

# Parkeervisie (fiets en auto)

Gemeente Apeldoorn – 21 maart 2019



# Colofon

**Deze parkeervisie is door de gemeenteraad vastgesteld op 21 maart 2019.**

**Uitgave, redactie en foto's**  
Gemeente Apeldoorn

## **In samenwerking met**

De Parkeervisie is in samenwerking met bewoners, belangengroepen, dorps- en wijkraden, Stichting Centrum Management Apeldoorn en Met Graumans Mobiliteitsadvies (Doorwerth) tot stand gekomen.

Tegelijk met de Parkeervisie worden het document 'Beleidsregel Parkeren' en het bestemmingsplan 'Parapluherziening Parkeren' vastgesteld. Deze documenten zijn in samenwerking met bureau Búgel Hajema (Amersfoort) tot stand gekomen.



# Inhoud

**Een nieuwe Parkeervisie**

**Een nieuwe koers: Vijf rode draden**

**Stand van zaken, trends en inspanningen**

**Onze opgaven**

- **Duurzame en economische ontwikkeling**
- **Hoogwaardig en efficiënt**
- **Hartelijk welkom**

**Financiën en tariefstelling**

**Aan de slag**

**Bijlagen**

# Voorwoord

Een geactualiseerde en uitgebreidere visie op parkeren in de Gemeente Apeldoorn die nuttig is voor u en voor ons. Dat is het doel van dit document.

Geactualiseerd, omdat de vorige versie uit 2004 stamt. Alleen al in de afgelopen jaren is het digitaal parkeren en elektrisch laden van noviteit tot een normaal onderdeel van het parkeren geworden. Er zijn nieuwe kecijfers waar we ons op kunnen baseren.

Uitgebreider, omdat we niet meer apart in 'auto' en 'fiets' denken maar in één mobiliteitssysteem met de best mogelijke opties. Geen blauwdruk, maar een handreiking die ons helpt de steeds snellere ontwikkelingen vanuit een helder kader tegemoet te treden.

Nuttig voor u, als houvast voor uw onderneming of gezin. Nuttig voor ons als houvast in tijden van bestuurlijke vernieuwing. Niet alleen een visie op parkeren, maar ook een beleidsregel die uitleg hoe we ons beleid toepassen.

We nodigen u uit mee te denken en ons uit te dagen om deze visie in concrete resultaten om te zetten. Apeldoorn is fietsstad, maar ook voor uw auto wordt gezorgd. En nu: Aan de slag!



# 01 | Een nieuwe Parkeervisie

## Tijd voor een nieuwe Parkeervisie

“Meer dan het verleden interesseert mij de toekomst, want daarin ben ik van plan te leven.”

*Albert Einstein, 1879 – 1958*

Gelet op de bovenstaande wijze woorden is het tijd voor een nieuwe Parkeervisie. De meest recente Parkeernota dateert uit 2004. Als je die doorbladert is het, met de bril van nu, moeilijk voor te stellen dat de Parkeernota 2004 alleen over het parkeren van auto's ging.

De fiets staat echter door innovaties zoals de elektrische fiets en de speed-pedelec in het middelpunt van de belangstelling. De nieuwe fietsen zijn duurder; de gebruikers eisen een plek die comfortabel is met een minimale kans op diefstal. De fiets is daarmee onderdeel van een Parkeervisie. We hebben ervoor gekozen om in plaats van het woord 'stallen' het passender woord 'parkeren' voor fietsen te gebruiken.

Niet alleen de fiets is elektrisch geworden, ook een toenemend aantal auto's wordt elektrisch aangedreven. Het voltanken duurt wat langer dan bij een benzineauto. De combinatie parkeren en opladen ligt dan voor de hand. Auto's en fietsen zijn ook niet meer per definitie van één bezitter, deelfietsen en deelauto's vragen ons ook om op een andere manier tegen parkeren aan te kijken.

De stad wordt steeds meer een 'smart city'. Data wordt realtime verzameld en weergegeven. Daarvan wordt gebruik gemaakt bij het beïnvloeden van

(groepen van) verkeerslichten en dynamische parkeerverwijzing op verkeersborden en in routeapps. Zo geleiden we de weggebruikers naar de slimste optie. Tegelijkertijd laten we de verkeersafwikkeling zo goed mogelijk verlopen en benutten we bestaande infrastructuur optimaal. Door de smartphone met apps is belparkeren mogelijk. Belparkeren zal steeds vaker worden gebruikt. Slagbomen in parkeergarages gaan automatisch omhoog, omdat het kenteken van de auto wordt herkend. De techniek staat niet stil.

Ook de bestuurders van fietsen en auto's zijn veranderd. Zij verwachten bij parkeervoorzieningen een hogere kwaliteit dan een aantal jaren geleden. Als het parkeren op een of andere manier tegenvalt, blijft dat al snel aan dat bezoek kleven. Andersom geldt dat ook: als de mensen positief worden verrast bij het parkeren, zullen zij zich dat nog lang herinneren. Kortom: tijd om aan de slag te gaan.

## De Parkeervisie is van ons allemaal

Voorafgaand aan het opstellen van de Verkeersvisie 2016-2030 is aan 1.030 personen gevraagd hun mening te geven over de herijking van het mobiliteitsbeleid. Van de respondenten gaf 32% aan dat parkeren het belangrijkste thema zou moeten zijn voor de Verkeersvisie. Hiermee komt het thema parkeren op de derde plaats na de thema's verkeersveiligheid en fiets.

Ook uit de gesprekken die tijdens het opstellen van deze Parkeervisie zijn gevoerd, blijkt dat parkeren een onderwerp is dat bij alle partijen leeft. Bewoners, dorps- en wijkraden, ondernemers, raadsleden en de Stichting Centrum Management Apeldoorn gaven tijdens meerdere bijeenkomsten hun meningen en adviezen. In bijlage 1 zijn de opmerkingen van deze partijen thematisch gerangschikt.

## De relatie met de Verkeersvisie 2016 – 2030

Deze Parkeervisie is een uitwerking van de Verkeersvisie 2016-2030. De Verkeersvisie 2016 – 2030 geeft een uitwerking aan de ambities zoals die in de Structuurvisie Buitenstad 2030 zijn genoemd:

Comfortabele gezinstad  
Veelzijdige economie

Toeristisch toplandschap  
Lokale duurzaamheid

Dit is in de Verkeersvisie vertaald in drie kernopgaven:

- Apeldoorn fietsstad: meer ruimte voor de fiets
- Van aanbodgericht naar vraaggericht en efficiënt openbaar vervoer
- Beter en veilig gebruik van de infrastructuur

Voor elk van deze drie kernopgaven zijn in de Verkeersvisie een aantal maatregelen benoemd. Een aantal daarvan zijn mede geformuleerd omdat deze effect hebben op het stallen en parkeren van auto's en fietsen. Een belangrijk voorbeeld hiervan is de aanleg van fietsdoorstroommassen, waardoor het gebruik van de fiets en daarmee de behoefte aan stallingscapaciteit in de binnenstad toeneemt. Een ander voorbeeld is het stimuleren van transferia aan de randen van de stad, waardoor auto's aan de randen en niet meer in het centrum hoeven te worden opgevangen.

In de Verkeersvisie worden onder "beter en veilig gebruik van de infrastructuur" ook een aantal parkeeronderwerpen 'rechtstreeks' benoemd die in deze visie zijn uitgewerkt.

- het actualiseren van de parkeernormen;
- het financieel gezond houden van de parkeersector;
- het gebruikersvriendelijker maken van parkeren.

Tenslotte zijn in de Verkeersvisie diverse maatregelen opgenomen op parkeergebied die onverminderd tot uitvoering worden gebracht. Dit zijn bijvoorbeeld de vernieuwing van de bewegwijzering en de mogelijkheid tot het toepassen van blauwe zones als reguleringsinstrument. In de lijsten waarin de maatregelen uit dit document worden benoemd worden de maatregelen uit de Verkeersvisie bovenaan de tabellen kort herhaald.

### **Samenhang met Beleidsregel, Parapluherziening en de gemeentelijke Parkeerverordening**

Deze Parkeervisie vormt de inhoudelijke uitwerking van het beleidskader voor het gemeentelijk parkeerbeleid voor auto's en fietsen. Doel van het

beleidskader is keuzes inzichtelijk te maken. Voor een juridisch correcte verankering van dit beleid is echter meer detail noodzakelijk. Dat gebeurt door middel van twee documenten.

De detaillering is gegeven in het document 'Beleidsregel parkeren'. Hierin worden de parkeernormen benoemd op basis van nationale kencijfers. Daarnaast wordt de systematiek inzichtelijk gemaakt zoals die bij bouwaanvragen wordt toegepast. In bijlage 2 worden de belangrijkste punten van de beleidsregel samengevat.

De formele toepassing van normen in de verschillende (deels reeds bestaande) bestemmingsplannen wordt geregeld in het bestemmingsplan 'parapluherziening parkeren'. Deze sluit naadloos aan bij hetgeen in relevante uitvoeringskaders zoals de omgevingswet en geactualiseerde bestemmingsplannen is vereist.

Parkeervisie, beleidsregel en bestemmingsplan 'parapluherziening parkeren' worden gezamenlijk behandeld en vastgesteld door de gemeenteraad.

In een aparte beleidsregel zal verdere uitwerking plaatsvinden ten behoeve van actualisatie van de Gemeentelijke Parkeerverordening van 2010. Daarin wordt ingegaan op de diverse rechten en plichten ten aanzien van vergunningparkeren.

### **Leeswijzer**

In hoofdstuk 2 wordt de overkoepelende ambitie gepresenteerd en stippelen wij de nieuwe koers uit. De hoofdstukken 3 en 4 geven aan wat er om ons heen gebeurt en waar wij staan. Hoofdstuk 5 beschrijft onze opgaven. Deze zijn in de hoofdstukken 6, 7 en 8 uitgewerkt: hoe willen wij een en ander gaan realiseren. Aan het eind van deze hoofdstukken treft u de uitgewerkte maatregelen aan. De hoofdstukken 9 en 10 gaan in op de financiële en juridische aspecten. In de bijlagen wordt achtergrondinformatie gegeven.

# 02 | Een nieuwe koers: Vijf rode draden

## De vijf rode draden

Onze nieuwe koers heeft vijf kenmerken, die als rode draden door ons doen en laten lopen:

- duurzaam;
- innovatief;
- adaptief;
- doordacht;
- (planjuridisch) correct.

## Duurzaam

Duurzaam is veel meer dan bijvoorbeeld het kunnen hergebruiken van het materiaal van oude parkeerapparatuur. Volgens een van de oudste definities is duurzaam: “het aansluiten op de behoeften van het heden zonder de mogelijkheden van toekomstige generaties in gevaar te brengen.”.

Duurzaam heeft in relatie tot parkeren alles te maken met het gebruik van ruimte. Plekken die voor auto's of fietsen gereserveerd zijn, maar (het grootste deel van de tijd) niet bezet zijn, zijn niet duurzaam. Je had die ruimte beter voor andere dingen kunnen gebruiken. Lege parkeergarages en lege stallingen zijn voor de hand liggende voorbeelden. Maar het gaat ook om de auto die overdag een lege parkeerplek bij de woning achterlaat en na werktijd een lege parkeerplek bij het kantoor achterlaat.

De meest duurzame parkeerplek is een plek die continu bezet is, bij voorkeur door bijvoorbeeld:

- een elektrische auto die opgeladen wordt,
- een uitgiftepunt van een deelfietsensysteem,
- een aantal fietsen.

Duurzaam betekent ook dat het parkeerbeleid bijdraagt aan de gezondheid en leefbaarheid. Vooral in de apeldoornse binnenstad ligt er een opgave om de luchtkwaliteit verder te verbeteren. Niet alleen het verschonen van het wagenpark (transitie naar elektrisch rijden) speelt hierbij een rol, maar ook het aanbieden van parkeerplaatsen is daarbij bepalend. De gemeente stimuleert het parkeren in de parkeergarages die meer aan de rand van de binnenstad zijn gelegen. De parkeertarieven van de parkeerplaatsen op straat liggen fors hoger dan die van de plaatsen in de garages.

Daarnaast wordt onderzocht of auto parkeerplaatsen in het hart van het centrum ook kunnen worden omgezet naar parkeerplaatsen voor fietsers of naar andere functies zoals groen of water. Op de ruimte van een parkeervak voor één auto kunnen circa 10 tot 12 fietsen worden geparkeerd. Als een stad vooral voor auto's is ingericht met de bijbehorende parkeerplaatsen, leidt dit vrijwel automatisch tot een groot aandeel autoverkeer. Omgekeerd geldt precies hetzelfde: als een stad voor fietsverkeer is ingericht zullen meer mensen de fiets kiezen.

Parkeren is een belangrijk onderdeel van een duurzaam verkeerssysteem. Het is de verbindende schakel tussen bijvoorbeeld een rit per auto naar de rand van Apeldoorn en het vervolg van de rit naar de binnenstad met een meer duurzame vervoerwijze, de fiets of de bus. Parkeren is ook een belangrijke schakel tussen een rit per fiets naar de halte van bus of trein en de vervolgrit per openbaar vervoer.

Omdat de Verkeersvisie 2016-2030 uitgebreid op de ketenmobiliteit ingaat, blijft dit in de Parkeervisie verder buiten beschouwing.

## Innovatief

Apeldoorn wil innovatief zijn. Wij noemen een paar voorbeelden.

Soms kan een projectontwikkelaar bij een voorziening niet het bijbehorende gevraagde aantal parkeerplaatsen realiseren. Als afkoop van die verplichting mogelijk is, maar financieel niet haalbaar is, gaat de ontwikkeling niet door. Wij dagen ontwikkelaars uit om alternatieven aan te dragen, waardoor minder parkeerplaatsen nodig zijn. Vanuit onze kant stellen wij voor om, onder voorwaarden, vrijstellingen van een deel van het aantal per project te realiseren parkeerplaatsen in te voeren. Dit om in de binnenstad ruimtelijke ontwikkelingen te blijven stimuleren en daarnaast ook de nieuwe ontwikkelingen op het gebied van Mobiliteit zoals bijvoorbeeld het gebruik van elektrische deelauto's.

De gegevens over kosten en opbrengsten van parkeren zijn in jaarrekeningen en dergelijke beschikbaar. Deze overzichten zijn niet voor iedereen even toegankelijk. Apeldoorn gaat jaarlijks actief over de kosten en opbrengsten communiceren, zodat gesprekken over parkeren op een andere manier kunnen worden gevoerd

Regelmatig wordt gevraagd naar het aanbieden van speciale tarieven tijdens bijvoorbeeld de kerstweken. Apeldoorn gaat onderzoeken of het mogelijk is in de verordening parkeerbelasting meerdere tarieven op te nemen.

Bewoners zijn voor het wijzigen van het kenteken op hun parkeervergunning (zoals bij aanschaf andere auto, leenauto van de garage) op de gemeente aangewezen. Apeldoorn zet reeds concrete stappen om bewoners zelf via een website/app een parkeervergunning te laten aanvragen of wijzigen. Op termijn zal de papieren parkeervergunning worden vervangen door een 'digitaal parkeerrecht'. Ook de handhaving past zich hierop aan; dmv het scannen van kentekens kan worden gecontroleerd of een geparkeerde auto een parkeerrecht heeft.

## Adaptief

Omdat wij niet in de toekomst kunnen kijken is het noodzakelijk om adaptief op ontwikkelingen te kunnen reageren. Als voorbeeld zagen we de snelle opkomst van de smartphone, waardoor belparkeren mogelijk werd. Vrijwel niemand had kunnen voorzien dat 2,5 jaar na invoering van het belparkeren in Apeldoorn 25% van de parkeerinkomsten van het betaald parkeren op straat via belparkeren binnenkomen. De gemeente onderzoekt dan ook of de parkeer-automaten op straat in de toekomst nog vervangen zullen worden. Mogelijk zijn ze volledig achterhaald door allerlei online betaling- en reserveringsystemen.

Een andere verandering in de toekomst is de ontwikkeling van de zelfrijdende (deel)auto's. Op dit moment wordt hiermee slechts nog voorzichtig geëxperimenteerd. De snelheid van deze ontwikkeling en de gevolgen die deze ontwikkeling zullen hebben op de stad en het verkeerssysteem is op dit moment nog moeilijk te voorspellen. De gemeente zet in op het vooralsnog handhaven van de parkeergarages aan de rand van het centrum, mogelijk dat in de toekomst het parkeren in het centrumgebied minder gefaciliteerd hoeft te worden waardoor meer ruimte ontstaat voor andere functies.

Conclusie van bovenstaande is dat de Parkeervisie vooral adaptief en flexibel moet zijn. Daarom geeft dit document vooral de kaders aan, waardoor nieuwe parkeermaatregelen snel kunnen worden genomen. In de maatregelentabellen worden concrete maatregelen voorgesteld die binnen deze kaders passen.

## Doordacht

Als een overheid diensten aanbiedt, die marktpartijen ook aanbieden, moet de overheid, volgens de wet Markt en Overheid, de kosten integraal doorberekenen. Om oneerlijke concurrentie te voorkomen moet het resultaat van de parkeerexploitatie dus minimaal kostendekkend zijn.

Het gemeentelijk exploitatieresultaat van de parkeersector is positief. Met het overschot financieren we deels andere zaken met een meer maatschappelijk rendement. Voorbeelden hiervan zijn het aanbieden van de gratis en bewaakte fietsenstallingen (die daarmee werkgelegenheid bieden voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt). Daarnaast worden nieuwe mobiliteitsinitiatieven (bijvoorbeeld nieuwe vormen van openbaar vervoer, zoals Mobuur) gestimuleerd.

Het is ook om die reden van belang dat de kosten nog verder worden gereduceerd en de opbrengsten toenemen, doordat men langer of vaker parkeert. Een terugloop van het rendement kan betekenen dat voor het in stand houden van genoemde functies alsnog een (aanvullende bijdrage nodig zal worden.

Doordacht betekent ook, dat wij ons doel steeds voor ogen hebben. Is een parkeervergunninggebied nog steeds nodig of zijn de redenen om het destijds in te voeren nu niet meer van toepassing? Hoe zinvol is het om vanaf 8 uur 's morgens voor het parkeren op straat te laten betalen, terwijl de meeste winkels pas om 10 uur opengaan?

### **(Planjuridisch) Correct**

Het ruimtelijke beleid wordt op termijn opgenomen in de nieuwe omgevingswet. De gemeente Apeldoorn anticipeert hierop.

Het doel achter de nieuwe omgevingswet is het vereenvoudigen en integreren van de huidige regelgeving op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling. Gemeenten krijgen meer mogelijkheid tot afstemming van plannen op lokale behoeftes en wensen. Overkoepelende doelstellingen zoals duurzaamheid moeten hierdoor beter tot hun recht komen. De parkeervisie is met deze lokale behoeftes in het achterhoofd geschreven. Waar mogelijk is de relatie met overkoepelende doelstellingen gelegd: de ambitie op het gebied van duurzaamheid en gezondheid is daar een goed voorbeeld van.

Dit nieuwe beleidskader vraagt om een correcte inbedding in uitvoerende beleidskaders zoals bestemmingsplannen. Daarom wordt tegelijkertijd met de Parkeervisie de 'Beleidsregel parkeren gemeente Apeldoorn 2018' en het paraplubestemmingsplan parkeren vastgesteld. Deze documenten bieden de juridisch correcte vertaling en uitwerking van de principes zoals die in de parkeervisie zijn omschreven. In bijlage 2 worden de details van elk van deze documenten nader toegelicht.

Voor parkeren is de bottom line: De bouwverordening bestaat niet meer. Op die basis kunnen geen parkeernormen meer gesteld worden. Om als gemeente bij een ontwikkeling toch de mogelijkheid te hebben een bepaald aantal parkeerplaatsen te eisen, wordt dit op een andere plaats geregeld. In de bestemmingsplannen worden de parkeernormen zelf opgenomen. Als een aanvraag voor een omgevingsvergunning voor bouwactiviteiten wordt ingediend, wordt het aantal nieuw te bouwen parkeerplaatsen (zowel voor auto's als voor fietsen) aan het bestemmingsplan getoetst. Hierbij wordt rekening gehouden met de al aanwezige parkeerplaatsen. In het geheel van Parkeervisie, beleidsregel parkeren en bestemmingsplan 'parapluperziening parkeren' wordt deze handelswijze doorgevoerd.

Ten behoeve van handhaving en correcte implementatie van beleid zijn diverse verordeningen van belang. Deels zijn deze onderdeel van integrale kaders, zoals de algemene plaatselijke verordening en de verordening parkeerbelastingen. Deze kennen een eigen actualisatiecyclus.

Ten aanzien van regelgeving rond vergunningparkeren is de Parkeerverordening van 2010 het beleidskader. Deze zal worden geactualiseerd op basis van de huidige stukken.



# 03 | Stand van zaken, trends en inspanningen

## Landelijke trends

Voor onze Parkeervisie zijn de volgende landelijke trends en ontwikkelingen van belang. In de uitwerking zijn deze koersbepalend.

**Vergrijzing:** tot 2040 neemt het aantal ouderen naar verhouding toe. De mensen leven niet alleen langer, maar blijven ook langer vitaal, waardoor binnenlands toerisme en recreatie groeien. Ouderen stellen gemak, service en gebruikersvriendelijkheid op prijs.

**Elektrisch vervoer:** auto's en fietsen worden steeds vaker elektrisch aangedreven. Oplaadvoorzieningen zijn essentieel. Iedereen die een elektrisch voertuig heeft meer geen mogelijkheid tot laden op eigen terrein kan een uitbreiding van het netwerk van laadpalen in zijn of haar buurt aanvragen. Het aantal laadvoorzieningen neemt daardoor toe. We hebben een wensbeeld hiervoor ontworpen, zodat laadvoorzieningen niet te dicht bij elkaar komen te staan en uiteindelijk voor alle stadswijken en dorpen op zo kort mogelijke afstand liggen.

Het bezit en gebruik van elektrische fietsen is in de afgelopen jaren fors toegenomen. Omdat de e-fiets een kostbaar bezit is neemt ook de behoefte aan veilig kunnen parkeren toe.

**Autonoom rijden:** in de looptijd van deze Parkeervisie zal nog niet 100% van de auto's autonoom in de stad kunnen rijden. Wel moeten we ons bij de uitvoering van alle komende wijzigingen daar maximaal op voorbereiden, zodat niets die ontwikkeling in de weg staat. Het

accommoderen van 'slimme mobiliteit' op onze wegen heeft toekomstwaarde. Het is nog niet te voorspellen welke effecten autonoom rijdende auto's zullen hebben op de parkeerdruk. Rijden de auto's automatisch 'naar huis' en wachten ze totdat ze weer worden opgeroepen of blijven ze wachten op de plaats van bestemming?

