

Stadsontwikkeling

Aan:

Het College van Burgemeester en Wethouders van Dordrecht

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

Geacht college,

Hierbij bied ik u aan de voorgestelde maatregelen ten aanzien van het parkeren in de historische Binnenstad en de 19^e eeuwse Schil. Dit voorstel start met een samenvatting van de parkeerproblemen en de oplossingsrichtingen en maatregelen die worden voorgesteld om deze parkeerproblemen aan te pakken. In het achterliggende document wordt uitgebreider ingegaan op de parkeerproblemen, de visie en de doelen die ten grondslag liggen aan de voorgestelde maatregelen en de uiteindelijke oplossingsrichtingen en maatregelen.

Samenvatting

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 ontstaan. Het resultaat is een "lappendeken" aan regels. Er zijn teveel verschillende regels en er is onvoldoende afstemming tussen vraag en aanbod.

De **parkeerproblemen** kunnen worden samengevat als:

- er is onvoldoende afstemming tussen vraag en aanbod:
 - er bestaat een lange wachtlijst (en grote loopafstanden bij alternatieve vergunning);
 - er is parkeeroverlast in de 19^e eeuwse Schil;
 - er is een hoge parkeerdruk en zoekverkeer in de historische Binnenstad (en grote loopafstanden bij vergunning in eigen sector);
 - er bestaat een onevenwichtige verdeling van parkeervergunningen;
 - er is een onnodig grote vraag door onterecht verleende vergunningen.
- er zijn teveel verschillende regels.

Voor bovenstaande parkeerproblemen wordt gedacht aan de volgende **oplossingsrichtingen** en bijbehorende **maatregelen**:

- het inperken van de vraag naar vergunningen op piekparkeertijden:
maatregel:
 - maximaal twee vergunningen per zelfstandige woonruimte of bedrijf (waarbij de tweede voor een relatief hoog 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:
maatregel:
 - de geldigheidsduur van een zakelijke beperkte vergunning wordt teruggebracht van 22.00 uur naar 18.00 uur.
- aanpassen van de wijze van vergunningverlening:
maatregel:
 - opschonen van het parkeervergunningenbestand. Het niet verlengen van vergunningen die niet aan de criteria voldoen;
 - eerste vergunningaanvragen altijd en direct verlenen;
 - geen alternatieve vergunningen uitgeven, indien nodig komen tweede vergunningaanvragen op een wachtlijst, waarbij aparte wachtlijsten worden gehanteerd voor bewoners en zakelijk beperkt.

Stadsontwikkeling

- herverdelen vergunninghouderssectoren:
maatregel:
 - 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;
- gelijktrekken parkeerreguleringstijden Binnenstad en 19^e eeuwse Schil;
- afstemmen en combineren van verschillende typen parkeerders:
maatregel:
 - invoering van zoveel mogelijk mengvorm van vergunninghoudersparkeren en betaald parkeren (bezoekers), met een aantal plaatsen voor kort parkeren;
- uitbreiden van de mogelijkheden voor bezoekersparkeren en hierbij sturen op tarief, hoe dichterbij het centrum hoe meer het kost: gratis parkeren op grote terreinen Energiehuis en Weeskinderendijk, goedkoop en in de avonduren zelfs zeer goedkoop parkeren in de garages, op straat en in het centrum hogere tarieven.

1 Inleiding

Parkeren is een onderwerp waar bijna iedereen in Dordrecht mee te maken heeft. Zowel bewoners als bedrijven, maar ook winkelend publiek en horecabezoekers verplaatsen zich veelal met de auto en parkeren bij voorkeur zo dicht mogelijk bij hun bestemming. Het toenemende autobezit en autogebruik van al deze doelgroepen zorgt ervoor dat de vraag naar parkeerplaatsen groot is. De Binnenstad van Dordrecht is van oudsher niet ingericht op veel verkeer en veel parkerende auto's. In de jaren '80 is parkeerregulering ingevoerd, om het parkeren gestructureerd te laten verlopen. In de loop der jaren is er veel maatwerk ontstaan om tegemoet te komen aan de wensen van de belanghebbenden. Het resultaat is een "lappendeken" aan regels.

De capaciteit om iedereen op de gewenste plaats en voor de gewenste tijd te laten parkeren is er gewoonweg niet. Toch willen we Dordrecht bereikbaar houden zodat het aantrekkelijk is en blijft om er te wonen, te werken en te bezoeken. Er zijn daarom maatregelen nodig die zoveel mogelijk de parkeerverwensen van al deze doelgroepen invullen en tevens de regels niet ingewikkelder maken maar juist vereenvoudigen.

Omdat een groot aantal mensen te maken heeft met parkeren, hebben zelfs de relatief kleine parkeermaatregelen effect op een grote groep mensen. Het is daarom belangrijk om parkeermaatregelen goed te af te wegen. Vervolgens is het van belang om de maatregelen goed te communiceren, waarbij bovenal duidelijk moet zijn met welk doel de maatregelen worden genomen en welke problemen ermee worden opgelost. Parkeermaatregelen dienen immers om de totale parkeersituatie in Dordrecht te verbeteren en niet om "autootje te pesten" of om "de gemeentekas te spekken".

Met deze notitie wordt beoogd inzichtelijk te maken met welke parkeerproblemen Dordrecht op dit moment kampt en op welke manier deze problemen kunnen worden aangepakt. Hiertoe wordt allereerst de problematiek in kaart gebracht. Wat zijn nu eigenlijk de problemen en wat zijn de achtergronden ervan. Daarna wordt ingegaan op de visie van waaruit de problematiek moet worden gezien en wat de achterliggende doelen zijn. Aansluitend worden oplossingsrichtingen voorgesteld, met bijbehorende maatregelen. Hierbij wordt aangegeven welke maatregelen harde randvoorwaarden zijn en waar nog speelruimte zit. Daarna wordt vooruit gekeken naar de toekomst en het resultaat dat met de gestelde maatregelen wordt beoogd. Tot slot wordt ingegaan op de planningstechnische en procedurele kant van het verhaal: hoe nu verder.

Bij dit voorstel zijn de volgende bijlagen gevoegd:

Bijlage 1: Overzicht aantal parkeerplaatsen en vergunningen per sector

Bijlage 2: Huidige sectorindeling vergunninghoudersparkeren

Bijlage 3: Voorstel wijziging sectorindeling vergunninghoudersparkeren

Bijlage 4: Betaald parkeren bezoekers 2005

Bijlage 5: Betaald parkeren bezoekers 2006/2007

Bijlage 6: Tarieven parkeervergunningen

Bijlage 7: Overzicht parkeerregimes 2005

Bijlage 8: Overzicht parkeerregimes 2006/2007

Bijlage 9: Vergelijking parkeertarieven

Bijlage 10: Vergelijking vergunningtarieven bewoners

Bijlage 11: Vergelijking vergunningtarieven zakelijk

2 Beschrijving parkeerproblemen in Dordrecht

Met de toenemende mobiliteit neemt ook de vraag naar parkeren geleidelijk toe. Dit leidt in Dordrecht steeds vaker tot problemen. De afgelopen jaren komen dan ook meer en meer vragen en opmerkingen bij de gemeente binnen, uiteenlopend van bewoners die moeite hebben met het vinden van een vrije parkeerplaats (en daardoor naar eigen zeggen "gedwongen" worden tot foutparkeren ofwel 's avonds alleen door het donker een flink stuk moeten lopen) tot bedrijven die zich willen vestigen maar enkele jaren moet wachten op een parkeervergunning (en daardoor wellicht liever een andere stad kiezen om zich te vestigen) tot bezoekers die bij een parkeerplaats zich afvragen hoe lang ze mogen staan en wat het kost.

