

# Parkeerbeleidsplan (Parkeernota 2008)

Gemeente  
**Hellendoorn**

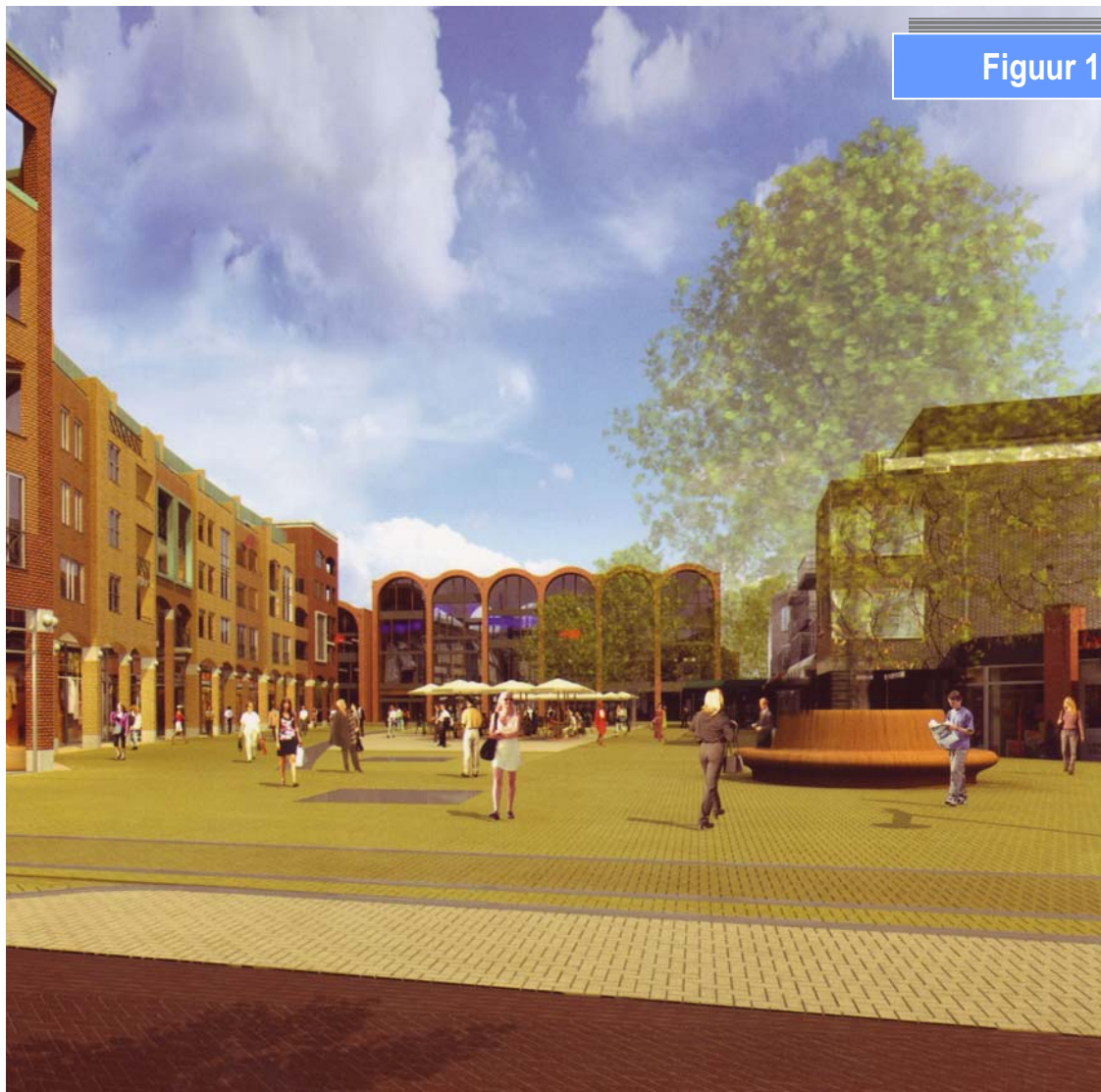




# Inhoudsopgave

<b>Samenvatting</b>	5		
<b>1. Inleiding</b>	13		
1.1. Terugblik	13		
1.2. Vooruitblik	14		
1.3. Leeswijzer	14		
<b>2. Beleidskader</b>	15		
2.1. Ambities	15		
2.1.1. Masterplan Centrum Nijverdal	15		
2.1.2. Hellendoorns MobiliteitsPlan	16		
2.2. Uitgangspunten	16		
2.2.1 Aard van de parkeerplaatsen	16		
2.2.2. Locatie van de parkeerplaatsen	17		
2.2.3. Prijs van parkeerplaatsen	17		
2.2.4. Visie op parkeren	17		
<b>3. Sturen op aantallen</b>	19		
3.1. Parkeersituatie in het centrum van Nijverdal	19		
3.1.1. Huidige parkeersituatie	19		
3.1.2. Verwachte parkeersituatie in 2020	19		
3.2. Voldoende parkeerplaatsen	20		
3.2.1. Voldoende parkeerplaatsen in bestaand gebied	20		
3.2.2. Voldoende parkeerplaatsen bij nieuwbouw	21		
<b>4. Sturing op prijs</b>	23		
4.1. Parkeerregulering	23		
4.1.1. Reguleringvorm	23		
4.1.2. Reguleringsgebied	23		
		4.1.3. Reguleringsperiode	23
		4.1.4. Parkeerduur	25
		4.1.5. Betaalwijze	25
		4.2. Doelgroepenbeleid	26
		4.2.1. Bezoekers	26
		4.2.2. Bewoners	27
		4.2.3. Bezoekers van bewoners	30
		4.2.4. Bedrijven	30
		4.2.5. Professionele zorg- en hulpverleners	31
		4.2.6. Gehandicapten	33
		4.2.7. Mantelzorgers	33
		4.2.8. Rouw- en trouwsteoeten	34
		<b>4. Overzicht maatregelen</b>	37
		5.1. Handhaving	37
		5.2. Parkeerverwijziging	38
		5.3. Monitoring	38
		<b>5. Financiële aspecten</b>	41
		6.1. Aanpak	41
		6.2. Uitgangspunten	42
		6.3. Exploitatieresultaat	42
		<a href="#">Bijlage 1: Parkeerbilans</a>	
		<a href="#">Bijlage 2: Achtergrond financiële analyse</a>	

