is veel vergunningen aan te vragen, dit is niet altijd efficiënt.

Maatregelen

De kern van het voorstel *nieuwe parkeerregels voor de Binnenstad en de 19^e eeuwse Schil* is dat de parkeerruimte in het centrum beter en eerlijker wordt verdeeld om de binnenstad bereikbaar en leefbaar te houden. Daarnaast moeten er minder en eenvoudigere regels komen. De huidige regeling is in de loop der jaren door specifieke oplossingen en maatwerk steeds ingewikkelder geworden. Daarom worden voor de Binnenstad en 19e eeuwse Schil de parkeerregels vereenvoudigd en de parkeertarieven gelijk getrokken. De maatregelen hebben een integraal karakter en beïnvloeden elkaars werking. Ze kunnen dan ook niet los van elkaar gezien worden. Concreet zijn de volgende oplossingsrichtingen en bijbehorende maatregelen voorgesteld:

- afstemmen en combineren van verschillende typen parkeren:
 - invoering van zoveel mogelijk mengvorm (vergunninghoudersparkeren en betaald parkeren voor bezoekers), uitgezonderd een aantal plaatsen voor kort parkeren en een gebied met alleen vergunninghoudersplaatsen in het kernwinkelgebied (hier is het wel mogelijk een dagkaart aan te schaffen);
 - uitbreiden van de mogelijkheden voor bezoekersparkeren en hierbij sturen op tarief. Concreet betekent dit hoe dichter men bij het kernwinkelgebied wil parkeren, hoe hoger het tarief is. Anderzijds is het mogelijk gratis te parkeren op de grote terreinen Energiehuis en Weeskinderdijk. Tevens kan men goedkoop en in de avonden zelfs zeer goedkoop parkeren in de garages Spuihaven en Veemarkt.
 - Uitbreiding van de gebruiksmogelijkheden van de bezoekersvergunning (kraskaart) naar alle sectoren.
- het inperken van uitgifte van vergunningen op piekparkeertijden:
 - maximaal twee vergunningen per zelfstandige woonruimte of bedrijf (waarbij de tweede voor een hoger tarief en waarbij het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein in mindering wordt gebracht op het aantal te verkrijgen vergunningen).
- het uitbreiden van mogelijkheden voor vergunningen in dalparkeertijden:
 - verruimen van de mogelijkheden tot het aanschaffen van een tweede zakelijke vergunning. Bedrijven hoeven geen noodzaak meer aan te tonen bij aanvraag van een tweede vergunning. Als 2^e vergunning kan alleen een zakelijk beperkte vergunning aangevraagd worden;
 - de geldigheidsduur van een zakelijk beperkte vergunning wordt teruggebracht van 22.00 uur naar 19.00 uur. Hierdoor kunnen per saldo meer zakelijk beperkte vergunningen verleend worden, aangezien deze geldig is tijdens de rustige periode (dalparkeertijden);
- aanpassen van de wijze van vergunningverlening:
 - opschonen van het parkeervergunningenbestand. Het niet verlengen van vergunningen die niet aan de voorwaarden voldoen;
 - eerste vergunningaanvragen altijd en direct verlenen;

Stadsontwikkeling

- geen vergunningen in alternatieve sectoren uitgeven, indien nodig komen tweede vergunningaanvragen op een wachtlijst, waarbij per sector aparte wachtlijsten worden gehanteerd voor bewoners en zakelijk beperkt. Bij invoering van het nieuwe beleid zal indien nodig éénmalig het principe van loting worden toegepast voor toekenning van een tweede vergunningen binnen de beschikbare ruimte voor uitgifte. Daarna wordt er per sector indien nodig pas de wachtlijst gehanteerd.
- herverdelen vergunninghouderssectoren:
 - voor de twee gebieden binnen sector 1 waar de parkeerproblemen het grootst zijn (Boogjes en kernwinkelgebied) wordt een aparte oplossing geboden in de vorm van een aparte sector. Deze sectorindeling is afgestemd op de verkeerssituatie ter plaatse (pollers, compartimenteringen), zodat zoekverkeer wordt voorkomen en circulatie zo optimaal mogelijk is;
 - de nieuwe sectoren worden alfanumeriek hernoemd (A, B, C, en verder);
- gelijktrekken parkeerreguleringstijden Binnenstad en 19e eeuwse Schil;
 - zowel in de Binnenstad als de 19e eeuwse Schil gaat avondregulering tot 22.00 uur gelden;
 - geen zondagregulering meer.

