

# **Spelregels invoering betaald parkeren**

*Gemeente Nijmegen*

Afdeling Mobiliteit

Juni 2012

# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Aanleiding .....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Doel en doelgroep invoering betaald parkeren.....</b>	<b>2</b>
	2.1 Doel .....	2
	2.2 Doelgroep .....	2
	2.3 Parkeren op eigen terrein .....	3
<b>3</b>	<b>Proces.....</b>	<b>4</b>
	3.1 Start onderzoeken .....	4
	3.2 Informatieavond.....	5
	3.3 Uitvoering draagvlakonderzoek.....	5
	3.4 Invoering betaald parkeren.....	6
	3.5 Communicatie .....	7
<b>4</b>	<b>Verantwoordelijkheden en bevoegdheden .....</b>	<b>8</b>
<b>5</b>	<b>Bijlage.....</b>	<b>9</b>
	Bijlage 1. Stappenplan Proces en Procedures.....	9

# 1 Aanleiding

Het is niet altijd duidelijk voor de burger hoe de gemeente omgaat met de invoering van betaald parkeren. Ook is niet altijd duidelijk wat er moet gebeuren om betaald parkeren ingevoerd te krijgen in de buurt. De invoering van een nieuw parkeergebied leidt daarom regelmatig tot vragen en klachten bij bewoners. Vaak gaan de klachten over de uitkomsten van parkeeronderzoeken en over de manier waarop deze uitkomsten worden geïnterpreteerd. Met deze notitie hebben we de werkwijze van de gemeente in één document voor bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden overzichtelijk vastgelegd.

In deze spelregels worden de processen en voorwaarden omschreven waaraan moet worden voldaan om betaald parkeren in te voeren in een gebied. Dit is ook een procedure die wordt opgenomen in de (herziening) Parkeervisie die in 2010 van kracht wordt.

## 2 Doel en doelgroep invoering betaald parkeren

In dit hoofdstuk gaan we in op de vragen waarom we betaald parkeren invoeren in buurten en wie er in aanmerking komt voor een parkeervergunning.

### 2.1 Doel

In wijken<sup>1</sup> (zie ook bij 2 buurtafbakening) die grenzen aan gebieden waar betaald parkeren van kracht is, wordt vaak veel geparkeerd door mensen die niet in de wijk hoeven te zijn, de zogenaamde “vreemdparkerders”. Hierdoor ontstaat vaak een tekort aan parkeerruimte voor de bewoners in zo’n buurt. Ook wordt er vaak veelvuldig fout geparkeerd (op het trottoir, buiten de vakken, enz.). De invoering van betaald parkeren in combinatie met het tegen een relatief laag, maar kostendekkend tarief verstrekken van parkeervergunningen aan bewoners kan een oplossing bieden voor de problemen die dit met zich meebrengt. De beschikbare openbare parkeerplaatsen in zo’n buurt komen dan namelijk weer vooral beschikbaar voor bewoners en hun bezoekers en de zakelijke belanghebbenden. Door de verdeling wordt de parkeersituatie ook duidelijker en kan hier efficiënt worden gehandhaafd.

### 2.2 Doelgroep

In de ‘Parkeerverordening’ en het ‘Uitwerkingsbesluit Parkeren’ wordt aangegeven wie in aanmerking komt voor een vergunning en hoe de vergunninguitgifte bepaald wordt. In de ‘Parkeerverordening’ en het ‘Uitwerkingsbesluit Parkeren’ is een passage opgenomen waarin wordt beschreven welke doelgroepen recht hebben op een vergunning. Onderstaande verdeling geldt voor mensen die geen parkeerplek hebben op eigen terrein:

#### *Bewoners*

Per adres wordt op aanvraag één parkeervergunning afgegeven. Als er nog ruimte is, bestaat de mogelijkheid een 2<sup>o</sup> parkeervergunning per adres aan te vragen. Voorwaarde is dat er meer dan één bewoner op het adres woont en dat de auto op een andere naam staat dan de auto voor de eerste vergunning. Maximaal wordt 90% van het aantal beschikbare plaatsen op de openbare weg in het betreffende gebied als bewonersvergunning uitgegeven. Als er geen plek meer is in het gebied, komen aanvragers voor een vergunning in hun eigen vergunninggebied op de wachtlijst. Aanvragers krijgen een tijdelijke vergunning in een ander gebied als daar nog wel ruimte is. Op het moment dat er ruimte vrijkomt in het eigen gebied, wordt de tijdelijke vergunning omgeruild voor een vergunning in hun eigen gebied.