Figuur 1.1. Masterplan Centrum Nijverdal



# Samenvatting

*De gemeente Hellendoorn heeft de parkeernota uit 2004 voor het centrum van Nijverdal geactualiseerd. Met het oog op het invoeren van betaald parkeren in 2011 was een vernieuwing noodzakelijk. Samen met adviesbureau Goudappel Coffeng is de invoering van betaald parkeren uitgewerkt en aangevuld met een actualisatie, onder andere op het gebied van nieuwe ontwikkelingen, inzichten en technieken. De parkeernota vloeit voort uit het Masterplan Centrum Nijverdal (2002), waarin de bouw van een ondergrondse parkeergarage in het centrum van Nijverdal een belangrijk onderdeel is.*

## Masterplan centrum Nijverdal

Parkeren vormt een van de belangrijke pijlers onder het Masterplan Centrum Nijverdal. Een nieuwe **ondergrondse parkeergarage** in het Nijverdalse centrum is nodig om te voldoen in de toekomstige behoefte aan parkeergelegenheid in het centrumgebied. Met de vaststelling van het **Masterplan** heeft de gemeenteraad besloten om over te gaan tot de invoering van **betaald parkeren** in de parkeergarage en in een bepaald gebied rondom de parkeergarage, onder andere om de kosten van de bouw van de parkeergarage te bekostigen. Het uiteindelijke doel van het Masterplan is het geven van een **kwaliteitsimpuls aan het centrum van Nijverdal**, zodat het daar goed wonen, winkelen en verblijven is.

## Nieuwe ontwikkelingen in de parkeernota

In de geactualiseerde parkeernota van de gemeente wordt aandacht besteed aan een aantal vernieuwingen, zoals enkele landelijke ontwikkelingen op het gebied van parkeren en enkele **planontwikkelingen** in de gemeente.

Landelijke ontwikkelingen die van belang zijn voor het gemeentelijke parkeerbeleid in Nijverdal zijn de groeiende aandacht voor zogenoemd **realtime parkeren** (achteraf betalen voor de werkelijk geparkeerde tijd), bijvoorbeeld via betalen van een parkeerplaats via gsm-parkeren.

Belangrijke gemeentelijke ontwikkelingen in Hellendoorn zijn de verdere realisatie van het Masterplan Centrum Nijverdal. Daarnaast zijn ook plannen uitgewerkt voor het **verplaatsen van het station**.

Ook bij de **nieuwe stationsomgeving** zal voldoende aandacht besteed worden aan de invulling van het parkeerbeleid en de parkeerfaciliteiten in het gebied.

De ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen binnen de gemeente Hellendoorn maken het mogelijk en noodzakelijk om de **lokale verkeersstructuur opnieuw te ordenen** en in te richten. Als uitgangspunt bij deze uitwerking is ervoor gekozen dat mobiliteit de sociale, economische en ecologische kwaliteiten van de gemeente dient te versterken. Hiertoe wordt door de gemeente ook een Mobiliteitsplan opgesteld. Het parkeerbeleid van de gemeente vindt aansluiting bij de visie uit het Mobiliteitsplan.

### **Visie op parkeren**

Met het Masterplan Centrum Nijverdal wordt de ontwikkeling van een uitgestrekt centrum naar een **compact centrum** voorzien. Het is belangrijk dat de parkeersituatie in het centrum hierbij aansluit: het moet makkelijk zijn om een **vrije parkeerplaats** dicht bij de bestemming te vinden. Tegenover de kwaliteit die hiermee geboden wordt, staat een parkeertarief, waarbij alle gebruikers tezamen (bewoners, bezoekers en werknemers) voor de kosten van deze kwaliteit betalen. Om deze visie op het parkeerbeleid in Nijverdal vorm te geven heeft de gemeente Hellendoorn **twee sturingsinstrumenten** in handen: sturing op het aantal parkeerplaatsen en sturing op de prijs van de parkeerplaats.

### **Sturing op aantal parkeerplaatsen**

De huidige parkeersituatie in Nijverdal-Centrum wordt als acceptabel beschouwd, want de parkeerders in Nijverdal-Centrum kunnen redelijk eenvoudig een parkeerplaats vinden. De gemeente streeft ook in de toekomst (bijvoorbeeld in het jaar 2020) naar een prettige parkeersituatie, waarin **voldoende parkeerplaatsen** beschikbaar zijn en blijven.

Voor het bepalen van de verwachte parkeersituatie in 2020 is de huidige parkeersituatie als uitgangspunt genomen. Vervolgens zijn de verwachte ontwikkelingen tot 2020 en de **autonome ontwikkelingen** in autobezit en autogebruik meegenomen om de verwachte parkeersituatie in 2020 te bepalen. Het effect van de introductie van betaald parkeren is niet meegenomen in deze inschatting. De verwachte parkeersituatie laat een drukker beeld zien de huidige parkeersituatie. De gemiddelde parkeerdruk zal 5% à 10% toenemen. De parkeersituatie wordt dan nog steeds als **acceptabel beschouwd**. De parkeerders in Nijverdal-Centrum kunnen nog steeds relatief **eenvoudig een parkeerplaats vinden**.

De gemiddelde bezettingsgraad op werkdagen blijft vergelijkbaar met de huidige parkeersituatie (maximaal circa 60%). Op koopavond en zaterdagmiddag neemt de gemiddelde bezettingsgraad toe tot respectievelijk circa 65% en 80%. Wel wordt verwacht dat er, met name in het centrumgebied, **meer locaties zijn waar alle parkeerplaatsen bezet zijn.**

Ten opzichte van de huidige parkeersituatie wordt verwacht dat een **verschuiving** plaatsvindt in de locaties waar het druk zal zijn. Verwacht wordt dat door de openstelling van de parkeergarage bij het Henry Dunantplein de parkeerdruk hier iets (circa 5%) zal afnemen. Op andere locaties zal door de realisatie van woningen de parkeerdruk door het parkeren van bezoekers toenemen. Uit de ervaring van Goudappel Coffeng blijkt dat bij een **bezettingsgraad tussen 80% en 90%** de zoektijd naar een parkeerplaats toeneemt. Wanneer ten gevolge van herinrichting parkeerplaatsen worden opgeheven, zullen deze parkeerplaatsen worden gecompenseerd op het moment dat de parkeerdruk in de omgeving hoger dan 80% is. Op deze manier wordt een parkeersituatie behouden waarbij voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn.