**Digitalisering:** papieren parkeervergunningen en parkeerkaartjes maken plaats voor registratie van parkeerrechten in databases. Het kenteken van de auto is de unieke identificatie, waardoor slagbomen van parkeervoorzieningen automatisch open kunnen gaan. Ook de betalingsmogelijkheden zullen veranderen: pinnen zonder pincode en met de smartphone betalen zijn recente voorbeelden. De aanvraag van parkeerproducten zal digitaal kunnen verlopen. Handhaving gebeurt met scanauto's en scanscooters die een kenteken scannen, een database raadplegen en daardoor weten of het voertuig daar mag staan. Bij deze ontwikkeling is garantie op het aansluiten bij de wetgeving ten aanzien van privacy een vanzelfsprekende randvoorwaarde.

Naast gebruikerstoepassingen kan digitaliseren de huidige stad ontwikkelen naar een 'smart city', waarbij data wordt verzameld én realtime ingezet om benutting en doorstroming te maximaliseren. Een goed voorbeeld is realtime parkeerinformatie, die niet alleen op displays zichtbaar is, maar ook elektronisch de navigatieapparatuur helpt om de op dat moment slimste keuze te maken. Op termijn kan die beïnvloeding steeds groter worden, bijvoorbeeld door het dynamisch aanpassen van de parkeertarieven naar gelang de realtime bezettingsgraad van garages.

**Marktwerking:** het aanbieden van parkeergelegenheden is niet alleen voorbehouden aan de overheid. Ook marktpartijen zijn hier actief. Beide partijen hebben deels verschillende belangen: het algemeen belang versus een financieel gezonde bedrijfsvoering. Om zo gelijk mogelijke concurrentieverhoudingen tussen marktpartijen en overheden te creëren is de 'Wet Markt en Overheid' in het leven geroepen. De Autoriteit Consument en Markt ziet toe op de naleving van de wet.

**Discussie gratis parkeren:** de discussie over 'gratis parkeren' wordt op gezette tijden – zeker bij economische tegenwind – gevoerd. Deskundigen zijn het er niet over eens of het bezoek- en koopgedrag

vooral door het aanbod van winkelvoorzieningen of door de parkeerkosten worden beïnvloed. Feit is wel dat het bezitten en exploiteren van parkeervoorzieningen geld kost. Deze kosten kunnen in principe op twee manieren worden gedekt; de gebruikers van de parkeervoorzieningen moeten hiervoor betalen of de gemeente betaalt dit uit de algemene financiële middelen.

**Fiscalisering:** gemeenten vervangen parkeervergunninggebieden door gebieden met betaald parkeren. Bewoners van het gebied kunnen tegen gereduceerd tarief een bewonersabonnement kopen, anderen moeten 'gewoon' betalen. De reden voor dit veranderde denken is financieel. Tot 2015 kreeg een gemeente van het Openbaar Ministerie een vergoeding voor boetes die in parkeervergunninggebieden waren opgelegd. Die vergoeding is vervallen.

Bij betaald parkeren is er sprake van een gemeentelijke belasting: een boete is niets anders dan een gemeentelijke naheffingsaanslag. De opbrengsten van deze boete gaan dus volledig naar de gemeentelijke kas. Nadat op beleidsniveau de hoofdkeuze voor invoeren of wijzigen van een zone gemaakt is, zien we fiscalisering daarom als de juiste wijze van invullen van de maatregel.

## Grotere, maar ook veel kleinere aanpassingen

Vrijwel iedere week worden er parkeermaatregelen genomen. Soms gaat het om grote aanpassingen zoals de ontwikkeling van nieuwe parkeergarages of parkeerterreinen en de omschakeling naar nieuwe parkeerapparatuur op straat. Soms gaat het om kleinere aanpassingen, zoals de aanpassing van openingstijden en tarieven. Een selectie van opvallende besluiten is weergegeven in bijlage 3. Veel van de maatregelen zijn 'maatwerk' en daarmee niet zichtbaar voor de stad als geheel.

In dit hoofdstuk brengen we het gebruik en de mening van de gebruikers in beeld op het gebied van stallen en parkeren voor zowel de fiets als de auto. Dit leidt tot een uitgangsbild voor onze opgaven.

## Huidige situatie: Fietsgebruik

*Wat is er in de stallingen veranderd?* - In het centrum zijn opvallende, modern vormgegeven zuilen geplaatst om de ingang van de diverse fietsenstallingen te benadrukken. In de fietsenstallingen zelf is de meest opvallende wijziging de vervanging van de papieren bonnetjes door een pasje met barcode dat bij aankomst en vertrek wordt gescand. Daardoor is op elk moment per stalling het aantal vrije plaatsen bekend. Deze informatie wordt op beeldschermen in de stallingen weergegeven. In sommige stallingen zijn nieuwe rekken geplaatst, waardoor ook fietsen met brede banden, sturen en manden kunnen worden geparkeerd. Die informatie is ook via een app beschikbaar.

*Wat vindt de bezoeker van de stallingen?* - In 2017 gaven 198 personen een rapportcijfer aan de vijf fietsenstallingen in de binnenstad. Op deze cijfers mogen wij trots zijn:

Caterplein	8,3	Oranjerie	8,0
De Serre	8,3	Marktstraat	8,0
Stadhuis	8,1		

Natuurlijk zijn er redenen genoemd dat men een fietsenstalling niet gebruikt. Maar gelukkig zijn er ook veel tips gegeven, zoals

openingstijden ruimer maken	bekendheid vergroten
reparatie opties voor de fiets	zichtbaarheid vergroten

*Hoe vaak wordt van de stalling gebruik gemaakt?* - Het gebruik van de bewaakte fietsenstallingen in de binnenstad is ten opzichte van het topjaar 2014 ongeveer 7% afgenomen (bijlage 4b – gebruik fietsenstallingen). Desondanks worden er nog steeds gemiddeld elke week ruim 10.000 fietsen geparkeerd. De stalling Marktstraat is zeer geliefd. Doordat deze een beperkte capaciteit heeft van 120 plaatsen is deze vooral op zaterdag snel vol.

Op de zaterdagen in de maanden mei en juni waren er tussen 15 en 16 uur gemiddeld in de stallingen Marktstraat, Oranjerie, de Serre en Stadhuis samen nog circa 1.000 vrije plaatsen. Die bevinden zich echter langs de randen van het centrum. Opgave is de capaciteit in het 'midden' van de stad uit te breiden om aan de (in de toekomst stijgende) vraag te voldoen. De belangrijkste redenen om de fiets in een stalling te parkeren zijn:

fiets wordt bewaakt	69%	fiets staat droog	36%
stallen is gratis	55%	minder kans op schade	33%
dichtbij bestemming	52%		

**Hoe is de tariefontwikkeling?** - Apeldoorn was een van de eerste steden die haar eigen bewaakte stallingen in de binnenstad gratis maakte. Andere steden hebben nu ook hiervoor gekozen. Ook in de bewaakte fietsenstalling van NS is het sinds maart dit jaar mogelijk om de eerste 24 uur gratis te parkeren.

**Het uitgangspunt voor de fiets is dat de kwaliteit op stallingsgebied en de waardering van de gebruikers hoog is. Toch neemt het gebruik van de stallingen licht af. De reden hiervoor is dat de afstand tot de stallingen vaak als te groot wordt ervaren. Daarom willen we stallingslocaties toevoegen. De ambitie tot verbeteren moet leiden tot een kwaliteitsslag die nog eens bovenop de huidige situatie komt. Dat betekent onder meer dat de stalingscapaciteit ook op piekmomenten voldoende moet zijn en dat de bekendheid en kwaliteit van de stallingen verder moet verbeteren.**

## Huidige situatie: Autogebruik

**Hoe ontwikkelt het autobezit zich?** - De onderstaande tabel laat jaarlijks een lichte stijging van zowel personen- als bedrijfsvoertuigen zien. Tevens is zichtbaar dat het aantal huishoudens stijgt, bijvoorbeeld door toename van het aantal éénpersoons huishoudens. Het aantal auto's per huishouden blijft daardoor per saldo gelijk. In ruimtelijke zin is het autobezit in het centrum 0,7, terwijl dat in sommige wijken en dorpen op kan lopen tot 1,2.

	2015	2016	2017	2018
Motorvoertuigen personenauto's	76.947	78.448	79.817	81.340
Waarvan bedrijfsvoertuigen	20.554	20.949	21.489	22.018
personenauto's per huishouden	1,1	1,1	1,1	1,1
Huishoudens totaal	69.530	70.185	71.085	71.863 *

Bron: Apeldoorn in Cijfers \* Verwacht

**Hoe ontwikkelt het parkeren zich?** - In het centrum zijn ruim 4.500 parkeerplaatsen aanwezig, waarvan circa 55% in de parkeergarages. Uit onderzoek (2017) blijkt, dat het op zaterdag omstreeks 15 uur het drukste is. Op dat moment is 48% van de parkeerplaatsen bezet. De verdeling is niet gelijkmatig, op dat tijdstip staan er wachtrijen voor de parkeergarage Marktplein (zie bijlage 4a - autobezettingsgraad).

Het gebruik van het maaiveld volgt de trend van het totaal. Wel is duidelijk dat het gebruik van het maaiveld relatief toeneemt. Dat zal het gevolg zijn van de invoering van belparkeren en pinbetaling.

**Hoe gebruikt men de garages?** - Uit een enquête die ook in 2017 is gehouden, blijkt dat mensen duidelijke voorkeuren voor bepaalde parkeergarages hebben. Gevraagd is in welke garage men meestal parkeert als men de binnenstad bezoekt.

Marktplein	37%	Haven Centrum	10%
Oranjerie	31%	Brinklaan	5%
Museum-Centrum	14%	Orpheus	nb

De voorkeur heeft vooral te maken met:

- Korte loopafstand 40%
- Aantrekkelijke loopafstand 27%
- Lang parkeren zonder op de tijd te hoeven letten 21%
- De kans op een vrije plaats is groter 15%
- Achteraf kunnen betalen 14%

In bijlage 5 wordt in detail op het garagebezoek ingegaan. Opvallend is het relatief geringe gebruik van Brinklaan en Haven Centrum. Ook uit eerder onderzoek (2014) bleek, dat er op het drukste moment alleen al in de andere parkeergarages in totaal nog circa 1.000 vrije plaatsen beschikbaar zijn.

*Hoe is de tariefontwikkeling?* - Met de parkeertarieven voor de auto is Apeldoorn in vergelijking met de omliggende steden niet de goedkoopste maar ook niet de duurste gemeente. Geen enkele gemeente hanteert één tarief. Meestal zijn er meerdere parkeertarieven, afhankelijk van de locatie, de dag en het tijdstip van de dag.

Parkeertarief parkeergarages per uur			
Deventer	€ 1,00 – 2,00	Amersfoort	€ 2,30 – 3,00
Arnhem	€ 1,50 – 3,00	Zwolle	€ 2,60 – 3,00
Apeldoorn	€ 1,70 – 2,80		

**Het uitgangspunt voor de auto is dat het gebruik goed is, maar dat op piekmomenten (te) veel mensen van de meest gunstig gelegen voorzieningen gebruik maken. Het is naast het verleiden van gebruikers om andere modaliteiten te gebruiken zaak mensen meer gebruik te laten maken van de ‘onderbezette’ voorzieningen. Waar bij fiets uitbreiding en toevoeging gewenst is, zal voor de auto een scherpere tariefdifferentiatie een (her)verdeling van het huidige gebruik verder moeten verbeteren.**

## 04 | Onze opgaven

### Parkeren heeft veel gezichten

Parkeren is niet los te zien van de omgeving waar het zich afspeelt. Parkeren gaat over:

- helder plaatsing binnen het verkeersbeleid;
- de toekomst van de stad en dorpen waarborgen;
- de aantrekkelijkheid van ruimte bevorderen;
- het gebruik van ruimte optimaliseren;
- het hartelijk welkom voelen door alle gebruikers.

### Parkeren gaat over: heldere plaatsing binnen het verkeersbeleid

We gaan uit van een heldere visie op het parkeren binnen het verkeersaanbod. De basis daarvoor is in de Verkeersvisie 2016 – 2030 vastgelegd. We willen het liefst dat iedere bewoner of bezoekers een bewuste keuze maakt **voordat** hij of zij zich verplaatst. Dat gebeurt door aanleg van moderne en veilige fietsinfrastructuur. Het reisdoel past bij die hoge kwaliteit door het aanbod van gratis bewaakte fietsenstallingen. Het openbaar vervoer heeft waar mogelijk eigen infrastructuur om de robuustheid van de dienstregeling te waarborgen.

Maar ook **tijdens** een verplaatsing proberen we de weggebruikers te beïnvloeden om waar gewenst andere keuzes te maken. Voor autogebruikers hebben we op de belangrijkste invalswegen de mogelijkheid dynamische parkeerinformatie te tonen. Waar mogelijk willen we P&R locaties zichtbaar maken en voorzien van een gunstig prijsaanbod.

In beide gevallen gaan we zeker niet uit van dwingende maatregelen, maar zetten maximaal in op het verleiden van bewoners en bezoekers voor de milieuvriendelijkste verplaatsingskeuzes. Echter, iedereen is vrij om zich per auto te verplaatsen. Als die keuze is gemaakt, zetten we in op zo helder en transparant mogelijke informatie over de vindbaarheid en beprijzing van onze parkeeralternatieven. Dat gebeurt via digitale informatie en via onze website. De klant zal – met name als het centrum het bezoeksdoel is – goed zicht op alle voorzieningen willen hebben. We streven dus naar strategische samenwerking met de commerciële aanbieders, zodat alle mogelijkheden op één plaats te vinden zijn.

### **Parkeren gaat over: de toekomst van de stad en de dorpen waarborgen**

Niemand komt naar Apeldoorn om te parkeren. Parkeren is bij een verplaatsing per fiets of auto altijd het begin van een nieuwe activiteit.

Als er te weinig parkeerruimte is, verliest Apeldoorn zijn aantrekkelijkheid. Voor bedrijven die zich hier willen vestigen, voor bewoners die hier willen gaan wonen en voor bezoekers die willen winkelen of zich ontspannen. De economische ontwikkeling komt in het gedrang. Te weinig parkeerruimte leidt vaak ook tot parkeeroverlast in de omliggende gebieden.

Als wij als gemeente aan ontwikkelende partijen vragen ‘voor de zekerheid’ – achteraf gezien – teveel parkeerruimte te realiseren, komen wij ook bedrogen uit. De bouwkosten nemen toe en ontwikkelingen zijn niet meer rendabel te exploiteren. Soms zal er om die reden worden afgezien van de ontwikkelingen. Hierdoor komt ook de toekomst van onze stad en dorpen in gevaar. Te veel parkeerruimte leidt tot leegstand van de parkeervoorzieningen. Ook leegstand draagt niet op een positieve wijze bij aan de toekomst van Apeldoorn.

### **Parkeren gaat over: de aantrekkelijkheid van ruimte bevorderen**

De kwaliteit van de openbare ruimte wordt niet alleen bepaald door de inrichting en het gebruik van bepaalde materialen. Ook het gebruik van de openbare ruimte bepaalt de kwaliteit. Auto's die op straat zijn geparkeerd en fietsen die her en der op straat staan geparkeerd geven een slordig beeld en kunnen zo de zorgvuldige inrichting teniet doen.

Gelukkig zijn juist in de binnenstad een aantal parkeergarages en fietsenstallingen beschikbaar waar de auto's en fietsen ‘uit het zicht’ kunnen worden geparkeerd.

Het gaat niet alleen over de aantrekkelijkheid van de omgeving, maar ook om de aantrekkelijkheid van de parkeervoorzieningen zelf. Parkeren is het begin van thuiskomen, het begin van het bezoek aan het winkelcentrum of aan de binnenstad.

### **Parkeren gaat over: het gebruik van ruimte optimaliseren**

Een parkeerplek vraagt ruimte. Die ruimte is per definitie schaars, zeker in binnensteden waar de prijs voor één vierkante meter grond hoog is. Maar ook buiten de binnenstad is de ruimte schaars, omdat wij diezelfde ruimte ook kunnen gebruiken voor andere activiteiten of voorzieningen (groen, water, speelvoorzieningen).

Parkeergarages zijn een van de antwoorden op het gebruik van de schaarse ruimte. Zij hebben meerdere etages, zijn ondergronds waardoor er boven op de garage een gebouw of een park kan worden gerealiseerd. Ook door het parkeren op eigen terrein aan te moedigen wordt een minder grote claim op de openbare ruimte gelegd.

Ook het bevorderen van het gebruik van de fiets en openbaar vervoer legt minder druk op de schaarse ruimte.

## Parkeren gaat over: het hartelijk welkom voelen door alle gebruikers

Parkeermaatregelen zijn in het algemeen niet geliefd. Je mag niet overal parkeren, je moet zoeken naar een parkeerplek, je moet betalen en vervolgens is het te betalen bedrag gevoelsmatig ook nog niet eerlijk. Door een expertteam winkelgebieden is in opdracht van Platform Parkeren Nederland (VEXPAN) landelijk onderzoek gedaan naar de tevredenheid van bezoekers van de binnenstad. De tevredenheid wordt onder andere beïnvloed door de aankomst en het vertrek bij een parkeergarage.

Attractieparken waar de hoofdfiguren je al op de parkeerplaats begroeten en je uitzwaaien laten zien, dat de beleving van het park al op de parkeerplaats begint en daar ook pas eindigt. In Apeldoorn West is onderzoek gestart hoe parkeren op afstand in de beleving 'onderdeel van het uitje' kan worden.

De ambitie om een aantrekkelijke en leefbare binnenstad te zijn waarbij keuzes worden gemaakt op het gebied van verkeer en parkeren zal niet door iedereen worden omarmd. De opgave is om deze ambitie zo uit te voeren dat de twijfels worden weggenomen.

## Onze opgaven

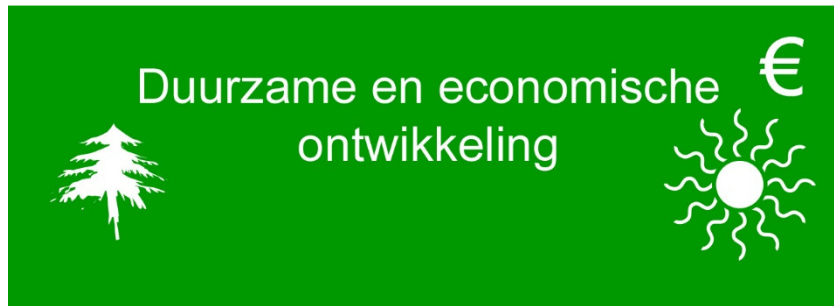
Wij hebben onze opgaven als volgt geformuleerd. Parkeermaatregelen dragen bij aan:

- de duurzame en economische ontwikkeling van Apeldoorn.
- een hoogwaardige kwaliteit en efficiënt gebruik van zowel de openbare ruimte (met name in de binnenstad) als van de parkeervoorzieningen.
- het zich hartelijk welkom voelen op de plaats van bestemming
- een eenvoudige en helder uitlegbare tariefstructuur
- een stabiele, op behoud van inkomsten gerichte financiële prognose

In de volgende hoofdstukken werken we dit in maatregelen uit. We gebruiken de typering in de figuur hiernaast daarvoor als kapstok.



# 05 | Duurzame en economische ontwikkeling



## Parkeercapaciteit en bedrijfsvoering

Het aantal parkeerplaatsen voor de auto is in de binnenstad ruim voldoende, zelfs als wij uitgaan van de piekmomenten. Gelet op onze opgaven en de ambitie is het onwaarschijnlijk dat wij zelf nieuwe parkeercapaciteit toevoegen. Spreiding van gebruik is van groot belang om het rendement van de bestaande faciliteiten te verbeteren.

Met de komst van scanauto's voor het maaived, nieuwe apparatuur in de garages en digitalisering van de vergunningen ontstaan nieuwe mogelijkheden om de parkeersector zorgvuldig te monitoren. Om het jaar zullen we dit doen en op basis van dan beschikbare data eventuele aanpassingen op het beleid voorstellen.

Als gemeentelijke parkeersector staan we niet langer 'boven' de commerciële parkeeraanbieders, maar vormen we samen met hen de basis voor een optimaal parkeeraanbod in de gemeente. Op dat niveau wordt onder meer via een convenant met ook de stichting centrummanager als partner gezamenlijk aan optimalisering gewerkt. Resultaat hiervan is recent de implementatie van het vernieuwde parkeerverwijssysteem geweest. We voeren periodiek overleg met de strategische aanbieders Q-park en P1 om verdere mogelijkheden te beoordelen.

## Parkeernormen (auto): Keuze voor actualisatie

De basis voor een duurzame en economische ontwikkeling zijn de parkeernormen. Door bij ontwikkelingen het minimum aantal parkeerplekken aan te geven, wordt voorkomen dat er in het omliggende gebied parkeeroverlast ontstaat. Door voor het autoverkeer ook het maximum aantal aan te geven, wordt voorkomen dat een ontwikkeling teveel autoverkeer aantrekt.

In 2012 is door het nationale kennisinstituut CROW de richtlijn 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' uitgebracht. In principe neemt iedere Nederlandse gemeente deze kencijfers over als de parkeernormen waar bij nieuwe ontwikkelingen aan voldoen dient te worden. In sommige gevallen wordt hiervan echter afgeweken. Apeldoorn stelt voor een tweedeling te hanteren qua gebruik:

- voor woningen: de door Apeldoorn zelf opgestelde parkeernormen. Deze zijn in lijn met de normen die in de actualisatie Parkeernota 2004 worden genoemd.
- voor andere voorzieningen: de landelijk CROW-richtlijn. Deze publicatie geeft per voorziening en locatie van de voorziening (bijvoorbeeld centrum) een minimum en een maximumnorm. Apeldoorn kiest hier voor de tussenliggende waarde.

In algemene zin kan gesteld worden dat door het vernieuwde CROW kader de uitkomsten van parkeernormen nauwkeuriger worden op drie manieren:

- **De normen zijn geactualiseerd.** Gebaseerd op het meest recent beschikbare nationale onderzoek, geven ze een beeld waarin de verschillende maatschappelijke trends doorklinken. Voor de nieuwste trends zoals internetverkoop blijft dit echter een zorgpunt.
- **Er is veel meer onderverdeling gemaakt op basis van verschillende achtergrondkenmerken.** Het aantal benoemde gebruiksfuncties verviervoudigd. Ook voor minder courante functies is er daarmee een vastgestelde norm. Naast de oude locaties 'binnenstad' en 'overig' is de laatste nader ingedeeld in 'rest kom', 'dorpen' en 'buitengebied'. De verschillende maten van stedelijkheid worden uitgesplitst.
- **Er is meer erkenning voor dubbelgebruik in tijd en tussen functies.** De berekeningskaders voor het maatgevend moment zijn uitgebreid tot alle dagdelen en ruim 15 gebruiksfuncties. In de oude normen was slechts sprake van aanwezigheidspercentages voor de woonfunctie als onderdeel van multifunctionele ontwikkelingen.

Eindbeeld is dat in de meeste gevallen de kencijfers in onze optiek het juiste beeld geven voor gemeenten die vergelijkbaar zijn met Apeldoorn. In de meeste gevallen wordt het gemiddelde van de kencijfers als norm benoemd. Enige uitzondering hierop is de categorie wonen. Het CROW hanteert een indeling die onderscheid maakt naar koop of huur, en naar goedkoop, midden of duur.