2. Samenvatting inspraaknota

Inleiding

Eind 2005 is het voorstel 'nieuwe parkeerregels voor de Binnenstad en de 19e eeuwse Schil' gereed gekomen. Na behandeling in het college van B&W is het voorstel vrijgeven voor inspraak. Bewoners, ondernemers, organisaties, gemeentelijke diensten en andere belanghebbenden zijn vervolgens op diverse manieren in de gelegenheid gesteld om in te spreken.

De eerste stap was een uitgebreide consultatie van december 2005 tot en met februari 2006, voorafgaand aan de inspraakperiode. Ondernemers, diverse belangenvertegenwoordigers en de betrokken gemeentelijke diensten zijn op verschillende manieren geconsulteerd. Tijdens de consultatie zijn diverse reacties en opmerkingen over de nieuwe parkeerregels aan de gemeente kenbaar gemaakt. Deze hebben geleid tot een verdere onderbouwing en verheldering van een aantal aspecten van het voorstel (zie ook voorinspraaknota SO, februari 2006). Met dit aangescherpte voorstel heeft B&W de nota en voorinspraaknota vrijgegeven voor de inspraak. De inspraakperiode duurde van 16 maart tot en met 30 april 2006 en er stonden diverse mogelijkheden tot inspreken open. Alle inwoners, ondernemers en overige belanghebbenden zijn in de gelegenheid gesteld te reageren. Zo zijn er twee drukbezochte inloopbijeenkomsten georganiseerd en kon er zowel schriftelijk, telefonisch als via de gemeentelijke website worden gereageerd. De mogelijkheid tot inspreken is breed gecommuniceerd via de gemeentelijke website, persberichten, in Gemeentenieuws, diverse artikelen in de lokale pers, alsmede door middel van een gerichte schriftelijke uitnodiging aan alle belanghebbenden.

Het inspraakproces is op 30 april 2006 afgerond. De ingebrachte inspraakreacties, evenals de beantwoording door de gemeente ten aanzien van het voorstel, zijn in de inspraaknota weergegeven. Het totale proces is tamelijk uniek. Voorafgaand aan het formele traject van inspraak is er tijdens de consultatie veel aandacht besteed aan het in een vroeg stadium betrekken van belanghebbenden. Daarbij hebben belanghebbenden actief meegedacht met de oplossingen voor de parkeerproblematiek en zijn de aangedragen suggesties meegenomen in het uiteindelijke voorstel. Tezamen met het formele inspraaktraject is eenieder in de gelegenheid gesteld zijn of haar mening te geven over de nieuwe parkeerregels. Hierdoor is het draagvlak onder de nieuwe parkeerregels vergroot.

Stadsontwikkeling

Samenvatting inspraakreacties

Een aantal onderwerpen is tijdens de inspraak vaker aan bod gekomen. In onderstaand overzicht is een overzicht opgenomen van deze onderwerpen, alsmede van de doelgroepen die deze onderwerpen hebben aangedragen. De meeste insprekers hebben in hun reactie 3 of meer onderwerpen aangegeven. De percentages zijn genomen over het totale aantal schriftelijke reacties (250).

Inspraakreactie, geformuleerd als een bezwaar tegen:

- *Het verhogen van de kosten voor diverse typen vergunningen (in 20% tot 25% van de reacties genoemd).*
De mensen die relatief de grootste verhoging kennen, noemen dit punt het meeste. De meeste reacties komen dan ook uit de 19^e eeuwse Schil, gevolgd door mensen met twee auto's.
- *Het invoeren van avondregulering in het gehele gereguleerde gebied (in 10% tot 15% van de reacties genoemd).*
Het zijn vooral de bewoners van de 19^e eeuwse Schil, die dit punt naar voren hebben gebracht.
- *Het inperken van het aantal vergunningen tot maximaal 2 (in 10% tot 15% van de reacties genoemd).*
Het zijn voornamelijk ondernemers en bedrijven met meerdere werknemers, die dit punt naar voren hebben gebracht.
- *Het niet heroverwegen van de afspraken (uitvoeringsregels) die zijn gemaakt ten aanzien van parkeren en nieuwbouw (in 10% van de reacties genoemd).*
Dit punt is naar voren gebracht door de huidige bewoners van nieuwbouw. Gezien het feit dat de groep waar deze uitvoeringsregels voor gelden relatief klein is, is het opvallend dat er zoveel reacties zijn.
- *De gebruiksmogelijkheid en kosten van de nieuwe beperkte en onbeperkte zakelijke vergunningen (in 10% van de reacties genoemd).*
Voornamelijk ondernemers en bedrijven, waarbij de horecaondernemers het meest hebben gereageerd op de nieuwe beperkte zakelijke vergunning (ivm de beperkte geldigheid 's avonds).
- *Het invoeren van een mengvorm van vergunninghouders parkeren en betaald parkeren (in 10% van de reacties genoemd).*
Voornamelijk bewoners van de binnenstad die nu in een gebied met alleen vergunninghoudersparkeren wonen.

Overige onderwerpen waarop vragen zijn gesteld zijn:

- Opnieuw moeten aanvragen van de vergunning;
- Vragen over parkeren op eigen terrein (POET);
- Uitbreiding gebieden betaald parkeren;
- Bezoekerskaarten;
- Zondagregulering;
- Sectorindeling;
- Tarieven bezoekersparkeren.

De insprekers hebben verschillende, vaak tegengestelde, meningen over deze onderwerpen. Deze zijn, samen met de andere inspraakreacties, in hoofdstuk drie en vier van de inspraaknota terug te vinden.

Stadsontwikkeling

Wijzigingen op het voorstel voor inspraak

Het inspraakproces heeft vooral geleid tot een nadere onderbouwing, verdieping en aanscherping van bepaalde onderdelen. Daarnaast is het voorstel op de volgende punten gewijzigd:

- Een eerste concrete wijziging betreft het minder beperken van de geldigheid van de beperkt zakelijke vergunning waardoor deze nu tot 19.00 uur geldig is in plaats van 18.00h in het eerdere voorstel. Door deze wijziging is de vergunning beter geschikt voor ondernemers die om 18.00 uur hun bedrijf sluiten. Op basis van parkeertellingen is geconcludeerd dat de parkeerdruk dit toelaat.
- Ook is de sectorindeling nogmaals kritisch bekeken en zijn er enkele wijzigingen aangebracht voor de begrenzing en benaming. Dit om beter tegemoet te komen aan de compartimentering in dit gebied door de pollers. De eerder voorgestelde sector 3 en 12 zijn samengevoegd tot één nieuwe sector, waaraan ook een klein aangrenzend deel van sector 1 is toegevoegd tot aan Steegoversloot. Daarnaast worden de nieuwe sectoren alfanumeriek benoemd (sector A, B, C, etc.) en vervallen daarmee de oude sectornummers. Dit benadrukt de nieuwe situatie.
- Een derde wijziging betreft het hoogste uurtarief in het kernwinkelgebied. Het uurtarief van € 2,40 is na een nadere vergelijking met andere steden gematigd tot € 2,20 per uur.
- De manier waarop de tweede vergunningen worden verleend is nader uitgewerkt, waarbij bij aanvang van de invoering een éénmalige loting zal plaatsvinden. Vervolgens wordt gewerkt met een wachtlijst.
- Tot slot is het uurtarief voor de gehandicaptenparkeerplaatsen in alle tariefzones gelijk getrokken naar € 1,- per uur (gelijk aan het laagste normale tarief).

De inspraakreacties bevatten ook vragen om verduidelijking van bepaalde maatregelen. De volgende onderwerpen zijn verder uitgewerkt:

- Regels en werkwijze ten aanzien van POET;
- Tariefsdifferentiatie tussen eerste en tweede vergunning;
- Het aantal vergunningen per adres (bij gedeelde voordeur);
- Tarieven zakelijk beperkte en zakelijk onbeperkte vergunningen;
- Wijze van vergunningverlening (eerste en tweede);
- Sectorindeling;
- Avondregulering in 19^e eeuwse Schil;
- Mengvorm parkeren;
- Tarieven en tariefzones;
- Uitvoeringsregels bij nieuwbouw.