### **Sturen op prijs van een parkeerplaats**

Het gemeentelijke uitgangspunt voor het betaald parkeren is een **redelijk parkeertarief**. Betaald parkeren moet wel minimaal **kostendekkend** zijn.

In de nieuwe parkeergarage en een gebied rondom de parkeergarage wordt betaald parkeren ingevoerd. Om **uitwijkgedrag** te voorkomen en om de parkeersituatie duidelijk te maken aan gebruikers, zal het gebied met betaald parkeren rondom de parkeergarage op een logische manier begrensd worden door bijvoorbeeld grotere wegen en het spoor als fysieke barrières te laten functioneren.

De **reguleringsperiode** sluit aan bij de **winkelopeningstijden**, oftewel de momenten waarop de meeste frictie in de parkeersituatie kan worden verwacht. Dit betekent dat betaald parkeren zal gelden op maandag tot en met zaterdag van 9.00 tot 18.00 uur en op koopavonden tot 21.00 uur. Deze tijden gelden ook voor de parkeergarage. Buiten deze tijden kan, net als op straat, dus gratis in de parkeergarage worden geparkeerd. Aansluitend op de reguleringsperiode zal de parkeergarage inrijdbaar zijn van 8.00 tot 21.00 uur en ten alle tijd (24 uur per dag, zeven dagen per week) uitrijdbaar zijn.

In het gehele gereguleerde gebied kan voor onbepaalde tijd in de vakken geparkeerd worden. Er is dus **geen sprake van parkeerduurbepering** in het gereguleerde gebied. Dit geldt eveneens voor de parkeergarage.

Op de meeste parkeerlocaties is het centrum van Nijverdal zal door bezoekers vooraf moeten worden betaald voor het parkeren. Dit betekent dat bezoekers vooraf moeten inschatten hoe lang zij verwachten te verblijven. In de parkeergarage kan achteraf worden betaald. Bezoekers betalen in dat geval voor de daadwerkelijke parkeerduur, oftewel **“realtime”**.

Het betalen van het parkeergeld kan op straat bij de diverse **parkeerautomaten** die gelijkmatig gespreid over het gereguleerde gebied zullen worden geplaatst. Bij de parkeerautomaten zal het parkeergeld in ieder geval betaald kunnen worden met gebruikmaking van **muntgeld en de Chipknip**. Niet uitgesloten wordt dat ook andere betaalwijzen mogelijk zullen zijn. Daarbij kan worden gedacht aan betalen middels **PIN en/of creditcard**. Bij betalen aan de parkeerautomaat zal altijd worden afgerond op bedragen van € 0,10.

Betalen in de **parkeergarage** kan bij de diverse betaalautomaten in de parkeergarage. Bij de betaalautomaten zal in ieder geval betaald kunnen worden met **muntgeld, bankbiljetten, Chipknip en PIN**. Ook bij de aankoop van deze apparatuur zal worden bezien in hoeverre het haalbaar en gewenst is om het aantal betaalmogelijkheden nog verder uit te breiden. Net als op straat zal bij het betalen in de parkeergarage worden afgerond op € 0,10, te weten zes minuten. Het **uurtarief** zal bij de invoering van betaald parkeren in 2011 **€ 1,00** bedragen. Zowel op straat als in de parkeergarage zal een **maximale dagtarief** gelden voor bezoekers die langer dan 5 uur verblijven.

Het maximale dagtarief bedraagt in 2011 dus € 5,00. Met deze tariefstelling wordt een **kostendekkende parkeerexploitatie** voorzien.

De tarieven in zowel de parkeergarage als op straat zullen twee- of driejaarlijks worden verhoogd rekening houdend met het uitgangspunt van een minimaal kostendekkende parkeerexploitatie.

Binnen het reguleringsgebied kunnen bewoners een **parkeervergunning** aanschaffen om hun auto en/of motor te parkeren. In principe kan voor ieder motorvoertuig dat een huishouden bezit, een parkeervergunning worden aangeschaft. De **bewonersvergunning** wordt op kenteken verleend. Met een bewonersvergunning kan op alle parkeerplaatsen binnen de eigen sector worden geparkeerd.

Bij de invoering van betaald parkeren in 2011 zal het tarief van de eerste bewonersvergunning **€ 30,- per jaar** bedragen. Een tweede en volgende parkeervergunning per huishouden kost € 120,- per jaar, oftewel vier maal het tarief voor de eerste parkeervergunning. Bewoners die over eigen parkeergelegenheid beschikken, kunnen voor het parkeren op straat een parkeervergunning aanschaffen. Het tarief van deze parkeervergunning is € 240,- per jaar, oftewel acht maal het tarief van de eerste bewonersvergunning. Als bewoners die over eigen parkeergelegenheid beschikken, deze parkeergelegenheid wel als zodanig gebruiken, kunnen zij de vergunning voor een eventuele tweede voertuig kosteloos op beide kentekens laten zetten. Op die manier is die vergunning **flexibel** voor één van beide voertuigen te gebruiken.

Bewoners kunnen tevens een vergunning aanvragen om hun bezoek te laten parkeren. Deze **bezoekersvergunning** geeft de mogelijkheid om bezoek naar keuze 30, 60 of 90 uur op jaarbasis te laten parkeren. Met de bezoekersvergunning wordt 50% korting verleend op het uurtarief. De bezoekersvergunning voor 30 uur kost dus € 30,- in 2011.

