



**Masterplan  
Parkeren Helmond 2012**



# Masterplan Parkeren Helmond 2012

Gemeente Helmond



## 1. Uitgangspunten Parkeerbeleid 2000

In 2001 heeft de gemeenteraad op basis van de Nota Parkeerevaluatie 2000 een aantal ingrijpende besluiten op het gebied van parkeren genomen. Daarbij werden de volgende uitgangspunten gehanteerd.

- A. Kortparkeren bezoekers (winkels en zakelijk) heeft een hogere prioriteit dan langparkeren werknemers. Economisch verkeer mag geen hinder ondervinden van het sturend beleid.
- B. Bewoners dienen over voldoende parkeerplaatsen te beschikken.
- C. Bij uitbreiding van functies in de binnenstad moet door de ontwikkelaar op eigen terrein in de normatieve vraag worden voorzien.
- D. De overzichtelijkheid en beheersbaarheid van het parkeerregime moet worden verbeterd.
- E. Gemeenten binnen de regio dienen qua parkeertarifiering één lijn te trekken om oneigenlijke concurrentie te voorkomen.
- F. Kosten en baten van het parkeerbeleid dienen met elkaar in evenwicht te zijn.
- G. De bereikbaarheid (per auto) van het centrum moet gewaarborgd zijn

Intussen zijn we ruim tien jaar verder en is het autogebruik en autobezit landelijk met zo'n 20% toegenomen en in Helmond zelfs met 30%. Ook in de beeldvorming is veel veranderd. Aspecten als luchtkwaliteit en duurzaamheid hebben aan gewicht gewonnen. Andere aspecten zijn onveranderd gebleven, zoals een maatschappelijke weerstand tegen het moeten betalen voor het parkeren/stallen van de auto. Daarnaast heeft de ontwikkeling van Helmond niet stilgestaan. Nieuwe woonwijken zijn toegevoegd en voor het centrum zijn nieuwe plannen opgesteld. De beschikbare openbare ruimte wordt schaarser. En daarmee de parkeeroplossingen duurder. De vraag is wat de effecten van deze veranderingen zijn op bovengenoemde uitgangspunten van beleid.

Over de uitgangspunten uit 2000 kan met de inzichten van vandaag het volgende worden opgemerkt:

- A. *Bezoekers parkeren versus werknemers parkeren*
  - Parkeren is geen doel op zich maar een middel om leefbaarheid en (auto)bereikbaarheid van een gebied goed te houden. Voor het centrum is het tevens een belangrijke steunpilaar voor de economische vitaliteit van het centrumgebied. En bezoekers spelen daarbij een meer cruciale rol dan werknemers.
  - In opdracht van de Vexpan heeft marktonderzoeksbureau Trendbox in 2010 een breed onderzoek gedaan naar parkeermotieven. Loopafstanden was daarbij één van de onderzochte thema's. Om kosten te besparen zijn medewerkers bereid veel verder te lopen (tot 600 meter) dan bezoekers (tot maximaal 300 meter).
  - Het faciliteren van medewerkers parkeren wordt tegenwoordig primair de verantwoordelijkheid van de werkgever gevonden.

- Bezoekers parkeren en medewerkers parkeren gaan soms moeilijk samen (pieken in de parkeervraag vallen samen).

*B. Voldoende parkeerplaatsen voor bewoners*

- Het autobezit is de afgelopen tien jaar fors toegenomen. Dit heeft geleid tot hogere landelijke kengetallen parkeren voor woningen. Op deze manier kan bij nieuwe ontwikkelingen voorkomen worden dat de parkeervraag wordt afgewenteld op de omgeving. Maar in bestaande (woon)wijken biedt de openbare ruimte meestal niet de mogelijkheid om deze groei op te vangen. In dat geval zullen op enig moment beperkingen aan het autobezit geaccepteerd moeten worden. Bijvoorbeeld kan dat betekenen dat 'voldoende parkeerplaatsen voor bewoners' moet worden teruggebracht naar de eerste auto (per huishouden) en bezoek.

*C. Bij nieuwe ontwikkelingen op eigen terrein voorzien in de normatieve vraag*

- Bij schaarste is dubbelgebruik essentieel. Maar dubbelgebruik is in de praktijk soms moeilijker te realiseren dan de theorie aangeeft.
- Nieuwe ontwikkelingen moeten de parkeervraag vaak oplossen in een gebouwde voorziening. De kosten daarvan zijn hoog, variërend van €15.000 per parkeerplaats voor een eenvoudige bovengrondse voorziening tot soms wel €50.000 per parkeerplaats ondergronds. Voor sommige ontwikkelingen een onoverbrugbare financiële drempel (bijv. sociale woningbouw).
- Een ontwikkelaar kan onder voorwaarden zijn verplichting om parkeerplaatsen te realiseren afkopen (tarieven 2011: centrum: €7.500; daarbuiten: €3.500). Daarmee komt de verplichting te liggen op het bord van de gemeente. Het is zaak dat de gemeente bij het verlenen van deze gunst voor zichzelf helder heeft hoe de overgenomen verplichting kan worden ingevuld.
- Ontkennen van de parkeerbehoefte heeft geen zin. Er zal dus ruimte moeten zijn voor creatieve oplossingen, waarbij de nadruk ligt op oplossingen (en niet op de creativiteit).

*D. Overzichtelijkheid en beheersbaarheid van het parkeerregime*

- In verband met de kwaliteit van de openbare ruimte is het wenselijk dat primair de beschikbare ruimte in de parkeergarages benut worden.
- Parkeerplaatsen voor bezoekers moeten makkelijk gevonden kunnen worden. Achteraf gelegen terreintjes kunnen dus beter benut worden als stallingscapaciteit voor werknemers en/of bewoners.
- Parkeertarieven harmoniseren waar dat kan en differentiëren waar dat vanuit sturingsbehoefte moet. Maar dan echt differentiëren (dat het verschil er toe doet).

*E. Afstemming parkeertarieven met andere gemeenten*

- Iedere gemeente heeft behoefte aan benchmarking, maar ook aan profilering.
- Parkeren is bij uitstek een lokaal vraagstuk. Het parkeerregime is een resultante van de aantrekkelijkheid van de bestemming, de beschikbaarheid van parkeervoorzieningen, de loopafstanden, de gemeentelijke parkeerbegroting, et cetera.

#### F. Evenwicht in kosten en baten van parkeren

- Voor 2011 is in Helmond de financiële doelstelling voor parkeren een positief resultaat van €825.000 ten behoeve van de algemene middelen. Een doelstelling die ver weg ligt van evenwicht. Daarnaast is er een jaarlijkse storting voorzien in een egalisatiereserve die mede bedoeld is om een onrendabele top van nieuwe gebouwde parkeervoorzieningen op te kunnen vangen.
- Het aantal (betaalde) parkeeruren is de laatste jaren steeds wat afgenomen (gemiddeld bijna 5% per jaar, maar in 2011 beduidend meer). Gezien deze terugloop is het logisch dat voor 2011 niet alle financiële doelstellingen volledig zijn gerealiseerd. De afdracht van € 825.000 ten behoeve van de algemene middelen is gehaald, maar de storting in de egalisatiereserve is substantieel lager uitgevallen dan verwacht.