#### *Zakelijke parkeerders*

Een bedrijf dat kan aantonen dat het gevestigd is in een gereguleerd gebied, een gebied waar betaald parkeren is/wordt ingevoerd, heeft in ieder geval recht op één vergunning. Binnen de singels geldt dat bedrijven daarnaast per tien volledige arbeidsplaatsen (fte) een extra vergunning kunnen aanvragen. Buiten de singels kunnen bedrijven een extra vergunning krijgen per vijf volledige arbeidsplaatsen. Deze aanvragen lopen via het gemeentelijke bedrijvenloket. Er wordt maximaal 30% van het aantal beschikbare plaatsen aan zakelijke vergunningen verstrekt.

#### *Bezoekers*

Voor bewoners van een betaald parkeren gebied bestaat de mogelijkheid tot aanschaf van bezoekersvergunningen. Daarmee kunnen hun (privé)bezoekers de auto tegen gereduceerd tarief (na)bij de woning van de houder van de bewonersvergunning parkeren. Bewoners hoeven geen auto te hebben om een bezoekersvergunning aan te vragen.

Het bezoek moet deze vergunning zichtbaar in de auto leggen, samen met een bezoekersparkeerkaartje uit de parkeerautomaat. Dit geldt op maandag tot en met vrijdag tussen

---

<sup>1</sup> Een wijk is een combinatie van buurten. In deze procedure gaat het over wel/niet invoeren van betaald parkeren in een **buurt**. Onder een buurt wordt verstaan een gebied met logische grenzen (natuurlijk of door hoofdstraten) en een aaneengesloten gebied van straten.

9.00 - 18.00 uur, op koopavonden tot 21.00, op zaterdag van 9.00 - 17.00 uur en op koopzondagen. Dit geldt voor zowel de vergunningzones als daar waar men betaald kan parkeren.

### **2.3 Parkeren op eigen terrein**

Mensen die wél beschikken over een parkeerplek op eigen terrein of over een eigen parkeerplaats elders, komen niet in aanmerking voor een bewonersvergunning. Mensen met twee auto's en één eigen parkeerplaats, komen in aanmerking voor een 2<sup>o</sup> bewonersvergunning, tegen een hoger tarief, overigens alleen als er ruimte in het gebied is.

## 3 Proces

In dit hoofdstuk wordt op hoofdlijnen het proces beschreven dat vooraf gaat aan het besluit om in een bepaald gebied al dan niet betaald parkeren in te voeren. In bijlage 1 is het proces schematisch weergegeven.

### 3.1 Start onderzoeken

Een parkeerdrukmeting wordt opgestart als er minimaal 20 signalen over hoge parkeerdruk of verzoeken tot invoering van betaald parkeren uit een buurt zijn ontvangen binnen een tijdsbestek van een half jaar. De signalen moeten wel verspreid uit de buurt komen.

Als de parkeerdruk in een buurt op enig meetmoment hoger is dan 80% dan wordt overgegaan tot een draagvlakonderzoek. Deze parkeerdruk betekent dat 80% van het aantal parkeerplaatsen bezet is en dat het dusdanig druk is in de buurt dat men moet zoeken naar een parkeerplaats.

Binnen een periode van zes maanden wordt in eenzelfde buurt niet twee keer een draagvlakonderzoek uitgevoerd en er moeten dan wel weer minimaal 20 signalen van verschillende belanghebbenden zijn voor een nieuw onderzoek:

- een hernieuwd draagvlakonderzoek in een buurt kan niet eerder plaatsvinden dan 6 maanden na invoering van betaald parkeren in een aangrenzende buurt. Hierbij wordt de invoerdatum gehanteerd uit het aanwijzingsbesluit, of
- een hernieuwd draagvlakonderzoek kan zes maanden na een vorig draagvlakonderzoek worden gehouden, waar niet voldoende respons of voorstanders waren. Hierbij wordt de datum bekendmaking van de resultaten (d.m.v. een brief aan de belanghebbenden) als ijkpunt aangehouden.

Wordt er op basis van de parkeerdrukmeting geen draagvlakonderzoek gehouden, dus een parkeerdruk lager dan 80%, dan kan een half jaar na de gehouden parkeerdrukmeting opnieuw een verzoek worden ingediend voor een parkeerdrukmeting. Als er dan weer 20 verschillende signalen uit buurt zijn binnengekomen, wordt de parkeerdrukmeting uitgevoerd.