De parkeerproblematiek in het centrum van Dordrecht kan worden samengevat in twee punten:

- er is onvoldoende afstemming tussen vraag en aanbod;
- er zijn teveel verschillende regels.

2.1 Afstemming vraag en aanbod

De structuur van Dordrecht is van oudsher niet ingericht op veel verkeer en veel parkerende auto's. Er zijn relatief weinig open ruimtes op straatniveau die kunnen worden gebruikt als parkeerruimte en de ligging aan de Oude Maas sluit de mogelijkheid uit om met parkeerders uit te wijken naar een aanliggend gebied. Het aanbod van parkeerruimte is daardoor beperkt. Aan de andere kant kent Dordrecht een hoge bebouwingsdichtheid. Er is geen evenredige verdeling tussen het aantal parkeerplaatsen en het aantal bewoners, bedrijven en bezoekers.

Om het parkeren gestructureerd te laten verlopen, is in de jaren '80 vergunninghoudersparkeren ingevoerd. In de loop der tijd is het vergunninghoudersgebied stukje bij beetje uitgebreid om in de pas te blijven lopen met de groeiende mobiliteit. Op dit moment levert de afstemming tussen vraag en aanbod van parkeervergunningen problemen op. De kern van het probleem wordt gevormd doordat de vraag naar parkeervergunningen in de historische Binnenstad (vergunninghouderssector 1, zie bijlage 2) ruimschoots groter is dan het beschikbare aantal parkeervergunningen (zie bijlage 1). Dit heeft de volgende effecten:

1. Lange wachttijd (en grote loopafstanden bij alternatieve vergunning)

Het gevolg van deze grote vraag naar parkeervergunningen is dat er een lange wachttijd bestaat met bewoners en bedrijven die wachten op een vergunning voor sector 1. De doorlooptijd van de wachttijd is momenteel enkele jaren en er staan meer dan 200 mensen op deze lijst. Met name voor mensen die nieuw komen wonen of bedrijven die zich gaan vestigen in Dordrecht is het vervelend dat een parkeervergunning voor de eigen sector jaren op zich laat wachten. Mensen op de wachttijd voor een parkeervergunning voor sector 1 krijgen (tijdelijk) een vervangende vergunning in een alternatieve sector in de 19^e eeuwse Schil (sector 11, 12, 10 en 15), totdat er een parkeervergunning vrijkomt in (de eigen) sector 1. Dit heeft wel een relatief grote loopafstand van auto tot bestemming tot gevolg.

2. Parkeeroverlast in 19^e eeuwse Schil

Mede door het uitgeven van alternatieve vergunningen in de vergunninghouderssectoren in de Schil, is het vergunningplafond ook hier bijna bereikt (zie tabel in bijlage 1) waardoor veel bewoners van de Schil moeite hebben met het vinden van een vrije parkeerplaats. Daarnaast kent de 19^e eeuwse Schil geen parkeerregulering in de avonduren (slechts tot 18.00 uur). Hierdoor bestaat er olievlekwerking van bewoners uit sector 1 (waar tot 22.00 uur parkeerregulering geldt) die 's avonds na 18.00 gratis en zonder vergunning in de Schil parkeren. Ook dit is inmiddels een structureel verschijnsel en levert veel overlast op voor bewoners in de Schil.

Stadsontwikkeling

3. Parkeerdruk en zoekverkeer in historische Binnenstad (en grote loopafstanden bij vergunning in eigen sector)

Mensen met een parkeervergunning voor de historische Binnenstad (sector 1) hebben in principe de kans om vlakbij de woning te parkeren. Echter, de parkeerdruk is op diverse plaatsen binnen sector 1 zo groot dat ook voor mensen met een vergunning voor de eigen sector 1 vaak grote loopafstanden onontkoombaar zijn. Daarnaast levert de hoge parkeerdruk veel zoekverkeer op, dat door de stad rijdt op zoek naar een vrije parkeerplaats. De pollers, die sector 1 als het ware verdelen in kleinere gebieden, zorgen ervoor dat vergunninghouders ook nog veel moeten omrijden. De hoge parkeerdruk in de historische Binnenstad zorgt er ook voor dat het voor bezoekers lastig is om een vrije parkeerplaats te vinden.

4. Onevenwichtige verdeling parkeervergunningen

Het huidige vergunningensysteem speelt niet in op de verschillen in parkeerdruk die gedurende de dag optreden. Overdag zijn er namelijk soms lege plaatsen te vinden, omdat veel bewoners met een parkeervergunning dan niet aanwezig zijn. Vooral bedrijven willen juist gedurende deze "dal"uren kunnen parkeren met een parkeervergunning. Op dit moment bestaat er echter geen specifieke parkeervergunning voor deze uren, waardoor deze mensen tussen alle andere vergunningaanvragers op de wachtlijst komen. (Natuurlijk kunnen ook zij wel een alternatieve vergunning krijgen in de 19^e eeuwse Schil, wat de parkeerdruk ook hier weer vergroot.)

5. Onnodig grote vraag door onterecht verleende vergunningen

Wegens technische beperkingen van het vergunninghouderssysteem is het in de loop der jaren voorgekomen dat er vergunningen zijn uitgegeven aan mensen en bedrijven die daar volgens het huidige parkeerbeleid geen recht (meer) op hebben. Een voorbeeld hiervan is dat een bedrijf volgens de Parkeerbeleidsregels in aanmerking komt voor maximaal twee parkeervergunningen, maar er bedrijven zijn waaraan toch meer dan twee parkeervergunningen zijn verleend.

Het huidige vergunninghouderssysteem kent geen technische koppeling met het registratiesysteem van de Kamer van Koophandel. Daarnaast worden lopende vergunningen halfjaarlijks automatisch verlengd zonder dat er opnieuw moet worden aangetoond dat men aan de voorwaarden voor een vergunning voldoet. Deze vergunningvraag drukt dus onnodig op de totale vergunningvraag. Maar omdat deze vergunningen al tijden zijn verleend is het juridisch gezien lastig om ze in te trekken.

2.2 Overmaat en diversiteit aan regels

Al in de jaren '80 is gestart met het invoeren van parkeerregulering. Het parkeerreguleringsgebied is in de loop der tijd veel groter geworden. Ook is er veel maatwerk geleverd om zoveel mogelijk te voldoen aan wensen van belanghebbenden. Het gevolg hiervan is dat er een "lappendeken" aan regels is ontstaan. Zo kan het voorkomen dat op een kruispunt vier zijstraten samenkomen waar verschillend regimes gelden (in tijdsduur, tarief en tijd van de dag). De verschillen in parkeervorm (alleen betaald of vergunninghoudersparkeren of juist mengvorm), duur (maximaal 1, 2, 4, 5 uur of een hele dag) en tariefstelling en ook de verschillende dagvergunningen (zoals voor hotelgasten, brandweer, congresbezoekers en schippers) zorgen voor onduidelijkheid bij de klant en komen onvoldoende tegemoet aan de beleidsuitgangspunten.

Stadsontwikkeling

3 Visie op de aanpak, doelstelling en beoogd resultaat

3.1 Visie

Parkeren vormt een belangrijk onderdeel voor de bereikbaarheid van Dordrecht. De visie op parkeren is gebaseerd op het Mobiliteitsplan Dordrecht, waarin de koers voor verkeer en mobiliteit in Dordrecht is uitgezet.

De visie op het aanpakken van deze problemen gaat uit van de volgende principes:

- eenvoudiger en eenduidiger regels;
- sturend parkeerbeleid.