- Betaald parkeren heeft maatschappelijk gezien een slecht imago. Veel mensen menen dat het vooral een gemeentelijke melkkoe is. Daardoor wordt de regulerende werking te weinig gezien.

#### G. Bereikbaarheid van het centrum

- Een dynamisch parkeerverwijssysteem is vooral zinvol bij veel bezoekers van buiten de stad en in een situatie dat parkeervoorzieningen vaak vol staan. Deze situatie doet zich in Helmond eigenlijk niet voor.
- Navigatiesystemen verwijzen reeds naar parkeervoorzieningen en zullen over enkele jaren voorzien zijn van real-time informatie over de bezettingsgraad.
- Indien er in Helmond dynamische systemen komen met reizigersinformatie om zo de doorstroming van het verkeer te bevorderen, dan is het wenselijk om het

parkeerverwijssysteem hierin te integreren. In de tussentijd zal mogelijk een upgrade van het huidige systeem nodig zijn.

## 2. Aanvullende constatering

Het parkeerbeleid van 2000 heeft de afgelopen jaren een specifieke invulling gekregen. Daarbij zijn de volgende punten opvallend:

- In Helmond worden op straat twee tarieven gehanteerd:
  - Hoog: €2,00 per uur (= €0,50 per 15 minuten)
  - Laag: €1,80 per uur (= €0,30 per 10 minuten)

Deze tarieven zijn onderling weinig onderscheidend en hoog, in het bijzonder het laagtarief. Ter illustratie de tarieven 2011 van andere Brabantse gemeenten:

<b>Prijspeil 2011 (per uur)</b>	<b>Laag</b>	<b>Hoog</b>	<b>Extra hoog (beperkt aantal plaatsen)</b>	<b>Garages centrum</b>
Eindhoven	€1,00	€2,00 (+ €0,20 starttarief)	€2,50 (+ €0,20 starttarief)	€2,00
Tilburg	€0,90	€1,80	€2,20	€1,50 - €1,80
Breda	€1,20	€1,90		€1,60
Den Bosch	€1,50	€2,00	€2,50	€2,00 - €2,20
Uden	€0,80			
Veghel	€0,75			
Nuenen	gratis			
Geldrop	€0,70			
Deurne	€0,80			€0,80
<b>Helmond</b>	<b>€1,80</b>	<b>€2,00</b>		<b>€1,80</b>

- In Helmond worden veel verschillende vergunningen / ontheffingen / abonnementen verstrekt. Er is duidelijk behoefte aan een vereenvoudiging van het systeem en transparantie over de voorwaarden. Door de grote mate van diversiteit aan vergunningenproducten binnen een gemeente is een onderlinge vergelijking lastig te maken is. Toch kan geconcludeerd worden dat met name de Helmondse tarieven voor bewonersvergunningen ten opzichte van andere gemeenten aanzienlijk zijn. Zo is het tarief voor een 2<sup>e</sup> bewonersvergunning dermate hoog (€69 per maand) dat er nauwelijks 2<sup>e</sup> vergunningen zijn uitgegeven (terreingebonden parkeerabonnementen: bewoners (13) en bedrijven (62)). Hieronder volgt een samenvatting (B5 gemeenten):

<i>Tarieven per maand</i>	<b>Breda</b>	<b>Tilburg</b>	<b>Den Bosch</b>	<b>Eindhoven</b>	<b>Helmond</b>
1 <sup>e</sup> bewonersvergunning Centrum	€7,20	€12,80	€17,00	€3,45 <sup>(1)</sup>	<b>€12,00</b>
2 <sup>e</sup> bewonersvergunning Centrum	€7,20	€25,60	€7,50 <sup>(2)</sup>	€6,90 <sup>(1)</sup>	<b>€69,00</b>
1 <sup>e</sup> bewonersvergunning buiten Centrum	€6,00	€9,15	€3,35	€3,45 <sup>(1)</sup>	<b>€12,00</b>
2 <sup>e</sup> bewonersvergunning buiten Centrum	€6,00	€18,30	€3,35	€6,90 <sup>(1)</sup>	<b>€69,00</b>
Zakelijke vergunning Centrum (7-daags)	€98,00	€50,30	€72,00	€146,00	<b>€69,00</b>
Zakelijke vergunning buiten Centrum (7-daags)	€45,00	€42,50	€91,00	€67,00	<b>€69,00</b>

- (1): Bij invoering van betaald parkeren in een woonwijk in Eindhoven zijn de bewonersvergunningen de eerste twee jaar gratis.
- (2): Alleen geldig op werkdagen tussen 17:00 en 10:00.
- Bij bestrijding van parkeeroverlast door uitwijkgedrag wordt in Helmond een pragmatische aanpak gevolgd. Het gevolg is een redelijk ingewikkeld samenspel van plaatsen met betaald parkeren en exclusieve vergunninghoudersplaatsen. En soms ook nog in combinatie met gratis parkeren.

### **3. Kaders voor nieuw parkeerbeleid**

Op basis van voorgaande beschouwingen en voortschrijdend maatschappelijk inzicht (zie ook bijlage 1 met trends in de parkeermarkt) worden voor het parkeerbeleid anno 2012 de volgende kaders (of randvoorwaarden) voorgesteld:

1. Faciliteren van de parkeerbehoefte waar dat financieel en ruimtelijk kan; reguleren waar dat moet.
2. Bij regulering hoort *prioritering*. Dat wil zeggen: de juiste *doelgroep* op de juiste plaats. Per doelgroep (bewoners; bezoekers van bewoners; bezoekers van voorzieningen; medewerkers) vaststellen waar we hen primair willen laten parkeren en daar het parkeertarief en vergunningenbeleid (rechten) op afstemmen (de plattegronden in bijlage 3 bevatten een voorzet daarvoor).
3. Voor bewonersparkeren in bestaande woonwijken zal de gemeente binnen haar mogelijkheden oplossingen zoeken voor *de eerste auto* (per adres) en voor *bezoekersparkeren* (aan de bewoners). Kosten worden in principe gedekt, maar hierop zal geen marge worden gemaakt.
4. Ook voor een tweede (en derde) auto zullen waar nog ruimte is oplossingen worden aangeboden, maar deze zijn duidelijk anders geprijsd. Bovendien zullen er andere normen met betrekking tot (maximale) loopafstanden worden gehanteerd.