Stadsontwikkeling

3. Planning en krediet

De implementatie van de nieuwe parkeerregels valt uiteen in een aantal 'grote' stappen. Dit zijn:

- De voorbereiding van de nieuwe parkeerregels zoals het opstellen van de diverse stukken, de procedures ten behoeve van de besluitvorming, de inspraak, communicatie en tenslotte de besluitvorming zelf.
- De voorbereiding van de implementatie van de nieuwe parkeerregels.
- De uitgifte van nieuwe parkeervergunningen op basis van de nieuwe regels en geldig voor nieuwe sectoren, met behulp van het nieuwe Easypark systeem.
- Het aanpassen van het betaald parkeren op straat: nieuwe parkeerregimes, parkeerautomaten en bebording.

Het laatste is per 1 januari 2007 te realiseren. Hierbij is het met tijdelijke bebording en tijdelijke aanpassingen aan de huidige parkeerautomaten een periode tot de definitieve situatie goed te overbruggen. Er zal hierbij helder gecommuniceerd moeten worden dat er een 'ombouwperiode' van 2 tot 4 weken is. Gezien de aard en omvang van de operatie is dit alleszins te begrijpen. Direct na de besluitvorming in de gemeenteraad wordt gestart met de aanbestedingsprocedures. Vervanging en bijplaatsing van de nieuwe apparatuur zal in relatie tot de regels voor aanbesteding in de loop van het 1^e halfjaar van 2007 zijn beslag gaan krijgen.

Voor de uitgifte van de nieuwe parkeervergunningen wordt ingezet op invoering per 1 april 2007. De nieuwe vergunningen worden met behulp van het nieuwe vergunningenadministratiesysteem Easypark systeem verwerkt en aangemaakt. Op dit moment wordt gewerkt aan de implementatie van dit Easypark systeem, waarbij de testfase eind oktober afgerond dient te zijn. De huidige vergunningen lopen per 31 december 2006 af. Dit betekent dat nog eenmalig de 'oude' vergunningen worden verlengd voor een periode van 3 maanden. In oktober worden hiertoe de acceptgiro's verstuurd. Na besluitvorming door de gemeenteraad worden alle vergunninghouders en inwoners van het gefiscaliseerde gebied gevraagd een nieuwe vergunning aan te vragen volgens de nieuwe regels. Deze worden tussen in de eerste drie maanden van 2007 verwerkt en per 1 april 2007 uitgegeven. De uitgifte per 1 april 2007 is, vooral voor het kunnen opstarten van de nieuwe aanvragen, afhankelijk van tijdige besluitvorming in de gemeenteraad. Nieuwe aanvragen die vanaf 1 januari 2007 worden ingediend worden reeds via de nieuwe regels behandeld. Dit nieuwe vergunningen die per 1 april worden uitgegeven zijn in eerste instantie voor 3 maanden geldig, zodat er daarna weer in de pas gelopen wordt met de halfjaarlijkse uitgifte van vergunningen. Deze 3 maanden worden tevens gebruikt om aan de hand van monitoring de vastgestelde aantallen uit te geven vergunningen verder te optimaliseren.

Stadsontwikkeling

Planningsschema voorbereiding en implementatie

Stap	Omschrijving	Planning start en gereed											
		Voorbereiding				Implementatie							
		Sept	Okt	Nov	Dec	Jan	Feb	Mrt	apr	Mei	Jun	Jul	
1	Voorbereiding besluitvorming / opstellen stukken	■											
2	Besluitvorming		■										
3	Beleidsmatige en juridische aspecten			■									
4	Vergunningen		■	■	■								
	Voorbereiden nieuwe vergunninguitgifte Easypark en werkprocedures stadswinkel		■	■	■								
	■ Eenmalige verlenging oude vergunningen		■										
	■ Aanvraag en verwerking nieuwe vergunningen (incl verzending). Starten nieuwe aanvragen direct na besluitvorming			■									
	■ Ingaan nieuwe vergunningen 3 maanden (ondertussen controle en fine tuning)								■				
	■ Uitgeven nieuwe vergunningen voor 6 maanden											■	
5	Doorvoeren wijzigingen straatparkeren		■	■	■								
	■ Voorbereiding aanpassingen		■										
	■ Aanpassen parkeerbebording en verwijzing (opstellen bordingsplan)		■										
	■ December plaatsen tijdelijke bebording, vanaf jan. definitieve bebording plaatsen (ombouwperiode).			■	■								
	■ Starten aanbesteding nieuwe parkeerapparatuur (kan pas na besluitvorming raad)			■	■								
	■ Aanpassen parkeermateriaal op straat: nieuwe tarieven gelden per 1 januari 2007 (p-automaten gefaseerd vervangen: eerst bijplaatsen, daarna vervangen)												
	■ Aanpassen PPM												
6	Overige aspecten		■	■	■								
	■ Training en briefing alle medewerkers parkeerketen			■									
	■ Communicatie												
7	Monitoring en bijstellen												
	■ Na eerste vergunninguitgifte fine tuning												
	■ Monitoring ontwikkeling parkeerdruk												
	■ Controle POET (eerst obv aanvraag, daarna op straat)								■	■			