Regels eenvoudiger en eenduidiger

Parkeren in een binnenstad is een complex geheel. Bij elke parkeerplaats kan een groot aantal vragen gesteld worden: Mag ik hier wel parkeren? Heb ik een vergunning nodig of moet ik een kaartje kopen? Hoe lang mag ik hier parkeren? Tot hoe laat moet ik betalen? Hoeveel moet ik betalen? Het is niet mogelijk om hierop één antwoord te geven dat op elke locatie van toepassing is. Daarvoor is een binnenstad simpelweg te complex. Als het parkeren bijvoorbeeld overal even duur zou zijn, zou iedereen een plaats zoeken zo dicht mogelijk bij de bestemming en als er geen beperking zou worden gesteld aan de maximum parkeertijd zou je voor een korte boodschap geen plaats dicht bij de bestemming vinden maar ver moeten lopen. Desondanks is het wel van belang dat de regelgeving zo veel mogelijk wordt vereenvoudigd en vooral dat het *duidelijk* is voor de parkeerder wat er van hem wordt verwacht.

Sturend parkeerbeleid

Er wordt een sturend parkeerbeleid gevolgd, waarbij vooral gestuurd wordt door middel van tarieven. In dit verband is het van belang dat de gemeente zo veel mogelijk grip heeft op de tarieven, ook van de parkeergarages. De sturing verschilt daarbij per doelgroep. Grofweg wordt ingezet op de volgende koers:

- bewoners in eigen buurt (inpandig of op straat) waarbij gestreefd wordt naar de beschikbaarheid van in ieder geval één parkeerplaats nabij de woning;
- bij nieuwbouw parkeren op eigen terrein / inpandig;
- bedrijven op straat / in garage;
- woon-werkverkeer parkeren op (loop)afstand van het werk, waarbij gestreefd wordt naar parkeren in parkeergarages en waarbij de parkeerlocaties gekoppeld zijn aan de aanrijdroute;
- bezoekers van detailhandel en horeca een keuzevrijheid in parkeren: voor ultrakort parkeren (runshoppes) beperkt aantal parkeerplaatsen op straat voor relatief hoog tarief, voor langer parkeren (funshoppes) parkeren in parkeergarages voor relatief laag tarief.

In het algemeen geldt dat parkeren in de parkeergarages goedkoper is dan op straat. Voor het parkeren op straat geldt: hoe dicht bij het centrum hoe hoger het tarief. De parkeerduurbepanking wordt, op een aantal plekken na, opgeheven.

3.2 Doelen

Voordat er oplossingen worden aangedragen voor de problemen die zich in Dordrecht voordoen is het van belang stil te staan bij wat het doel is van de oplossingen. Waarnaar wordt gestreefd? Wat moeten de maatregelen opleveren? Waar zit de winst?

Als doelen kunnen worden geformuleerd:

- het faciliteren van de parkeervraag op een zodanige manier dat de parkeerbewensen van verschillende doelgroepen zo veel mogelijk in elkaar grijpen en er optimaal gebruik wordt gemaakt van de schaarse ruimte. Gedurende verschillende tijden van de dag kunnen bepaalde doelgroepen worden gestimuleerd / gestuurd om minder tijdens de drukke en meer op rustige

Stadsontwikkeling

tijden te parkeren. Op deze wijze wordt het voor zowel bewoners als bedrijven als bezoekers makkelijk(er) om een vrije parkeerplaats te vinden, binnen beperkte loopafstand.

- het beschikbaar stellen van in ieder geval één parkeervergunning per huishouden / bedrijf waarmee op korte loopafstand geparkeerd kan worden en die op korte termijn beschikbaar is.
- het beperken van parkeerverlast in de 19^e eeuwse Schil.
- het duidelijk kunnen overbrengen aan parkeeders wat er van hen verwacht wordt ten aanzien van hun parkeergedrag. Bijvoorbeeld: Ga je een dagje shoppen? Parkeer dan in een van de garages, relatief goedkoop en mogelijk voor een langere periode, maar wel iets verder weg. Ga je even een videoband inleveren? Parkeer dan voor de deur, maar dan wel maximaal een half uur en voor een hoog tarief.

3.3 Beoogd resultaat

De voorgestelde maatregelen moeten leiden tot het terugdringen van de totale vraag naar parkeervergunningen en het vergroten van het aanbod aan parkeerplaatsen waar vergunninghouders op kunnen parkeren. Als resultaat kunnen de vergunninghouders in hun eigen sector parkeren, is er voor iedereen (direct) een eerste parkeervergunning beschikbaar en hebben de sectoren in de 19^e eeuwse Schil geen parkeerverlast meer van parkeeders uit een andere sector.

Daarnaast kunnen er meer zakelijke beperkte parkeervergunningen worden uitgegeven, dat wil zeggen vergunningen waarmee geparkeerd mag worden op werkdagen tijdens kantooruren. Bezoekers worden door middel van tariefsturing naar parkeergarages verwezen, op een dusdanige wijze dat er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn.

Om de wijzigingen door te voeren en het parkeerbeleid vast te leggen, moeten een nieuwe Parkeerverordening, een nieuwe Verordening Parkeerbelastingen en nieuwe Parkeerbeleidsregels worden vastgesteld. Daarnaast moet een aantal aanwijzingsbesluiten worden genomen. Hierbij moet worden gedacht aan gebiedsaanduidingen en besluiten waarmee het aantal uit te geven vergunningen per sector wordt bepaald.

4 Parkeermaatregelen voor de Binnenstad en de 19^e eeuwse Schil: oplossingsrichtingen

Bij het zoeken naar oplossingen voor de problemen zoals ze zijn genoemd in hoofdstuk 2 moet gedacht worden aan de volgende oplossingsrichtingen:

1. inperken van de vraag naar vergunningen op piekparkeertijden;
2. uitbreiden van mogelijkheden voor vergunningen in dalparkeertijden;
3. aanpassen wijze van vergunningverlening;
4. herverdelen vergunninghouderssectoren;
5. gelijktrekken parkeerreguleringstijden Binnenstad en 19^e eeuwse Schil;
6. afstemmen en combineren verschillende typen parkeerders;
7. sturen op tarief, hoe dichter bij het centrum hoe meer het kost.

De parkeermaatregelen die in dit hoofdstuk worden voorgesteld vormen een samenhangend geheel aan maatregelen die niet los van elkaar kunnen worden gezien. Het pakket is zo samengesteld dat het de geconstateerde parkeerproblemen zo veel mogelijk aanpakt. De meeste maatregelen grijpen in elkaar en zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Een aantal maatregelen is noodzakelijk om het gestelde doel te bereiken, een aantal maatregelen kan in verschillende varianten worden toegepast. Daar waar speelruimte bestaat is dat aangegeven.

4.1 Inperken van de vraag naar vergunningen op piekparkeertijden

Op dit moment is de vraag naar parkeervergunningen voor de historische Binnenstad (sector 1) simpelweg te groot voor het aantal beschikbare parkeerplaatsen en ook in de overige sectoren komt het vergunningenplafond in zicht. Om de parkeerproblemen te verminderen is het noodzakelijk het aantal uit te geven vergunningen in te perken, zodat er zowel voor bezoekers als vergunninghouders voldoende parkeermogelijkheden zijn.