5. De gemeente is te allen tijde verantwoordelijk voor het voorkomen, dan wel oplossen van parkeerproblemen door *uitwijkgedrag*.
6. Om de openbare ruimte te ontzien zal vooral ingezet worden op *dubbelgebruik* van beschikbare parkeerplaatsen. Dat betekent (uiterste) terughoudendheid met het verstrekken van exclusieve parkeerrechten.
7. Betaald parkeren, aangevuld met een op doelgroepen gericht vergunningenbeleid, is het voorkeurscenario voor regulering, zowel in het centrum als in de woonwijken. Tarieven zullen daarbij enerzijds geharmoniseerd zijn en waar ze verschillen, dan zullen ze binnen de mogelijkheden van een sluitende parkeerbegroting ook echt verschillend zijn.
8. Rondom buurt- en wijkwinkelcentra zal, waar nodig, op eenduidige wijze parkeerregulering worden ingevoerd.
9. Langparkeren wordt op specifiek daartoe aangegeven locaties gefaciliteerd met óf een aantrekkelijk dagtarief óf een specifieke parkeervergunning.
10. Parkeren is een ondersteunende activiteit ten behoeve van de bereikbaarheid, leefbaarheid en economische vitaliteit van Helmond. In die hoedanigheid dient er voor gewaakt te worden dat inkomsten genereren met betaald parkeren als doel niet mag conflicteren met deze hogere doelen.
11. Leegstand van een gebouwde parkeervoorziening doet pijn en dient zoveel mogelijk te worden tegengegaan. Dat zal in de meeste gevallen betekenen dat in de omgeving regulerende maatregelen nodig zijn.
12. Op plaatsen waar veel sprake is van kortparkeren zal worden ingezet op het stimuleren van real-time achteraf betaald parkeren. Dit wordt niet alleen als eerlijker ervaren, maar voorkomt ook in grote mate ergernissen ten gevolge van naheffingen.
13. Uitgangspunt is dat de huidige financiële kaders in grote lijnen gehandhaafd blijven.

## 4. Uitwerking van kaders parkeerbeleid

Als basis voor het nieuwe parkeerbeleid in Helmond zal gelden:

***‘vraagvolgend’ waar dat kan en ‘sturend’ waar dat moet.***

Met andere woorden: parkeerplaatsen realiseren op die plaatsen waar daar behoefte aan is én er de mogelijkheden zijn (zowel ruimtelijk als financieel) en sturen op het gebruik van beschikbare parkeerplaatsen waar de vraag naar parkeercapaciteit structureel groter is dan het aanbod en uitbreiding van parkeercapaciteit niet aan de orde is.

In de praktijk vertaalt bovengenoemd parkeerbeleid zich onder andere in de volgende regels:

### 4.1 Vraagvolgend

Waar sprake is van een knelpunt in een bestaande parkeersituatie wordt eerst gekeken door welke gebruikersgroepen de parkeergelegenheid gebruikt wordt en in hoeverre de parkeerbehoefte van de *primaire* gebruikersgroep gefaciliteerd kan worden door het realiseren van extra parkeerplaatsen (faciliteren) of het ontmoedigen van niet-primaire gebruikers (reguleren). Bij uitbreiding zal rekening gehouden moeten worden met beperkingen op het gebied van:

- Beschikbare schaarse (openbare) ruimte in de directe omgeving
- Behoud van groen- of andersoortige voorzieningen
- Beschikbare financiële middelen
- Waarborgen van de bereikbaarheid en luchtkwaliteit
- Juridische (on)mogelijkheden, zoals bestemmingsplannen en structuurvisies

### 4.2 Regulerend/sturend

Indien er sprake is van een knelpunt in een bestaande parkeersituatie waarbij realisatie van extra parkeerplaatsen niet of slechts ten dele mogelijk is of wanneer parkeerplaatsen voor een belangrijk deel bezet worden door andere dan de primaire gebruikersgroepen, dan zullen er regulerende maatregelen worden genomen. Daarbij worden de volgende regels gehanteerd:

- Per parkeerlocatie zal onderscheid gemaakt worden naar de verschillende gebruikersgroepen en bij een te hoge parkeerdruk worden prioriteiten gesteld. *Reguleren* dus. Dit kan, al dan niet in combinatie, op basis van prijs (betaald parkeren) en/of op basis van verboden en ontheffingen daarop, zoals bij een blauwe zone.
- Voordat op een specifieke locatie besloten wordt tot regulering is het wel noodzakelijk te weten welke gebruikersgroepen in welke mate gebruik maken van de aldaar aanwezige parkeerplaatsen. Voordat tot regulering van een gebied wordt overgegaan zal dus door middel van *monitoring* het gebruik van de in het gebied gelegen parkeerplaatsen inzichtelijk gemaakt moeten zijn. Bij voorkeur wordt door reguliere metingen globaal inzicht verkregen in de parkeerdruk en het parkeermotief in de verschillende wijken en gebieden binnen Helmond.

- Beter benutten van de bestaande parkeercapaciteit. Dit houdt onder andere in:
  - Sturen op (*dubbel*)gebruik, waarbij sturing kan plaatsvinden op basis van prijs en/of op basis van verboden en ontheffingen daarop (parkeervergunningen).
  - Samenwerking met private aanbieders van parkeercapaciteit (parkeergarages en bedrijvenparkings).

### 4.3 Gebruikersgroepen

De aanpak van parkeervraagstukken is gebaat bij een onderscheid naar de verschillende gebruikersgroepen die bij de uitwerking van het regulerend beleid betrokken zijn. Dit komt omdat niet iedere parkeerplaats is aangelegd om gebruikt te worden door iedere gebruikersgroep. Een parkeerplaats in een woonstraat heeft een andere functie dan, bijvoorbeeld, een parkeerplaats aan de Kegelbaan. Hoewel een uniforme benadering wenselijk is ontcom je als gemeente er niet aan dat er toch voor specifieke gebruikersgroepen op specifieke locaties specifieke oplossingen worden gecreëerd (*maatwerk*).

Bij het zoeken naar een oplossing voor een te hoge parkeerdruk zal per gebruikersgroep gekeken worden naar de prioriteit voor de betreffende locatie. Per type deelgebied kennen we voor openbare parkeerplaatsen de volgende *primaire gebruikersgroepen*:

- **Centrum:** Tijdens openingstijden van winkels overdag: bezoekers; daarbuiten: bezoekers (horeca, vrije tijd) en bewoners (1<sup>e</sup> auto)
- **Buurt- en wijkwinkelcentra:** tijdens openingstijden van winkels: bezoekers en bewoners (1<sup>e</sup> auto); daarbuiten vrij.
- **Woonwijken:** bewoners (vooral 1<sup>e</sup> auto) en hun bezoek
- **Bedrijventerreinen en kantoorlocaties:** medewerkers en bezoekers

Andere gebruikersgroepen dan de primaire groepen zijn uiteraard van harte welkom om gebruik te maken van de beschikbare parkeerplaatsen, zolang dit gebruik geen substantiële nadelige effecten heeft op het gebruik door de primaire gebruikersgroepen.