De parkeerdruk wordt bepaald door het aantal bezette parkeerplaatsen te delen door het totaal aantal in het enquêtegebied aanwezige reguliere openbare parkeerplaatsen. Het betreft niet de gemiddelde parkeerdruk, maar de hoogst gemeten parkeerdruk (er wordt op verschillende momenten gemeten). In woonwijken zal dit doorgaans 's nachts zijn. In een wijk met veel woon- / werkverkeer zal dit meestal doordeweeks overdag zijn. In een gebied met een belangrijke winkelfunctie is dit doorgaans de koopavond en de zaterdag.

#### *Buurtafbakening*

Bij de bepaling van de buurtafbakening wordt rekening gehouden met de volgende aspecten:

- uit welke straten komen de signalen/verzoeken van bewoners;
- hoogte van de parkeerdruk;
- fysieke en natuurlijke grenzen;
- buurtspecifieke kenmerken;
- rijrichting;
- buurt moet met bebording en parkeerautomaten zo in te richten zijn dat handhaving door Bureau Toezicht mogelijk is.

Betaald parkeren wordt, afhankelijk van de uitslag van het draagvlakonderzoek, in een gebied ingevoerd dat afgebakend kan worden met logische grenzen. De logische grenzen kunnen natuurlijk van aard zijn of bijvoorbeeld een hoofdstraat. Het in te voeren gebied is bij voorkeur een cluster van straten. De invoering van één straat wordt daarbij zoveel mogelijk voorkomen, omdat er dan minder flexibiliteit is in de uitwisseling van parkeerplaatsen. Het enquêtegebied kan groter zijn dan de buurt waar de klachten vandaan komen en waar uiteindelijk betaald parkeren wordt

ingevoerd. Dit heeft dan te maken met dezelfde logische grenzen. Ook is het zo dat er vaak verschuiving plaatsvindt. Dit kan worden opgevangen door een groter gebied te enquêteren.

#### *Signalen / verzoeken*

Een signaal over hoge parkeerdruk / verzoek tot invoering van betaald parkeren kan zowel telefonisch, schriftelijk als elektronisch binnenkomen bij:

- de gemeenteraad of het college
- bij de wethouder
- bij de Stadswinkel/Open Huis/Klantcontactcentrum,
- bij de wijkmanager/-beheerder
- bij het Bureau Verkeer en Parkeerbeheer
- bij Bureau Vergunningen
- bij de afdeling Mobiliteit
- bij elke andere gemeentelijke instantie

Alle signalen/verzoeken worden doorgestuurd naar de afdeling Mobiliteit, die een lijst bijhoudt van ontvangen signalen/verzoeken. De signalen/verzoeken dienen afkomstig te zijn van belanghebbenden. Dat zijn (in een gebied met een woonfunctie) in de eerste plaats bewoners, maar bijvoorbeeld ook ondernemers (als het gebied een belangrijke winkelfunctie kent). Meerdere handtekeningen waarvan de herkomst bekend is (bijvoorbeeld geplaatst op een handtekeningenlijst), tellen mee bij de bepaling van het aantal signalen/verzoeken. Per woon-/bedrijfsadres kan één signaal/verzoek worden ingediend.

De indiener van een signaal krijgt een schriftelijke bevestiging dat signaal/verzoek door Afdeling Mobiliteit is geregistreerd.

### **3.2 Informatieavond**

Op basis van signalen wordt in een buurt een parkeerdrukmeting uitgezet. Als de uitkomst is dat de parkeerdrukmeting boven de 80% uitkomt (zie onder paragraaf 3.1), dan wordt een informatieavond georganiseerd voor de buurt (gebied waar de parkeerdruk is gemeten). Tijdens deze avond wordt aangegeven wat de resultaten zijn en dat er wordt overgegaan tot een draagvlakonderzoek. Er wordt dan ook een toelichting gegeven op het proces en hoe het traject eruit ziet bij het eventueel invoeren van betaald parkeren.

### **3.3 Uitvoering draagvlakonderzoek**

#### *Vragenlijst*

Het draagvlakonderzoek wordt uitgevoerd in opdracht van de afdeling Mobiliteit. Zij schakelt daarvoor een onafhankelijk adviesbureau in. De draagvlakmeting vindt plaats door middel van een korte vragenlijst. Deze vragenlijst gaat vergezeld van informatie over betaald parkeren, een kaartje met daarop aangegeven de buurt waar de draagvlakmeting wordt gehouden en een retourenveloppe (antwoordnummer). Per kadastraal geregistreerd woonadres wordt een vragenlijst bezorgd, gericht aan de hoofdbewoner van ieder adres. Per woonadres wordt één vragenlijst bezorgd. Het criterium woonadres is ook het criterium dat gehanteerd wordt bij de uitgifte van parkeervergunningen. Daarnaast wordt aan ieder bij de Kamer van Koophandel ingeschreven bedrijf een vragenlijst verzonden. De vragenlijst wordt in principe per adres verspreid en als het niet anders kan huis-aan-huis.