Bedrijven die binnen het reguleringsgebied gevestigd zijn, kunnen twee **parkeervergunningen op bedrijfsnaam** aanschaffen voor gebruik binnen een bepaald gebied. Daarnaast kunnen zij voor hun medewerkers een parkeervergunning op kenteken aanschaffen. Daarbij wordt wel rekening gehouden met het reeds beschikbaar aantal parkeerplaatsen op eigen terrein. Het aantal **bedrijfsvergunningen** per bedrijf is niet gemaximeerd. Alleen als een bedrijf kan beschikken over parkeergelegenheid op eigen terrein, moet het bedrijf aantonen dat deze parkeerplaatsen gebruikt worden en dat het noodzakelijk is extra parkeervergunningen aan te schaffen.

Bij de invoering van betaald parkeren in 2011 zal het tarief van de bedrijfsvergunning op kenteken € 240,- per jaar bedragen. Het tarief van een bedrijfsvergunning op naam kost € 480,- per jaar.

**Professionele zorg- hulpverleners**, bijvoorbeeld artsen en verloskundigen, kunnen, ook als zij buiten het reguleringsgebied gevestigd zijn, een parkeervergunning op kenteken aanschaffen voor € 240,- per jaar.

**Gehandicapten** die in het bezit zijn van een Europese Gehandicaptenparkeerkaart moeten, net als ieder ander, betalen voor het parkeren. Dit geldt ook op de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. Bewoners en werknemers kunnen wel een aanvraag indienen voor een gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats op kenteken.

Aan bewoners die op medische gronden afhankelijk zijn van mantelzorg kan voor maximaal een half jaar een **mantelzorgvergunning** worden verstrekt. Deze vergunning is even duur als een eerste bewonersvergunning, € 30,- per jaar en dus € 15,- per half jaar. Voor chronisch zieken kan, bij een indicatiestelling van een arts, de mantelzorgvergunning voor maximaal 5 jaar worden verleend.

De tarieven voor vergunningen zullen, gekoppeld aan de tarieven in de garage en op straat, twee- of driejaarlijks worden verhoogd.

### **Ondersteunende maatregelen parkeerbeleid**

*Handhaving:* dit is een essentiële voorwaarde voor het welslagen van betaald parkeren. Zonder handhaving wordt het door de gemeente gevoerde beleid niet serieus genomen en zullen ook de doelstellingen die met het parkeerbeleid worden beoogd niet worden gerealiseerd.

*Parkeerverwijzing:* met de komst van betaald parkeren ontstaan er mogelijkheden om de verwijzing te verbeteren en mogelijk ook te dynamiseren. Op die manier is het mogelijk om bezoekers op de parkeerterrein te informeren over de beschikbaarheid van parkeerplaatsen op de verschillende parkeerconcentraties langs de route. Het zoekverkeer in het gebied wordt zodoende tegengegaan, wat de aantrekkelijkheid van het gebied ten goede komt.

*Monitoring:* parkeerbeleid is niet statisch. Met parkeermaatregelen wordt gestuurd op een wisselende parkeersituatie. Het is daarom van belang de ontwikkeling van de parkeersituatie in het centrum van Nijverdal te volgen.

### **Financiële gegevens**

De doorrekening van de opbrengsten en kosten met betrekking tot parkeren levert een **licht positief exploitatieresultaat** op. Uit de ontwikkeling van de parkeereexploitatie is af te leiden dat de opbrengsten van kortparkeerders op maaiveld het grootste aandeel in de totale opbrengsten hebben. Daarnaast is af te leiden dat de opbrengsten van kortparkeerders in de parkeergarage de beheerkosten voor de garage niet kunnen dekken. De opbrengsten vanaf het maaiveld zijn dus noodzakelijk om het beheer en de investering in de parkeergarage te dekken.

De parkeereexploitatie is in **2011 en 2012 nagenoeg kostendekkend**. Het licht positieve resultaat vanaf 2013 is te verklaren door de oplevering van ontwikkelingen in het centrum waardoor er meer bezoekers zullen komen en bezoekers langer zullen verblijven. Daarnaast is de autonome groei terug te zien als lichte groei van het exploitatieresultaat.

Vanaf 2013 is er op basis van globale inschattingen een **positief exploitatieresultaat** te verwachten, mede door de ruimtelijke ontwikkelingen in het centrum.



# 1. Inleiding

In 2004 heeft de gemeenteraad van Hellendoorn de parkeernota Nijverdal-Centrum e.o. vastgesteld waarin onder meer de invoering van betaald parkeren in 2006 is uitgewerkt. Momenteel wordt de invoering van betaald parkeren in 2011 voorzien. Actualisatie van de parkeernota aan de huidige inzichten en technieken is derhalve wenselijk.

## 1.1. Terugblik

De gemeenteraad van Hellendoorn heeft op 26 februari 2002 en 17 september 2002 het **Masterplan Centrum Nijverdal** vastgesteld.

Dit Masterplan bevat het kader waarbinnen een groot aantal plannen en projecten door de gemeente worden uitgevoerd. Parkeren vormt een van de belangrijke pijlers onder het Masterplan Centrum Nijverdal. Onderdeel van dit Masterplan is de bouw van een **parkeergarage** om te voorzien in de toekomstige behoefte aan parkeergelegenheid in het centrum van Nijverdal. Met de vaststelling van dit Masterplan heeft de gemeenteraad besloten om over te gaan tot de **invoering van betaald parkeren** in de parkeergarage en in een gebied rondom de parkeergarage om de kosten van de bouw van de parkeergarage te bekostigen.

Als uitwerking van deze besluiten is de parkeernota Nijverdal-centrum e.o. opgesteld. Deze parkeernota is in mei 2004 door de gemeenteraad vastgesteld.

In de periode tussen het vaststellen van de parkeernota Nijverdal-centrum e.o. en nu is door de gemeente gewerkt aan de verdere realisatie van het Masterplan Centrum Nijverdal. Zo is het nieuwe **Huis voor Cultuur en Bestuur** in gebruik genomen en is de bouw van de parkeergarage met 256 parkeerplaatsen gestart als onderdeel van het Nieuw Dunant. De verwachting is dat de parkeergarage inclusief de bovenbouw met appartementen, winkels en horeca medio 2011 zal worden opgeleverd. Aan de oplevering van de parkeergarage is de invoering van betaald parkeren in het centrum en een (beperkt) schilgebied gekoppeld.