In de praktijk blijkt de relatie tussen die aspecten en de parkeervraag in de gemeente Apeldoorn nauwelijks bepalend. In plaats daarvan toetsen we liever op de daadwerkelijke parkeeroplossing: hoofdindeling is dan of een woning geen eigen parkeerplaats heeft, ofwel een oprit en/of garage of andere eigen voorziening. We weten dat dit klopt aan de hand van nieuwe bouwprojecten: de parkeereis leidt na ingebruikname niet tot directe meer- of mindervraag. Wel introduceren we een verschil in oppervlak van appartementen om nieuwe ontwikkelingen qua studentenkamers en ombouw van kantoren naar behoren te kunnen toetsen.

In bijlage 6 zijn de voorgestelde normen en de referentie normen vanuit CROW 381 weergegeven. Op deze tabel is de volgende uitleg van toepassing.

- In de tabel is een selectie van de normen weergegeven. Het gaat om de normen die het meest bij de normen uit 2004 aansluiten. In het

document 'Beleidsregel parkeren' is de volledige en bij beoordeling leidende lijst van voorgestelde normen weergegeven.

- De tabel aan de linkerkant geeft de beschikbare referentienormen van Apeldoorn 2004 (grijs) en CROW 381 (groen). De tabel aan de rechterkant geeft de voorgestelde normen (blauwe tinten voor centrum en rest bebouwde kom) en de bezoekerspercentages (geel)
- In de meeste gevallen is voor overige functies de Apeldoornse referentienorm binnen de range zoals die qua functies in de CROW publicatie wordt benoemd. Van belang is dat dit in de praktijk 80%-90% van de aanvragen zijn. De constatering is dat publieksintensieve varianten zorgen voor uitschieters 'naar boven'. Dit sluit aan bij knelpunten zoals we die thans in de stad ervaren.
- Er zijn echter uitzonderingen. We constateren het volgende:
  - De norm voor bioscoop / schouwburg in het centrum halveert
  - De norm voor hotels neemt buiten en in de stad fors af
  - De norm voor medische voorzieningen neemt gemiddeld af.
  - De norm voor hoger onderwijs neemt toe

In bovenstaande gevallen is onze insteek dat de nationale normen op basis van breed onderzoek tot stand zijn gekomen, en daardoor meer geldigheidswaarde hebben dan lokale inzichten. Van belang is ook dat de benoemde voorzieningen vaak onderdeel zijn van een grotere, multifunctionele ontwikkeling. In dergelijke gevallen is maatwerk, mits gebaseerd op degelijk vooronderzoek, in principe mogelijk.

### Parkeernormen (fiets)

Om het belang van de fiets te onderstrepen hanteren we voortaan ook eisen aan de parkeerruimte voor fietsen. Dit doen we alleen in de binnenstad omdat daar de druk op de openbare ruimte groot is. Gezien het nieuwe karakter zullen we de effectiviteit hiervan op termijn evalueren. Overigens wordt geen fietsnorm voor de functie wonen voorgesteld, omdat die reeds is geregeld binnen het bouwbesluit.

Voor parkeernormen voor fietsen hanteren wij ook de CROW-richtlijn 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (2012). De voorgestelde normen zijn weergegeven in bijlage 7.



### (Slim) ontwikkelen belonen

In de praktijk kunnen de berekende aantallen autoparkeerplaatsen niet altijd worden gerealiseerd, bijvoorbeeld doordat het perceel te klein is.

Tot op heden kan de gemeente onder voorwaarden toestaan dat de verplichting wordt afgekocht. De gemeente neemt in ruil daarvoor de parkeerplicht over via uitgifte van vergunningen tegen bewonerstarief en/of zakelijke vergunningen. Eerder is al aangegeven dat het bestaande aantal parkeerplaatsen in garages extra toestroom kan opvangen; in termen van parkeernomen is de investering voor deze compensatie reeds gedaan.

In de praktijk wordt de afkoopsom alleen bij ontwikkelingen in de binnenstad gehanteerd, omdat de gemeente daar over parkeerruimte beschikt. De afkoopsom bedraagt momenteel €12.000 per niet gerealiseerde parkeerplaats voor een auto.

Als de gevraagde afkoopsom financieel niet haalbaar is, kan – in de huidige situatie – de ontwikkeling niet doorgaan. Door het verlenen van een tijdelijke vrijstelling willen we de financiële drempel voor ontwikkelen verlagen, en zo de vernieuwing van de binnenstad extra stimuleren.

Tijdens de onderhandelingen met ontwikkelaars zullen we ontwikkelaars ook op andere manieren uitdagen om de ambitie van een aantrekkelijke en leefbare binnenstad te helpen realiseren. Bij nieuwe ontwikkelingen kan bijvoorbeeld gedacht worden aan het aanbieden van deelauto's voor appartementen om in ruil daarvoor minder parkeerplaatsen dan de reguliere norm te hoeven aanleggen. Creativiteit in meedenken vanuit de ontwikkelaars juichen we toe en zal worden beloond.

Om met name kleinschalige, vaak financieel minder draagkrachtige, ontwikkelingen te stimuleren, kan een (gedeeltelijke) vrijstelling gegeven worden van de plicht om het berekende aantal parkeerplaatsen auto te realiseren. Er wordt echter geen vrijstelling gegeven als de te realiseren parkeerplaatsen voor een woning of voor werknemers van een bedrijf/voorziening zijn bestemd.

Berekende aantal te realiseren parkeerplaatsen	Vrijstelling	Minimaal aantal te realiseren parkeerplaatsen
Kleiner dan 3	100%	0
Kleiner dan 6	80%	1
Kleiner dan 11	60%	4
Kleiner dan 16	40%	9
Kleiner dan 21	20%	16
Groter dan 20	0% - 20%	Afhankelijk van innovatiekracht

Het College van B&W bepaalt minimaal om het jaar – op basis van de bezettingscijfers van de parkeergarages – of er in het daaropvolgende jaar opnieuw vrijstellingen kunnen worden verleend. Als ook na toepassing van de vrijstellingen het minimaal aantal te realiseren parkeerplaatsen niet kan worden gerealiseerd, kan de gemeente voor de binnenstad toestaan dat deze verplichting onder voorwaarden worden afgekocht. In principe is het realiseren van benodigde parkeerruimte conform de normering altijd te prefereren boven afkoop. Immers, op die manier ontstaat geen extra belasting van de openbare ruimte.

Tenslotte belonen we initiatieven waarbij privé parkeerruimte ontsloten wordt voor openbaar gebruik. Dat geldt voor nieuwe initiatieven, maar ook voor bestaande voorzieningen. Liefst is structureel medegebruik het doel, maar in eerste instantie is medegebruik bij grote evenementen een goede stap.

### Parkeerapparatuur: Toekomstgerichte vernieuwing

Enkele jaren geleden heeft Apeldoorn nieuwe parkeerautomaten voor het **straatparkeren** aangeschaft. Net zoals thans met de garage apparatuur gebeurd is de aanbesteding hiervan gebaseerd op aanschaf én tien jaar onderhoud. Met de introductie van de apparatuur is cash betalen vervallen, maar is belparkeren als mogelijkheid toegevoegd. De apparatuur functioneert in principe goed. De tijd staat echter niet stil.

In 2018 is bekend geworden dat de banksector vanaf 1 januari 2020 contactloze betaling verplicht stelt als optie bij pinnen. Op zich een prima innovatie zoals we die in het afgelopen jaar bijvoorbeeld bij alle supermarkten hebben zien ontstaan. Op hetzelfde moment zullen we ook het invoeren van een kenteken gaan faciliteren, zodat digitale handhaving mogelijk wordt.

Bij de vervanging was het contactloos betalen nog een noviteit. Er is als eis meegegeven dat de apparatuur om te bouwen moest zijn naar contactloos gebruik. De ombouw van de ruim 100 automaten gaat ruim € 200.000,- kosten. Voordat we dit doen is een kritische blik op de apparatuur gewenst. De top 20 automaten is (zeer) rendabel, maar de 40 daarna brengt < € 10.000,- per jaar op. Voor die groep kan naast de ombouw ook aanbrengen van zgn. Lora detectie worden overwogen, zodat realtime inzicht in bezetting en handhaving mogelijk wordt.

De andere helft van de automaten (rond 60 stuks) brengt echter gemiddeld minder dan € 2.500,- per jaar op, gemiddeld onder de duizend euro. Voor die groep kan een blauwe zone, alleen belparkeren of anders worden overwogen. Voorgesteld wordt thans de helft van het ombouwbedrag te reserveren, en in het najaar van 2018 te beslissen hoe om te gaan met minder rendabele helft van de maaiveldapparatuur.

Ten aanzien van de **garage apparatuur** is een vernieuwing van de apparatuur gaande aangezien de levensduur en bijbehorende afschrijving van diverse garages (Haven Centrum, Marktplein en met name Orpheus) is bereikt. Net als bij de maaiveldapparatuur is gekozen voor een aanbesteding waarbij zowel de vervanging als het onderhoud van de levensduur van tien jaar één eenheidsprijs wordt gevraagd.

Er is ook bewust gekozen voor het vernieuwen van alle apparatuur. De reden daarvoor is dat op die manier alle locaties onder één controlesysteem kunnen worden geplaatst. In eerste instantie is dat Orpheus en Haven Centrum die hard aan vernieuwing toe zijn, maar ook de nieuwe apparatuur voor garage Anklaar en op termijn Brinklaan vallen hieronder. Door de gestage toename van PIN betalingen zal het aantal betaalautomaten met munt- en biljetfuncties naar één per locatie worden terug gebracht.

Een bijkomend voordeel van de huidige aanbesteding is dat een groot aantal nieuwe mogelijkheden inmiddels standaard in de aangeboden apparatuur zijn verwerkt. Ontsluiting via Internet is vanzelfsprekend, net als bijvoorbeeld integratie van parkeren op kenteken. Het biedt de mogelijkheid nieuwe zaken te benutten die de oude apparatuur simpelweg niet aankon.

Belangrijkste voorbeeld daarvan is bediening op afstand. Dat vergt een investering voor garage Marktplein, maar in de rustige uren is bemensing vervolgens niet meer noodzakelijk. Op drukke uren blijft persoonlijke hulp mede daardoor betaalbaar. Aan de 'klantzijde' ontstaat de mogelijkheid voor ondernemers om gerichte korting op parkeergeld te kunnen geven bij aankopen. Zowel voor maaiveld- als garage apparatuur maken we daarmee maximaal gebruik van nieuwe, slimme mogelijkheden en zorgen voor maximaal gebruiksgemak.

### Aandacht voor parkeren van vrachtwagens

Hoewel niet de centrale focus, willen we vrachtwagenparkeren in deze nota niet onbenoemd laten. Sinds een aantal jaren mogen vrachtwagens niet meer binnen de kom 's nachts parkeren in woongebieden. Soms levert dit knelpunten op, bijvoorbeeld langs randen van industrieterreinen. We gaan uit van een faire balans tussen het weren van zwaar verkeer en de erkenning dat deze groep weggebruikers elders wel naar behoren parkeerruimte dient te krijgen.

Langs snelwegen speelt specifiek de problematiek van (inter)nationale vrachtwagens die op parkeerplaatsen aan en bij de snelweg overnachten. De parkeerruimte kent een ontwikkeling waarbij verzekeraars van chauffeurs eisen dat de op specifieke, extra beveiligde locaties moeten parkeren. Maar dat geldt niet voor alle chauffeurs. Recent is bepaald dat men niet meer in de cabine mag overnachten. We onderzoeken de mogelijkheid van accommoderen van deze groep chauffeurs, liefst in combinatie met betaalbare overnachtingsmogelijkheden.

Tabel I - Duurzame en economische ontwikkeling

Nr	Maatregel	Doel en omschrijving		Financiële inschatting **				
				2019	2020	2021	2022	2023
6- 1	Integrale monitoring ontwikkelingen parkeersektor (eens per twee jaar)	Combinatie meningen bevolking en tellingen centrum. Waar mogelijk aansluiten bij integrale en nationale databronnen. Extern: reeds in budget verkeersvisie.	Externe fin.	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
2	Actualiseren parkeernormen	Auto: Woningen Apeldoornse normen, Overig aansluiting op CROW 2012 *, Fiets		nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
3	Vernieuwen maaiveldapparatuur	Contactloos betalen en kenteken invoeren (Noodzaak banksector en handhaving. Investering in 2019 van € 150.000,- euro, m.i.v. 2020 kapitaallasten.	Kapitaal lasten	€ 0	€ 16	€ 16	€ 16	€ 16
4	Tijdelijke gedeeltelijke vrijstelling autonorm binnenstadsfuncties	Stimuleren van vernieuwing van winkel- en horecafuncties in de binnenstad door het kwijtschelden van (een deel van) de afkoop van parkeerplaatsen bij uitbreiding.	Minder baten	€ 0	-€ 25	-€ 25	-€ 25	-€ 25
5	Stimuleren dubbelgebruik parkeerplaatsen	Benutten van besloten parkeerplaatsen (bijvoorbeeld bij kantoren) die tijdens een evenement in het weekend topdrukte zouden kunnen opvangen.	Toename lasten	€ 10	€ 10	€ 10	€ 10	€ 0
6	Herziening / vereenvoudiging van zonegrenzen en tariefstructuur	Transparantie en eenvoud voor gebruikers. Voorstellen vergen een financiële doorrekening van ontwikkelingen in relatie tot interne kosten en externe opbrengsten		<i>keuze</i>	<i>keuze</i>	<i>keuze</i>	<i>keuze</i>	<i>keuze</i>
7	Strategisch overleg Apeldoornse parkeeraanbieders: Met P1 en Q-park op convenantsbasis de aantrekkelijkheid van (het parkeren bij) de Apeldoornse binnenstad optimaliseren	Onderdelen op dit moment zijn: <ul style="list-style-type: none"> <li>· Parkeerverwijssysteem (gerealiseerd)</li> <li>· Gezamenlijk 'korting bij aankoop' of puntensysteem voor Apeldoornse ondernemers (in onderzoek, uitvoering op korte / middellange termijn)</li> <li>· Betaalmogelijkheden op elkaar afstemmen (doel is eenduidig afrekenen in alle garages, op langere termijn)</li> </ul>		€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
8	Innovaties vanuit de parkeervisie integreren in grote projecten	Met initiatiefnemers onderzoeken of b.v. extra voorzieningen zoals stallingen voor de fiets of deelauto's de autobehoeft (en daarmee de parkeerruimte) kan beperken.		nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
9	Vrachtwagenparkeren	Onderzoek parkeerplaatsen plus accommodatie rand snelweg / stad		nvt	nvt	nvt	nvt	nvt

\* CROW publicatie 381 'Kencijfers parkeren en verkeersproductie'

\*\* Euro x 1.000. Rood: Derving op parkeerinkomsten. Zwart: Investerings (verhoging parkeerkosten)

**Reeds benoemd in de Verkeersvisie:** Fietsstad: Aanvullen voorzieningen bij transferpunten (9-11), Onderzoek prioriteit fiets centrumring en doorstroommassen centrum (15, 20,21). Beter en Veiliger: Actualiseren parkeernormen (34), Financieel gezonde parkeersektor (35), maatwerk zones en tarieven(38, 39).

Lasten	Baten
Minder	Minder
Meer	Meer

*keuze: scenarios nader te bepalen*    *NVT: uitvoering heeft geen fin. gevolgen*

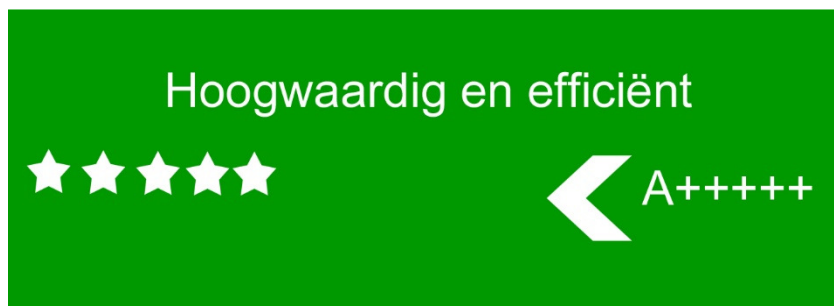
Duurzaam / economisch

Lasten

Baten

2019	2020	2021	2022	2023
€ 10	€ 26	€ 26	€ 26	€ 16
€ 0	-€ 25	-€ 25	-€ 25	-€ 25

# 06 | Hoogwaardig en efficiënt



In dit hoofdstuk kijken we naar drie specifieke onderwerpen: auto's in de binnenstad, fietsen in de binnenstad en maatregelen in de stadswijken en dorpskernen. Hoofddoel is handen en voeten geven aan 'slimmere mobiliteit'. We benutten nieuwe kansen die de techniek ons biedt.

## Auto's in de binnenstad

De aanblik van een rijtje geparkeerde auto's op straat wordt gezien als een negatief onderdeel van de ruimtelijke kwaliteit. Doel is de auto's zoveel mogelijk uit het zicht en van het maaiveld af te krijgen.

Hoe gaan we dat realiseren? Voor onze garages streven we ten eerste naar een hogere kwaliteit, zowel ten aanzien van de vindbaarheid van garages als de kwaliteit van de parkeervakken en voorzieningen binnen de

garages zelf. Lopende processen, zoals de reguliere vervanging van de parkeerapparatuur, dragen hieraan bij.

Ten tweede streven we naar het verbreden van de verhouding tussen de tarieven in de parkeergarages onderling en ten opzichte van het parkeren op straat. We willen de minder gebruikte garages aantrekkelijker tarieven geven en om het verschil te benadrukken ook de tarieven van de meest gebruikte garages daarop aanpassen. We vergroten daarom het verschil in tarieven tussen enerzijds garage Marktplein en anderzijds garages Brinklaan en Haven Centrum. De laatsten liggen aan andere aanrijroutes en zorgen daarmee ook voor een spreiding van de bezoekers van de binnenstad, wat weer bijdraagt aan de ambitie van een aantrekkelijke en leefbare binnenstad.

Ten aanzien van het verschil tussen straat en garageparkeren zijn de uurtarieven in garages reeds lager dan op straat. We willen dit verschil in de toekomst handhaven, ook al betekent dit dat we in vergelijkende onderzoeken soms hoog uitkomen qua straattarieven. De twee bovenstaande acties samen zorgen tevens voor een betere spreiding van het piekgebruik over de garages.

De derde maatregel betreft een faire prijs voor de geparkeerde tijd. In de huidige situatie wordt in de garages in veelvoud van € 0,50 gerekend. Zolang er contant geld nodig is wordt hiermee (hoge) kosten van verwerking van kleingeld vermeden. Zodra het echter technisch mogelijk is, wordt het te betalen bedrag in de garages per minuut afgerekend, te beginnen met PIN betalingen. Op straat kan iedereen reeds voor betaling per minuut gebruikmaken van belparkeren.

Als vierde maatregel kijken we naar het bewonersparkeren op straat. Met name in de binnenstad zijn de vergunningzones op het maaiveld vaak (over)bezet. Door binnenstadsbewoners die in aanmerking komen voor een parkeervergunning de keuze te geven of zij op straat of in parkeergarage Haven Centrum willen parkeren kan dat beeld veranderen.

Om het imago van Apeldoorn Fietsstad te ondersteunen heffen wij tenslotte autoparkeerplaatsen op straat op als er op korte afstand een andere parkeervoorziening beschikbaar is. Samen met bewoners overleggen wij over het gebruik van de vrijgekomen ruimte, bijvoorbeeld

om deze als fietsparkeerplaats te gebruiken of de functie te veranderen ten behoeve van groen of water.

Overigens kunnen bezoekers van bewoners in de binnenstad op straat profiteren van een korting. Echter, het tarief met korting ligt niet lager dan het garagetarief. Bij kortere bezoeken aan bewoners blijft het gebruik van het maaiveld een logische optie.

### Fietsen in de binnenstad

Fietsgebruik draagt bij aan de kwaliteit van de leefomgeving. Door de kwaliteit te verhogen hopen we met name autogebruikers te verleiden. Maar kwaliteitsverhoging is ook gericht op behoud van de grote groep huidige fietsgebruikers. Als de fietsenstallingen beter worden gebruikt, worden er tevens minder fietsen in het voetgangersgebied geparkeerd. Etalages worden beter zichtbaar en de toegang tot winkels en horecavoorzieningen wordt beter.

Hoe gaan we dit realiseren? Ten eerste willen we ons stallingsaanbod zowel vergroten als kwalitatief verbeteren. We kijken specifiek naar betere beschikbaarheid op piekmomenten, service, voorzieningen en dergelijke. Er komt extra stallingscapaciteit in de binnenstad: onder het Marktpllein, Marktstraat, in de omgeving Hoofdstraat/Kanaalstraat en Hoofdstraat/Kapelstraat. In totaal gaat het om circa 1200 extra stallingsplaatsen.

Ten tweede willen we fietsers verleiden met acties om hiervan gebruik te maken. Vervolgens kunnen fietsers worden aangesproken op ongewenst gedrag. Met partijen in de binnenstad monitoren we de effecten en nemen we zonodig aanvullende maatregelen. Samen met de wijkraad Centrum en Stichting CentrumManagement Apeldoorn stimuleren wij de fietsers de stallingen te gebruiken en hun fiets niet her en der neer te zetten.

### Maatregelen in stadswijken en dorpskernen

Waar reguleren in de binnenstad noodzakelijk is om krapte te voorkomen, is dit in wijken en dorpen minder het geval. We willen alleen reguleren op tijden en plaatsen waar het nodig is. Bij de toekomstige garage Anklaar

houden we mede daarom bijvoorbeeld de eerste twee uur parkeren in de garage gratis. Voor bewoners geldt, dat we hun parkeeraanbod willen beschermen tegen parkeerders van 'buitenaf'.

Overigens is de gemeentelijke invloed in wijken en dorpen gering. Openbare voorzieningen zoals bij Gelre ziekenhuizen in Ugchelen zijn eigendom van het ziekenhuis en worden geëxploiteerd door Q-park. De gemeentelijke garage Orpheus ligt op het snijvlak van binnenstad en woonwijken en is gekoppeld aan het theater. Hiervoor is specifieke aandacht noodzakelijk.

Ten aanzien van garage Orpheus wordt op korte termijn de toegangs-situatie gewijzigd en vernieuwd. De verouderde toegangsapparatuur wordt op het niveau van de overige garages gebracht. Qua toegang worden parkeerdek en garagedekken losgekoppeld. Op rustige dagen, wanneer het parkeerdek voldoende ruimte biedt, kunnen daardoor kosten bespaard worden van het openhouden van de garagedekken. Ten aanzien van de tarieven sluiten we op weekdays aan bij congressen en voorstellingen van Orpheus. In weekends en de zomerperiode zullen we onderzoeken hoe het gebruik verbeterd kan worden in relatie tot het centrumbezoek en een mogelijke buffer voor attractieverkeer. Naast tarieven speelt de vindbaarheid daarbij een rol. Tevens blijven we werken aan andere mogelijkheden om de garage beter te kunnen benutten, bijvoorbeeld door medegebruik van functies in de omgeving en benadrukken van de fysieke vindbaarheid.