Samengevat zijn de kernelementen van de planning:

- Tot en met december 2006 voorbereiden, vanaf 1 januari 2007 implementatie.
- Nieuwe vergunningen worden per 1 april 2007 uitgegeven, de tussenperiode wordt overbrugd door een eenmalige verlenging van de oude vergunningen met 3 maanden.
- Na besluitvorming in de gemeenteraad worden de aanvraagformulieren voor de nieuwe vergunningen direct verstuurd, zodat gestart kan worden met het verwerken van de nieuwe vergunningen in Easypark.
- Per 1 januari 2007 gelden voor nieuwe vergunningaanvragen al de nieuwe regels.
- De wijziging in het straatparkeren gelden per 1 januari 2007.
- De bebording wordt vanaf 1 januari vervanging (nieuwe regels worden al op tijdelijke bebording aangegeven).
- De tarieven worden per 1 januari 2007 aangepast.
- De parkeerautomaten worden gefaseerd aangepast. Eerst worden nieuwe automaten bijgeplaatst, daarna worden de oude automaten vervangen. De aanbesteding dient direct na de besluitvorming in de gemeenteraad te starten.

Stadsontwikkeling

Kosten

Tegenover de uitvoering van de nota nieuwe parkeerregels staan de volgende lasten en baten tegenover.

		lasten	Baten
1	Parkeerbeleid 1. Monitoring 2. Communicatie 3. Indexering, jaarlijks (pas in 2010) 4. Procedures 5. Beleid invalideparkeren (valt buiten deze maatregelen, zie invalideparkeren) 6. Versterking secretariaat	€ 541.693,-	€ 0,-
2	Straatparkeren 1. Klantvriendelijke, digitale vergunning/bezoekerspas 2. Dynamische bewegwijzering 3. Gebruik Persoonlijke ParkeerMeter ook op de runshopplaatsen 4. Automaten (vervangen, onderhoud, upgraden, enz) 6. Parkeermeters 6. Opnieuw inrichten kaartjes 7. Bebording (uitbreiding naar 22:00, sectorindeling, mengvormen vergunning/betaald parkeren, 19e eews schil) 8. Aanschaf nieuwe Eltra 9. Contract met Brinks uitbreiden, er komen meer automaten plus de wens vaker te legen per dag dan nu 10. Nieuw tariefplaatjes voor de automaten, parkeermeters, klokjes 11. Opbrengsten straatparkeren (conform spoor C, op basis van huidig gebruik en nieuwe tarieven) 12. Inhuur	€ 2.695.000,-	€ 600.000,-
3	Belastingen en naheffingsaanslagen 1. Mogelijkheid tot verbeterde handhaving, gevolg is toename naheffingsaanslagen. Daarentegen zal de DVO met toezicht worden herzien. De wens is te sturen op betalingsbereidheid van de burger. Doordat info op straat beter is, is de verwachting dat de burger netjes de parkeermeter vult waardoor er dus <i>minder overtredingen worden gemaakt. Hierdoor dus minder naheffingsaanslagen.</i> Tevens is de verwachting dat door de invoering van mengvorm minder boetes worden uitgeschreven in het vergunninghoudersgebied. Ook moet er rekening gehouden worden met uitbreiding avondregulering. 2. Aanpassen automatiseringssysteem belastingen 3. Toezicht, aanpassen eltra terminal	€ 5.000,-	€ 0,-