In de **parkeernota Nijverdal-centrum** e.o. is de invoering van betaald parkeren uitgewerkt. Aangezien sinds het opstellen van deze parkeernota reeds enkele jaren zijn verstreken, is actualisatie van de parkeernota aan de nieuwste inzichten en technieken wenselijk. De besluiten die samenhangen met het Masterplan blijven onverkort als uitgangspunt gelden.

## 1.2. Vooruitblik

Sinds het opstellen van de parkeernota Nijverdalen e.o. is de manier waarop naar mobiliteit en parkeren wordt gekeken veranderd. Zo is met het verschijnen van de **Nota Mobiliteit (2004)** het rijksbeleid veranderd van sturend en gericht op het terugdringen van de automobiliteit naar een voorwaardenscheppend beleid dat gericht is op het faciliteren van de **groeibende mobiliteitsbehoefte**.

Binnen de parkeermarkt hebben de ontwikkelingen ook niet stilgestaan. Zo komt er steeds meer aandacht voor het **realtime parkeren**, bijvoorbeeld via GSM-parkeren, en dringt de digitalisering ook door bij parkeren, bijvoorbeeld via **digitale vergunningen**.

Ook in Nijverdalen zelf hebben de ontwikkelingen niet stilgestaan. Naast de verdere realisatie van het Masterplan Centrum Nijverdalen zijn er ook plannen uitgewerkt voor bijvoorbeeld het verplaatsen van het station. Ook bij de nieuwe **stationsomgeving** zal voldoende aandacht besteed worden aan de invulling van het parkeerbeleid en de parkeerfaciliteiten in het gebied.

Bij de actualisatie van de parkeernota Nijverdalen-Centrum zullen deze ontwikkelingen en nieuwe inzichten worden meegenomen.

## 1.3. Leeswijzer

In dit Parkeerbeleidsplan Nijverdalen zijn de visie op het parkeren en de gemeentelijke ambities verwoord (hoofdstuk 2). Om deze visie te realiseren heeft de gemeente Hellendoorn **twee sturingsinstrumenten** in handen: sturing op aantallen (hoofdstuk 3) en sturing op prijs (hoofdstuk 4). Vervolgens zijn de maatregelen om deze sturingsinstrumenten te ondersteunen uitgewerkt (hoofdstuk 5). In hoofdstuk 6 zijn tot slot de financiële consequenties uitgewerkt.

Het **Parkeerbeleidsplan Nijverdalen** beoogt niet alleen een leidraad te zijn voor beleidsmatige vragen die nu leven, maar beoogt ook toepasbaar te zijn in de periode na de invoering van betaald parkeren in 2011. Rond 2020 zal het wenselijk zijn het parkeerbeleid te actualiseren aan de inzichten en technieken van die tijd.

## 2. Beleidskader

Om het Parkeerbeleidsplan Nijverdal toepasbaar te laten zijn voor de periode 2011 – 2020, is het wenselijk om een duidelijk beleidskader te schetsen waaraan huidige en toekomstige vraagstukken gespiegeld kunnen worden.

### 2.1. Ambities

De ambities van de gemeente Hellendoorn met betrekking tot het functioneren van het centrum van Nijverdal zijn van invloed op de gewenste parkeersituatie in Nijverdal. In deze paragraaf worden twee documenten aangehaald, het Masterplan Centrum Nijverdal en het Mobiliteitsplan Hellendoorn.

#### 2.1.1. Masterplan Centrum Nijverdal

De gemeenteraad van Hellendoorn heeft op 26 februari 2002 en 17 september 2002 het Masterplan Centrum Nijverdal vastgesteld. Dit Masterplan bevat het kader waarbinnen een groot aantal plannen en projecten worden uitgevoerd. Doel van het Masterplan is het geven van een kwaliteitsimpuls aan het centrum zodat het hier goed wonen, winkelen en verblijven is.

De belangrijkste ingrediënten van het masterplan zijn:

- een **compact winkelcircuit**, bestaande uit Keizerserf, Grotestraat, Henry Dunantplein en Willem Alexanderstraat;
- een nieuw hart rond het Henry Dunantplein met een concentratie van winkels, terrassen en horeca, het Huis voor Cultuur en Bestuur met een **bibliotheek**, een **theater** en het **gemeentehuis** en een ondergrondse parkeergarage;
- ruimte voor **horeca**, een bioscoop en **commerciële dienstverlening** in oostelijke richting;
- **woningbouw** op tal van locaties in en nabij het centrum;
- **groenvoorzieningen** ter verfraaiing van de openbare ruimte;
- een **goede bereikbaarheid** waarbij de aantrekkelijkheid voor voetgangers en fietsers wordt vergroot door de Grotestraat gefaseerd her in te richten; de bereikbaarheid wordt vergroot door aanleg van een goed bereikbare grote parkeergarage (± 400 parkeerplaatsen).

De komende tijd zal het Masterplan Centrum Nijverdal worden geactualiseerd. Waar nodig zullen de gevolgen van de actualisatie van het Masterplan worden ingepast in dit parkeerbeleidsplan.

### 2.1.2. Hellendoorns MobiliteitsPlan

De ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen binnen de gemeente Hellendoorn maken het mogelijk en noodzakelijk om de lokale verkeersstructuur opnieuw te ordenen en in te richten. Als uitgangspunt bij deze uitwerking is ervoor gekozen dat mobiliteit de **sociale, economische en ecologische kwaliteiten** van de gemeente dient te versterken. Dit betekent dat er zowel aandacht moet zijn voor het faciliteren van het (vracht)autoverkeer als het stimuleren van (alternatieve) vervoerswijzen als fiets en openbaar vervoer. Het is van belang dat het **parkeerbeleid** bij deze visie aansluit.

### 2.2. Uitgangspunten

Voor de uitwerking van het parkeerbeleid gelden tevens een paar uitgangspunten. Deze uitgangspunten kunnen deels als wensbeeld worden gezien (aard van parkeerplaatsen en locatie van parkeerplaatsen), de prijs van parkeerplaatsen vormt een harde, vastgestelde randvoorwaarde.