Buiten de binnenstad en in de dorpen bieden wij de bewoners bescherming tegen parkeeroverlast. Voorbeelden van mogelijke maatregelen zijn: parkeerverbodzones, parkeervergunning-gebieden en blauwe zones. Ieder van deze maatregelen heeft specifieke kenmerken, wat per locatie wordt toegepast is maatwerk. Vooraf wordt uiteraard eerst getoetst of er een objectief parkeerprobleem is. Waar ruimte wordt benut zonder dat het tot (over)volle bezetting leidt blijft het parkeren vrij.

Een specifiek voorbeeld is de wijze waarop gewerkt wordt aan verbetering van het parkeren bij de attracties aan de westzijde van de stad. Op basis van signalen van parkeer- en verkeersoverlast is eind 2014 gekozen voor een tweeledige aanpak. De eerste fase hiervan was het tijdelijk oplossen van de acute overlast om zo 'tijd te kopen' voor het uitdenken van een

structurele oplossing. Tijdens de seizoenen 2015 en 2016 is naar aanleiding hiervan een overloopterrein van AGOVV benut.

Vanaf seizoen 2017 is een structurele oplossing van start gegaan, met als belangrijkste uitgangspunt dat de J.C. Wilsaan niet langer als parkeerruimte zal worden gebruikt – en voor dat doel wordt afgesloten voor doorgaand verkeer. Om dit te kunnen garanderen is de overloopruimte voor parkeren bij AGOVV uitgebreid tot twee oefenvelden. Deze situatie is voor de seizoenen 2017 tot en met 2021 vastgelegd.

Tegelijkertijd is besloten tot een nader onderzoek om te komen tot een parkeersituatie 'op afstand' in combinatie met een buspendel of een andere innovatieve manier van vervoer naar de attracties zelf. Hierbij worden de Hoog Buurloseweg en 'Gat van Zevenhuizen' nadrukkelijk betrokken. De uitdaging is om gezamenlijk tot een 'waterdicht' en voor de gebruikers aantrekkelijk parkeersysteem te komen, waardoor de autointensiteiten op de ringweg en de straten rondom de attractieparken per saldo zal verminderen. Een toegevoegde rol als P+R faciliteit voor de binnenstad wordt hierbij ook onderzocht.

Een tweede voorbeeld van gemeentelijke aandacht buiten de binnenstad is de problematiek van ervaren parkeeroverlast langs de randen van vergunningzones en het parkeren rondom grote publiekstrekkingen zoals het Ziekenhuis en de Belastingdienst. Dergelijke vraagstukken worden per geval afzonderlijk beoordeeld. Uitgangspunt is dat in ieder geval de toegankelijkheid van de eigen opritten en doorstroming voor het verkeer gegarandeerd moet blijven.

Voor daadwerkelijke aanpassing van vergunningzones geldt dat het draagvlak onder betrokkenen bepalend is; de gemeente volgt hierin de meerderheid van de betrokkenen. Aanpassingen van bestaande zones hebben doorgaans een redelijk draagvlak. Voor aanleg van nieuwe zones is het draagvlak op basis van recente voorbeelden laag. De bewoners die daadwerkelijke overlast ervaren zijn vaak in de minderheid ten opzichte van de directe omgeving, die bij een maatregel verplaatsing van het probleem naar de eigen straat vrezen.

Toch is regulering in onze optiek doelstreffend en met name voor straten met echte overlast een sluitende oplossing. Als het draagvlak redelijk,

maar niet doorslaggevend is, wordt samen met betrokken onderzocht welke randvoorwaarden als meest belemmerend worden gezien. Vervolgens kunnen we een voorstel voor maatwerk doen. Een goed voorbeeld hiervan is bezien hoe om te gaan met parkeren op eigen terrein, wat vaak als onoverkomelijk wordt gezien bij invoering van een zone.

Andersom geldt dat in situaties waarin een aantal onderzoeken en maatregelen zijn doorlopen, ook een blijvend status quo acceptabel is. Een verandering wordt alleen overwogen indien dit voor een meerderheid van betrokkenen tot verbetering leidt. Het vooruitzicht van 'het slechts verplaatsen van een probleem' is ongewenst.

## Overige maatregelen

We willen positief inspelen op initiatieven van inwoners. Dat geldt zowel voor tijdelijke acties (waardoor de straat tijdelijk anders wordt gebruikt) als voor structurele aanpassingen. Voor auto's kan dat betekenen dat autoparkeerplaatsen worden omgezet in fietsparkeerplaatsen of voor bijvoorbeeld speel- of groenvoorzieningen worden gebruikt als het lokale draagvlak daarvoor wordt aangetoond. Hieronder valt ook het mogelijk maken van ruimte voor deelauto's.

We werken aan het digitaliseren van het straatparkeren, waarbij na kortparkeren ook vergunningen en ontheffingen aan de beurt komen. Onderdeel daarvan is digitale aanvraag en handhaving. Op termijn kan iedereen met een eigen parkeerrecht parkeren. In potentie kan daardoor beschikbare parkeerruimte veel beter worden benut. Daardoor zou uiteindelijk de twee deling tussen kortparkeer- en vergunningzones in de binnenstad kunnen verdwijnen. We kijken mee met initiatieven elders waarin hiermee wordt geëxperimenteerd.

Tenslotte komt er een eenduidig openingsregime voor feestdagen voor garages, maaiveld en stallingen. Dit onderdeel wordt in het volgende hoofdstuk 'Hartelijk welkom' nader omschreven.

Tabel II - Hoogwaardig en efficiënt

Nr	Maatregel	Doel en omschrijving		Financiële inschatting *				
				2019	2020	2021	2022	2023
7 - 1	Verhogen kwaliteit parkeergarages	Laadvoorzieningen garage Haven Centrum als duidelijk herkenbaar e-laadpunt. Herkenbaarheid Haven Centrum, Brinklaan & Orpheus. Investering in de periode 2019 - 2020 van € 70.000,- euro, m.i.v. 2021 kapitaallasten.	Kapitaal lasten	€ 0	€ 8	€ 8	€ 8	€ 8
2	Verruimen openingstijden garages voor bewoners en hun bezoekers	- Principe 24/7 openstelling van alle voorzieningen. - Afstemmen maaiveld- en garage betaalregime Uitgiftepunten deelauto's (Nultarief gebruikskosten)	Minder baten	€ 2	€ 5	€ 5	€ 5	€ 5
3	Verhogen kwaliteit van de stallingen	Herkenbaarheid, Toegankelijkheid, Diversiteit rekken (bijzondere fietsen) Servicevoorzieningen, Laadvoorzieningen, Uitgifte deelfietsen. Investering in de periode 2019 - 2020 van € 40.000,- euro, m.i.v. 2021 kapitaallasten.	Kapitaal lasten	€ 0	€ 5	€ 5	€ 5	€ 0
4	Tarief parkeergarages lager dan tarief voor parkeren of straat	Doel is het stimuleren van garagegebruik en zo auto's uit het zicht krijgen						
5	Ontlasten maaiveldzones centrum	Toestaan van de mogelijkheid tot afnemen bewonersvergunning in Haven Centrum in plaats van maaiveldparkeerplaats voor zone binnenstad						
6	Stimuleren ander gebruik als nodig	Ondersteunen initiatieven bewoners om parkeerruimte tijdelijk anders te gebruiken		€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
7	Onderzoek efficiëntie maaiveldplaatsen	Wijzigen van de functie van autoparkeerplaatsen op straat (Budget voor onderzoek en om parkeerruimte hierop fysiek aan te passen)	Toename lasten	€ 0	€ 25	€ 0	€ 0	€ 0
8	Stimuleren gebruik stallingen	Acties om gebruik van de stallingen onder de aandacht te brengen (Stimulering vanuit regionaal budget)	Extern	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
9	Stimuleren gebruik transferia	Onderzoek transferium Apeldoorn west: Mogelijkheden combinatie met transferfunctie voor de binnenstad onderzoeken		€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
10	Uitbreiding stallingsmogelijkheden voor de fiets in de binnenstad	Onder meer naar aanleiding van veranderingen bij Stadhuis en Marktstraat						

\* Euro x 1.000. Het betreft investeringen (verhoging parkeerkosten)

**Reeds benoemd in de Verkeersvisie:** Fietsstad: Uitbreiden stallingscapaciteit Markstraat (5), Onderzoek stalling Beekstraat (7), Deelfietsensysteem (13). OV Transitie: P&R / Combi attracties Apeldoorn West. Beter en Veiliger: Blauwe zone (36).

Lasten	Baten
Minder	Minder
Meer	Meer

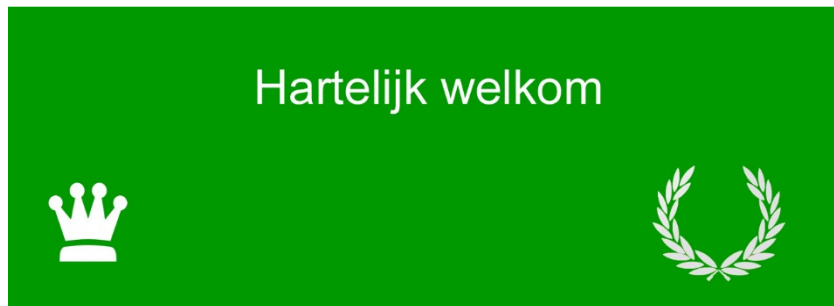
keuze: afhankelijk van scenario's project: separate besluitvorming

Hoogwaardig / efficiënt

Lasten  
Baten

2019	2020	2021	2022	2023
€ 2	€ 43	€ 18	€ 18	€ 13
€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0

# 07 | Hartelijk welkom



Iedereen heeft wel een mening over het begrip 'welkom'. In dit hoofdstuk betekent welkom zoiets als: geen rompslomp, duidelijk en geen onaangename verrassingen. We werken dat per bezoekersgroep uit.

## Groepen parkeeders en hun wensen

Bij **bewoners** en parkeren gaat het vooral om de bewoners van de parkeervergunninggebieden. Zij voelen zich vaak de dupe: het vergunninggebied is ingesteld, omdat anderen overlast veroorzaken. Maar juist degenen die overlast ondervinden, hebben een parkeervergunning nodig en in de binnenstad moeten zij daarvoor ook nog betalen.

Bij de aanvraag wordt beoordeeld of men over 'eigen' parkeerruimte beschikt. Dat leidt regelmatig tot discussies. Is bijvoorbeeld een garage die direct aan de woning is verbonden nu wel of niet een eigen parkeerruimte?

Voor een (tijdelijke) kentekenwijziging is een bezoek aan de gemeente nodig. Ook voor hun bezoekers moeten zij het een en ander regelen (kraskaart of bezoekerskaart).

Bezoekers met een **gehandicaptenparkeerkaart** willen vooral duidelijkheid. Een gehandicapten-parkeerkaart geeft geen recht op gratis parkeren, terwijl de loopafstand tot een parkeerautomaat al problematisch kan zijn. Op dit moment mogen alleen houders van een Apeldoornse gehandicaptenparkeertkaart (GPK) of een Europese GPK die door Apeldoorn is uitgegeven, gratis parkeren. Houders van een Europese GPK die door een andere gemeente is uitgegeven, vinden dit onduidelijk.

Bezoekers van de **binnenstad en evenementen** willen vooral duidelijkheid en geen onaangename verrassingen. Bezoekers willen graag duidelijkheid: waar kan ik parkeren en hoe ver is dat van mijn bestemming? Ook na hun bezoek willen ze niet voor onaangename verrassingen komen te staan. Denk aan een garage die vroeger dan verwacht blijkt te sluiten of een parkeerkaartje dat qua prijs tegenvalt.

Bij de parkeergarages zijn de parkeertarieven complex (afhankelijk van de garage, de dag en het tijdstip van de dag). Bezoekers verwachten dat parkeergarages van deze omvang en op deze locaties altijd zijn geopend. Bij het betaald parkeren op straat speelt de onduidelijkheid van de zones met elk hun verschillende parkeertarieven en maximale parkeerduur. Ook de tijden en (feest)dagen waarop juist wel of juist niet betaald moet worden, zijn niet altijd duidelijk.

Bezoekers met **deelauto's of elektrische auto's** willen vooral zichtbaarheid en exclusieve rechten voor hun plaats. Deze bezoekers zullen vooraf willen weten waar laadapparatuur aanwezig is. Vervolgens is vooraf of tijdens de rit de vraag of de beschikbare ruimte ook daadwerkelijk vrij voor gebruik is. Uiteindelijk zal men op zoek zijn naar een reservering vooraf, zodat met zekerheid naar een oplaadvoorziening kan worden gereden.

**Ondernemers** willen vooral hun klanten welkom heten. Iedere 'hindernis' moet zoveel als mogelijk worden vermeden. Detailhandel Nederland heeft in 2015 de 'Nationale Parkeertest' uitgevoerd. Een groot aantal



parkeervoorzieningen is beoordeeld en vergeleken vooral vanuit de functie en kwaliteit voor de consument als bezoeker van de binnensteden. Detailhandel Nederland heeft op basis van het onderzoek een aantal aanbevelingen opgesteld. Deze zijn:

- Hanteer eerlijke en transparante parkeertarieven.
- Gebruik de parkeerinkomsten om te investeren in een bereikbaar winkelgebied.
- Verwelkom alle consumenten.

Ondernemers hebben concreet verzocht om het introduceren van meer eigen opties. Voorbeelden zijn een loyaliteitsprogramma of het vergoeden van (een gedeelte van) de parkeerkosten bij een aankoop of bezoek.

### Hoe gaan wij dit realiseren voor bewoners?

Parkeervergunninggebieden zijn bedoeld bewoners te vrijwaren van parkeeroverlast die door gebruikers 'van buiten' wordt veroorzaakt. Voor hen is eigen ruimte beschikbaar. De uitvoering hiervan vindt plaats in de vorm van collectieve parkeerruimte, bewoners kunnen niet van de gemeente een kwaliteit eisen die overeenkomt met 'eigen' parkeerruimte. De collectieve parkeeroplossing is een gevolg van de woonkeuze.

Regelmatig krijgen wij verzoeken om een nieuw gebied te realiseren, maar ook om een gebied op te heffen. Voor beide situaties hebben wij spelregels opgesteld, het draagvlak onder de bewoners speelt een belangrijke rol. Deze spelregels gaan wij duidelijker communiceren. Wij gaan het begrip eigen parkeerruimte versoepelen. Een direct met de woning verbonden garage of een losse garagebox wordt niet meer als eigen parkeerplaats gezien. De reden is, dat deze vaak als schuur, fietsenstalling of als woonruimte wordt gebruikt. In een nog op te stellen beleidsregel zullen de criteria voor vergunningverlening nader worden vastgelegd.

Het aanschaffen en actueel houden van de parkeervergunning wordt zo eenvoudig mogelijk. Wij zorgen ervoor dat de aanvraag via internet kan worden geregeld en dat het kenteken van de auto ook online kan worden gewijzigd.

Naast bewoners zelf zorgen we ook voor het minimaliseren van de effecten van een betaalde parkeeromgeving voor hun bezoek. Doel hiervan is de kans op vermindering van sociaal contact als gevolg van de 'betaaldrempel' te verminderen. Bewoners van het vergunninggebied binnenstad beschikken nu al over een bezoekerskaart, waarmee hun bezoekers tegen gereduceerd tarief op straat kunnen parkeren. Deze kortingsmogelijkheid gaat ook gelden in de parkeergarage Haven Centrum. Het kortingspercentage wordt voor alle bewoners van de binnenstad gelijk (60%).

Bewoners van de andere vergunninggebieden kunnen nu al kraskaarten aanschaffen voor bezoek. De prijs wordt voor alle gebieden gelijk, afhankelijk van de woonlocatie (centrumzone, randwijken, zone met een avondvenster) wordt daar een 'urentegoed' aan geoppeld. De kaart is de hele dag geldig, inclusief het avondvenster.

In de toekomst kan deze regeling worden gedigitaliseerd. Daardoor ontstaat tevens de mogelijkheid tot het leveren van meer maatwerk. Op termijn zijn verhandelbare 'parkeerrechten' een veelbelovende optie.

### Hoe gaan wij dit realiseren voor bezoekers?

De groep van bezoekers bestaat voor een klein maar belangrijk deel uit mensen met een parkeerkaart voor minder validen. Klacht van deze groep is dat er verschillen in rechten tussen een Apeldoornse en een Europese gehandicapten kaart zijn. We willen de voordelen voor bewoners behouden, maar het onderscheid tussen uitgifteplaats van de Europese GPK opheffen. In de praktijk is die regel niet (meer) uit te leggen. Dus: iedereen met een Apeldoornse of Europese GPK mag op straat gratis parkeren. De regulering hiervan blijft wel ongewijzigd (vaak maximaal 3 uur).

Voor alle bezoekers met of zonder beperking is de vindbaarheid van een plaats cruciaal. Op de websites van zowel Stichting Centrum Management Apeldoorn als van de gemeente wordt informatie gegeven over de parkeervoorzieningen van alle exploitanten. Het betreft onder andere openingstijden, tarieven, aanwezige voorzieningen en het actueel aantal

vrije plaatsen. Q-Park en P1 geven daarnaast op hun eigen websites informatie over hun parkeergelegenheden.

Deze informatie wordt ook als open data ter beschikking gesteld, zodat bouwers van apps en van navigatiesystemen deze informatie kunnen gebruiken. Mede daarom hebben we voor ons parkeerverwijssysteem gekozen een aantal cruciale keuzeplaatsen op de binnenring te voorzien van dynamische parkeerinformatie. Veel navigatieapps nemen de realtime bezettingsraad van garages al mee in de routeplanning.

Naast de 'digitale' zichtbaarheid zullen we ook de fysieke beschikbaarheid van garages blijven verbeteren. Dat gebeurt onder meer door betere herkenbaarheid van de parkeerlocaties zelf. De 'laatste meters' naar een garage worden door statische borden aangegeven. Informatie over het actuele aantal vrije plaatsen in de fietsenstallingen worden op borden met displays weergegeven. Ook hiervoor is inmiddels een app beschikbaar die bezettingsgraden toont.

De volgende zaken worden zoveel mogelijk gestandaardiseerd of vereenvoudigd (zie maatregeltabel):

Parkeergarages:

- Het aantal tarieven, maximum tarief
- Openingstijden. Een nieuwe mogelijkheid hiervoor wordt geboden door de vernieuwing van de parkeerapparatuur, waardoor personele bezetting en bediening losgekoppeld kunnen worden. Dat geeft extra mogelijkheden in de stillere uren.
- Openingstijden feestdagen

Betaald parkeren op straat

- De dagen en tijden waarop moet worden betaald. Uitgangspunt is dat er niet onnodig (te vroeg op de dag, te laat in de avond) wordt gereguleerd. Om de parkeergarages qua tarief te laten concurreren met het parkeren op straat, moeten de tijden op elkaar zijn afgestemd.
- Duidelijker zones
- Maximale parkeerduur

Fietsenstallingen

- Openingstijden regulier en feestdagen

Op termijn kunnen bezoekers parkeertegoed (parkeerbundels) aanschaffen. Hun klantentrouw aan Apeldoorn wordt beloofd, doordat zij tegen een gereduceerd tarief parkeertijd kunnen kopen.

Ten aanzien van de fietsenstallingen constateren we dat het aanbod steeds diverser wordt. Naast de 'gewone' fietsen zijn er fietsen met bredere banden en mandjes voor het stuur. Er zijn bakfietsen om de kinderen mee te vervoeren. Elektrische fietsen (met name de nieuwste speed-pedelecs) hebben bredere banden en roepen een behoefte aan laadvoorzieningen op. Tenslotte komen er meer snorfietsen en scooters.

Dit roept een dilemma op: enerzijds willen we naast auto's ook al deze nieuwe fiets- en brommervarianten uit het zicht, anderzijds vragen deze voertuigen vaak specifieke en relatief grootte ruimtes, wat in bestaande stallingen ten koste gaat van het aanbod voor 'gewone' fietsen. We onderzoeken wat hier mogelijk is, kijken naar voorbeelden uit andere steden en optimaliseren met name het aanbod in de nieuwe stallingen hierop.

### Hoe gaan we dit realiseren voor bezoekers met een herkenbare deelauto of een elektrische auto?

Apeldoorn ziet in de ontwikkeling van gedeeld autogebruik en elektrisch laden goede kansen om het autogebruik door zowel efficiënter gebruik als minder uitstoot te verduurzamen. Onze ambitie is die ontwikkeling te stimuleren op twee niveaus: We **faciliteren** initiatieven vanuit de samenleving, en op ons eigen grondgebied en in onze garages **stimuleren** we de ontwikkeling door strategische uitvoeringsprojecten. Ook acties bij aanpalende sectoren, zoals bijvoorbeeld het elektrisch busvervoer voor de stadslijnen, dragen bij.

Voor elektrisch laden houden we rekening met de verandering van het autopark en de daaruit voortvloeiende behoefte. Het aantal volledig elektrische auto's en de behoefte aan 'snelladers' stijgt ten opzichte van de

reguliere, meest hybride auto's. We stimuleren laden in garages (en met name Haven Centrum) door daar laden gratis te maken; immers, daar moet al parkeergeld worden voldaan. Laadpalen op straat die nu nog gratis zijn worden op termijn 'normale', betaalde plaatsen. Qua laadprijs wordt aangesloten bij de prijzen conform de lopende Provinciale concessievoorwaarden bij plaatsing.

Ten aanzien van gedeeld autogebruik gaan we uit van een integrale ontwikkeling. Initiatiefnemers worden ondersteund op het gebied van parkeervergunningen, deelautoplakaten, laadvoorzieningen, subsidies en dergelijke. We denken mee met Mobuur en bezien of dit systeem ook in andere wijken en dorpen van nut kan zijn. Tenslotte stimuleren we bedrijven bedrijfs(deel)auto's te benutten en geven zelf daarbij het goede voorbeeld.

Apeldoorn zet deze bezoekers in het zonnetje. Een aantal betaalde parkeerplaatsen in de binnenstad wordt voor hen gereserveerd. Op termijn willen we van Haven Centrum de garage maken die elektrische auto's maximaal in de watten legt. Dat betekent ook gebruik van duurzame elektriciteit en verbetering van de route tussen Haven Centrum en het centrum. We stimuleren deelauto aanbieders om hier elektrische auto's te plaatsen. Het startpunt van deze kwaliteitsslag is de naam: voortaan zullen we deze garage Haven Centrum gaan noemen.

### Hoe gaan wij dit realiseren voor ondernemers?

De Stichting Centrum Management Apeldoorn onderzoekt hoe de ondernemers (een gedeelte van) de parkeerkosten van hun bezoekers kunnen overnemen. Randvoorwaarden zijn, dat:

- de ondernemer kan bepalen welk bedrag wordt vergoed
- dit bedrag bij de parkeergarages van Q-Park en van de gemeente en bij de parkeerterreinen van P1 kan worden gebruikt.