#### Communicatie

Alle belanghebbenden, bewoners en bedrijven in het te onderzoeken gebied, ontvangen een brief waarin de aanleiding wordt weergegeven voor het houden van het draagvlakonderzoek. Dit is tevens de uitnodiging voor een informatieavond waarop alles nog mondeling wordt toegelicht. Aan de brief is een enquêteformulier toegevoegd.

#### *Stap 1 Bepaling geldigheid uitslag draagvlakonderzoek*

Afhankelijk van het aantal adressen in het onderzoeksgebied wordt in samenwerking met het onderzoeksbureau bepaald hoeveel enquêtes minimaal nodig zijn om betrouwbare uitspraken over het gebied te doen. Het onderzoek moet representatief zijn.

De uitslag van het draagvlakonderzoek is geldig als blijkt dat de respons minimaal 30% bedraagt. De vragenlijsten zijn geldig als deze volledig en correct zijn ingevuld en voor het verlopen van de in de enquête vermelde terugstuurtermijn zijn teruggestuurd. In verband met de door TNT Post gehanteerde verwerking van aan antwoordnummers gerichte post (48 uur), worden ook vragenlijsten die tot en met twee werkdagen na de gestelde sluitingstermijn binnenkomen geaccepteerd en beoordeeld.

#### *Stap 2 Bepaling wel of niet invoeren van betaald parkeren*

Betaald parkeren wordt ingevoerd in het gehele enquêtegebied, in een gedeelte daarvan of in het geheel niet. Het invoeringsgebied wordt vastgesteld aan de hand van logische grenzen en de uitslag van de enquête. Als uit de uitslag van het draagvlakonderzoek blijkt dat het draagvlak voor invoering van betaald parkeren groter is dan 50%, dan wordt betaald parkeren ingevoerd. Het draagvlak voor invoering van betaald parkeren wordt bepaald door na te gaan hoeveel respondenten voor en hoeveel respondenten tegen hebben gestemd. Alleen volledig en correct ingevulde enquêtes worden meegenomen in de bepaling van het aantal voor- / tegenstemmen. Als er meer voor- dan tegenstemmen worden geteld, is het draagvlak groter dan 50%. **Het gaat dus om het aantal respondenten en niet om het aantal adressen in de straat.** De antwoorden 'geen mening' worden wel meegenomen bij de respons (> 50%), maar hebben geen invloed op het wel/niet invoeren van betaald parkeren, dus tellen niet mee bij de 50%.

#### *Bijvoorbeeld:*

*In een buurt zijn 300 adressen. Van de adressen krijgen we 100 reacties. De respons is dan 33,3%. Daarmee is het dus een representatief onderzoek. Van de 100 reacties zijn er 20 die geen mening hebben. Deze 20 vallen af. Van de 80 reacties die dan overblijven zijn 45 adressen voor invoering van betaald parkeren. Dit is 56,3%. Dit is dus een meerderheid en er wordt betaald parkeren ingevoerd.*

#### Communicatie

Alle belanghebbenden ontvangen een brief met daarin de uitslag en een toelichting waarom wel of niet betaald parkeren wordt ingevoerd. Indien betaald parkeren wordt ingevoerd, zijn bij de brief ook aanvraagformulieren voor een vergunning en een antwoordenveloppe (antwoordnummer) toegevoegd.

### **3.4 Invoering betaald parkeren**

#### *Aanwijzingsbesluit en begrotingswijziging*

Als uit de resultaten van het draagvlakonderzoek blijkt dat er in de buurt voldoende draagvlak voor invoering van betaald parkeren is, wordt aan het College van B&W geadviseerd om tot invoering van betaald parkeren over te gaan. Het college van B&W stelt invoering betaald parkeren vast door het nemen van een aanwijzingsbesluit. Met dit besluit worden de grenzen van het nieuwe betaald parkeergebied officieel vastgelegd en wordt de heffing van parkeerbelasting in nieuwe invoergebieden wettelijk mogelijk.