#### Opmerkingen:

1. Dat bezoekers in het centrum en bij buurt- en wijkwinkelcentra prioriteit hebben wil niet zeggen dat er voor andere gebruikers geen plaats zou zijn. In de toekenning van plaatsen zal ook gekeken worden naar de benodigde capaciteit per doelgroep. Daarnaast worden aan een parkeervoorziening voor kortparkeren andere eisen gesteld qua bereikbaarheid dan in het geval dat er alleen sprake is van langparkeren (stallen). Dus zullen er in het centrum ook parkeerplaatsen zijn waar bijvoorbeeld werknemers en bewoners de primaire gebruikersgroepen zijn.
2. Voor kantoren en bedrijven geldt dat voldoende parkeerplaatsen voor medewerkers en bezoekers primair de verantwoordelijkheid is van de werkgever. Terughoudendheid met het gebruik van de openbare ruimte voor deze doelgroepen is gewenst (d.w.z. in de regel lagere prioriteit ten opzichte van andere doelgroepen voor dezelfde plaatsen). Dat geldt dus ook voor de gemeente als werkgever.

#### 4.4 Mogelijke aanpassingen

Acceptatie van de bovenstaande randvoorwaarden en kaders vereist nieuwe besluitvorming over een aantal zaken, zoals:

- Vaststellen waar we welke doelgroepen willen laten parkeren. Daarbij zal onderscheid gemaakt worden tussen het centrum en de gebieden daarbuiten. Een aanzet daartoe is reeds gegeven (zie bijlage 2).
- Parkeerbeleid ontwikkelen voor buurt- en wijkwinkelcentra. Uitgangspunt daarbij is het beginsel van 'equal level playing field'. Dit houdt in dat ieder buurt- of wijkwinkelcentrum qua parkeren gelijk behandeld wordt. In de praktijk zal dat dan betekenen:
  - Indien mogelijk (ruimtelijk en financieel) zorgen voor voldoende parkeerplaatsen voor bezoekers en personeel, in principe bovengronds. In eerste instantie tijdens de bouw van een centrum, maar ook in een bestaande situatie.
  - Als dat niet lukt, dan tijdens winkeltijden kiezen voor de bezoekers voor bepaalde parkeerlocaties en door middel van regulering zorgen dat deze bezoekers ook prioriteit krijgen ten opzichte van andere gebruikers.
  - Als de parkeerregulering bestaat uit betaald parkeren, dan werken met een zogenaamd 'Stop & Shop'-tarief voor het eerste uur, bijvoorbeeld van €0,50, om zo de kortparkeerder te faciliteren.

Met deze systematiek kan het dus voorkomen dat het ene buurt- of wijkwinkelcentrum wel parkeerregulering krijgt en het andere niet. Maar de criteria (en de procedure) die daarvoor gehanteerd worden zijn voor ieder buurt- of wijkwinkelcentrum hetzelfde.

- Uitbreiding van het reguleringsgebied naar schilwijken, zodat daar de overlast door uitwijkgedrag wordt teruggedrongen. Daarbij dient aandacht te zijn voor de laagdrempeligheid (acceptatie). Het moet voor bewoners aantrekkelijk gemaakt worden, bijvoorbeeld door een aangepast vergunningentarief en een aantrekkelijke *bezoekersregeling*. Het tarief voor de 1<sup>e</sup> (en 2<sup>e</sup>) bewonersvergunning in schilwijken zou derhalve moeten afwijken van het tarief voor een bewonersvergunning in het centrum.
- In het centrum zal op basis van de toekenning van parkeerplaatsen aan doelgroepen kritisch gekeken moeten worden naar de toekenning van parkeerabonnementen. Tevens zal onderzocht worden wat er mogelijk is om restcapaciteit in parkeergarages beter in te zetten. Ook de prijsstelling is daarbij een serieus aandachtspunt.
- Er zal een aanvalsplan moeten worden opgesteld om de parkeergarages voller te krijgen, te beginnen met die in het centrum. Daarbij zal als serieuze optie worden meegenomen om het tarief in de parkeergarages te verlagen naar €1,50 per uur (wat zich dan waarschijnlijk vertaalt naar een tarief van €0,10 per 4 minuten). Tegelijkertijd zal in overweging worden genomen om op dalmomenten, bijvoorbeeld maandag tot en met donderdag, met extremere kortingen mensen te verleiden om naar het centrum te komen en te parkeren in de parkeergarages.
- Zeker bij uitbreiding van het gebied betaald parkeren naar schilwijken moet overwogen worden het lage uurtarief op straat te verlagen. Om inkomstenderving te voorkomen

kan overwogen worden het gebied met het hoger tarief (centrumgebied) enigszins uit te breiden.

- Er zijn de laatste jaren nieuwe ontwikkelingen op de parkeermarkt die betalen voor de parkeeractie makkelijker maken (en dus de weerstand tegen betaald parkeren verminderen). Zo is er al enige jaren de mogelijkheid om je parkeeractie te betalen via je mobiele telefoon (*belparkeren*). Het mechanisme werkt via aan- en afmelden en een maandelijkse facturatie achteraf. Naast het betaalgemak is een groot voordeel dat je eigenlijk achteraf betaald parkeren op straat hebt geïntroduceerd. Dus nooit teveel betalen en geen bekeuring vanwege te weinig parkeergeld. Belparkeren is in grote steden onder zakelijke gebruikers een groot succes en vindt steeds meer zijn weg naar de consumenten.

Sinds twee jaar is in een aantal steden, waaronder Eindhoven en Deurne, een uitbreiding op belparkeren ingevoerd, het zogenaamde *Pasparkeren*. Het mechanisme is identiek aan belparkeren, alleen het mobieltje is vervangen door een pas die gelezen kan worden bij de betaalautomaat. Belparkeren en Pasparkeren zijn volledig geïntegreerd, d.w.z. dat bijvoorbeeld een parkeeractie met de pas kan worden aangemeld en met het mobieltje kan worden afgemeld. Eindhoven en Deurne gebruiken daarvoor een Stadspas, terwijl ander gemeenten een speciale parkeerpas hebben uitgegeven. Zo'n pas geeft tevens de mogelijkheid om, als daar behoefte aan bestaat, aan eigen inwoners privileges toe te kennen. Tegelijkertijd kan het platform van Pasparkeren gebruikt worden voor een bezoekersregeling in woonwijken.

Opmerking: zowel met Belparkeren als Pasparkeren zijn kosten gemoeid, zowel voor de gemeente als voor de consument. De providers van deze diensten vragen aan de gemeente een standaard vergoeding. Ooit lag deze rond de 8% van de met real-time parkeren behaalde omzet, maar inmiddels worden percentages genoemd van minder dan 3%. Van de consument wordt een maandelijkse bijdrage gevraagd, die ligt rond de €1,75 per maand.