### 2.2.1. Aard van de parkeerplaatsen

Het huidige parkeerareaal bestaat grotendeels uit parkeerplaatsen op maaiveld. Tijdens koopavond en op zaterdag kan tevens gebruik worden gemaakt van de parkeergarage van de Rabobank (49 parkeerplaatsen). Daarnaast beschikken veel woningen over parkeerplaatsen op eigen terrein. De differentiatie van parkeerplaatsen en de daarmee samenhangende **keuzevrijheid is uiterst beperkt**.

Het Masterplan Centrum Nijverdal voorziet in de bouw van een ondergrondse parkeergarage als toevoeging aan het huidige parkeerareaal ten gevolge van de realisatie van extra functies in het centrum. In de keuze voor een parkeergarage hebben **kwaliteitsaspecten** nadrukkelijk een rol gespeeld. Ook voor de toekomst geldt dat parkeerplaatsen bij voorkeur worden ondergebracht in een gebouwde parkeervoorziening ten behoeve van de ruimtelijke kwaliteit. De ruimtelijke kwaliteit is tevens gebaat bij het concentreren van parkeerplaatsen, hetzij in gebouwde parkeervoorzieningen hetzij op parkeerterreinen, aangezien hierdoor het zoekverkeer naar een vrije parkeerplaats drastisch afneemt en daarmee de overlast van rondrijdende voertuigen wordt teruggedrongen.

### 2.2.2. Locatie van de parkeerplaatsen

Centrumbezoekers kunnen momenteel parkeren in de directe omgeving van de centrumfuncties en op het terrein langs het spoor. Parkeren op afstand komt – gezien de korte loopafstanden en het ontbreken van natransport per openbaar vervoer – in Nijverdal niet voor. Richting de toekomst zal deze situatie behouden blijven: **parkeren dichtbij de bestemming moet mogelijk zijn**. Met de invoering van betaald parkeren komt er wel een prijs tegenover deze kwaliteit te staan. Dit betekent dat een deel van de werknemers ervoor zal kiezen om iets verder van de bestemming te parkeren. Gezien de **langere verblijfsduur** van deze doelgroep is dit geen probleem.

### 2.2.3. Prijs van de parkeerplaatsen

De gemeenteraad van Hellendoorn heeft met de vaststelling van het Masterplan Centrum Nijverdal besloten om betaald parkeren in te voeren. Dit besluit hangt samen met de ontwikkeling van een parkeergarage, aangezien de kosten van een parkeergarage hoog zijn. Uitgangspunt voor het betaald parkeren is een **redelijk parkeertarief**. Betaald parkeren moet echter wel minimaal **kostendekkend** zijn.

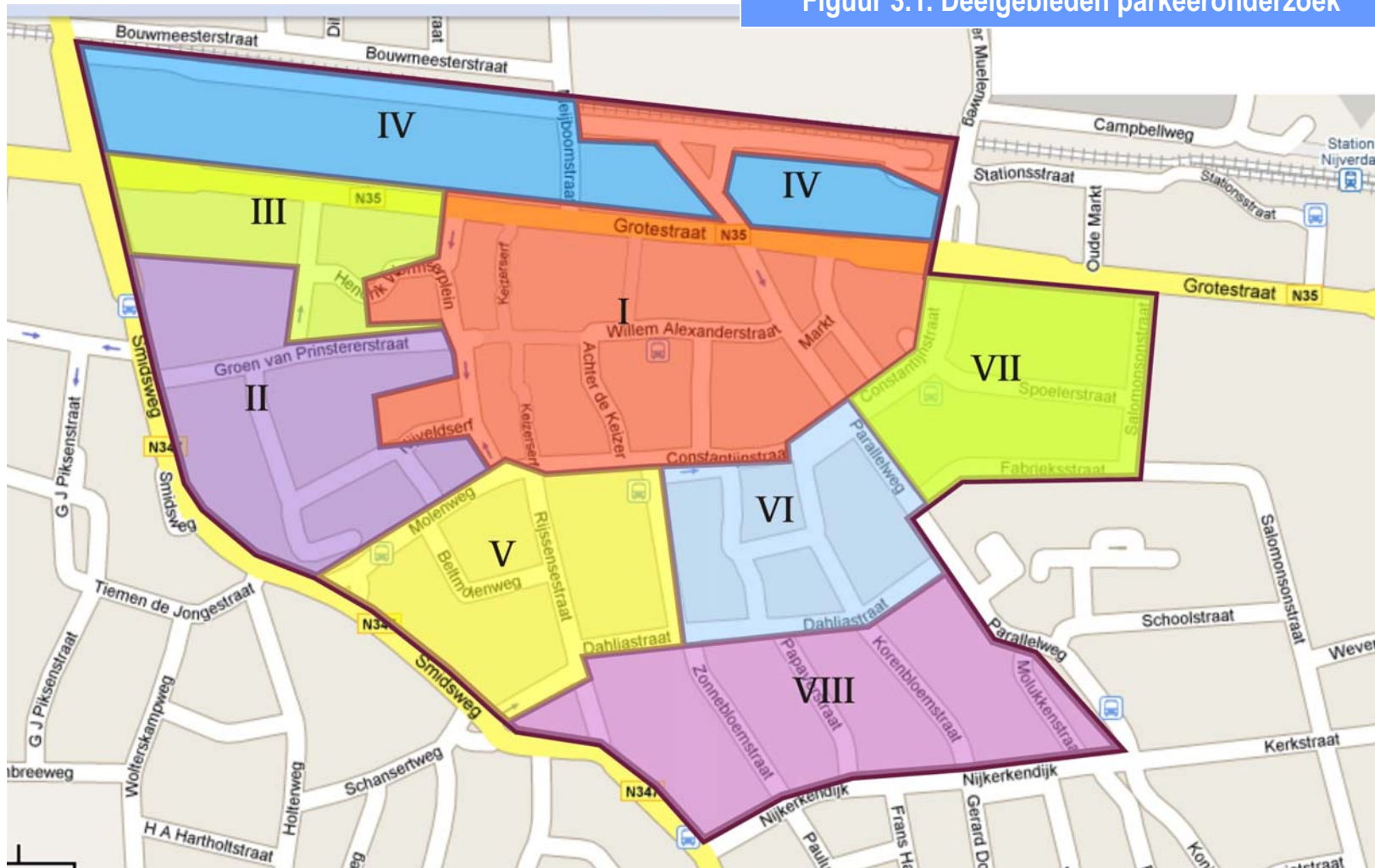
Het is in principe niet de bedoeling om aan het betaald parkeren te verdienen, maar mocht het betaald parkeren in de toekomst een batig saldo opleveren dan besluit de gemeenteraad over de wijze waarop dit **batig saldo** wordt besteed.