Voorgestelde maatregelen

1. Voorgesteld wordt om van één vergunning per *bewoner* terug te gaan naar maximaal twee vergunningen per *zelfstandige woonruimte*. In de huidige regeling komt iedere bewoner die een voertuig op zijn naam heeft in aanmerking voor een parkeervergunning in de sector waarin hij woonachtig is.
Op dit moment staat 0,7% van de uitgegeven bewonersvergunningen geregistreerd op een adres waar al twee bewonersvergunningen zijn uitgegeven. Deze regeling heeft dus slechts voor een beperkt aantal mensen nadelige consequenties. Voor de toekomst is deze regeling noodzakelijk om het aantal uit te geven vergunningen in te perken.
2. In de huidige regeling is er geen onderscheid in vergunningtarieven tussen de eerste en tweede vergunning die verleend is voor eenzelfde zelfstandige wooneenheid. Voorgesteld wordt om een eerste vergunning uit te geven tegen een laag tarief (in lijn met het huidige tarief). Het is immers een basisvoorziening die voor iedereen betaalbaar moet zijn. Een tweede vergunning wordt gezien als een luxe voorziening en wordt daarom uitgegeven voor een hoger tarief (zoals ook in de gemeentes Nijmegen, Almere, Zoetermeer en Eindhoven wordt gedaan). Op deze manier wordt het hebben van een tweede auto onaantrekkelijk gemaakt of wordt men gestimuleerd een alternatief te zoeken voor het parkeren van de tweede auto. (Zoals een commercieel abonnement voor één parkeergarage of parkeren "op afstand" en gebruik maken van een van de twee gratis parkeerterreinen: Eneco-terrein en Weeskinderendijk).
Voor bedrijven geldt dat men als eerste vergunning kan kiezen voor een beperkte (geldig gedurende werkdagen tot 18.00 uur) of een onbeperkte vergunning (hele week geldig), voor een tarief dat in lijn ligt met het huidige tarief. Een tweede vergunning is alleen mogelijk in de vorm van een beperkte vergunning. Het tarief van de tweede vergunning is gelijk aan het tarief van de onbeperkte eerste vergunning. Deze prijs vormt tevens een opmaat voor een commercieel abonnement in de parkeergarage.

Stadsontwikkeling

Totstandkoming van de nieuwe tarieven:

- *Bij vergelijking van de Dordtse vergunningtarieven met tarieven in andere gemeentes valt op dat vooral de tarieven voor bewonersvergunningen iets onder het gemiddelde liggen (zie bijlage 10). De tarieven voor zakelijke vergunningen, vooral de onbeperkte vergunningen, liggen in lijn met wat andere gemeentes hanteren (zie bijlage 11).*
- *De huidige tarieven voor de parkeervergunningen zijn niet gewijzigd sinds januari 2002 (zie bijlage 6). Bij de nieuwe tarieven wordt rekening gehouden met een indexering naar 2006.*
- *Met deze tarieven zijn de kosten van het nieuwe vergunningenregistratie- en uitgiftesysteem conform de gemaakte afspraak gedekt.*

Voorstel voor de tarieven:

- *Een eerste bewonersvergunning per zelfstandige woonruimte kost €12,50 per maand, een tweede bewonersvergunning kost €25,- (zie ook bijlage 6).*
 - *Een eerste zakelijke vergunning (beperkt; geldig van maandag t/m vrijdag van 9.00 tot 18.00 uur) kost €25 per maand, een tweede zakelijke vergunning (beperkt) kost €50.*
 - *Daarnaast is het mogelijk om de eerste zakelijke vergunning in een onbeperkte variant (de hele week geldig) aan te vragen. Deze vergunning kost €50,- per maand.*
 - *Het tarief wordt gehanteerd als zijnde een maandtarief. De vergunning dient echter wel per halfjaar te worden voldaan. Bij verhuizingen wordt het bedrag naar rato van het aantal opgebruikte maanden berekend.*
3. Voorgesteld wordt om het aantal POET parkeerplaatsen in mindering te brengen op het aantal te verkrijgen vergunningen. Wanneer parkeergelegenheid op eigen terrein aanwezig is of men de mogelijkheid heeft daarover te beschikken, komt een zelfstandige woonruimte niet in aanmerking voor een eerste bewonersvergunning.
- Bij veel nieuwbouwprojecten is een dergelijke regeling reeds opgenomen in de Uitvoeringsregels van het betreffende project. Om dit niet steeds weer in de Uitvoeringsregels te hoeven regelen is het noodzakelijk om dit in de Parkeerverordening vast te leggen. Qua inperken van de vergunningvraag heeft deze regeling dus vooral effect op de wat oudere bebouwing, zoals in de Binnenstad. Deze maatregel is noodzakelijk om het juridische kader voor parkeren bij toekomstige bebouwing aan te geven. Voor bestaande bebouwing bestaat echter nog speelruimte over hoe er moet worden omgegaan met POET; hoe POET moet worden vastgesteld (is een garage die gebruikt wordt als atelier bijvoorbeeld POET? Is een garage die op bepaalde tijden i.v.m. bijvoorbeeld de markt niet bereikbaar is POET?).*
4. In de huidige regelgeving komen vergunningaanvragen, wanneer het vergunningplafond is bereikt, op de wachtlijst voor een vergunning in de eigen sector. Deze mensen komen tevens in aanmerking voor een vervangende vergunning in een alternatieve sector. Voorgesteld wordt om geen vergunningen meer uit te geven in alternatieve sectoren, maar iedere sector te laten voorzien in de eigen parkeerbehoefte. Deze maatregel is noodzakelijk om de parkeerproblemen in de Schil op te lossen (in bijlage 1 is aangegeven dat door het uitgeven van alternatieve vergunningen in de Schil deze sectoren het vergunningenplafond bijna bereiken).
5. In de huidige regelgeving zijn diverse typen vergunningen opgenomen (zoals een dienstenvergunning en een bewonersvergunning). Er is geen beperking gesteld aan de combinatie van verschillende vergunningen. Voorgesteld wordt om per adres maximaal één eerste vergunning en één tweede vergunning uit te geven. Dit betekent dus dat als voor een bepaald adres reeds een dienstenvergunning, een bewonersvergunning of een zakelijke vergunning is verleend of een gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats is aangelegd er geen eerste bewoners- of zakelijke vergunning meer kan worden verleend. Wel kan er een tweede vergunning worden aangevraagd.

Stadsontwikkeling

6. Op dit moment kunnen bewoners van de Schil per kwartaal 15 bezoekerskaarten per woning afnemen (3 uur geldig, € 1,- per stuk). Tevens loopt er een proef met bezoekerskaarten in het havengebied/Bleijenhoek (5 per woning, 3 uur geldig, € 1,- per stuk). In verband met de herverdeling van de vergunninghouderssectoren, waarbij een gedeelte van de Schil wordt samengevoegd met een gedeelte van de Binnenstad is het noodzakelijk om de huidige regeling aan te passen. Momenteel vindt in het kader van de evaluatie Verkeersplan Binnenstad onderzoek plaats naar de bezoekerskaartenregeling. Aansluitend hierop worden maatregelen voorgesteld. Hierbij geldt het uitgangspunt dat er wordt gestreefd naar eenduidigheid en eenvoud.
7. In de huidige regelgeving bestaan er diverse tijdelijke dagvergunningen voor specifieke doelgroepen: hotelgasten, brandweer, congresbezoekers en schippers. Deze zijn geldig voor één of meer etmalen of voor één of meer kalenderdagen, met een maximum van vier. Het nadeel van deze vergunningen is dat ze kostbaar, fraudegevoelig en moeilijk te controleren zijn. Tevens bestaan er maand- en jaarkaarten die slechts beperkt worden verkocht. De diversiteit aan vergunningen maakt de regelgeving complex. Voorgesteld wordt om al deze vergunningen af te schaffen. Door invoering van mengvorm en onbeperkte parkeerduur kan eenvoudig worden geparkeerd. Daarnaast kan er op straat tussen 22.00 en 9.00 uur gratis geparkeerd worden.