Stadsontwikkeling

4	Vergunninghoudersparkeren 1. Behandeling nieuwe aanvragen, alle vergunninghouders moeten een nieuwe aanvraag indienen bij vaststelling nieuw beleid 2. Aanvraag formulier vergunninghouders aanpassen 3. opbrengsten n.a.v. nieuw beleid (conform spoor c, op basis van huidige gebruik en nieuwe tarieven) 4. Klantvriendelijke bezoekerskaarten, zoals chipkaarten	€ 21.000,-	€ 330.000,-
5	Kapitaallasten - rentelasten - afschrijvingslasten	€ 400.753,-	€ 0,-
6	Overall inhuur tbv project implementatie	€ 100.000,-	€ 0,-
Totaal		€ 3.763.446,-	€ 930.000,-

Om te kunnen starten met de uitvoering wordt gevraagd de volgende middelen ter beschikking te stellen:

- Krediet (10 jaar afschrijving): € 2.862.520,-
- Incidenteel 2007: € 100.000,-
- Structureel vanaf 2007: € 81.000,-

Dekking hiervan vindt plaats ten laste van de extra te genereren opbrengsten.

Overzicht baten en lasten.

	2007	2008	2009	2010
Baten	930.000	930.000	930.000	930.000
Lasten I	100.000	-	-	-
Lasten S	81.000	481.753	470.303	458.853*
Netto-opbrengst	784.000	483.247	494.697	506.147

*Vanaf 2007 inclusief rente + afschrijving over de investering.

De netto-opbrengst wordt, conform het eerdere besluit van de raad van 25-4-2006 (instellen egalisatiereserve Parkeervoorzieningen) aan de egalisatiereserve toegevoegd.

4. Verordeningen

De juridische basis onder de nieuwe parkeerregels bestaat uit de nieuwe Parkeerverordening, de Verordening parkeerbelasting en de Parkeerbeleidsregels. Inhoudelijk vormen zij een vertaling van de beleidsnota.

5. Communicatieplan

Een gedegen communicatie is van groot belang bij de implementatie van de nieuwe parkeerregels. Er is daartoe een communicatieplan opgesteld waar per fase en doelgroep is opgenomen op welke wijze gecommuniceerd gaat worden.

Het KTO parkeren 2006 is als onderbouwing van bepaalde vragen uit de inspraak gebruikt. Dit onderzoek is gelijktijdig met de inspraakperiode uitgevoerd en heeft er toe bijgedragen bepaalde vragen beter te kunnen beantwoorden of te verduidelijken.

Stadsontwikkeling

6. Voorstel

1. in te stemmen met het voorstel nieuwe parkeerregels voor de Binnenstad en de 19^e eeuwse Schil;
2. de gemeenteraad voor te stellen een krediet beschikbaar te stellen van € 2.862.520,-
Daarnaast in te stemmen met € 100.000,- incidentele lasten voor 2007 en € 81.000,-
structurele lasten vanaf 2007. Een en ander zoals verwoord in de begrotingswijziging. De
dekking geschiedt ten laste van de meeropbrengsten, die gegenereerd worden bij de
invoering van dit plan;
3. de gemeenteraad voor te stellen de extra netto-opbrengsten uit dit voorstel te storten in de
egalisatiereserve parkeervoorzieningen, conform het eerdere besluit van de raad van 25-4-
2006 (instellen egalisatiereserve Parkeervoorzieningen);
4. de gemeenteraad voor te stellen de Parkeerverordening Dordrecht vast te stellen;
5. de gemeenteraad voor te stellen de Verordening parkeerbelastingen Dordrecht vast te stellen.
6. nadat de gemeenteraad de Parkeerverordening Dordrecht en de Verordening
parkeerbelastingen Dordrecht heeft vastgesteld op basis van de kaders die deze
verordeningen bieden, de beleidsregels parkeervergunningen Dordrecht, het
aanwijzingsbesluit sectorindeling vergunninghoudersparkeren en het aanwijzingsbesluit
plaatsen en tijdstippen parkeerbelasting definitief formeel vast te stellen.

Hoogachtend,
de directeur,



W.L.H. Ronken