## 5. Uitvoeringsplannen

In het voorafgaande wordt een richting aangegeven voor het nieuwe parkeerbeleid in Helmond. Vervolgens zal deze richting nog uitgewerkt moeten worden in een aantal uitvoeringsprogramma's. In het bijzonder is er behoefte aan uitwerking in concrete voorstellen van de volgende onderwerpen:

- Parkeertarieven, gekoppeld aan het doelgroepenbeleid
- Vergunningenbeleid (incl. tarieven)
- Parkeren bij buurt- en wijkwinkelcentra
- Parkeerregulering in woonwijken
- Aanvalsplan parkeergarages
- Real-time achteraf betaald parkeren

En bij alle uitvoeringsplannen zal ook aangegeven moeten worden wat de financiële consequenties zullen zijn.

## 5.1 Globale uitwerking

Omdat er toch wel enige samenhang zitten tussen de genoemde onderwerpen zullen er in 2012 drie uitvoeringsplannen in detail worden uitgewerkt:

- **Aanvalsplan parkeergarages en real-time achteraf betaald parkeren (mei 2012)**

Voor alle doelgroepen is het wenselijk dat voor een parkeeractie achteraf betaald kan worden. Dit betekent namelijk dat er niet teveel betaald wordt en dat de kans op een bekeuring (naheffingsaanslag) veel kleiner is geworden. Voor winkeliers betekent het dat hun klanten niet noodgedwongen eerder wegmoeten 'omdat de parkeermeter afloopt'. In garages is achteraf betalen de enige mogelijkheid. Mede daarom is het van belang er voor te zorgen dat de garages een goede bezetting krijgen, met name met kortparkeerders (= iemand die een kaartje trekt).

Ook op straat willen we bewerkstelligen dat er achteraf betaald gaat worden voor de parkeeractie. Dat betekent dat we gebaseerd op het mechanisme van belparkeren een aantrekkelijke optie moeten bieden aan regelmatige bezoekers van het centrum.

- **Parkeren in (woon)wijken en bij Buurt- en Wijkwinkelcentra (augustus 2012)**

Betaald parkeren, of dit nu in het centrum is of bij een ziekenhuis, leidt automatisch ook tot *uitwijkgedrag*. Op een aantal locaties rondom het centrum van Helmond, veelal met primaire functie wonen, is daarom parkeerregulering ingevoerd. Dit houdt in dat de beschikbare parkeerplaatsen in zo'n wijk primair worden toegekend aan de belanghebbenden in die wijk. In meerderheid zijn dat bewoners, maar er kan ook sprake zijn van detailhandel en/of bedrijvigheid waarvan de autobereikbaarheid voor bezoekers een belangrijk issue is.

Het uitwerken van belanghebbenden parkeren in woonwijken en bij Buurt- en Wijkwinkelcentra zal gebaseerd zijn op de volgende principes:

- Er zal eerst vastgesteld worden welke doelgroepen in het gebied belanghebbenden zijn en wiens parkeerrechten derhalve gefaciliteerd moeten worden. Dit alles binnen de regels van redelijkheid en billijkheid. Want met name in oudere woonwijken is alles en iedereen faciliteren vaak niet aan de orde.
- Daarna zal moeten worden vastgesteld dat er daadwerkelijk sprake is van een parkeerprobleem. We spreken van een parkeerprobleem als er voor de primaire gebruikersgroep(en) van parkeerplaatsen vaker dan incidenteel te weinig parkeerplaatsen beschikbaar zijn.
- Als er sprake is van een parkeerprobleem zal tegelijkertijd ook de aard van het parkeerprobleem worden vastgesteld. En eigenlijk zijn daarbij maar twee smaken: de plaatsen worden deels gebruikt door derden (1) of er zijn voor de primaire gebruikersgroepen structureel minder parkeerplaatsen dan er vraag is (2).
- In geval dat derden gebruik maken van de parkeerplaatsen zal er een *parkeerregulering* moeten komen die er voor zorgt dat dit oneigenlijk gebruik zodanig vermindert dat er weer voldoende capaciteit beschikbaar komt voor de

primaire doelgroep(en). Dit kan door het parkeren door derden te verbieden (parkeerverbod) of te ontmoedigen (betaald parkeren). Vanuit de wens van beter benutten en flexibiliteit heeft de tweede optie de voorkeur, bijvoorbeeld in schilwijken direct grenzend aan het centrum, maar is het in echte woonwijken denkbaar dat gekozen wordt voor een parkeerverbod.

- Als er sprake is van bedrijvigheid/detailhandel, dan zal in de directe omgeving ook het autobezzoek gefaciliteerd moeten worden. Veelal betekent dit dat op de betreffende parkeerplaatsen langparkeren ontmoedigd (of verboden) moet worden. Ook hiervoor geldt dat betaald parkeren met een (zeer) laag parkeertarief voor bijvoorbeeld het eerste uur het meeste flexibiliteit geeft. Eventuele restcapaciteit kan dan worden opgevuld met een (restrictief) vergunningenbeleid. Een alternatieve aanpak is de instelling van een blauwe zone.

- **Parkeertarieven en vergunningenbeleid (september 2012)**

In dit uitvoeringsprogramma wordt vooral gekeken naar parkeren in het centrum en de schilwijken daar direct omheen. En met schilwijken wordt hier bedoeld iedere wijk die last heeft van uitwijkgedrag van parkeerders met een bestemming in het centrum.

Bij het voorstellen van nieuwe tarieven (voor kortparkeerders en vergunninghouders) zullen de volgende uitgangspunten worden gehanteerd:

- Tariefsdifferentiatie zal moeten bijdragen aan de regulering en zal daarom vooral leiden tot differentiëren van tarieven tussen doelgroepen. Kleine tariefsverschillen zullen maar zeer beperkt een regulerend effect hebben. Vandaar de behoefte aan harmonisatie van tarieven waar mogelijk en differentiëren van tarieven waar dat wenselijk is om bepaalde doelgroepen te faciliteren.
- Bij tarieven voor vergunningen voor bewoners zullen twee factoren onderscheidend zijn:
  - Centrum vs. Buiten centrum
  - Eerste auto vs. Tweede auto (en volgende)
- Er zal buiten het centrum een goedkope bezoekersregeling voor bewoners worden ingevoerd.
- Vergunningen voor medewerkersparkeren mogen een commercieel tarief hebben. Het maximum aantal te verstrekken medewerkersvergunningen wordt primair bepaald door de beschikbare (rest)capaciteit, waarbij er voor andere doelgroepen (bezoekers en bewoners) nog voldoende parkeergelegenheid over blijft.
- Tarieven voor parkeren kunnen niet los gezien worden van hetgeen in de regio aan parkeertarieven wordt gehanteerd.

Helmond,  
29 mei 2012

## Bijlage 1: Trends in parkeren

In de parkeerwereld zijn de laatste jaren een aantal belangrijke ontwikkelingen gaande. Een aantal daarvan zijn ook voor Helmond relevant. Onderstaand een samenvatting van een aantal van deze (technische) ontwikkelingen.