### 2.2.1. Visie op parkeren

Met het Masterplan Centrum Nijverdal wordt de ontwikkeling van een uitgestrekt centrum naar een compact centrum waar het prettig wonen, winkelen en verblijven is, voorzien. Het is belangrijk dat de parkeersituatie in het centrum hierbij aansluit: het moet **makkelijk zijn om een vrije parkeerplaats dichtbij de bestemming te vinden**. Tegenover de kwaliteit die hiermee geboden wordt, staat een parkeertarief, waarbij alle gebruikers tezamen (bewoners, bezoekers en werknemers) voor de kosten van deze kwaliteit betalen.

Om deze visie te realiseren heeft de gemeente twee sturingsinstrumenten in handen: sturing op aantallen en sturing op prijs. Deze sturingsinstrumenten zijn in hoofdstuk 3 en 4 uitgewerkt.

Figuur 3.1. Deelgebieden parkeeronderzoek



# 3. Sturen op aantallen

Om het parkeerbeleid in Nijverdal vorm te geven heeft de gemeente Hellendoorn twee sturingsinstrumenten in handen. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de sturing op aantallen, waarbij het gaat om het bieden van een prettige parkeersituatie waarin voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn en blijven.

## 3.1. Parkeersituatie in het centrum van Nijverdal

### 3.1.1. Huidige parkeersituatie

De huidige parkeersituatie in Nijverdal-centrum is middels een **parkeeronderzoek** in april 2008 in kaart gebracht.<sup>[1]</sup> Het parkeeronderzoek is uitgevoerd op de 1.550 parkeerplaatsen binnen het centrum, waarvan er **350 in de blauwe zone** liggen. In figuur 3.1 is het onderzochte gebied ingedeeld in 8 deelgebieden opgenomen. Ten opzichte van de vorige parkeernota is het onderzoeksgebied uitgebreid met deelgebied 8.

<sup>[1]</sup> 'Parkeeronderzoek Centrum Nijverdal', Dufec, april 2008.

De parkeersituatie in Nijverdal-Centrum wordt als acceptabel beschouwd, de parkeerders in Nijverdal-Centrum kunnen eenvoudig een parkeerplaats vinden. De gemiddelde bezettingsgraad is op werkdagen en op koopavond maximaal **circa 60%** en op zaterdagmiddag circa **75%**. Dit betekent dat **van iedere 10 parkeerplaatsen er 3 à 4 niet bezet** zijn. Dit wil overigens niet zeggen dat altijd en overal parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Het komt namelijk wel voor dat in een aantal straten alle parkeerplaatsen bezet zijn. Deze situatie is echter lokaal van aard, op loopafstand is in die gevallen vrije parkeercapaciteit beschikbaar.

De huidige parkeersituatie is vergelijkbaar met de parkeersituatie uit 2002.

### 3.1.2. Verwachte parkeersituatie in 2020

Voor het bepalen van de verwachte parkeersituatie in 2020 is gebruik gemaakt van de Dynamische Parkeerbalans, een door Goudappel Coffeng ontwikkeld instrument om de vraag-aanbodverhouding te bepalen. In bijlage 1 wordt de werking van dit instrument toegelicht en zijn de uitgangspunten voor de berekening opgenomen.

Voor het bepalen van de verwachte parkeersituatie in 2020 is de huidige parkeersituatie als uitgangspunt genomen. Vervolgens zijn de verwachte ontwikkelingen tot 2020<sup>11</sup> en **autonome ontwikkelingen in autobezit en autogebruik** meegenomen om de verwachte parkeersituatie in 2020 te bepalen.

De verwachte parkeersituatie laat een drukker beeld zien dan de huidige parkeersituatie. De gemiddelde **parkeerdruk zal 5% à 10% toenemen**. De parkeersituatie wordt dan nog steeds als **acceptabel** beschouwd. De parkeerders in Nijverdal-Centrum kunnen nog steeds relatief eenvoudig een parkeerplaats vinden. De gemiddelde bezettingsgraad op werkdagen blijft vergelijkbaar met de huidige parkeersituatie (maximaal circa **60%**). Op koopavond en zaterdagmiddag neemt de gemiddelde bezettingsgraad toe tot respectievelijk circa **65% en 80%**. Wel wordt verwacht dat er meer locaties zijn waar alle parkeerplaatsen bezet zijn.

<sup>11</sup> De ontwikkelingen op de Centrale Strip en in de stationsomgeving zijn niet meegenomen, aangezien het nog onduidelijk is wat deze ontwikkelingen precies inhouden.

Ten opzichte van de huidige parkeersituatie wordt wel verwacht dat er een **verschuiving** plaatsvindt in de locaties waar het druk zal zijn. Door de openstelling van de parkeergarage bij het Henry Dunantplein zal de parkeerdruk in het gebied rondom de parkeergarage enigszins (circa 5%) zal afnemen. Op andere locaties zal door de realisatie van woningen de parkeerdruk ten gevolge van het parkeren door bezoekers toenemen.

## 3.2. Voldoende parkeerplaatsen

### 3.2.1. Voldoende parkeerplaatsen in bestaand gebied

Om te bepalen of er in een gebied voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn, moet er sprake zijn van een acceptabele parkeersituatie. Van een acceptabele parkeersituatie is sprake als de **zoektijd** naar een parkeerplaats **bepert** blijft en voldoende parkeerplaatsen niet gebruikt worden, waardoor parkeerwisselingen kunnen worden opgevangen. Wanneer de zoektijd toeneemt, zal de bereikbaarheid van een locatie afnemen en de **verkeersoverlast** door zoekverkeer in de omgeving toenemen. De acceptabele parkeersituatie vormt hiermee een kwaliteitsmaat voor de 'vol-ervaring' bij parkeerders.