4.2 Uitbreiden van mogelijkheden voor vergunningen in dalparkeertijden

Vanzelfsprekend zijn er grote verschillen in parkeerdruk gedurende de dag. Op plaatsen met overwegend woningen is met name 's avonds de parkeerdruk erg hoog en zijn er overdag lege plaatsen te vinden (zgn. "daluren"). Het is wenselijk om deze parkeercapaciteit beschikbaar te stellen aan bedrijven die juist tijdens deze uren willen parkeren.

Voorgestelde maatregel

1. Ten aanzien van zakelijke vergunningen geldt op dit moment het volgende. Een bedrijf komt in aanmerking voor één zakelijke vergunning. Indien een bedrijf aantoonbaar dat een tweede vergunning noodzakelijk is voor een goede bedrijfsvoering kan maximaal een tweede vergunning worden verleend. Voorgesteld wordt dat per bedrijf, dat geen parkeergelegenheid op eigen terrein heeft, één zakelijke vergunning op straat verleend kan worden, waarbij de keuze is voor beperkt (ma / vr 9.00 – 18.00 uur geldig) of onbeperkt (hele week geldig). De tweede vergunning wordt verstrekt voor een hoger tarief (zie 4.1) en alleen als zakelijk beperkt. Voor het geval dat er parkeergelegenheid op eigen terrein aanwezig is, geldt dezelfde regeling als bij bewoners.

Doordat een aantal bedrijven hoofdzakelijk gedurende kantoortijden gebruik maakt van hun zakelijke parkeervergunning, zal naar verwachting een groot aantal bedrijven kiezen voor een "beperkte vergunning". Dit verlicht de parkeerdruk tijdens de piekuren.

De tijdstelling van 18.00 uur voor een zakelijk beperkte vergunning vormt een compromis tussen de wensen van bewoners en bedrijven. Vanuit bewoners geredeneerd is 17.00 uur wenselijk, vanuit bedrijven gezien is 19.00 uur gewenst.

4.3 Aanpassen wijze van vergunningverlening

De vergunningverlening zal moeten worden aangepast aan de maatregelen die de vraag naar vergunningen inperken (bijvoorbeeld bedrijven met POET krijgen in de toekomst minder vergunningen). Daarnaast worden vergunningen op dit moment uitgegeven op volgorde van eerste aanvraag. Huishoudens die al jarenlang meerdere vergunningen voor de eigen sector hebben, behouden deze vergunningen ieder nieuw vergunninghalfjaar, terwijl huishoudens die voor het eerst een vergunning aanvragen onderaan de wachtlijst komen (voor sector 1) en jarenlang niet in de eigen sector kunnen parkeren. Het is gewenst om bewoners en bedrijven vanaf het moment dat ze in Dordrecht komen wonen of zich vestigen de mogelijkheid te bieden om over in ieder geval één vergunning te beschikken en ervoor te zorgen dat zij niet meer jarenlang op een parkeervergunning hoeven te wachten.

Tevens geldt dat op basis van de regelgeving zoals die de afgelopen jaren is geweest vervuiling is opgetreden in het vergunninghoudersbestand, waardoor er vergunningen onterecht zijn verleend. Ook deze situatie is ongewenst en dient te worden aangepakt.

Tenslotte is er op dit moment één wachtlijst waarop zowel bewoners als bedrijven staan. Er is behoefte aan een nieuw type zakelijke parkeervergunning die geldig is in de "daluren". Aanvragen voor een dergelijke vergunning dienen apart te worden geregistreerd van aanvragen voor een bewonersvergunning.

Voorgestelde maatregelen

1. De gestelde maatregelen die de vraag naar parkeervergunningen inperken leveren problemen op bij vergunninguitgifte als er per zelfstandige woonruimte nu reeds twee of meer vergunningen aanwezig zijn of geen rekening is gehouden met parkeergelegenheid op eigen terrein. Uitsterfbeleid biedt onvoldoende soulaas en kan nog tientallen jaren duren. Het is daarom noodzakelijk aan te kondigen dat de nieuwe regeling van kracht wordt en dat vanaf dat moment dan nog slechts maximaal twee vergunningen per zelfstandige woonruimte worden verstrekt (de tweede tegen een hoger tarief). Bewonersvergunningen worden voor een termijn van een halfjaar verstrekt en na verloop van de termijn, wanneer opnieuw betaling plaatsvindt, automatisch met weer een halfjaar verlengd. Regelmatig worden de gegevens gecontroleerd.

Het is noodzakelijk dat alle inwoners en bedrijven in Dordrecht opnieuw een aanvraag doen voor een parkeervergunning. Op deze manier wordt er met een schone lei begonnen, kan de administratie worden aangevuld met recente bewijsstukken van vestiging en kan het nieuwe systeem van eerste en tweede vergunningen worden ingevoerd.

Voorgesteld wordt om op den duur over te gaan op digitale parkeervergunningen. Met een dergelijk systeem worden de papieren vergunningen die ieder half jaar opnieuw worden verstrekt vervangen door een streepjescode die als het ware op afstand kan worden opgewaardeerd en ter plaatse door parkeercontroleurs kan worden uitgelezen. De vergunning kan ook op ieder gewenst moment op afstand worden geblokkeerd. Dit geeft dus altijd een accurate stand van zaken weer en er rijden geen auto's rond met vergunningen die al zijn geblokkeerd, maar nog wel achter de voorruit zitten. Voor de gebruiker heeft dit voordelen omdat betaling en opwaardering automatisch gaat. Daarnaast kan een dergelijk systeem in de sectoren waar vergunninghouders tevens gebruik maken van een parkeergarage een goede koppeling zijn tussen straatparkeren en garageparkeren.

2. Voorgesteld wordt om de eerste vergunning altijd direct te verlenen. De tweede vergunning wordt alleen uitgegeven als er nog ruimte is in de sector op straat.

Mocht het in het zeldzame geval voorkomen dat er niet voldoende plaats beschikbaar is om een eerste vergunning op straat uit te geven dan wordt deze tijdelijk uitgegeven als parkeergarageabonnement. Om dit te kunnen realiseren moet bij het uitgeven van tweede vergunningen een bepaalde buffercapaciteit worden ingebouwd zodat er altijd ruimte is om nieuwe (eerste) aanvragen te verlenen. Indien er desondanks te weinig plaatsen zijn voor eerste bewonersvergunningen in verhouding tot het aantal aanvragen voor zo'n eerste vergunning kan een plaats in de parkeergarage worden aangeboden voor hetzelfde (lage) tarief.

Stadsontwikkeling

In de huidige regeling komen vergunningaanvragen op een wachtlijst indien het maximum aantal uit te geven vergunningen al is uitgegeven. Voor sector 1 historische Binnenstad betekent dit dat mensen jarenlang op een wachtlijst staan. Dit geldt ook voor mensen die nieuw komen wonen of bedrijven die zich nieuw vestigen.

3. In sectoren waar niet voldoende capaciteit is om twee vergunningen per zelfstandige woonruimte uit te geven wordt de aanvraag voor een tweede vergunning op een wachtlijst geplaatst. Hiervoor wordt géén alternatief in een andere sector aangeboden. Wel kan een abonnement tegen commercieel tarief in een parkeergarage worden aangevraagd.
Deze maatregel is noodzakelijk om te voorkomen dat parkeeroverlast optreedt in sectoren waarin zonder de uitgifte van alternatieve vergunningen geen parkeerproblemen zijn.
4. In de huidige regeling staan bewoners en bedrijven op één wachtlijst op datum van aanvraag. In het vervolg komen er geen wachtlijsten meer voor eerste vergunningen maar wel twee aparte wachtlijsten voor aanvragen van tweede vergunningen: bewoners, zakelijk beperkt. Voor iedere wachtlijst geldt een ander aantal maximum uit te geven vergunningen.