- a. Op 17 januari 2011 meldde de BOVAG dat het wagenpark in Nederland op 31 december 2010 de grens van *8 miljoen personenauto's* was gepasseerd. In 2007 waren er nog 'slechts' 7,2 miljoen auto's. Een toename in 4 jaar tijd van 11%. En gemiddeld staat een auto 23 uur per dag stil, thuis of bij de bestemming.
- b. Blauw Research concludeert dat Nederlanders in 2010 voor € 8,2 miljard producten en diensten hebben *gekocht via het internet*. Dat is 11% meer dan het jaar er voor. Voor 2011 verwacht men een verdere toename met 10%. Dit wordt als één van de oorzaken gezien waarom in de meeste steden in Nederland het aantal parkeeracties in het centrum jaarlijks een paar procent terugloopt.
- c. De laatste jaren pleit Detailhandel Nederland er voor dat overal in Nederland in garages *parkeren per minuut* wordt ingevoerd. Hierbij wordt vooral afgezet tegen het betalen per uur, zoals dat in veel (commerciële) parkeergarages nog het geval is. De aandacht voor dit onderwerp zal tot effect hebben dat de afrekenenheden korter worden. Met alle gevolgen van dien. Ter illustratie: van afrekenen per 30 minuten naar afrekenen per 6 minuten kost de exploitant bij gelijkblijvend uurtarief gemiddeld zo'n 12,5% omzet.
- d. Volgens een enquête van P1 betaalt 90% van de parkeerders het liefst niet contant en 98% betaalt het liefst achteraf. Vandaar dat er steeds meer initiatieven komen waarbij via aan- en afmelden op rekening en *achteraf betaald* kan worden (GSM-parkeren, SMS-parkeren en Pasparkeren). Dankzij de toenemende schaalgrootte wordt het inzetten van deze systemen voor gemeenten steeds goedkoper.
- e. Steeds meer steden gaan over op *handhaving op kenteken*. Voor grote steden kan dit een behoorlijke besparing opleveren op handhavingskosten. Voor andere steden is vooral gebruiksgemak (voor handhavers én automobilisten) een belangrijke afweging.
- f. Ongeacht wat men allemaal in de berekening meeneemt nemen de kosten voor de realisatie van een parkeerplaats sterk toe. Dit leidt er toe dat ook het CROW, een adviesorgaan vanuit het ministerie van Infrastructuur en Milieu, stelt dat het economisch niet verantwoord is om 'voor de piek te bouwen'. *Incidentele parkeeroverlast is onvermijdelijk*.
- g. Kleinere gemeenten zoeken voor hun parkeeroplossingen steeds vaker aansluiting bij een grotere gemeente in de buurt. Een bekend voorbeeld daarvan is Parkeerservice Amersfoort, dat eerst een NV was, maar nu een corporatie waarvan ook andere gemeenten lid kunnen worden. De corporatie sluit namens haar leden contracten met marktpartijen. Beleid blijft daarbij de individuele verantwoordelijkheid van een corporatielid.
- h. Een *bezoekersregeling in woonwijken* zal steeds vaker verlopen via een afspraak met en (digitale) rekening van de bewoner (e-wallet).



- i. Garageabbonementen worden steeds *flexibeler* en zullen steeds meer het karakter krijgen van parkeerbundels (een x aantal uren per maand en daarbuiten het normale tarief). Daarbij kan ook onderscheid worden gemaakt tussen overdag en 's nachts (dag- en nachttarief = piek- en daltarief).

## **Bijlage 2: Toewijzing van doelgroepen**

Er heeft een concepttoekenning plaatsgevonden van primaire doelgroepen en parkeerlocaties. Daarbij zijn vier tekeningen ontstaan:

1. Parkeren voor bezoekers van het centrum.
2. Parkeren voor bezoekers van winkellocaties net buiten het centrum.
3. Parkeren voor werknemers uit het centrum.
4. Parkeren voor bewoners (in centrum en in daaromheen liggende woonwijken).

### **Ad 1: Parkeren bezoekers centrum**

Op de kaart zijn een aantal terreinen en locaties met langsparkeren waar we bezoekers willen faciliteren. In principe zijn deze locaties stuk voor stuk goed bereikbaar. De grens van het Centrum is aangegeven met een rode markeringslijn. Het volgende kan bij de tekening worden opgemerkt:

- De vier parkeergarages (Doorneind, City, Elzas en Boscotondo) zijn uiteraard ingekleurd, omdat dat bij uitstek de plaatsen zijn waar we bezoekers willen ontvangen. Door een lager tarief willen we de bezoekers ook juist verleiden om in de gemeentelijke garages te parkeren.
- Een aantal parkeerlocaties ligt net buiten het centrumgebied (Beatrixlaan en Binnen Parallelweg). Deze zijn met name bedoeld voor het opvangen van parkeerdruk op piekmomenten (in het bijzonder de zaterdag). Gezien de langere loopafstanden moeten deze locaties op die momenten aantrekkelijk gemaakt worden voor langparkeerders onder de bezoekers (bijvoorbeeld door middel van een acceptabel dagtarief).
- Op basis van de feitelijke bezettingen op dit moment blijft er met deze toewijzing voor de bezoekers voldoende gelegenheid tot parkeren.

### **Ad 2: Parkeren voor bezoekers van winkellocaties net buiten het centrum**

Voor winkellocaties buiten het centrum wordt het principe gehanteerd dat in de directe nabijheid er voldoende parkeergelegenheid moet zijn voor bezoekers. Loopafstanden zullen hier korter zijn dan in het centrum, evenals de parkeerduur. Als de voor bezoekers bedoelde parkeerplaatsen bezet worden door andere gebruikersgroepen, dan zal er een vorm van parkeerregulering worden toegepast, zoals bijvoorbeeld een blauwe zone of betaald parkeren. Bij invoering van een betaald parkeerregime moet overwogen worden te werken met een met een 'Stop&Shop'-tarief voor het eerste uur. Het tarief voor de periode daarna maakt dan niet zoveel meer uit. Hierbij is verondersteld dat de loopafstanden naar het centrum zodanig zijn dat bezoekers van het centrum geen echt profijt gaan hebben van de korting tijdens het eerste uur.

### **Ad 3: Parkeren voor werknemers uit het centrum**

Werknemers uit het centrum die met de auto komen worden gezien als langparkeerders. De bijbehorende loopafstanden die mensen nog acceptabel vinden zijn groot, als men

daarmee substantieel parkeerkosten kan uitsparen. Dat betekent dus vergunningen en/of abonnementen voor hoog frequente gebruiker of een laag dagtarief voor minder frequente gebruikers (denk bijvoorbeeld aan €2,50 per dag).