De gemeente zorgt ervoor, dat de nieuwe parkeerapparatuur in de parkeergarages deze korting kan geven. Deze apparatuur wordt in de loop van 2019 vervangen, omdat de huidige apparatuur is afgeschreven. De parkeergarage is het begin en einde van het bezoek aan de binnenstad.

Ondernemers kunnen onder voorwaarden op de wanden hun onderneming presenteren.

### Hoe gaan we de openstelling tijdens feestdagen regelen?

Ondernemers, maar ook bezoekers geven aan onduidelijkheid te ervaren als het op de feestdagen aankomt. Openingstijden van onze voorzieningen hebben de afgelopen tijd inderdaad voor een dilemma gezorgd in de uitvoering van het beleid. Hierbij speelt het veranderende belang van elk van de feestdagen, maar ook bijvoorbeeld toename van winkelluren, gelijke afstemming tussen maaiveld en garages en de relatief hoge kosten van bemensing en handhaving een rol.

Vooruitopend op de huidige beleidsnota is op basis van raadvragen reeds een helder beleidskader uitgedacht. Aangesloten wordt bij de – resterende – vier feestdagen 1<sup>e</sup> Kerstdag, 1<sup>e</sup> Paasdag, 1<sup>e</sup> Pinksterdag en nieuwjaarsdag waarop winkels in de gemeente niet geopend mogen zijn. Voorgesteld wordt op die dagen parkeergarage Marktplein en de fietsenstallingen Marktstraat en caterplein open te stellen op alle nationale feestdagen met de openingstijden 10:30 tot 24:00 uur. Tevens wordt voorgesteld het srraatparkeren op feestdagen gedurende dezelfde tijden te laten functioneren.

Extra lasten op jaarbasis voor deze openstelling zijn € 25.000,-. Vooralsnog is niet voorspelbaar wat de inkomsten zijn. Op genoemde dagen zijn de winkels gesloten. Helder is daarmee wel dat het geen rendabele uren zullen zijn. De horeca is wel geopend. Indien gekozen wordt voor bediening op afstand zullen de kosten ook lager zijn.

Op overige bijzondere dagen zijn de faciliteiten geopend, maar is ook het maaiveldparkeren in bedrijf. Vanuit een kosten versus aanbodperspectief zullen we voor stallingen wel overwegen om onderscheid te gaan maken tussen 'volledig' open stallingen en stallingen met een (ruime) openingstijd die beantwoorden aan de vraag.

Overigens is er voor de stad als geheel op alle (feest) dagen voldoende alternatief: De Q-park garages zijn 24/7 geopend en alle maaiveldopties zijn beschikbaar.

### **Hoe gaan we om met ervaren overlast van scooters?**

Waar horeca ondernemers graag gebruik maken van scooters voor bezorging en deze liefst voor de winkel op straat zetten, vinden inwoners vaak dat daardoor het trottoir niet meer naar beorden gebruikt kan worden. We zullen deze problematiek gaan aanspreken. Insteek is dat het gebruik van bezorgscooters geen inbreuk mag maken op de functie van het trottoir. Dat vraagt wel een concreet handhavingskader.

Helder is in dat opzicht dat er twee gevallen zijn: Voor de wet zijn snorfietsen met een blauwkentekenplaatje net als normale fietsen, terwijl scooters dezelfde status als bromfietsen hebben. Het al dan niet kunnen plaatsen hiervan in de ruimte voor de winkel is daarmee eerder te effectueren via de Algemene Plaatselijke Verordening, dan via een beleidsvisie voor parkeren.

Tabel III - Hartelijk welkom - Bewoners en ondernemers ...

Nr	Maatregel	Doel en omschrijving		Financiële inschatting *				
				2019	2020	2021	2022	2023
8- 1	Transparantie in regelgeving	Communiceren spelregels realiseren en opheffen van vergunninggebieden. Spelregels op www.apeldoorn.nl opnemen.		nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
2	Onduidelijkheid status inpandige garage of losse garagbox bij woning	Een direct met de woning verbonden garage of een losse garagebox wordt niet meer als eigen parkeerplaats gezien. Definitie eigen parkeerplaats op www.apeldoorn.nl		nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
3	Digitaliseren parkeervergunning	Vervangen papieren vergunning door digitaal parkeerrecht op kenteken. Noodzakelijk hiervoor: Digitalisering handhaving, website vernieuwing et cetera. Investering verkeersvisie en automatisering.	Extern	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
4	Bezoekerskaart parkeren (voor bewoners binnenstad) eenduidig	Vereenvoudiging van het percentage: Altijd recht op 60% korting op het dagtarief voor maaiveldparkeren, ongeacht de locatie (binnenstad of daarbuiten).		€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
5	Prijs kraskaart is voor alle vergunninggebieden gelijk	Kaart is gedurende één kalenderdag geldig. Voorheen prijsverschil op basis van zonetijden, voorstel eenvoudige eenheidsprijs op basis van gewogen gemiddelde.		€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
6	Gelijke behandeling Europese en Apeldoornse gehandicaptenkaart	Elke Europese en Apeldoornse gehandicaptenparkeerkaart geeft recht op gratis parkeren op straat (beperking in uren blijft op sommige locaties van toepassen)	Minder baten	€ 0	-€ 20	-€ 20	-€ 20	-€ 20
7	Website parkeren	Op websites SCMA en gemeente identieke informatie. Tevens aanpassingen ten behoeve van digitalisering, bijvoorbeeld aankoopfunctie. Investering in 2019 van € 50.000,- euro, m.i.v. 2020 kapitaallasten.	Kapitaal lasten	€ 0	€ 11	€ 11	€ 11	€ 11
8	Afstemmen opening fietsenstallingen op daadwerkelijk gebruik	<ul style="list-style-type: none"> <li>In principe openingstijden aansluiten op parkeergarages</li> <li>Op basis van onderzoek bij minimaal gebruik tijden inkorten</li> <li>Caterplein en Stationsvoorzieningen aanpassen op specifiek gebruik</li> </ul>	Minder lasten	€ 0	-€ 50	-€ 50	-€ 50	-€ 50
9	Reclamebeleid	Gemeente biedt ondernemers de mogelijkheid op de wanden IN de parkeergarages hun onderneming te presenteren	Extra baten	€ 0	€ 10	€ 10	€ 10	€ 10
10	Zichtbaarheid garages Brinklaan en Haven Centrum	Zichtbaarheid vergroten door publieksacties, betere indicaties et cetera.	Extra lasten	€ 10	€ 10	€ 0	€ 0	€ 0

\* Euro x 1.000. Rood: Derving op / toename van parkeerinkomsten. Zwart: Investerings (verhoging parkeerkosten) Reeds benoemd in de Verkeersvisie: Fietsstad: Stalling bij evenementen (2), Verwijszuilen (6), beperken hinder bij wegwerkzaamheden (8). Beter en Veiliger: Parkeergegevens opendata (20), parkeer verwijssysteem (21), blauwe zone (36), digitaal aanvragen parkeerproducten (37).

Lasten	Baten
Minder	Minder
Meer	Meer

NVT: uitvoering heeft geen fin. gevolgen

Welkom bewoners ondernemers

Lasten  
Baten

2019	2020	2021	2022	2023
€ 10	-€ 29	-€ 39	-€ 39	-€ 39
€ 0	-€ 10	-€ 10	-€ 10	-€ 10

Tabel IV - Hartelijk welkom - ... alle bezoekers

Nr	Maatregel	Doel en omschrijving		Financiële inschatting *				
				2019	2020	2021	2022	2023
9-1	Realtime openingstijden en bezetting garages ook in-car relevant	Gegevens als open data beschikbaar voor app-bouwers/service-providers (Externe financiering vanuit de Regio)	Extern	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
2	Drie tarieven per garage (dag, avond en nacht)	Avond/nachttarief: van 0 uur tot 10 uur Dagtarief: van 10 uur tot 18 uur (koopavond 21 uur) Avond/nachttarief: van 21 uur tot 24 uur		keuze	keuze	keuze	keuze	keuze
3	Maximum tarief garage per 24 uur (vanaf moment van aankomst)	Vooraf duidelijkheid over het maximaal te betalen bedrag: · Marktpluin: maximum = 6 * uurtarief dag · Brinklaan, Haven Centrum: maximum = 5 * uurtarief dag/nacht		keuze	keuze	keuze	keuze	keuze
4	Betaald parkeren op straat: dagen en tijden Centrum	Gratis: Nieuwjaarsdag, 1ste Paasdag, 1ste Pinksterdag en 1ste Kerstdag en dagen dat er vuurwerkknappen op de parkeerautomaten zijn of worden geplaatst of verwijderd Betaald: Maandag, dinsdag, woensdag, vrijdag, zaterdag van 10 tot 18 uur, Donderdag van 10 tot 21 uur, Zondag van 12 tot 18 uur		€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
	Woonwijken	Betaald: Maandag t/m vrijdag van 11 tot 14 uur. Berg en Bos: Alle dagen. Orpheus: Alle dagen plus avond 19 tot 21 uur		nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
5	Zone centrum en de aangrenzende zone wordt samengevoegd			keuze	keuze	keuze	keuze	keuze
6	Betaald parkeren op straat: maximale parkeerduur overal twee uur			keuze	keuze	keuze	keuze	keuze
7	Bezoekers kunnen parkeertegoed aanschaffen (parkeerbundels)			nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
8	Gereserveerde parkeerplaatsen	Voor herkenbare deelauto's en voor opladen elektrische auto's		nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
9	Openings tijdens feestdagen (Bestuurlijk besluit)	Vier nationale feestdagen (1e kerstdag, 1e paasdag, 1e pinksterdag en nieuwjaarsdag) Marktpluin plus fiets Marktstraat en Caterplein open 10:30 - 24:00.	Extra lasten	€ 0	€ 25	€ 25	€ 25	€ 25
10	Marktpluin maandagen regulier tarief ipv piektarief (Motie MPB)	Aanpassing van het bestaande tariefhuis waarin de maandag nog onder het piektarief valt.	Extra lasten	€ 0	€ 50	€ 50	€ 50	€ 50
* Euro x 1.000. Investerings (verhoging parkeerkosten)								
				<i>NVT: uitvoering heeft geen fin. gevolgen. keuze: afhankelijk van scenarios</i>				

		Lasten		Baten	
		Minder	Meer	Minder	Meer
2019	2020	2021	2022	2019	2020
€ 0	€ 75	€ 75	€ 75	€ 75	€ 75
€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0

Welkom alle bezoekers

Lasten  
Baten

# 08 | Financiële doorkijk

## Opgave

In dit hoofdstuk wordt de financiële ontwikkeling van het parkeren van fietsen en auto's aangesproken. Als gemeente zal een balans bepaald moeten worden tussen het sociale en het bedrijfmatige optimum van de sector. In sociale zin heeft de gemeente bijvoorbeeld de plicht voldoende parkeerruimte voor bewoners aan te bieden. Daarnaast komen meerdere strategische doelen van het bestuursakkoord samen in het streven naar een attractieve binnenstad.

In de beleving van bezoekers spelen voldoende stallingcapaciteit voor fietsen en autoparkeervoorzieningen met de juiste prijs en kwaliteit daarin een grote rol. In combinatie met de toename van (digitale) mogelijkheden verlangen de gebruikers een steeds betere kwaliteit, waarbij vergroten van het gebruiksgemak cruciaal is.

Tegelijkertijd wordt in het bestuursakkoord gezonde gemeentefinanciën als tophema benoemd. Hoe meer de burger wordt bediend, hoe groter de kosten voor de gemeente worden. Dat geldt voor stimuleringsmaatregelen, maar ook voor het toestaan van 'gratis' parkeren. Parkeertarieven en de hoogte van de 'eigen' kosten zijn de twee bepalende factoren voor het uiteindelijke rendement.

De parkeersector genereert in een jaar voldoende opbrengst om zowel het gratis stallen van te betalen als een afdracht naar de algemene middelen

te doen. In principe dient die balans gelijk te blijven. In het bestuursakkoord staat: "Belastingmaatregelen worden maximaal met het inflatiepercentage verhoogd" hetgeen ook voor alle parkeertarieven gebeurd. Bovendien staat er: "Nieuw beleid wordt niet door extra belastinggeld gefinancierd, maar door keuzes te maken". Doel is daarmee zicht op verbeteringen met een per saldo sluitende balans.

Belangrijk daarbij is dat naast de maatschappelijke verplichtingen ook andere zaken het beeld vertroebelen. Zo weten we niet zeker hoe een tariefwijziging zal uitpakken. Leidt het bijvoorbeeld ook tot andere parkeerkeuzes? Voor bedrijfmatige vernieuwing geldt hetzelfde, maar komt daar nog eens bij dat voor een structurele kostenverlaging vaak een investering aan het begin noodzakelijk is. LED verlichting kost meer in aanschaf, maar verdient zich met de jaren terug. Bestaande voorzieningen moeten daarnaast onderhouden en vervangen worden.

Het rendement van de parkeersector staat in feite continu onder druk. Belangrijke factoren hierbij zijn onder meer:

- Het bezoek aan vooral de binnenstad is afhankelijk van de conjunctuur en de aantrekkelijkheid van de binnenstad.
- De voorgestelde kwaliteitsverbetering en vereenvoudiging leidt meestal tot hogere kosten en/of verminderde opbrengsten.
- Er zijn komende jaren investeringen nodig om (digitale) innovaties mogelijk te maken.
- Jaarlijkse kosten van eigen voorzieningen nemen door inflatie en veroudering toe.

Uitgangspunt is, dat, rekening houdend met de onzekerheden, de opbrengsten minimaal de kosten moeten dekken. Dit betekent, dat er vooral gezocht wordt naar het verlagen van de kosten eventueel aangevuld met het verhogen van de opbrengsten. De klant mag hier alleen in het uiterste geval negatieve gevolgen van ondervinden.

## De huidige situatie door de financiële bril gezien

In de onderstaande tabel wordt een indicatief beeld van kosten en opbrengsten van onze huidige voorzieningen gegeven. Garage Marktpllein heeft de hoogste omzet, gevolgd door onze maaiveld plaatsen (e.g. de plaatsen langs wegen en op terreinen). Garages Brinklaan en Haven Centrum brengen voor kortparkeren relatief weinig op. Door overige functies (Kadaster bij Brinklaan, bewonersvergunningen bij Haven Centrum) zijn deze echter wel rendabel. Garage Orpheus heeft goede opbrengsten maar heeft als grootste garage van de stad ook hoge kosten.

De stallingsvoorzieningen zijn beleidsmatig zeer gewenst, maar in financiële zin een kostenpost. De jaarlijkse kosten van de fietsenstallingen worden vanuit de parkeeropbrengsten van auto's bekostigd.

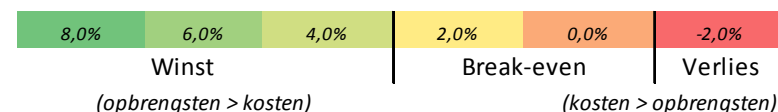
Deelproducten (jaar 2016)	Opbrengsten	Kosten
Garage Marktpllein	€ 1.700.000,-	€ 650.000,-
Kortparkeren maaiveld	€ 1.000.000,-	€ 450.000,-
Garage Brinklaan en	€ 150.000,-	€ 250.000,-
Garage Haven Centrum	€ 180.000,-	€ 200.000,-
Garage Orpheus	€ 250.000,-	€ 550.000,-
Fietsstallingen centrum	€ 0,-	€ 700.000,-

In 2015 is er een externe audit uitgevoerd naar de jaarlijkse kosten, zoals het onderhoud van parkeergarages, de uitgifte van parkeervergunningen en handhaving. Een groot gedeelte van de werkzaamheden worden door de gemeente zelf of in opdracht van de gemeente uitgevoerd. Uit de audit blijkt dat deze kosten lager liggen dan de kosten van de marktpartijen. Het onderbrengen bij een andere partij zou dus tot een stijging van de kosten en daarmee tot een slechter exploitatieresultaat leiden.

Ten aanzien van investeringen zijn in de Meerjaren Programma Begroting 2017-2020 voor een aantal parkeermaatregelen al bedragen gereserveerd, zoals voor de vervanging van de parkeerapparatuur in de parkeergarages. Bij de vervanging worden nieuwe functionaliteiten, zoals betalen per minuut, gerealiseerd.

## Aandeel weekopbrengst garage Marktpllein naar dag en tijd

	6:00	9:00	12:00	15:00	18:00	21:00
Ma	2,2%	2,2%	3,2%	3,8%	0,7%	0,1%
Di	1,8%	1,8%	2,6%	3,1%	0,5%	0,0%
Wo	1,8%	1,8%	2,6%	3,1%	0,5%	0,0%
Do	3,0%	3,0%	4,4%	5,2%	1,1%	0,3%
Vr	3,9%	3,9%	5,6%	6,6%	1,5%	0,5%
Za	5,0%	5,0%	7,3%	8,6%	2,0%	0,3%
Zo	0,0%	0,6%	1,0%	1,2%	-0,2%	-0,7%



De belangrijkste factor voor garage Marktpllein zelf is de kosten/opbrengsten verhouding. Uit bovenstaande tabel blijkt dat die na 18:00 uur van zondag t/m woensdag en op de zondag laag of zelfs negatief is. In het laatste geval zijn de personeelskosten hoger dan de opbrengsten. Het anders omgaan met personeel is op die momenten mogelijk; immers, het aantal gebruikers is dan ook laag.

In combinatie met de nieuwe apparatuur die bediening op afstand mogelijk maakt ligt hier een goede mogelijkheid om kosten te besparen. Op goedgebruikte uren houden we gewoon personeel in garage Marktpllein, op minder gebruikte uren gaan we gebruik maken van bediening op afstand, net als dat nu reeds in Haven Centrum en Brinklaan plaatsvindt. Of dit vanuit Marktpllein of vanuit een andere locatie plaatsvindt zal dankzij camera ondersteuning voor de klant niet uitmaken.



## Rendementsopties per parkeeronderdeel

In financiële zin speelt het leeuwendeel van de parkeervraagstukken zich in de binnenstad af. Achtereenvolgens gaan we in op het kortparkeren in garages en op straat, de zakelijke en bewonersvergunningen en het fietsparkeren. Daarna worden parkeervraagstukken in wijken en dorpen aangesproken. Rode draad is een zoektocht naar het vergroten van rendement van de sector, zonder dat dit tot onredelijke gevolgen voor onze inwoners leidt. In het rekenblad ' scenario's met (sub)alternatieven achterin dit hoofdstuk worden de opties op een rij gezet.

### 1 - De tariefstelling van onze garages

Als beleidsdoel is gesteld dat de **spreiding van kortparkeeders** over de garages dient te worden vergroot. Daardoor wordt de bestaande capaciteit op piekmomenten beter gebruikt en krijgen bezoekers een echte keuze: Voor een passend tarief middenin of voor een voordeeltarief op enige loopafstand van het stadscentrum.

In concrete maatregelen sluit dit aan bij het huidige gebruik. Garage Marktplein wordt als 'middenin' de stad ervaren. Hij wordt goed gebruikt, op piekmomenten (met name de zaterdagmiddag) is zelfs een wachttijd voor gebruikers acceptabel. Van de drie centrumgarages levert Marktplein 85% van de inkomsten. Voor garages Haven Centrum en Brinklaan geldt het omgekeerde: Met een gemiddelde bezetting en gezamenlijk 15% van de jaaromzet is er ruimte voor meer gebruik. Naast vindbaarheid (als stimuleringsactie reeds benoemd) zal tariefverlaging een stimulans voor meer gebruik vormen.

Uit de financiële analyse blijkt dat net als met een eerdere, kleine tariefverlaging van Brinklaan en Haven Centrum het extra gebruik de verlaging van de opbrengsten zou kunnen compenseren. Het wordt daarmee ingeschat als een kostenneutrale maatregel.

Een dergelijke aanpassing kan als ongewenst gevolg hebben dat de **maximale dagtarieven en zakelijke abonnementen** niet meer in een logische verhouding tot de kortparkeertarieven staan. Voor die laatste constateren we een groot verschil tussen abonnementsgelden van Q-park en de gemeentelijke garages: het prijsniveau van Q-park ligt ruim twee maal zo hoog. Ook constateren we dat bedrijven in en rond het centrum parkeerruimte te huur aanbieden voor gelijksoortige prijzen.

Op zich is dit verklaarbaar omdat een commerciële bedrijf een winstoptimum zal nastreven, terwijl voor de gemeentelijke garages eerder een optimaal gebruik van beschikbare plaatsen voorop staat. We kunnen ons echter afvragen of onze abonnementsprijzen niet te ver onder de marktwaarde liggen. In combinatie met het streven naar een eenduidige parkeerstructuur voor heel Apeldoorn hebben we de gevolgen van een gelijkschakelijk van het productaanbod van Q-park voor 50% van hun prijzen als scenario doorgerekend.

Voor **bewonersvergunningen** geldt dat deze alleen in garage Haven Centrum uitgegeven worden voor een maandprijs van € 20,70. Veranderen van dit tarief lijkt ons ongewenst. Verlagen betekent een nog lagere kostendekkendheid en daarmee extra druk op gemeentelijke kosten, verhogen komt gezien de 'gedwongen afname' neer op een extra last voor de inwoners.

### 2 - De tariefstelling van ons maaiveld

Het beleidsdoel voor maaiveldparkeren (de vakterm voor parkeren op terreinen en langs de weg) is zoveel mogelijk het 'blik uit het zicht' te houden. Mede daarom zijn onze tarieven voor maaiveld in het centrum hoger dan onze garages (€ 2,58 regulier en € 3,00 op piekmomenten). In de praktijk blijven deze plaatsen echter geliefd. Gebruikers zien voordelen in afstand tot de bestemming en het 'niet een garage in hoeven te rijden'. Daar is recent het belparkeren bijgekomen, dat inmiddels goed is voor 25% van de transacties en jaarlijks met 5% in aandeel stijgt.

Voor de gemeente is het rendement van deze plaatsen relatief het hoogst vanwege de geringe onderhoudskosten. Terrein Rosariumstraat alleen is goed voor € 200.000,- aan inkomsten, meer dan elk van de garages Brinklaan en Haven centrum opleveren. Een aanpassing van dit tarief ligt gevoelig. Het is reeds de duurste optie van Apeldoorn en een steen des aanstoots voor winkeliers en horecaondernemers, waarvan de brancheorganisaties jaarlijks de nationale ontwikkelingen nauwgezet monitoren. Consumenten zullen vooral bij verhogingen sneller voor opties in de omgeving kiezen.

Voor **bewonersvergunningen** geldt in de centrumzone een maandbedrag van € 10,14. Aanpassing van dit tarief is om dezelfde redenen als bij garagevergunningen uitgelegd ongewenst. Specifiek voor maaiveld is wel van belang dat er diverse zones structureel teveel worden gebruikt. Het gaat om (binnenstads)delen die in een tijd ontworpen zijn dat de parkeernorm veel lager was of nog niet bestond. In de praktijk ontstaat voor die zones een wachtlijst en vinden gebruikers op piekmomenten moeilijk een plaats. Het leidt tot ergenis bij de gebruikers, terwijl onze parkeermedewerkers geen oplossing kunnen bieden. Voorbeelden hiervan zijn de Rustenburgstraat en het oostelijk deel van de Nieuwendijk.