4.4 Herverdelen sectorindeling parkeren voor vergunninghouders

Sector 1 beslaat een relatief groot grondgebied en kent zowel plaatsen waar de parkeerdruk hoog is (zoals de Boogjes en het kern winkelgebied) als plaatsen waar de parkeerdruk laag is (zoals het Havengebied). Voor de totale sector 1 is de vraag naar parkeerplaatsen afgestemd op het aanbod, maar omdat de loopafstanden binnen de sector te groot worden, wordt de parkeerdruk van de gebieden met een hoge parkeerdruk onvoldoende opgevangen door de gebieden met een lage parkeerdruk. Het uitgangspunt is om de sectoren zodanig te herverdelen dat iedere sector zijn eigen broek op kan houden en er een gelijkmatige spreiding plaatsvindt van parkeerders over het gebied.

Voorgestelde maatregelen

1. Het Boogjesgebied en de parkeergarage Spuihaven vormen samen een nieuwe sector (zie bijlage 3). Deze sector bestaat uit de volgende straten: Prinsenstraat (even huisnummers), Slikveld, Suikerstraat, Boogjes, Molenstraat, Dolhuisstraat, Ruitenstraat, Pelserstraat, Botgenstraat, Kleine Spuistraat, Belsteeg en Belgracht. Bewoners van het Boogjesgebied kunnen zowel op straat in hun eigen sector parkeren als in de parkeergarage Spuihaven. Het straatparkeren in het Boogjesgebied is dan niet langer toegestaan voor bewoners en bedrijven met een parkeervergunning voor een ander deel van de Binnenstad.
Consequenties van deze wijziging zijn:
 - een aantal bewoners en bedrijven van de Voorstraat heeft nu een abonnement voor de parkeergarage Spuihaven; met de nieuwe sectorindeling wordt dit abonnement omgeruild voor een parkeervergunning in sector 1;
 - er moet een technische oplossing komen om de abonnementen voor de parkeergarage Spuihaven te koppelen aan de parkeervergunningen voor het Boogjesgebied, zodat er geen misbruik van kan worden gemaakt door op één moment zowel met de vergunning op straat te parkeren en het abonnement te gebruiken voor parkeren in de garage.*Deze maatregel is noodzakelijk om de parkeerdruk in de huidige sector 1 te verminderen.*
2. Een deel van het kernwinkelgebied vormt samen met de huidige sector 12 een nieuwe sector. Deze sector bestaat uit de huidige sector 12 en het gebied van de huidige sector 1 gelegen tussen de volgende straten: Korte Bagijnhof (valt in het gebied), Bagijnhof (valt in het gebied), Visstraat (valt in het gebied), Voorstraat (valt niet in het gebied), Spuiplein (valt in het gebied) en Grote Spuistraat (valt in het gebied). Op deze manier verdeelt de parkeerdruk die zich voordoet in het kernwinkelgebied zich meer over sector 12. Het gedeelte van sector 12 aan de Spuiboulevard, met overwegend kantoorruimte, fungeert zo als buffer voor parkeerders uit het kernwinkelgebied.
Deze maatregel is noodzakelijk om de parkeerdruk in de huidige sector 1 te herverdelen. (Er

Stadsontwikkeling

bestaat echter nog wel enige speelruimte ten aanzien van de exacte grenzen van de voorgestelde sector 12, rekening houdende met vraag en aanbod.) Deze maatregel heeft echter wel tot gevolg dat een gebied waar nu wel avondregulering van kracht is (gedeelte ten noorden van de Spuiboulevard) en een gebied waar nu geen avondregulering van kracht is (gedeelte ten zuiden van de Spuiboulevard) worden samengevoegd tot één sector. In de huidige situatie, waarbij de vergunningprijzen zijn gekoppeld aan het aantal uren dat parkeerregulering geldt, betekent dit dat binnen de toekomstige sector twee vergunningtarieven gelden en in principe met de goedkope vergunning niet geparkeerd mag worden in het "dure" gebied. Dit is niet uitvoerbaar. Mede hierdoor is gelijktrekken van de avondregulering in beide gebieden noodzakelijk.

3. Een gedeelte van het kernwinkelgebied vormt een eigen sector. Deze sector bestaat uit het gebied van de huidige sector 1 gelegen tussen de volgende straten: Voorstraat (valt niet in het gebied), Nieuwstraat (valt niet in het gebied), Spuihaven, Korte Bagijnhof (valt niet in het gebied), Bagijnhof (valt niet in het gebied), Visstraat (valt in het gebied). In het kernwinkelgebied is de vraag naar vergunningen (zowel van bewoners als van bedrijven) veel groter dan het beperkte aantal parkeerplaatsen dat daar aanwezig is. Een koppeling van dit gebied met het parkeerterrein Cornelis de Wittstraat (huidige sector 4) is noodzakelijk. Daarnaast behoort de parkeergarage Drievriendenhof, waar de gemeente een aantal parkeerplaatsen tot haar beschikking heeft ten behoeve van vergunninghouders, tot de nieuwe sector.
Consequentie van deze wijziging is dat er een technische oplossing moet komen om de abonnementen voor de parkeergarage Drievriendenhof te koppelen aan de parkeervergunningen voor het kernwinkelgebied, zodat er geen misbruik van kan worden gemaakt door op één moment zowel met de vergunning op straat te parkeren en het abonnement te gebruiken voor parkeren in de garage.
4. Het overige gedeelte van de huidige sector 1 blijft één sector. De knip op de Grote Markt zorgt voor een natuurlijke verdeling van het aantal parkeerders over beide gedeelten van de sector (het gedeelte ten westen en het gedeelte ten oosten van de pollers). Om omrijden te voorkomen zullen belanghebbenden van de westkant wel eens aan de oostkant van de pollers parkeren, maar dat vormt op zich geen probleem.
5. De omvang van de sectoren wordt vastgelegd in een apart besluit. (Op grond van art. 2 lid 1 van de Parkeerverordening 2001 kan het college, bij openbaar te maken besluit, weggedeelten aanwijzen die bestemd zijn voor het parkeren door vergunninghouders.)

4.5 Gelijktrekken parkeerreguleringstijden Binnenstad en 19^e eeuwse Schil

Op dit moment is in de Binnenstad wel, en in het grootste deel van de Schil geen avondregulering van kracht, m.u.v. de Transvaalbuurt en het gebied rond schouwburg Kunstmin (zie bijlage 4). Op de grens van de gebieden waar geen avondregulering geldt, bestaat er een grote parkeerdruk van parkeerders uit de Binnenstad zonder parkeervergunning. Als gevolg van het maatregelenpakket zoals in dit B&W-voorstel is beschreven, wordt deze parkeerdruk naar verwachting alleen maar groter. Gelijktrekken van de reguleringstijden in Binnenstad en 19^e eeuwse Schil is daarom gewenst. Dit bevordert tevens de eenduidigheid in parkeerregulering, zowel voor parkeerders als handhavers.

Voorgestelde maatregelen

1. Voorgesteld wordt in de gedeelten van de 19^e eeuwse Schil waar thans parkeerregulering van kracht is tot 18.00 uur evenals in de Binnenstad avondregulering in te voeren (zie bijlage 5). Dit vergroot de eenduidigheid en heeft tot gevolg dat in het gehele gebied de parkeerregulering van kracht is van 9.00 uur 's morgens tot en met 22.00 uur 's avonds.
Consequentie van deze maatregel is dat het tarief van de parkeervergunningen in de Schil wordt gelijkgetrokken met de tarieven in de Binnenstad. Deze maatregel is noodzakelijk vanwege de herziening van de sectorindeling en komt daarbij tevens tegemoet aan het

Stadsontwikkeling

streven naar het terugdringen van de diversiteit aan tarieven.