Werknemersparkeren Centrum betekent dus:

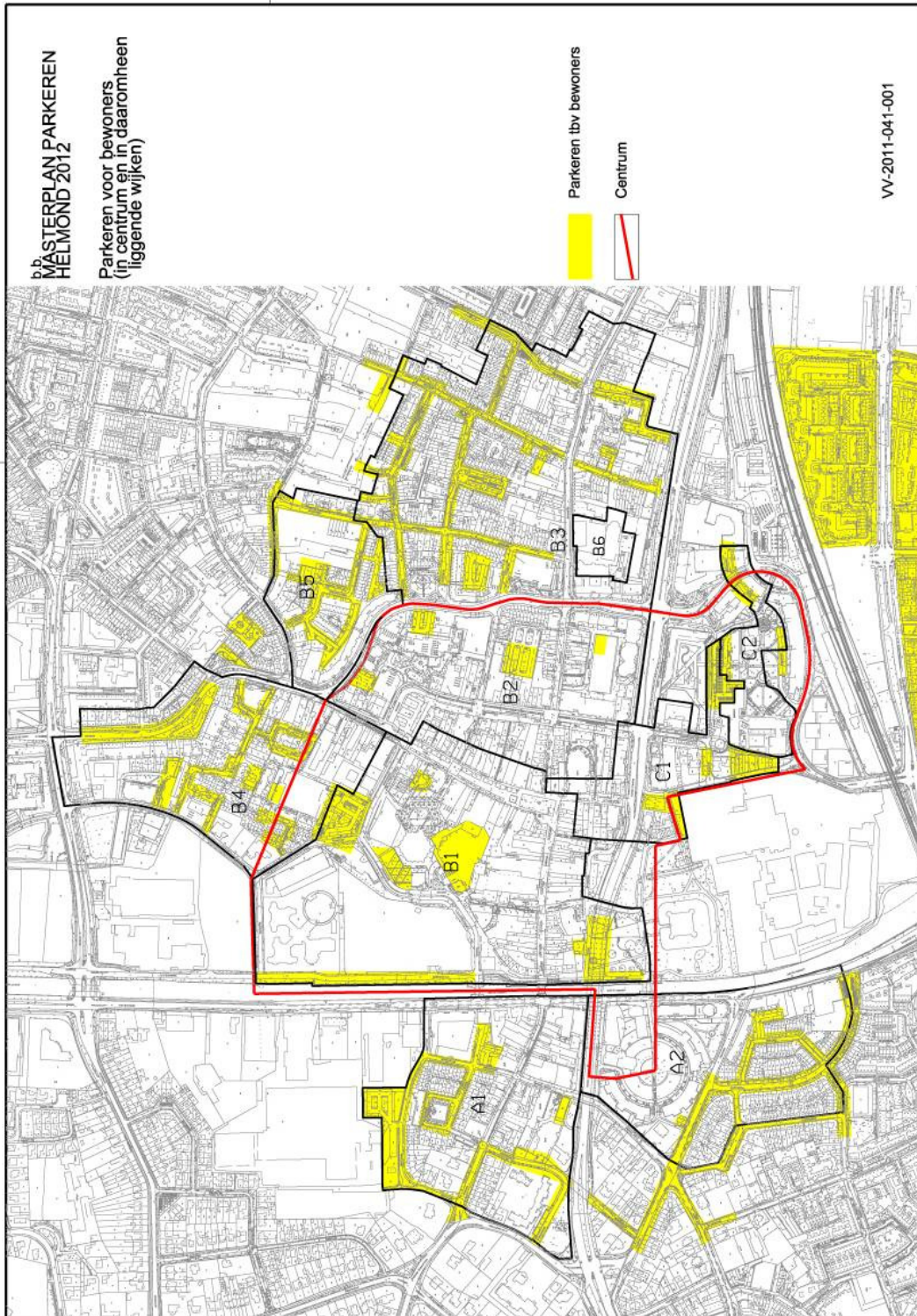
- In beperkte mate werknemersabonnementen voor de drie gemeentelijke parkeergarages.
- Parkeerlocaties aan de rand van het centrum.
- Als de locaties wat moeilijker bereikbaar zijn, dan alleen vergunninghouders om onnodig zoekverkeer te voorkomen. In alle andere gevallen betaald parkeren.

Opmerking: Werknemersparkeren is primair de verantwoordelijk voor de werkgever. We zouden als gemeente ons daar dus niet per se druk over hoeven te maken. Echter, werknemers zijn ook degene die het meeste overlast veroorzaken in woonwijken door uitwijkgedrag. In een poging dat nu te voorkomen is het raadzaam na te denken over het bieden van uitwijkmogelijkheden. Dat gaat alleen werken als de kosten voor parkeren laag zijn. Vandaar de suggestie om enkele wat verder weg gelegen terreinen aan te wijzen waar voor een (extreem) laag dagtarief kan worden geparkeerd. Op deze manier wordt het vestigingsklimaat voor bedrijven niet verstoord.

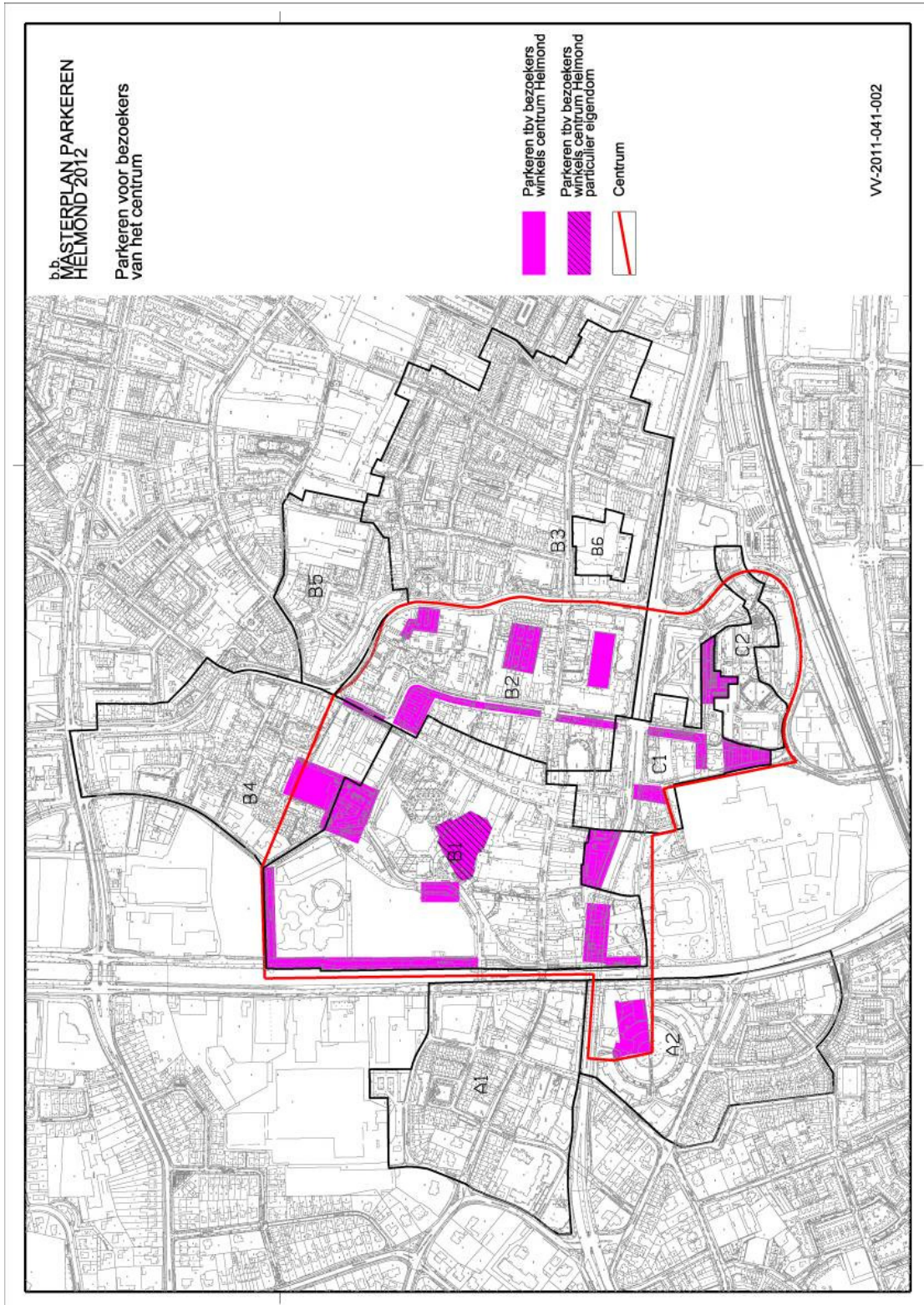
#### **Ad 4: Parkeren voor bewoners (in centrum en in daaromheen liggende woonwijken).**