Om die blijvende spanning te doorbreken stellen we voor alle vergunninghouders van de binnenstad de optie te geven voor een abonnement in garage Haven centrum te kiezen. De prijsstelling hiervoor is een dilemma. Als we maaiveld tarief blijven rekenen zal dit meer mensen over de streep trekken. Dan ontstaat echter ongelijkheid tussen die groep en de bewoners die primair op de garage zijn aangewezen, voor hen is het tarief twee maal zo hoog. Voor de gemeente betekent het dat in Haven Centrum ruimte zal worden ingenomen tegen een laag rendement. We stellen voor te starten met het bewonerstarief voor garages en met enkele jaren te evalueren of hiermee het doel bereikt wordt.

### *3 - Openings- en toepassingstijden*

Voor garages kan een keuze gemaakt worden wanneer deze geopend zijn en tegen welke soort tarieven, meestal in de vorm van een dag-, avond- en nachttarief. Voor het maaiveld kan op dezelfde wijze gekozen worden wanneer de zones in bedrijf zijn en tegen welk tarief. Het principe hierachter is dat parkeren een reguleringsinstrument is. Onder het motto 'accomoderen waar mogelijk, reguleren waar noodzakelijk' willen we alleen ingrijpen op plaatsen en tijden dat het verkeersaanbod (te) groot is voor de beschikbare capaciteit. Door beprijzen neemt de gemiddelde parkeerduur af en kunnen er dus meer mensen 'geholpen worden', zij het tegen een te betalen prijs. In het verleden is hierdoor het piektarief ontstaan en is bijvoorbeeld zone Orpheus ook in de avonduren in bedrijf.

In de afgelopen jaren is hier het principe van gebruiksgemak bijgekomen. Vanuit de gebruiker gezien zou idealiter het aantal opties zo klein en logisch mogelijk dienen te zijn. Daarom stellen we voor de gebruiksideeën én tariefstructuur eenduidig te maken. Dat is een precaire operatie, aangezien in het verleden door diverse argumenten allerlei specifieke aanpassingen zijn gedaan. In de praktijk heeft iedere garage en elke zone een eigen recept. Ongeacht de keuze zullen er altijd gebruikers zijn die door vereenvoudiging er iets op voor- of juist achteruitgaan. Het voordeel van een eenvoudige en eenduidige openings- en toepassingsstructuur is - zeker na de gewenningsperiode - leidend. Hetzelfde principe heeft ook geleid tot een eenduidig voorstel ten aanzien van de feestdagen.

Mede dankzij de vernieuwing van de parkeerapparatuur is voor garage Marktplein een nieuwe bedieningsoptie ontstaan. In de oude situatie kon deze alleen met een beheerder functioneren. Op normale weekdays en de koopavond- en zaterdagpieken heeft dit zeker toegevoegde waarde. Echter, ook in de latere avonduren was de aanwezigheid van personeel verplicht, terwijl het gebruik van Marktplein dan doorgaans tot enkele tientallen auto's afneemt. Door de nieuwe apparatuur wordt bediening vanuit een externe beheerscentrale mogelijk. Dekken, in/uitritten,

betaalapparatuur en in/uitgangen worden van camera's voorzien zodat met een druk op de knop altijd hulp kan worden verleend.

Daarmee ontstaan twee nieuwe mogelijkheden met een bijbehorend advies. De eerste is het overgaan op bediening op afstand vanaf 19:00 uur op weekdays tot de huidige sluitingstijd plus automatische bediening in de ochtenduren van de weekenden. Per saldo betekent dit een bezuiniging voor de gemeente, aangezien de kosten van externe bediening lager liggen dan personeelskosten voor de avonduren. Hiermee kan in redelijkheid geld worden bespaard. De tweede optie is het 24/7 openstellen van Marktplein (en daarmee alle garages) door externe bediening tussen 24:00 en 07:00. Dit is een lang gekoesterde wens van de omliggende ondernemers en horeca, maar betekent een forse toename van kosten voor de gemeente. We adviseren - mede gezien het geringe gebruik en de aanwezige alternatieven op maaiveld - tegen opening in de nachturen.

Op de volgende bladzijde wordt de tabel weergegeven die de financiële implicaties van het huidige hoofdstuk weergeeft.

### Investering en kapitaallasten

Conform gemeentelijke regelgeving kan voor vier maatregelen een investeringsbedrag worden gevraagd. Als gevolg hiervan hoeven alleen de bijbehorende jaarlijkse kapitaallasten te worden gedekt. In de vier overzichtsladen zijn deze projecten omschreven. In de tabel hiernaast worden de bijbehorende financiële implicaties zichtbaar gemaakt.

Illustraties vrachtwagen parkeren blz 18



Tabel 8.1 – Projecten met investering en kapitaallasten

Tabel Nr	Omschrijving	Investering	Kapitaallasten
I 6 - 3	Vernieuwen maaiveldapparatuur	€ 150.000,-	€ 16.000,-
II 7 - 1	Laadvoorziening Haven Centrum	€ 70.000,-	€ 8.000,-
II 7 - 3	Kwaliteit fietsenstallingen	€ 40.000,-	€ 5.000,-
III 8 - 7	Website parkeren	€ 50.000,-	€ 11.000,-
Totale investering en jaarlijkse kapitaallasten		€ 310.000,-	€ 40.000,-

**Tabel V - Consequenties financiële doorkijk**

Financiële consequenties (€ x 1.000,-)

Nr	Doel	Maatregel		2019	2020	2021	2022	2023
<b>1 Tariefstelling garages</b>								
a	Spreiding bevorderen: Verlagen tarieven garages Brinklaan / Haven Centrum	€ 1,- flat basistarief		€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
b	Structuur zakelijke abonnementen	- Verhouding richting marktconform	Minder	€ -	€ -5	€ -5	€ -5	€ -5
c	Structuur maximale dagtarieven	- Aanpassen aan tariefstructuur kortparkeren	baten	-	-	-	-	-
<b>2 Vernieuwing en tariefstelling</b>								
b	Vereenvoudigen: zones centrum en raqnd samenvoegen en uren wijkzones gelijktrekken			-	-	-	-	-
c	Vergunningtarief bewoners bij vrije keus garage boven straatparkeren (Extra lasten door gebruik garage)	- Tegen straattarief	Extra baten	€ -	€ 5	€ 5	€ 5	€ 5
<b>3 Openstelling en toepassingsregimes</b>								
a	Betaaltijden gelijktrekken	Uniform dag / avond / nachttarief		-	-	-	-	-
b	Rendement: Bediening op afstand naast aanwezigheid personeel op pieken	- Avond op afstand	Minder lasten	-	€ -60	€ -80	€ -100	€ -100
<b>Recente voorbeelden, lopende</b>								
	Orpheus: flexibel gebruik garage en dek. Aanschaf en onderhoud apparatuur in één uitvraag.							
	Digitalisering: integraal proces aanvraag website, uitgifte en controle in ontwikkeling							
					2019	2020	2021	2022
			Lasten	€ -	€ -55	€ -75	€ -95	€ -95
			<b>Baten</b>	€ -	€ -5	€ -5	€ -5	€ -5

## Stimuleringsmaatregelen en financiële doorkijk samengevat: Totale financiële implicaties

Aan het einde van de vorige hoofdstukken zijn de financiële consequenties van de maatregelen weergegeven. In dit hoofdstuk ziet u de samenvatting. Hieruit is op te maken dat het saldo van de maatregelen (waaronder lastenverzwaring, besparingen en een deel van de tariefmaatregelen) een beperkt structureel nadeel laat zien. De uiteindelijke financiële uitkomst wordt uiteraard bepaald door de keuzes die op basis van deze visie worden gemaakt.

### Flexibiliteit in keuzes

In tabel VI zijn de structurele keuzes conform de huidige Parkeervisie doorgerekend. Cumulatief resulteert dit over de periode 2019 – 2023 in een structurele extra belasting van het gemeentelijk budget van € 202.000,- .

In de MPB 2019-2022 heeft de raad besloten om vooruitlopend op de definitieve financiële consequenties van de uitvoering van maatregelen in de Parkeervisie € 200.000 beschikbaar te stellen.

### Het succesdilemma als risico

Ook de overige aanpassingen in de tariefstelling zoals die in hoofdstuk 9 hierna zijn opgenomen worden als kostenneutraal ingeschat. Op basis van zowel vakliteratuur en ervaringen met een eerste slag in de tariefdifferentiatie van twee jaar geleden is per saldo geen grote wijziging in inkomsten per garage zichtbaar.

Met de huidige – forse – verlaging voor Haven Centrum en Brinklaan kan de ontwikkeling hetzelfde blijven, maar kan het ook een extra migratie vanuit Marktplein naar de tweede goedkopere garages opleveren. Hoewel daarmee het beleid succesvol is, kan het tot vermindering van inkomsten leiden. Dit risico wordt in de bestuurlijke besluitvorming benoemd.

Tabel VI – Totale lastenverzwaring plus inkomstenderving  
stimuleringsmaatregelen versus tariefmaatregelen

euro x 1.000	2019	2020	2021	2022	2023	
Duurzaam economisch	€ 10	€ 26	€ 26	€ 26	€ 16	Lasten
	€ -	€ -25	€ -25	€ -25	€ -25	Baten
Hoogwaardig / efficiënt	€ 2	€ 43	€ 18	€ 18	€ 13	Lasten
	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	Baten
Welkom bewoners	€ 10	€ -29	€ -39	€ -39	€ -39	Lasten -
	€ -	€ -10	€ -10	€ -10	€ -10	Baten
Welkom alle bezoekers	€ -	€ 75	€ 75	€ 75	€ 75	Lasten
	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	Baten
Financieel blad (zonder opties)	€ -	€ -55	€ -75	€ -95	€ -95	Lasten -
	€ -	€ -5	€ -5	€ -5	€ -5	Baten
Totaal Lasten	€ 22	€ 60	€ 5	€ -15	€ -30	Lasten + -
Totaal baten	€ -	€ -40	€ -40	€ -40	€ -40	Baten -
Cumulatief	€ 22	€ 122	€ 167	€ 192	€ 202	

# 09 | Tariefstelling

Op basis van de voorgestelde beleidsinsteek kan een vernieuwing van de verschillende tarieven worden berekend. Van belang is dat de denklijn vanuit de financiële scenario's hierboven als leidraad dient, met name vergroten van het verschil tussen Marktplaats enerzijds en Brinklaan en Haven Centrum anderzijds. Maar ook de tariefstructuur van Q-park in Apeldoorn dient als referentie als het om commerciële prijsvorming gaat. Daaruit volgt het volgende tariefvoorstel.

Bij deze voorstellen verwachten wij dat de hier voorgestelde tarieven niet tot financiële voor- of nadelen zullen leiden. We verwachten dat bijvoorbeeld een tariefverlaging een stimulans zal vormen voor meer gebruik. We schatten de effecten daarom als financieel neutraal in.

*Inflatiecorrectie na twee jaar* – Conform raads kader mogen alle tarieven jaarlijks met het vastgestelde inflatiepercentage worden verhoogd. Dit betekent dat jaarlijks alle tarieven, indicatieborden en dergelijke moeten worden aangepast. Voorgesteld wordt dit per twee jaar te gaan doen om extra handelingen te vermijden en een 'vast' tarief over twee jaar te kunnen aanbieden.

De prognose van de 'gewogen kostenontwikkeling' is zowel voor 2020 als 2021 2,8%. Door per 1-1-2020 1,5 x dit percentage te nemen als verhoging (4,2%) worden extra inkomsten in 2020 gecompenseerd door minder inkomsten in 2021. Bij de nieuwe vaststelling van tarieven per 1-1-2022 kan bezien worden of een correctie op basis van daadwerkelijke ontwikkelingen ten opzichte van de prognose noodzakelijk blijkt.

*Onderzoek tariefdifferentiatie naar brandstof* – In principe willen we het gebruik van niet-fossiele brandstoffen (zoals elektrische en door waterstof aangedreven auto's) stimuleren. De vraag is echter hoe dit in de praktijk juridisch correct kan. We zullen initiatieven elders nauwlettend volgen waarbij op basis van kenteken tarieven kunnen worden gedifferentieerd. Na installatie van de nieuwe garage apparatuur bezien we of dit ook in Apeldoorn kan. Het ligt voor de hand een proef in dit kader bij garage Haven Centrum uit te voeren, aangezien we die juist voor gebruik door innovatief aangedreven auto's willen stimuleren.

*Kortparkeren* – Door de kortere omslagtijd (Bij Q-park 60 minuten, bij de gemeente dan 8 minuten) blijft de betaling per transactie meestal in vergelijking minder. De tarieven voor Brinklaan en Haven Centrum worden verlaagd tot € 1,- per uur op alle dagen. Bij garage Marktplain wordt het piektarief op maandagen vervangen door regulier tarief. In de onderstaande tabel worden de verschillen tussen de huidige tarieven en het voorstel weergegeven.

Het prijsverschil tussen maaiveld en garage blijft bestaan. Hiermee onderstrepen we het streven naar het ‘uit het zicht krijgen’ van geparkeerde auto's.

*Maximaal dagtarief* – Voor de centrumgarages wordt voorgesteld het maximaal dagtarief te laten ingaan vanaf het vijfde parkeuur (nb. Het tarief is 4 maal het uurtarief) en hiervoor ook bij garage Marktplain een ‘afgerond’ eurobedrag te hanteren.

*24 uur tarief* - Met de mogelijkheid tot 24/7 openstelling ontstaat behoefte aan de '24 uren' tarief. Voor Marktplain wordt voorgesteld dit gelijk te stellen aan het dagtarief. Voor garages Haven Centrum en Brinklaan wordt € 8,- voorgesteld, omdat anders alle abonnementen en vergunningen (te) fors mee zouden moeten dalen. Overigens is ook € 8,- per 24 uur aanzienlijk lager dan de huidige situatie.

*Langparkeren algemeen* – In de huidige situatie hebben we een reeks aan abonnementen per functie. Voorgesteld wordt aan te sluiten bij de Q-parksystematiek, die uitgaat van 5, 6 of 7 volledige dagen. In de praktijk komt dit overeen met kantoor-, winkel en zakelijk tarief voor bewoners. Specifieke dagdeel- en nachtabonnementen worden niet langer ondersteund of vanuit de Q-park indeling overgenomen. Het gebruik hiervan is minimaal. Daarnaast is werken in deeltijd inmiddels gemeengoed geworden.

Tabel 9.1 – Kortparkeertarieven, huidige situatie (2019) en voorstel

	Huidig 2019	Voorstel 2020-2021	Wijziging
<b>Garage Marktplain</b>			
Donderdagavond en zaterdag **	€ 2,83	€ 2,95	+ 4,2%
Maan-, Dins-, woens-, vrij- en zondag	€ 2,33	€ 2,43	+ 4,2%
Nachttarief (21 - 07 uur)	€ 1,31	€ 1,37	+ 4,2%
Dagtarief maximaal	€ 14,60	€ 12,00	- 17,8%
24 uurstarief maximaal*	€ 20,90	€ 12,00	- 42,6%
<b>Garages Brinklaan en Haven Centrum</b>			
Zaterdag	€ 1,91	€ 1,00	- 47,6%
Dins-, woens-, vrij- en zondag	€ 1,80	€ 1,00	- 44,4%
Nachttarief (21 - 07 uur)	€ 1,01	€ 1,00	- 1,0%
Dagtarief maximaal	€ 10,80	€ 4,00	- 63,0%
24 uurstarief maximaal*	€ 15,70	€ 8,00	- 49,0%

\* In de huidige situatie dag- plus nachttarief

\*\* In de huidige situatie is maandag nog piektarief

*Abonnementen algemeen* – Voor langparkeeropties die voor iedereen te koop zijn wordt de mogelijkheid tot maandelijks betaling toegevoegd. Op die manier is men niet meer verplicht iedere maand bij de loge te verschijnen. Voorgesteld wordt de bijbehorende zakelijke tarieven 15% lager te stellen dan de prijs die men voor dezelfde duur (28 dagen) als kortparkeerder zou betalen.

We introduceren een verschil tussen zakelijke abonnementen in Marktpllein versus Brinklaan en Haven Centrum. Voor de laatste worden abonnementen 40% minder duur dan de prijzen voor Marktpllein. We trekken daarnaast waar mogelijk de prijzen voor straatvergunningen gelijk met '7x24' vergunningen voor garages Brinklaan en Haven Centrum.

Ten aanzien van het maaiveld nemen we de 6x24 prijs als basis, omdat het maaiveld doorgaans niet op zondag beprijsd is. Voor een maandabonnement maaiveld woonwijk rekenen we de halve prijs hiervan, een weekkaart woonwijk is daar weer 25% van.

Tariefstelling voor sociale hulpverleners – Zowel professionele zorg als mantelzorg neemt toe in de gemeente. Op dit moment hanteren we hiervoor zakelijke tarieven. We zullen onderzoeken of lagere tariefstelling mogelijk is, in combinatie met helder controleerbare voorwaarden om oneigenlijk gebruik te voorkomen. Een praktijkproef met zorgaanbieder Verian zal helpen hierover de juiste informatie te verkrijgen.

Tabel 9.2 – Zakelijke parkeertarieven losse verkoop, huidige situatie (2019) en voorstel

	Huidig 2019	Voorstel 2020-2021	Wijziging
<b>Garage Marktpllein</b>			
Zakelijk algemeen (wordt 7x24)	€ 109,01	€ 133,28	+ 22,3%
Zakelijk winkel* (wordt 6x24)	€ 94,44	€ 114,24	+ 21,0%
Zakelijk kantoor (wordt 5x07-19)	€ 80,49	€ 83,90	+ 4,2%
<b>Garages Brinklaan en Haven Centrum</b>			
Zakelijk algemeen (wordt 7x24)	€ 109,01	€ 95,20	- 12,7%
Zakelijk winkel* (wordt 6x24)	€ 94,44	€ 81,60	- 13,6%
Zakelijk kantoor (wordt 5x07-19)	€ 80,49	€ 56,00	- 30,4%
<b>Maaiveld (straat en terrein)</b>			
Binnenstad per maand	€ 72,70	€ 81,60	+ 12,2%
Woonwijk per maand	€ 47,63	€ 40,80	- 14,3%
Woonwijk per week	€ 14,04	€ 10,20	- 27,4%
<b>Garage plus maaiveld 24x7</b>	€ 92,58	€ 102,00	+ 10,2%

\*niet helemaal vergelijkbaar (7-22 uur)



*Abonnementen zakelijk belanghebbenden* – Het betreft werknemers van winkel en bedrijven die in een vergunninggebied zijn gevestigd. Voor deze groep geldt dat men in de meeste gevallen weinig keus heeft, een vergunningrecht is tijdens de ontwikkeling ontstaan. Ook is van belang dat diverse regels voor in aanmerking komen voor en verstrekken van vergunningen van toepassing zijn, met als belangrijkste dat eigen terrein benut dient te worden voordat men voor een vergunning in aanmerking komt. Het volledige beleidskader op dit punt komt in de beleidsregel parkeren aan de orde. De bijbehorende parkeer- en legestarieven zijn onderdeel van de jaarlijks met de meerjarenbegroting vast te stellen Parkeerverordening.

Voor de groep *zakelijke belanghebbenden* (winkel en bedrijven) wordt voorgesteld deze groep 20% korting op de algemene zakelijke tarieven te geven. In woonwijken wordt een korting van 50% gegeven. Voor *bewoners* geldt sinds lange tijd dat de maandelijkse tarieven (veel) lager liggen dan de kostendeckende zakelijke tarieven. Reden hiervoor is dat voor de gemeente wonen in het centrum een bijdrage aan de levendigheid betekent en men bewoners niet de dupe van die woonkeuze wil laten worden. Hier wordt de inflatiecorrectie over twee jaar voorgesteld op dezelfde wijze als dit bij de kortparkeertarieven is uitgelegd.

Er zijn bescheiden tarieven voor gebruik in het centrum gesplitst naar garages en maaiveld. Dit vinden we aanvaardbaar, aangezien in het centrum (parkeer)ruimte schaars en daarmee beprijsd is. In de woonwijken wordt geen maandbedrag voor bewonersvergunningen gevraagd. Die situatie blijft ongewijzigd. Hetzelfde geldt voor de 'kraskaarten' voor bezoek van bewoners. Ook hier worden de prijzen voor twee jaar vastgelegd zoals dat ook met de kortparkeertarieven gebeurt.

Tabel 9.3 – Parkeertarieven voor belanghebbenden, huidige situatie (2018) en voorstel

	Huidig 2019	Voorstel 2020-2021	Wijziging
<b>Bewoners binnenstad*</b>			
Garage Haven Centrum	€ 21,30	€ 22,20	+ 4,2%
Maaiveld (één zone)	€ 10,44	€ 10,88	+ 4,2%
<b>Bewoners overige zones</b>	€ 0,00	€ 0,00	
<b>Zakelijk belanghebbenden</b>			
Garage Marktplein algemeen	€ 100,11	€ 107,62	+ 7,5%
Kantoor (Brinklaan of Haven C.)	€ 71,61	€ 44,80	- 37,4%
Winkel (Brinklaan of Haven C.)	€ 86,19	€ 76,16	- 11,6%
Algemeen (Brinklaan of Haven C.)	€ 100,11	€ 76,16	- 23,9%
Maaiveld binnenstad (kantoor)	€ 47,84	€ 53,70	+ 12,2%
Maaiveld binnenstad (winkel)	€ 64,62	€ 72,55	+ 12,3%
Maaiveld binnenstad (algemeen)	€ 84,50	€ 76,16	- 9,9%
Maaiveld overige zones	€ 47,84	€ 38,08	- 20,4%

\*blijvende jaarlijkse inflatie correctie

# 10 | Aan de slag

## Juridische basis

Als de Raad de Parkeervisie heeft vastgesteld, moeten aansluitend een aantal zaken in verordeningen worden geregeld, zodat er een juridische basis ontstaat. Het gaat over:

Tarieven en tariefzones: deze worden opgenomen in de Verordening parkeerbelastingen. Deze wordt jaarlijks door de gemeenteraad vastgesteld als onderdeel van de meerjarenbegroting. Tussentijdse aanpassingen zijn mogelijk.

Voorwaarden voor parkeervergunningen en parkeervergunningzones: deze worden opgenomen in de parkeerverordening, die door het College van B&W wordt vastgesteld. De meest recente versie is uit 2010. Wijzigingen na die datum zijn in diverse verkeersbesluiten vastgelegd. De besluitvorming is gemandateerd aan de gemeentelijke eenheid Beheer en Onderhoud. Voor de overzichtelijkheid zal aan het college een nieuw raambesluit worden voorgelegd, waarin ook alle aanpassingen na 2010 zijn opgenomen.

## Monitoren en communiceren over geld en parkeercijfers

Met het vaststellen van de Parkeervisie is het beleid zeker niet 'in beton gegoten'. Aanpassing van het beleid kan gewenst zijn als gevolg van ontwikkelingen of van voorstellen door bestuurders en bewoners. Als er aanleiding bestaat wordt de raad hiervoor actief benaderd.