2. Op dit moment is er zondagregulering van kracht in het Lombard/ Achteromgebied. Er is gesproken over het vereenvoudigen van de regelgeving en over het al dan niet toepassen van (koop)zondagregulering op meer locaties ofwel het afschaffen van de zondagregulering in dit gebied. Echter, koopzondagen zijn lastig definieerbaar. Daarnaast moet op straat aan de bezoeker duidelijk gemaakt worden welk tarief op welke dag geldt. In de meeste gebieden is de parkeerdruk op koopzondagen beperkt. Daarom wordt voorgesteld dat de situatie met betrekking tot zondagregulering voorlopig ongewijzigd blijft (alleen zondagregulering Lombard / Achteromgebied).
3. Invoeren van parkeerregulering in het Lijnbaangebied en in het gebied Groenedijk en omgeving is onontkoombaar. Voorgesteld wordt een gefaseerde invoering, in eerste instantie het Lijnbaangebied bij oplevering van parkeergarage Riedijkshaven.

4.6 Afstemmen / combineren verschillende typen parkeerders

Op dit moment gelden er verschillende parkeerregimes op verschillende locaties (zie bijlage 7). Het naast elkaar gebruiken van kort parkeerplaatsen en vergunninghoudersparkeerplaatsen levert geen efficiënt gebruik op van het aantal beschikbare parkeerplaatsen. De kort parkeerplaatsen zijn vooral overdag bezet door bezoekers, terwijl de omliggende vergunninghoudersparkeerplaatsen dan soms niet bezet zijn.

In de avonduren zijn de kort parkeerplaatsen soms niet bezet, terwijl de omliggende parkeerplaatsen bezet zijn met vergunninghouders. Op deze wijze levert het systeem ongewenste beperkingen op voor beide doelgroepen.

Om de parkeerruimte zo efficiënt mogelijk te benutten en de duidelijkheid voor de klant te vergroten, spelen het inzetten van mengvorm en het aanpassen van de parkeertarieven op straat een grote rol. Met mengvorm worden bedoeld parkeerplaatsen waar zowel vergunninghouders als betalende bezoekers met een parkeerticket mogen parkeren. Bij de mengvorm is geen maximale parkeerduur van toepassing. Met kort parkeerplaatsen worden bedoeld parkeerplaatsen waar uitsluitend geparkeerd mag worden na betaling van parkeerbelasting bij parkeerapparatuur (dus niet met een vergunning), waarbij een maximale parkeerduur geldt. In principe kunnen parkerende bezoekers gebruik maken van mengvormplaatsen. Alleen op die plaatsen waar bij invoering van mengvorm verdringing plaats zal vinden door vergunninghouders worden kortparkeerplaatsen in stand gehouden dan wel gecreëerd. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan een videotheek.

Voorgestelde maatregelen

1. Het hele gereguleerde gebied in de Binnenstad en de 19^e eeuwse Schil wordt een mengvorm van vergunninghoudersparkeren en betaald parkeren met uitzondering van:
 - a. uitsluitend vergunninghoudersplaatsen in een gedeelte van het kernwinkelgebied (gebied Prinsenstraat – Voorstraat – Steegoversloot – Spuihaven).

In dit gebied is maar een zeer beperkt aantal parkeerplaatsen beschikbaar. Dit aantal is al ontoereikend om bewoners een parkeerplaats in de buurt van hun huis te kunnen bieden. Zoekverkeer van parkerende bezoekers is hier dan ook niet wenselijk. Dit geeft een onrustig straatbeeld. Daarnaast is er op loopafstand parkeergelegenheid in de parkeergarage beschikbaar.
 - b. een aantal kortparkeerplaatsen (runshopplaatsen).

Voor het bepalen van locaties voor deze runshopplaatsen worden de volgende criteria aangehouden:

 - aan de invalswegen naar de stad, zo dicht mogelijk bij het winkelgebied;
 - bij de pollers (voor het even iets halen of wegbrengen tussen 11.00 en 17.00);
 - bij verkeersaantrekkende voorzieningen, afhankelijk van:

Stadsontwikkeling

- het aantal bezoekers dat de voorziening trekt (bijvoorbeeld CWI, Stadskantoor of Belastingkantoor ten opzichte van een drukkerij);
- de functie die de voorziening heeft (lokale functie zoals een sigarenhandel of een regionale functie zoals een bibliotheek);
- de parkeerdruk (staat het anders vol met vergunninghouders?);
- of de voorziening ook 's avonds een functie heeft én
- er woningen in de buurt zijn (in verband met de verdringing);
- de parkeerdruk (alleen voor runshoppen; horecabezoek is al te lang en daar zijn deze plaatsen niet voor bedoeld).

Zie bijlage 8.

Bij deze maatregel worden geen kort parkeerplaatsen voor horecabezoekers voorgesteld. Bij de horeca-concentratiepunten (Blauwpoortplein, Groothoofd, Scheffersplein) treedt er 's avonds verdringing op met bewoners. De afweging dient gemaakt te worden of er prioriteit wordt gegeven aan bewoners of aan horecabezoekers. Het aanbrenge van enkele kortparkeerplaatsen voor horecabezoekers is lastig, omdat dit publiek langer dan 'kort' parkeert en de aantallen waar het hier over gaat groter zijn dan wat wij kunnen bieden aan kort parkeerplaatsen. Daarnaast willen de bewoners dan ook exclusieve plaatsen voor vergunninghouders en wordt de diversiteit aan parkeerplaatsen weer groter. Voor horecabezoek Blauwpoortplein en Scheffersplein zijn parkeerplaatsen in parkeergarages Veemarkt en Spuihaven beschikbaar tegen een laag avondtarief. Voor horecabezoek Groothoofd is voldoende ruimte op de Merwekade. Op termijn komt er tevens een parkeergarage in de Noord-Oost hoek van de Binnenstad.

4.7 Uitbreiden mogelijkheden bezoekersparkeren waarbij sturen op tarief, hoe dichter bij het centrum hoe meer het kost

Om te voorkomen dat bezoekers de parkeerplaatsen bezetten ten nadele van vergunninghouders bij invoering van mengvorm, is het gelijktijdig invoeren van een tariefverhoging voor het betaald parkeren op straat onontbeerlijk. Voor parkerende bezoekers van detailhandel en horeca zijn tarief en loopafstand aan elkaar gekoppeld (hoe dichter bij, hoe duurder). Doordat het straattarief hoger is dan het tarief in de parkeergarages worden bezoekers gestimuleerd om gebruik te maken van de parkeergarages. Voor ultrakort parkeren (runshoppen) is een beperkt aantal parkeerplaatsen op straat beschikbaar; voor langer parkeren (funshoppen), zijn er parkeerplaatsen beschikbaar in gebouwde voorzieningen. Het uitgangspunt bij het bepalen van de tarieven is:

- parkeren op straat is duurder dan parkeren in een parkeergarage;
- parkeren in de Binnenstad (ten noorden van de Spuihaven) is duurder dan in de 19^e eeuwse Schil (m.u.v. de Spuiboulevard);
- parkeren in het hart van de Binnenstad is duurder dan in de rest van de Binnenstad.
- streven naar eenduidigheid. Op dit moment worden er diverse tarieven gehanteerd, zowel op straat als in de parkeergarages (zie bijlage 4).

Voorgestelde maatregelen

1. Het onderscheiden van de volgende tariefzones (zie bijlage 5):

- hart Binnenstad € 2,40 per uur;
- rest Binnenstad € 1,20 per uur;
- 19^e eeuwse Schil € 1,- per uur (tarief op straat hoger dan € 0,80 van parkeergarages).