In het centrum zullen plaatsen voor bewoners exclusief beschikbaar gesteld worden of via plaatsgarantie in parkeergarages (Doorneind en City). Op enkele plaatsen, zoals het voorterrein van de City-garage en onder het Traverse-viaduct, zal er sprake zijn van dubbelgebruik met andere doelgroepen. Buiten het centrum zijn in principe alle parkeerplaatsen voor bewoners en hun bezoek, met uitzondering van die plaatsen waar bezoekers van winkels of van andere vormen van bedrijvigheid gefaciliteerd moeten worden. Op die plaatsen waar door uitwijkgedrag dit primaire gebruik onder druk staat zal de gemeente in afstemming met de verschillende belanghebbende groeperingen besluiten tot parkeerregulering, bij voorkeur op basis van betaald parkeren.

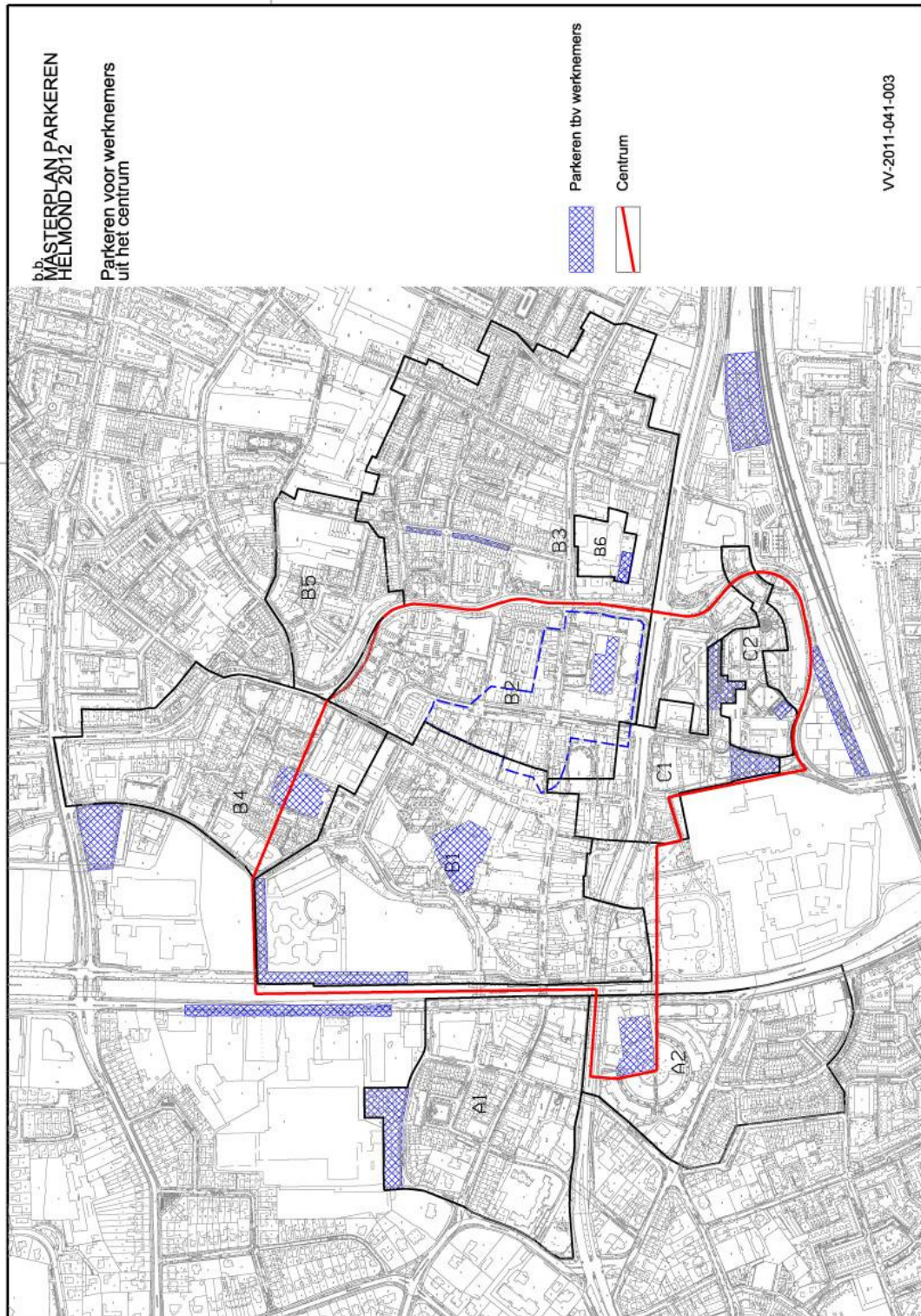
## Bijlage 3a: Prioriteiten bewoners



## Bijlage 3b: Prioriteiten bezoekers centrum



### Bijlage 3c: Prioriteiten werknemers



### Bijlage 3d: Prioriteiten bezoekers winkels buiten centrum