De kosten en opbrengsten worden continu gemonitord. Eenmaal per jaar gaan wij actief over de kosten en opbrengsten communiceren.

Eens per twee jaar doen wij een parkeeronderzoek, waarin wij het parkeergebruik in beeld brengen. Ook laten wij dan zien welke ontwikkelingen zich in de afgelopen twee jaar hebben voorgedaan en welke maatregelen wij genomen hebben.

Op basis hiervan worden eventueel voorstellen gedaan om het beleid aan te passen.

## Communiceren en samenwerken

Een aantal punten zijn in de afgelopen jaren een regelmatig terugkerend onderwerp van gesprek geweest in onze contacten met bewoners, wijkraden, ondernemers, raadsleden en projectontwikkelaars. Voorbeelden hiervan zijn de parkeernormen, de definitie van een eigen parkeerplaats en nut en noodzaak van parkeervergunninggebieden. Met deze Parkeervisie geven wij u de beloofde duidelijkheid.

De Parkeervisie is van en voor ons allemaal.

# 11 | Bijlagen

## Bijlage 1: Gesprekken met bewoners, ondernemers en raadsleden

<b>Parkeerregulering</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Criteria voor het opheffen van parkeren voor vergunninghouders?</li> <li>• Meer uniformiteit in reguleringstijden en openingstijden garages.</li> <li>• Tariefstructuur klantvriendelijker (bijvoorbeeld regressief).</li> <li>• Bevorderen van het parkeren in parkeergarages, ook weekabbonementen mogelijk.</li> <li>• Maatwerk voor medici, thuiszorg.</li> <li>• Het prijsverschil voor bewoners in verschillende gebieden is een politieke afweging.</li> <li>• Het toepassen van een parkeerschijfzone is wenselijk.</li> <li>• Oplossing voor de uitgifte van bewonersvergunningen voor de gevallen waarin het eigendom van de parkeerplaats (bijvoorbeeld een garagebox) ontkoppeld is van het eigendom van de woning. Dit vraagt meer flexibiliteit en soepelheid.</li> <li>• Medegebruik van parkeergarages door bewoners (24/7)</li> </ul>
<b>Duurzaamheid</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Opladen van elektrische voertuigen binnen het gereguleerd gebied: betalen of gratis parkeren?</li> <li>• Oplaadpunten voor elektrische fietsen in stallingen.</li> <li>• Meer gebruik van OV door bijvoorbeeld euro-tarief, dan neemt de parkeerdruke af.</li> </ul>
<b>Fietsparkeren</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fietsenstalling bij bushaltes.</li> <li>• De inrichting en toegankelijkheid van de stallingen moet hoogwaardig zijn: stallen in lagen is niet handig voor de gebruikers, te steile hellingen werken belemmerend voor het gebruik, rekening houden met verschillende maten van fietsen.</li> <li>• Informatie verstrekken over de bezetting (vrije plaatsen).</li> <li>• Het kort parkeren in de binnenstad meer ordenen door bijvoorbeeld vakken aan te geven en fietsenrekken zoals 'nietjes' met aanbindmogelijkheid.</li> <li>• De bewaakte fietsenstallingen hebben ook een sociale functie: werkgelegenheid voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt.</li> <li>• De stationsstalling is niet klantvriendelijk. In de avonduren is geen beheerder aanwezig.</li> <li>• Zorgen dat werknemers ook van de fietsenstallingen gebruik (kunnen) maken en openingstijden stallingen afstemmen op behoefte van de gebruikers.</li> </ul>
<b>Parkeer normen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Meer flexibiliteit is gewenst, mag niet leiden tot extra overlast, creatief dubbelgebruik.</li> <li>• Systematiek voor functiewijziging opnemen (bijvoorbeeld ombouw van kantoor naar studentenwoningen).</li> <li>• Samenhang tussen parkeernormen voor fiets en voor auto.</li> </ul>
<b>Economie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Klantvriendelijkheid: betalingsgemak, vriendelijk tarief, kortingsmogelijkheden, lage avondtarieven (voorbeelden Deventer, Arnhem), verhouding van tarieven tot andere gemeenten, klantenbinding (voorbeeld strippenkaart Leiden), beleving en sfeer in parkeergarages.</li> <li>• Parkeren aan de rand van de stad zou ook een optie moeten worden.</li> </ul>
<b>Handhaving</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De handhaving is te weinig 'zichtbaar', toegankelijkheid van trottoirs.</li> </ul>

## Bijlage 2: Parkeerbeleid verankerd in drie documenten

Voor het formuleren en conform wetgeving inkaderen van het Parkeerbeleid zijn drie documenten noodzakelijk. In het huidige document wordt de Apeldoornse visie op het parkeren toegelicht en worden verschillende keuzes en acties die daaruit voortvloeien omschreven.

Het tweede document, de 'Beleidsregel Parkeren' geeft op basis van de in de visie gegeven omschrijvingen de precieze normen en handswijzen voor het toepassen van het Parkeerbeleid. De beleidsregel Parkeren is een beleidsregel in de zin van artikel 4:81 e.v. Algemene wet bestuursrecht.

Het derde document is de 'Parapluziending parkeren'. Dit is een bestemmingsplan dat het mogelijk maakt parkeereisen te stellen bij bouwactiviteiten of veranderingen in functie die leiden tot een extra parkeerbehoefte. Hierin wordt naar de beleidsregel verwezen.

De documenten zijn door de gemeenteraad van Apeldoorn gezamenlijk vastgesteld op 21 maart 2019.

### Parkeernormen als bindende factor

Nieuwe ontwikkelingen en veranderingen van gebruiksfuncties roepen nieuwe verkeersbewegingen op. Voor autogebruik betekent dat een toename van de vraag naar parkeerruimte. Als gemeente willen we niet dat die toename op 'ons' openbaar gebied wordt afgewikkeld, omdat daardoor de parkeerdruk toeneemt en als gevolg daarvan andere functies in de knel kunnen komen.

Daarom stelt de gemeente in die gevallen een parkeereis: We geven aan hoeveel parkeerplaatsen men op eigen terrein als onderdeel van het plan aan moet leggen. Ook geven we aan wat de minimale kwaliteitseisen voor die plaatsen moeten zijn. Op die manier voorkomen we een verhoging van de parkeerdruk in het openbare gebied.

De parkeereis baseren we op kengetallen die door het nationale kennisinstituut CROW op basis van onderzoek zijn vastgesteld. Het betreft publicatie 381 'kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'. Door de normen én de toepassing transparant te maken kunnen betrokkenen en omwonenden de parkeereis berekenen en controleren. Conform de

publicatie zijn de cijfers van de hieronder benoemde regels en kolommen voor de gemeente correct:

Te gebruiken regel en kolom	Stedelijkheidsgraad (regel)	Stedelijke zone (kolom)
Centrumgebied Apeldoorn*	Sterk stedelijk	Centrum
Kom Apeldoorn en Ugchelen	Sterk stedelijk	Rest bebouwde kom
Overige gem. kommen	Weinig stedelijk	Centrum
Buitengebied	Weinig stedelijk	Buitengebied

\* Voetnoot bij tabel: Dit gebied wordt omsloten door de binnenstadsring.

### Beleidsregel parkeren

Het document bevat uitleg over de toepassing van parkeernormen in drie hoofdstukken: De systematiek en totstandkoming van parkeernormen, het berekenen van de parkeerbehoefte en het stappenplan van toetsing van de parkeernormen. De normtabellen zelf zijn als bijlage 7 aan de beleidsregel toegevoegd.

*Systematiek en totstandkoming van parkeernormen* - In het hoofdstuk wordt conform de CROW de stedelijkheidsgraad van de gemeente Apeldoorn bepaald. Vervolgens wordt de standaard gebiedsindeling gekoppeld aan de diverse zones van Apeldoorn. Uitgelegd wordt hoe om wordt gegaan met bandbreedtes. Daarmee ontstaat de benodigde scherpheid in de toepassing van de kengetallen van CROW 381. Tenslotte wordt aangegeven waarom voor de categorie 'wonen' uitgegaan wordt van eigen Apeldoornse normen.

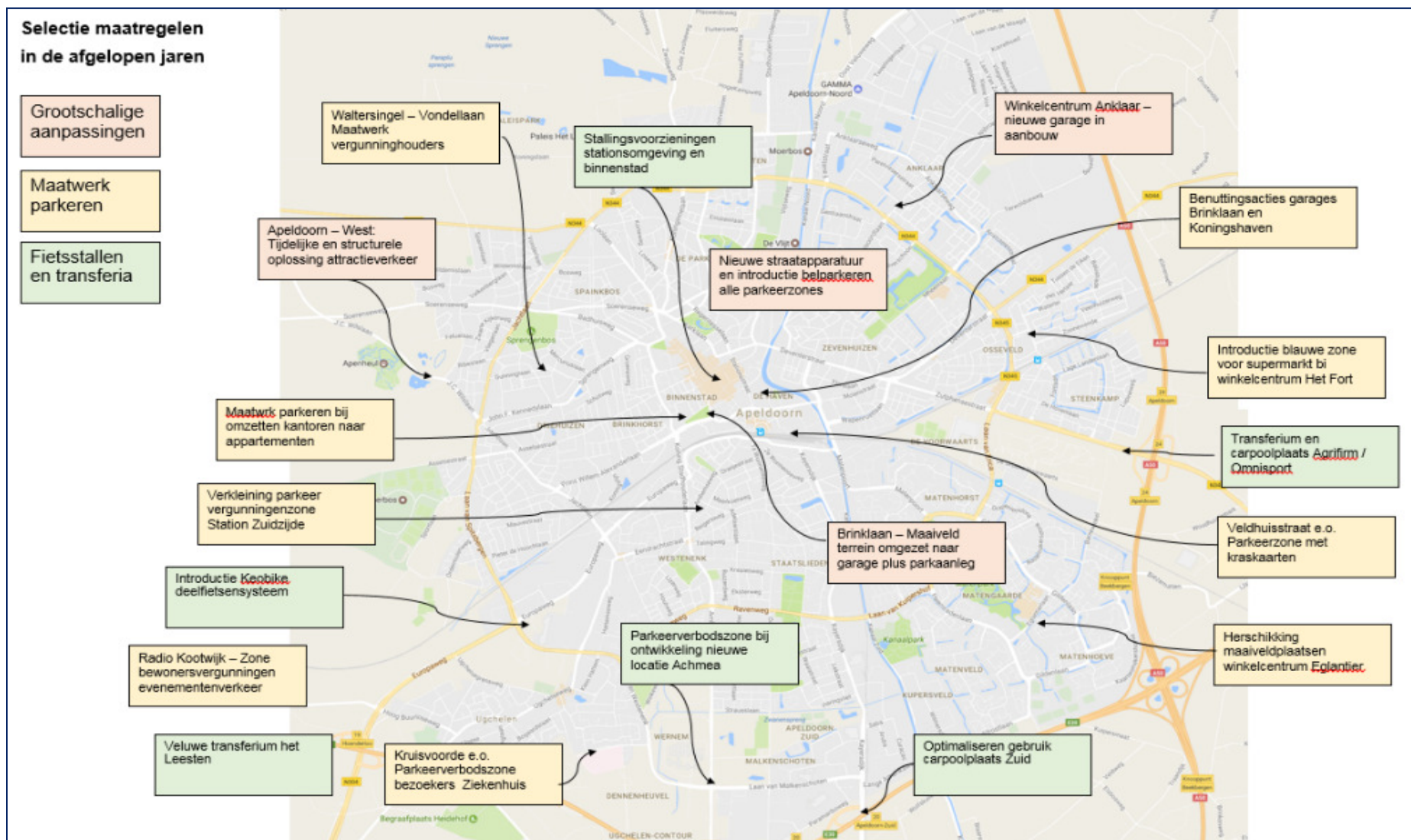
*Berekenen van de parkeerbehoefte* - In dit hoofdstuk wordt aangegeven hoe om wordt gegaan met parkeren op eigen terrein en bezoekersparkeren bij het berekenen van de parkeerbehoefte. De kwaliteitseisen aan parkeerplaatsen op eigen terrein en in de openbare ruimte worden toegelicht, waaronder specifieke voorwaarden voor opritten en garageboxen. Vervolgens komen de rol van dubbelgebruik, ontheffingsmogelijkheden en laden en lossen in de parkeerbehoefte aan de orde.

*Toetsing van de parkeernormen* - In het laatste hoofdstuk wordt een stappenplan omschreven dat bij de toetsing van de parkeernormen wordt gehanteerd. Ingegaan wordt op functiewijzigingen, toestaan van afkoop en hoe gehandeld kan worden indien aantoonbaar niet aan de parkeernorm kan worden voldaan.

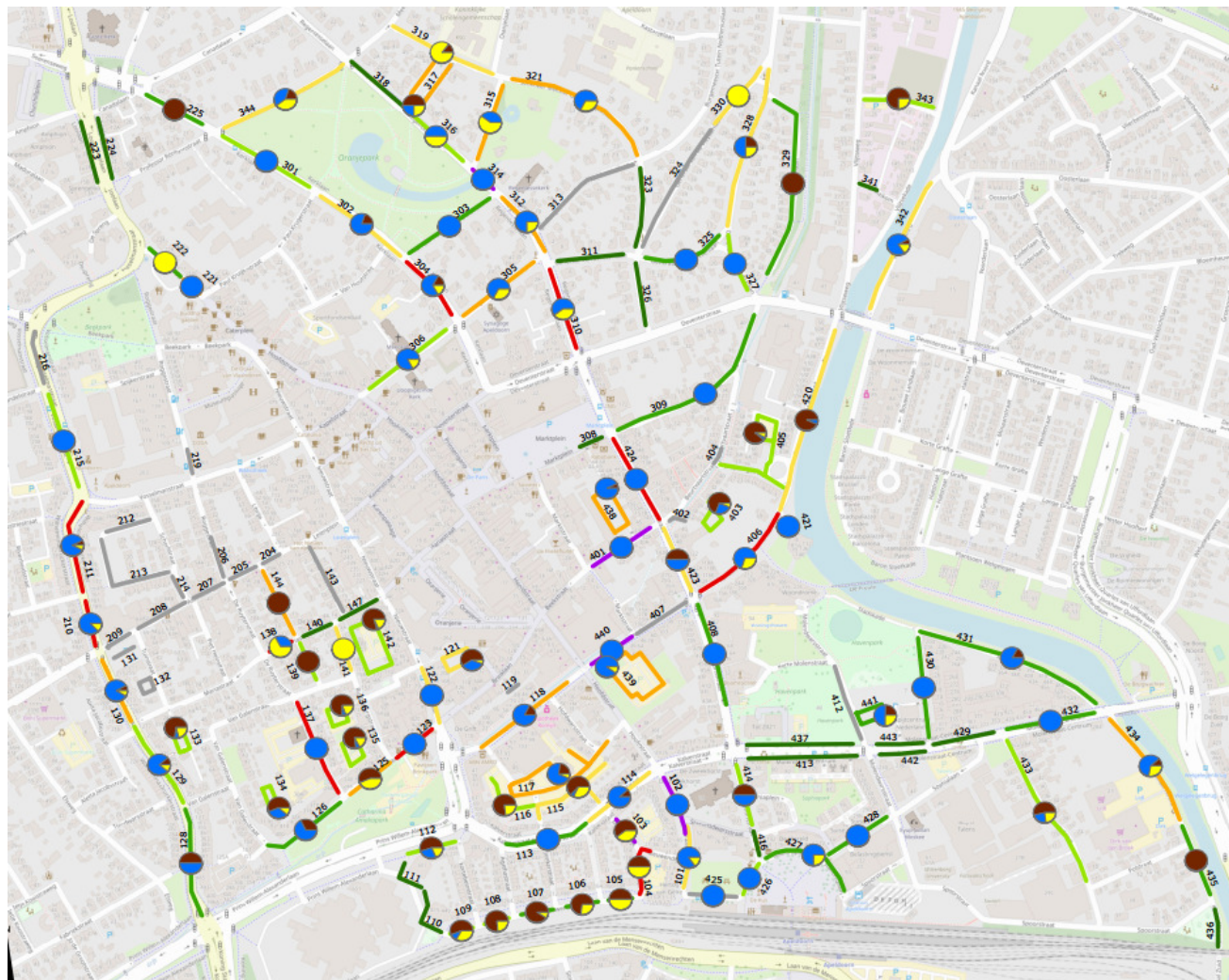
### Bestemmingsplan 'Parapluherziening parkeren'

De indeling van dit document sluit aan bij de voorgeschreven standaard voor bestemmingsplannen. In de toelichting wordt een lijst van bestemmingsplannen gegeven waarop de herziening van toepassing is en wordt de juridische planopzet toegelicht. In de bijlagen worden de verschillende juridische regels verwoord. De beleidsregel is ook een bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan 'parapluherziening parkeren'.

### Bijlage 3: Overzicht van uitgevoerde maatregelen vóór 2018



## Bijlage 4a: Gebruik parkeerruimte voor auto's in de binnenstad van Apeldoorn



Bezettingsgraad en gebruiksdoel  
maaiveld parkeerplaatsen binnenstad  
Apeldoorn (zaterdag 17 juni 15:00 uur)

Nb. Asselsestraat was op die dag gestremd









### LEGENDA

#### Parkeermotief



-  bewoner
-  bezoeker
-  werknemer

#### Parkeerdruk

-  0 %
-  > 0 - 25 %
-  > 25 - 50 %
-  > 50 - 70 %
-  > 70 - 85 %
-  > 85 - 100 %
-  > 100 %
-  geen capaciteit

**69** sectienummer

Uit de bovenstaande figuur met bezettingsgraden blijkt dat een aantal zones (over) bezet zijn. Per zone wordt hiervoor de oorzaak aangegeven en wordt omschreven welke maatregelen mogelijk zijn om de situatie te verbeteren.

**Kerklaan / Stationsstraat.** Het betreft een beperkt aantal langspaarkeerplaatsen die op de kortste afstand van het Stadhuis en de noordelijke binnenstad liggen. Dit zullen altijd drukbezette plaatsen blijven. Bezien wordt of deze van lora-indicatoren kunnen worden voorzien, zodat effectiever bezetting en handhaving kan worden gemonitord.

**Rustenbrugstraat / De Ruyterstraat / Brinklaan.** In deze straten spelen twee zaken. Het eerste is de ruimtelijke opzet, er zijn simpelweg teveel woningen voor te weinig parkeerruimte. Het tweede is dat door appartementencomplexen vaak plaatsen bij winkelruimte wordt vrijgehouden ten koste van bewoners en/of bewonersmaandprijzen dusdanig hoog zijn dat daar parkeren niet aantrekkelijk is.

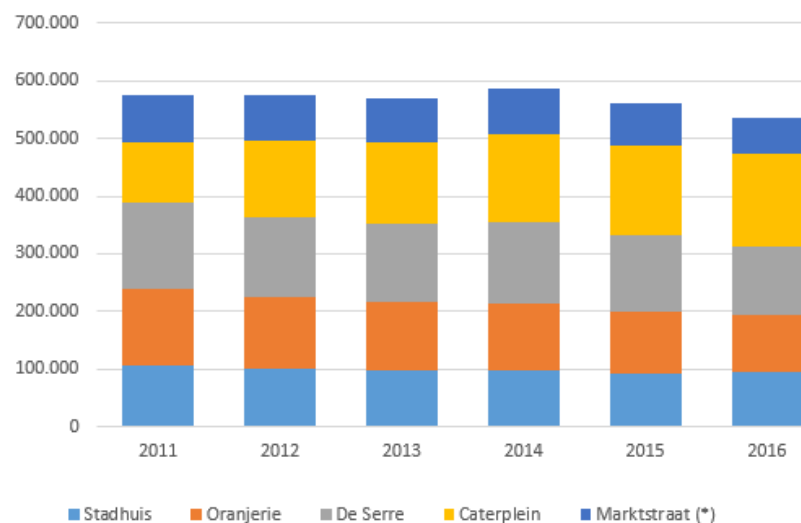
Vanuit de gemeente spreken we enerzijds betrokken eigenaren hierop aan. Bij nieuwe ontwikkelingen staan we open voor alternatieven, zoals bijvoorbeeld gebruik van het terrein tussen voormalig Achmea en de Koning Stadhouderslaan. We houden een wachtlijst bij en bieden bewoners een alternatief, zij het op verdere afstand. Mede hierom stellen we voor bewoners die op het maaiveld zijn aangewezen ook de mogelijkheid te bieden in garage Haven Centrum een abonnement af te nemen.

**Nieuwendijk, oostelijk deel.** Het betreft een sector met veel huizen rondom en slechts een beperkt aantal plaatsen 'voor de deur', de overige plaatsen van die sector liggen verder weg langs het spoor. In het verleden is mensen aangeboden een abonnement voor de middensector van de Nieuwendijk af te nemen zodat men tenminste plaatszekerheid heeft en het oostelijk deel wordt ontlast, maar zonder succes.

**Kanaalstraat tussen Stationsstraat en Wiepkingstraat.** Vanaf dat straatdeel is garage Haven Centrum wel zichtbaar, maar niet toegankelijk. Tegelijkertijd liggen er rondom veel woningen en winkels. Vergelijkbaar met Kerklaan is het aanbrengen van lora-indicatoren een optie zodat gebruik en handhaving effectiever kunnen worden gemonitord.

Nb. Uit de kaartgegevens blijkt dat ook de Wilhelmina Druckerstraat tussen Vosselmanstraat en Asselsestraat nagenoeg volbezet was. Dat heeft echter te maken met een afsluiting van de Asselsestraat op de dag van de meting. Bij evenementen is enige druk op de omliggende straten onvermijdelijk. Voor evenementen is een vergunning noodzakelijk, waarbij gezien wordt of indien mogelijk alternatieve parkeergelegenheid of bijvoorbeeld verkeersregelaars in het plan zijn voorzien.