Bij vergelijking van de Dordtse parkeertarieven met tarieven die gehanteerd worden in andere gemeentes valt op dat zowel de huidige als de voorgestelde parkeertarieven in lijn liggen van het landelijke beeld (zie bijlage 9). De huidige tarieven liggen iets onder het gemiddelde en de voorgestelde tarieven liggen daar iets boven.

Op termijn worden de tarieven marktconform aangepast. Te zijner tijd is het van belang dat een relatie wordt gelegd tot de ontwikkelingen binnen de regio (wat gebeurt er in omliggende kernen?) en tot de parkeerdruk.

Stadsontwikkeling

2. Eenheid in tarieven is ook van belang bij de parkeergarages; op dit moment hanteren de twee gemeentelijke garages in de 19e eeuwse Schil (Spuihaven en Veemarkt) hetzelfde tarief, maar de garages Visstraat en Drievriendenhof niet (resp. € 1,- en € 2,- per uur).
3. Er wordt geen onderscheid gemaakt in tarieven voor parkeren op mengvorm plaatsen en parkeren op kort parkeerplaatsen.

5 Communicatie

Dordrecht heeft het parkeren in de stad gereguleerd om er voor te zorgen dat het parkeren gestructureerd verloopt. Om zoveel mogelijk aan de wensen van de belanghebbenden tegemoet te komen is er veel maatwerk gedaan. Het resultaat is een "lappendeken" aan regels. Er zijn teveel verschillende regels en er is onvoldoende afstemming tussen vraag en aanbod.

De parkeerruimte in het centrum moet beter en eerlijker verdeeld worden. En er moeten minder en eenvoudigere regels komen. Daarom komen er veranderingen in de parkeerregels en de parkeertarieven.

De nieuwe regels en tarieven bieden een oplossing voor de problemen, maar zullen ook voor een aantal mensen negatieve gevolgen hebben. Het onderwerp parkeren is een onderwerp dat erg de aandacht heeft omdat het direct ingrijpt in de portemonnee en de mobiliteit van de burgers.

Communicatiedoelen

De volgende communicatiedoelen worden nagestreefd:

- Belanghebbenden betrekken om draagvlak en betere maatregelen te krijgen.
- Informeren over nieuwe regelgeving, wat gaat er veranderen en wat het betekent voor persoonlijke situatie.

Communicatiestrategie

- Complete en tijdige informatie
 - Duidelijk de context communiceren en wat er precies gaat veranderen.
 - Zowel positieve als negatieve zaken vertellen (transparantie).
 - Verhaal langzaam aan opbouwen, geen overval met afgerond verhaal, maar gezamenlijk opbouwen.
- Mensen centraal zetten
 - Maatregelen vertalen naar scenario's.
 - Inloopbijeenkomsten; krijgen van informatie over onvolkomenheden, schrijvende gevallen e.d.
- Bereikbaarheid
 - Goede telefonische en schriftelijke/elektronische bereikbaarheid.
 - Back-office goed regelen.

Boodschap

De parkeerruimte in het centrum gaat beter en eerlijker verdeeld worden. En er moeten minder en eenvoudigere regels zijn. Daarom komen er veranderingen in de parkeerregels en parkeertarieven.

- Iedereen met een zelfstandige woonruimte/bedrijf, een auto en geen parkeerplaats op eigen terrein, krijgt direct 1 parkeervergunning, maximaal 2 vergunningen. Voor een 2^e vergunning kan een wachtlijst komen.
- Een 1^e bewonersvergunning valt in het lage tarief van €12,50 per maand, een 2^e vergunning valt binnen het hogere tarief van €25,- per maand.
- De zakelijk beperkte vergunning gaat gelden op maandag t/m vrijdag van 09.00 tot 18.00 uur. De zakelijk onbeperkte vergunning de hele week.
- De 1^e zakelijk beperkte vergunning kost €25,- per maand, de 2^e vergunning €50,-. Een zakelijk onbeperkte vergunning kost €50,-. Maximaal 1 onbeperkte vergunning per bedrijf.
- Er komen aparte wachtlijsten voor bedrijven en voor bewoners.

Stadsontwikkeling

- Er komt een nieuwe sectorindeling parkeren vergunninghouders.
- Om de parkeerruimte efficiënt te gebruiken wordt een mengvorm voor parkeren (vergunninghouders en betaald parkeren) ingevoerd.
- Op de mengvormparkeerplaatsen verdwijnt de maximale parkeerduur.
- De tarieven op straat worden aangepast. Hoe dichterbij het centrum hoe meer het kost. Hart Binnenstad € 2,40 per uur, rest Binnenstad € 1,20 per uur en 19^e eeuwse Schil € 1,- per uur. Parkeren in de garages is goedkoper dan parkeren op straat.
- Zowel in de Binnenstad als in de 19^e eeuwse Schil gaan dezelfde regels gelden. Hierdoor zullen in de 19^e eeuwse Schil ook tot 22.00 uur de parkeerregels gelden en dezelfde tarieven als in de Binnenstad.

Voor de invoer van de nieuwe maatregelen moet iedereen opnieuw een vergunning aanvragen.

Stadsontwikkeling

6 Procedure en planning

Er dient een aanzienlijk communicatietraject gevolgd te worden. De communicatie wordt gefaseerd aangepakt. De komende maanden tot eind januari 2006 wordt terugkoppeling op de voorstellen gevraagd aan o.a. ondernemers en op wijkoverleggen. Er is dus een soort voorinspraak. Begin volgend jaar komt het voorstel in B&W, hierin zijn de reacties van de voorinspraak verwerkt. Vanaf februari 2006 vindt dan de officiële inspraak plaats en wordt er breed met de stad gecommuniceerd over de maatregelen.

December-januari 2006

- "Voorinspraak" (aanlooperperiode tot de inspraak):
Doel: reactie en mening krijgen over de grote lijnen van het plan en de uitwerking in maatregelen.
 - Bespreken plan in reguliere overleggen met bewoners en ondernemers
 - Actieve rol WRO
- Communicatie over gerelateerde projecten/activiteiten (wat doet de gemeente aan parkeren en bereikbaarheid van de (binnen)stad):
 - Aandacht geven aan gratis parkeren in Dordrecht (Energiehuis en Weeskinderendijk) specifiek rondom Sinterklaas en Kerst (posters, evt. billboards).
 - Aandacht aan gratis openbaar vervoer (persberichten e.d.).
- Behandeling in B&W, vragen om zienswijzen

Februari-maart 2006

- Stuk ter kennisname naar Commissie R&E (16 februari 2005)
- Inspraakperiode (zienswijzen):
 - 3-4 inloopbijeenkomsten
 - Informatie krijgen over onvolkomenheden, schrijvende gevallen e.d.
 - Informatie over maatregelen in media

Maart-april 2006

- Verwerken van de inspraakreacties

April-mei 2006

- Besluit B&W
- Besluit in gemeenteraad

Juni 2006

- Start uitwerking maatregelen voor invoering
 - Uitgebreide communicatie over invoering en procedures e.d.
 - Voorbereidingen gedurende de zomer

Stadsontwikkeling

8 Gevraagde B&W beslissing

Gezien het bovenstaande vraag ik u akkoord te gaan met de procedure zoals deze is beschreven in het voorstel Parkeermaatregelen voor de Binnenstad en de 19^e eeuwse Schil. Daarnaast vraag ik u het voorstel in hoofdlijnen vrij te geven voor voorinspraak.

Hoogachtend,
de directeur,

W.L.H. Ronken