De financiële aspecten moeten geregeld worden met een begrotingswijziging. Hierin worden de middelen vrijgegeven voor invoering van het gebied en voor de inzet van Bureau Toezicht. Dit is een beslissing van de raad; het besluitvormingstraject duurt circa 8 weken.

Het nemen van een aanwijzingsbesluit en het opstellen van een begrotingswijziging met betrekking tot betaald parkeren wordt tweemaal per jaar gedaan. Dit gebeurt in april/mei en oktober/november, zodat de gebieden officieel ingevoerd worden op 1 juni en 1 december. Het gehele jaar door worden dus wel onderzoeken gehouden naar wel/niet invoeren van betaald parkeren, maar de daadwerkelijke invoering gebeurt maar twee keer per jaar.



#### *Parkeervergunning: aanvraag, toetsing en uitgifte*

Als betaald parkeren wordt ingevoerd, krijgen belanghebbenden minimaal drie weken de tijd om één of meerdere parkeervergunningen aan te vragen. Ingediende aanvragen voor een parkeer- of bezoekersvergunning worden door Bureau Vergunningen getoetst aan de criteria, vastgelegd in de 'Parkeerverordening' en het 'Uitwerkingsbesluit Parkeren'. Als een aanvraag wordt gehonoreerd, ontvangt de aanvrager een brief waarin staat wanneer de vergunning(en) opgehaald kan/kunnen worden aan de balie van de Stadswinkel. Bij de invoering van betaald parkeren in grotere gebieden kan worden besloten dat op een centraal punt in (of op korte afstand van) de buurt een tijdelijk uitgiftepunt wordt gerealiseerd. Vooral nog moeten klanten bij de eerste keer contant of met pin aan de balie betalen. Daarna is bij de verlengingen automatische incasso mogelijk.

### **3.5 Communicatie**

In de hiervoor beschreven stappen is al de communicatie met de betrokkenen in het gebied omschreven. Daarnaast moet er ook aandacht worden besteed aan alle belanghebbenden die wonen of gevestigd zijn in buurten die grenzen aan het gebied waar betaald parkeren wordt ingevoerd. Zij worden door middel van de betreffende wijkkrant geïnformeerd. Ook krijgen ze informatie over de mogelijke vervolgstappen die de gemeente Nijmegen hierop neemt (bijvoorbeeld start nieuwe draagvlakonderzoeken of parkeerdrukmetingen uitvoeren).

Verder wordt er nog op de volgende manier gecommuniceerd:

- Twee weken voor invoering van betaald parkeren

Door een publicatie bij de gemeentelijke mededelingen in de krant 'De Brug' worden alle burgers van Nijmegen geïnformeerd over het invoeren van betaald parkeren in een nieuwe buurt.

- Website gemeente Nijmegen

Op de website van de gemeente Nijmegen wordt de informatie ook weergegeven.

## 4 Verantwoordelijkheden en bevoegdheden

De verantwoordelijkheden en bevoegdheden bij de invoering van betaald parkeren zijn in onderstaande tabel weergegeven:

<b>Beslissing</b>	<b>Beslissingsbevoegdheid</b>	<b>Opstellen</b>
1. Opstellen Parkeervisie en uitvoeringsprogramma met bijbehorend investeringsbudget.	Gemeenteraad	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beleidsadviseur mobiliteit</li> <li>▪ Productgroepmanager mobiliteit</li> </ul>
2. Starten draagvlakonderzoek (parkeerdruk en enquête): schriftelijk en mondeling toelichting PO mobiliteit	Budgethouder na informeren en instemmen wethouder.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beleidsadviseur mobiliteit</li> </ul>
3. Resultaat draagvlakonderzoek: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Wel invoeren betaald parkeren =&gt; aanwijzingsbesluit en begrotingswijziging</li> <li>– Niet invoeren betaald parkeren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– College van B&amp;W + begrotingswijziging naar de Raad</li> <li>– College van B&amp;W (rondvraag)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bureau Verkeer- en parkeerbeheer</li> <li>▪ Bureau Vergunningen</li> </ul>

Het besluit om betaald parkeren in te voeren en het aanwijzingsbesluit (punt 3) worden gezamenlijk aan het college aangeboden. In hetzelfde besluit wordt de begrotingswijziging aan de raad aangeboden. Aangezien dit twee keer per jaar plaatsvindt is een combinatie van de besluiten belangrijk.

## 5 Bijlage

### Bijlage 1. Stappenplan Proces en Procedures