**Bijlage 4b - Fietsenstallingen in het centrum, gebruik per jaar**

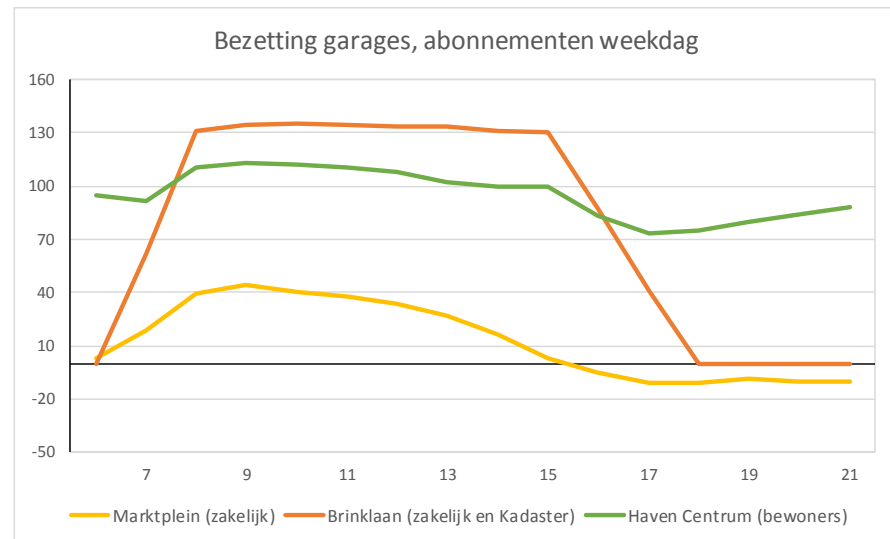
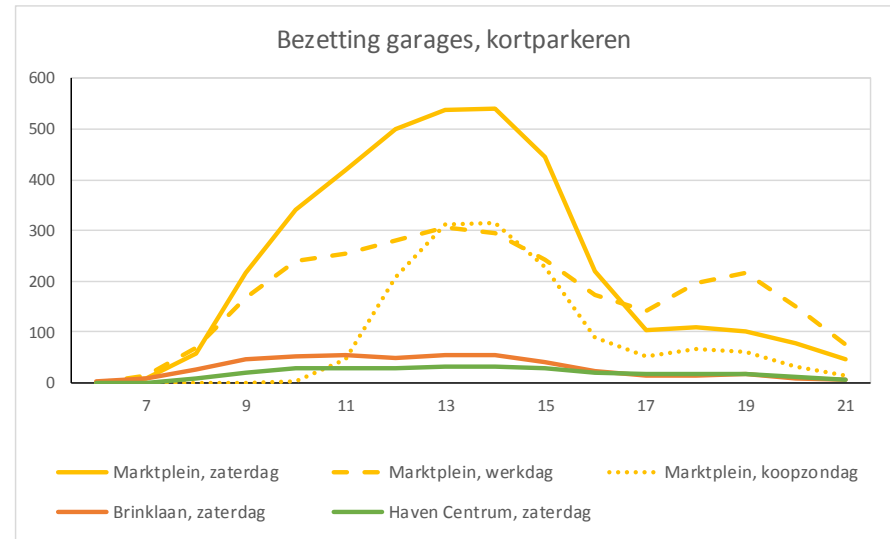
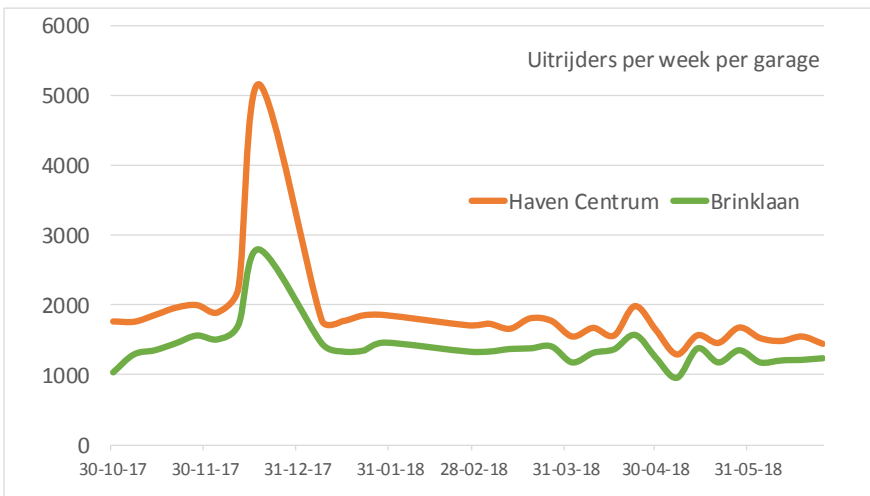
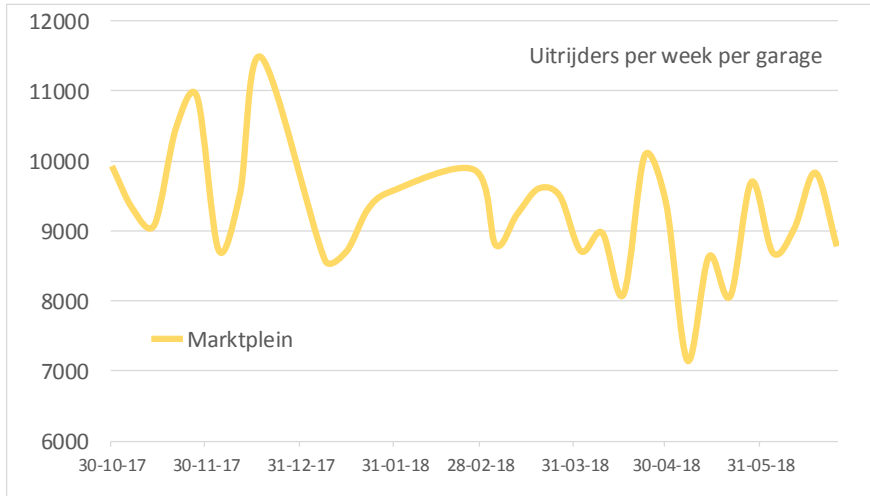


Nb. In 2016 was de stalling Marktstraat twee maanden gesloten in verband met een verbouwing.

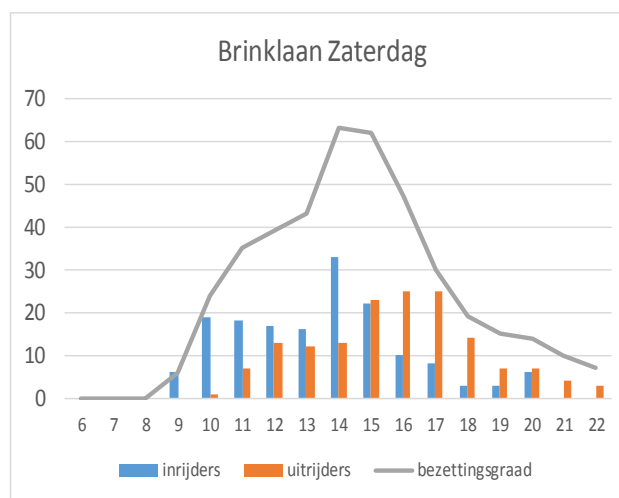
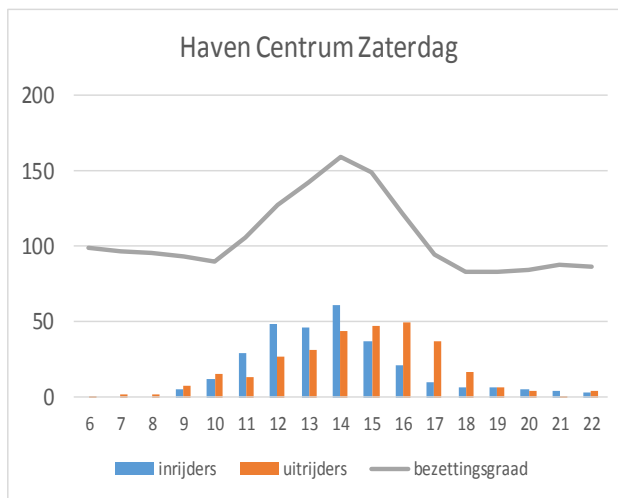
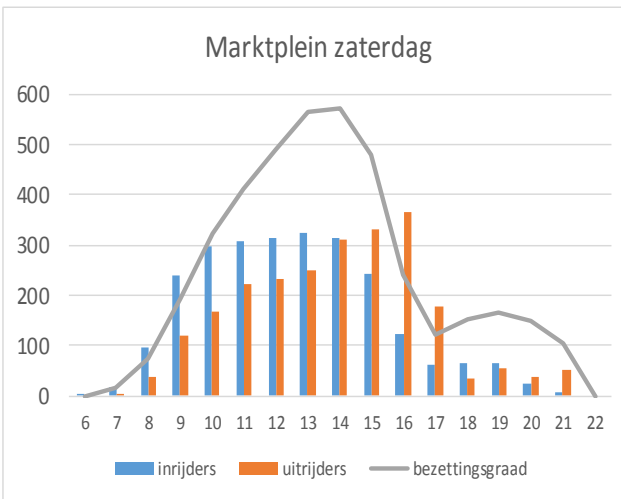
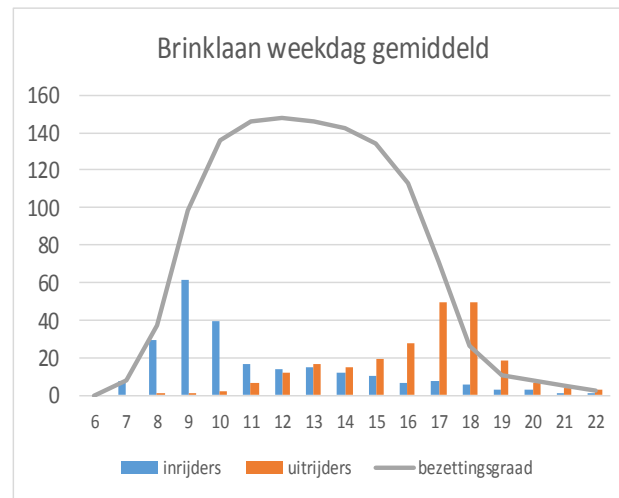
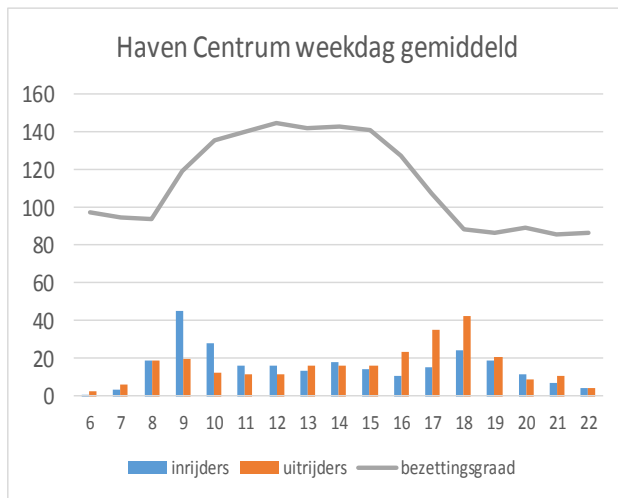
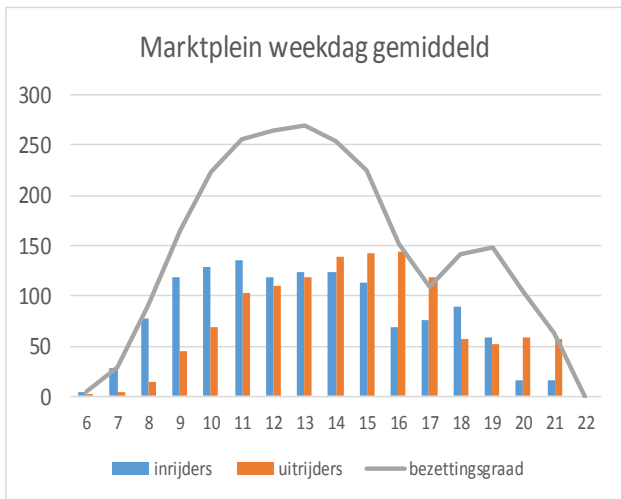


## Bijlage 5 Factsheet garageparkeren (pagina 1 van 2)

– Uitrijders totaal per week oktober 2017 – mei-2018 (links, piek is de week van Serious Request) en Abonnementen versus kortparkeren 27nov – 4dec 2017 (rechts).



**Bijlage 5 Factsheet garageparkeren (pagina 2 van 2)**  
 Uurproducties drie garages 12-26 maart 2018



## Bijlage 6 Vigerende en voorgestelde normen (pagina 1 van 3)

### Uitleg bij de tabellen

Wat zijn parkeernormen - Parkeernormen geven aan hoeveel parkeerplaatsen aangelegd moeten worden bij een nieuwe ontwikkeling of ingrijpende verbouwing. Per woning in een rijtjeshuis moet bijvoorbeeld 1,50 parkeerplaats worden aangelegd, dus 3 plaatsen per twee woningen. Als er een oprit of garage bij een woning is kan daar een auto staan en kan het aantal openbaar toegankelijke plaatsen omlaag. Dan is de norm 1,25, ofwel 5 parkeerplaatsen per 4 woningen. Bij bedrijven en winkels wordt meestal uitgegaan van vierkante meters vloeroppervlak.

Hoe de tabel te lezen - Links van de streep wordt een vergelijking tussen 2004 en 2019 gemaakt. Lang niet alle categorieën bestonden destijds, vandaar dat niet alle vakken zijn ingevuld. Rechts van de streep wordt onderscheid gemaakt tussen centrum en rest van de bebouwde kom: In het algemeen is autobezit en -gebruik daar minder en zijn de normen dus lager.

De laatste kolom geeft het aandeel bezoek dat bij de ontwikkeling wordt verwacht. Dat deel zal minimaal openbaar toegankelijk moeten blijven. In het bovenstaande voorbeeld van woningen moet minimaal 0,25 ofwel 1 op de 4 parkeerplaatsen openbaar toegankelijk zijn voor bezoek. De overige drie mogen bijvoorbeeld ook onderdeel zijn van een stallingsgarage. Bij winkels is het aandeel bezoek juist weer groot. De '87%' bij bouwmarkt betekent dat van elke 100 plaatsen er min. 87 openbaar moeten zijn.

	Wonen / vergelijking per bron				CROW publicatie 381	
	Centrum		Rest kom			
	Apd	CROW	Apd	CROW		
Parkeernota Apeldoorn 2004		0,3		0,3	Kamer, student	
		0,5		0,7	Kamer, zelfstandig (niet-student)	
		0,5		0,7	Kleine 1pers. woning (Tinyhouse)	
	Kamerverhuur en zorgcentra	0,50	0,4	0,50	1,1	Aanleunwoning / serviceflat
Woning zonder een eigen parkeerplaats		1,6		2,1	Koop, vrijstaand	
		1,5		2,0	Koop, twee onder één kap	
	Woning met garage en oprit*	1,50	1,4	1,50	1,8	Koop, tussen/hoek
	woning met garage zonder oprit*	1,50	1,4	1,75	1,9	Koop, etage, duur
	woning met carport*	1,50	1,4	2,25	1,7	Koop, etage, midden
	woning met tuinparkeerplaats*	1,50	1,4	2,00	1,8	Huurhuis, vrije sector
		1,50	1,4	2,25	1,7	Huur, etage, duur
			1,2		1,5	koop, etage, goedkoop
			1,2		1,5	Huurhuis, sociale huur
			1,0		1,3	Huur, etage, midden / goedkoop

	Wonen / voorstel beleidsregel 2019		
	Norm centrum	Norm rest kom	Aandeel bezoek
Woning < 40 m2 bvo **	0,50	0,50	0,25 pp
Woning > 40 m2 en < 75 m2 bvo **	1,00	1,00	
Kamerverhuur en zorgcentra	0,50	0,50	
<b>** Dit geldt ook voor aanleunwoningen en serviceflats</b>			
Woning zonder een eigen parkeerplaats	1,25	1,50	0,25 pp
Woning met garage en oprit*	1,25	1,75	
woning met garage zonder oprit*	1,25	2,25	
woning met carport*	1,25	2,00	
woning met tuinparkeerplaats*	1,25	2,25	

\* parkeergelegenheid op eigen terrein telt als 1 parkeerplaats. Bij beoordeling van het aantal parkeerplaatsen telt mee of de plaatsen afzonderlijk gebruikt kunnen worden of gebonden zijn aan de betreffende woning.

Bijlage 6 Vergelijking vigerende en voorgestelde normen (pagina 2 van 3)

Overige functies vergelijking per bron					
Parkeernota Apeldoorn 2004	Centrum		Rest kom		CROW publicatie 381
	Apd	CROW	Apd	CROW	
Kantoor	1,2	1,2	1,6	1,7	Kantoor zonder baliefunctie
		1,6		2,3	Kantoor met baliefunctie
Bedrijf		1,4		2,2	Bedrijf arbeidsintensief
	0,8	0,7	0,8	1,1	Bedrijf arbeidsextensief
		1,1		1,6	Bedrijfsverzamelgebouw
Stadscentrum zat / koop	3,3	3,9	-	-	Binnenstad / centrumvoorzieningen
Buurtcentrum zat / koop	-	-	4,0	3,7	Buurt- en dorpscentrum
Wijkcentrum zat / koop	-	-	4,0	5,1	Wijkcentrum (gemiddeld)
Supermarkt solitair		1,9		3,4	Buurtsupermarkt (<600 m2 wvo)
	6,0	3,3	6,0	5,2	Fullservice supermarkt
		5,9		7,7	Grote supermarkt (>2.500 m2 wvo)
Toonzaal	1,7	1,2	1,7	1,7	Woonwarenhuis / woonwinkel
Bouwmarkt / Doe-het-zelf	2,1	ntb	2,1	2,3	Bouwmarkt
Tuincentrum	4,0	-	4,0	2,6	Tuincentrum (incl. buitenruimte)
Kwekerij	2,0	-	2,0	2,6	Groencentrum (incl. buitenruimte)

Overige functies / voorstel beleidsregel 2019			
	Norm centrum	Norm rest kom	Aandeel bezoek
Kantoor zonder baliefunctie	1,2	1,7	5%
Kantoor met baliefunctie	1,6	2,3	20%
Bedrijf arbeidsintensief	1,4	2,2	5%
Bedrijf arbeidsextensief	0,7	1,1	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	1,1	1,6	ntb
Binnenstad / centrumvoorzieningen	3,9	-	99%
Buurt- en dorpscentrum	-	3,7	72%
Wijkcentrum (gemiddeld)	-	5,1	79%
Buurtsupermarkt (<600 m2 wvo)	1,9	3,4	89%
Fullservice supermarkt	3,3	5,2	93%
Grote supermarkt (>2.500 m2 wvo)	5,9	7,7	84%
Woonwarenhuis / woonwinkel	1,2	1,7	91%
Bouwmarkt	ntb	2,3	87%
Tuincentrum (incl. buitenruimte)	-	2,6	89%
Groencentrum (incl. buitenruimte)	-	2,6	89%

## Bijlage 6 Vergelijking vigerende en voorgestelde normen (pagina 3 van 3)

Overige functies vergelijking per bron					Overige functies / voorstel beleidsregel 2019			
Parkeernota Apeldoorn 2004	Centrum		Rest kom		CROW publicatie 381	Norm centrum	Norm rest kom	Aandeel bezoek
	Apd	CROW	Apd	CROW				
Bioscoop / kerk (zitplaats)	10,0	3,2	10,0	11,0	Bioscoop	3,2	11,0	94%
Schouwburg / concertzaal	15,0	7,3	15,0	9,8	Theater / schouwbrug	7,3	9,8	87%
Hotel in de stad (per 10 kamers)	10,0	2,0	10,0	4,7	3★ hotel (per 10 kamers)	2,0	4,7	77%
Hotel buiten de stad (per 10 kamers)	-	5,0	15,0	10,1	5★ hotel (per 10 kamers)	5,0	10,1	65%
Horeca (stadscentrum)	3,3	5,0	-	6,0	Cafe / bar / cafetaria	5,0	6,0	80%
Horeca in woonbuurt		9,0	10,0	13,0	Restaurant	9,0	13,0	90%
		6,1		18,4	Discotheek	6,1	18,4	99%
Vergaderruimte	10,0	4,0	10,0	7,5	Congresgebouw (ook evenementen)	4,0	7,5	99%
Medische praktijkruimte (per beh. kamer)	4,0	2,1	4,0	3,0	Huisartsenpraktijk (per beh. kamer)	2,1	3,0	57%
		1,3		1,9	Consultatiebureau (per beh. kamer)	1,3	1,9	50%
		1,6		2,2	Gez. centrum (per beh. kamer)	1,6	2,2	55%
		1,4		1,7	Ziekenhuis	1,4	1,7	29%
Basisschool (per leslokaal)*	0,5	0,8	0,5	0,8	Basisonderwijs (per leslokaal)	0,8	0,8	0%
Voortgezet onderwijs <18 (per 100 II)**	3,3	3,3	3,3	4,3	M.bare school (per 100 leerlingen)	3,3	4,3	11%
Hoger onderwijs (per 100 leerlingen)**	10,0	4,2	10,0	9,5	ROC (per 100 leerlingen)	4,2	9,5	7%
		8,3		14,7	Hogeschool (per 100 leerlingen)	8,3	14,7	72%

\* 2004 omgerekend zitplaats = 2 vierkante meter

\*\* 2004 omgerekend lokaal = 30 leerlingen

Bijlage 7 Voorgestelde normen fietsparkeren  
centrum Apeldoorn (pag. 1 van 2)

CROW stedelijkheidsgraad categorie	Sterk stedelijk		eenheid
	Centrum	Rest bebouwde kom	

Fietsparkeernormen kantoren			
Kantoor, personeel	1,7	nvt	100 m2 bvo
Kantoor met balie, bezoekers	5,0	nvt	100 m2 bvo

Horeca en verblijfsrecreatie			
Fastfoodrestaurant	29,0	nvt	100 m2 bvo
Restaurant (eenvoudig)	18,0	nvt	100 m2 bvo
Restaurant (Luxe)	4,0	nvt	100 m2 bvo

Fietsparkeernormen onderwijs			
Basisschool < 250 leerlingen	4,3	4,3	10 leerlingen
Basisschool 250 - 500 leerlingen	5,0	5,0	10 leerlingen
Basisschool >500 leerlingen	6,2	6,2	10 leerlingen
Basisschool medewerkers	0,4	0,4	10 leerlingen
Middelbare school (leerlingen)	14,0	14,0	100 m2 bvo
Middelbare school (medewerkers)	0,6	0,4	100 m2 bvo
ROC (leerlingen)	12,0	12,0	100 m2 bvo
ROC (medewerkers)	0,9	0,9	100 m2 bvo

Bijlage 7 Voorgestelde normen fietsparkeren  
centrum Apeldoorn (pag. 2 van 2)

CROW stedelijkheidsgraad categorie	Sterk stedelijk		eenheid
	Centrum	Rest bebouwde kom	

Winkelen en boodschappen doen			
Winkelcentrum binnen bebouwde kom	2,7	2,7	100 m2 bvo
Supermarkt binnen bebouwde kom	2,9	2,9	100 m2 bvo
Bouwmarkt binnen bebouwde kom	0,3	0,3	100 m2 bvo

Gezondheidszorg en maatsch. voorzieningen			
Apotheek (bezoekers)	7,0	nvt	locatie
Apotheek (personeel)	4,0	nvt	locatie
Gezondheidscentrum (bezoekers)	1,3	nvt	100 m2 bvo
Gezondheidscentrum (medewerkers)	0,4	nvt	100 m2 bvo
kerk/moskee	40,0	nvt	100 zitplaatsen

Sport, cultuur en ontspanning			
Bibliotheek	3,0	nvt	100 m2 bvo
Museum	0,9	nvt	100 m2 bvo
Bioscoop (per 100m2 bvo)	7,8	nvt	100 m2 bvo
Theater/schouwburg	24,0	nvt	100 zitplaatsen
Fitness	5,0	nvt	100 m2 bvo
Sportzaal	4,0	nvt	100 m2 bvo
Stedelijk evenement	32,0	nvt	100 m2 bvo