Landelijke kencijfers voor een acceptabele parkeersituatie zijn in de literatuur nauwelijks beschreven. Uit de ervaring van Goudappel Coffeng blijkt dat bij een **bezettingsgraad** tussen 80% en 90% de zoektijd naar een parkeerplaats toeneemt. Deze waarden zijn algemeen geaccepteerd.

Wanneer ten gevolge van herinrichting parkeerplaatsen worden opgeheven, zullen deze parkeerplaatsen worden gecompenseerd op het moment dat de parkeerdruk in de omgeving hoger dan 80% is. Op deze manier wordt een parkeersituatie behouden waarbij voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn.

### 3.2.2. Voldoende parkeerplaatsen bij nieuwbouw

Om ervoor te zorgen dat bij (ver)bouwplannen voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd, is het toepassen van **parkeernormen** noodzakelijk. Op die manier wordt de extra parkeervraag ten gevolge van het (ver)bouwplan niet afgewenteld op het bestaande openbare parkeeraanbod.

Aan de hand van parkeernormen kan worden bepaald hoeveel parkeerplaatsen er bij een ontwikkeling gerealiseerd moeten worden. De parkeernorm is afhankelijk van de functie(s) die in het (ver)bouwplan worden ondergebracht en van de locatie van de ontwikkeling (centrum, schil of rest bebouwde kom). Op deze manier wordt met de parkeernorm recht gedaan aan;

- de **mobiliteitskenmerken** van de gebruikers (bewoners, bezoekers en/of werknemers);
- de **bereikbaarheidskenmerken** van de locatie, zoals de aanwezigheid van openbaar vervoer en fietsvoorzieningen.

De parkeerplaatsen moeten op eigen terrein, dus binnen de grenzen van de te ontwikkelen kavel, gerealiseerd worden.

De **parkeerkencijfers** van het CROW worden als uitgangspunt gehanteerd.<sup>[1]</sup> De door het CROW opgestelde parkeerkencijfers zijn gebaseerd op (literatuur)onderzoek en/of praktijkervaringen van gemeenten. De parkeerkencijfers geven een gemiddeld beeld van de situatie die bij de diverse onderzoeken is aangetroffen.

<sup>[1]</sup> CROW (Centrum voor regelgeving en Onderzoek in Grond-, Water en Wegenbouw en Verkeerskunde), Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering, 2003. Indien het CROW komt met een actualisatie van de Parkeerkencijfers dan worden deze automatisch ook van toepassing verklaard als beleidsuitgangspunt voor de gemeente als het gaat om de kern Nijverdal.

De gemiddelde parkeerkcijfers voor 'weinig stedelijke gebieden'<sup>[1]</sup> worden als norm gehanteerd.<sup>[2]</sup> Wanneer bij een bouw aanvraag niet kan worden voorzien in het realiseren van voldoende parkeerplaatsen conform de parkeernorm, zal de bouw aanvraag worden afgewezen.

<sup>[1]</sup> De stedelijkheidsgraad is een indeling van het CBS op basis van de adressendichtheid in de gemeente.

<sup>[2]</sup> Op basis van het parkeeronderzoek in 2007 is af te leiden dat de parkeervraag voor horeca substantieel lager is dan het parkeercijfer van het CROW. Voor deze functie geldt het minimale parkeercijfer voor café. Ook de parkeervraag voor detailhandel is lager dan het parkeercijfer. Aangezien met het Masterplan een aantrekking van het centrum wordt voorzien, wordt voor deze functie geen afwijkende parkeernorm gehanteerd.

# 4. Sturing op prijs

Om het parkeerbeleid in Nijverdal vorm te geven heeft de gemeente Hellendoorn twee sturingsinstrumenten in handen. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de sturing op prijs, waarbij de verschillende gebruikers van parkeerplaatsen moeten betalen voor de geboden kwaliteit.

## 4.1. Parkeerregulering

### 4.1.1. Reguleringvorm

De gemeenteraad van Hellendoorn heeft met de vaststelling van het Masterplan besloten om over te gaan tot de invoering van betaald parkeren. Deze reguleringvorm zal zowel in de parkeergarage als in het gebied rondom de parkeergarage gelden. Door overal dezelfde reguleringvorm te hanteren wordt een **uniforme regeling** verkregen, hetgeen voor de gebruikers duidelijkheid biedt. Binnen deze reguleringvorm zijn **vele detailleringen** mogelijk. Om de parkeersituatie voor gebruikers zo **transparant** mogelijk te maken, zullen overal dezelfde regels gelden.

### 4.1.2. Reguleringsgebied

Betaald parkeren wordt ingevoerd in de parkeergarage en een gebied rondom de parkeergarage. Om **uitwijkgedrag** te voorkomen en om de parkeersituatie duidelijk te maken aan gebruikers, zal het gebied met betaald parkeren rondom de parkeergarage op een logische manier begrensd moeten worden door bijvoorbeeld grotere wegen en het spoor die als fysieke barrières zullen functioneren. In figuur 4.1 op de volgende pagina is het reguleringsgebied.

### 4.1.3. Reguleringsperiode

De reguleringsperiode sluit aan bij de **winkelopeningstijden**, oftewel de momenten waarop de meeste frictie in de parkeersituatie kan worden verwacht. Dit betekent dat betaald parkeren zal gelden op maandag tot en met zaterdag van 9.00 tot 18.00 uur en op koopavonden tot 21.00 uur. Deze tijden gelden ook voor de parkeergarage. Buiten deze tijden kan, net als op straat, dus gratis in de parkeergarage worden geparkeerd. Aansluitend op de reguleringsperiode zal de parkeergarage voor kortparkeeders (doelgroep bezoekers) inrijdbaar zijn van 8.00 tot 21.00 uur en ten alle tijd (24 uur per dag, zeven dagen per week) uitrijdbaar zijn. **Abonnementhouders** kunnen de garage 24 uur per dag, zeven dagen per week in- en uitrijden.



#### 4.1.4. Parkeerduur

In het gehele gereguleerde gebied kan voor **onbepaalde tijd** in de vakken geparkeerd worden zolang de algemeen geldende regels met betrekking tot het correcte gebruik van de openbare weg<sup>[1]</sup> en regels betreffende het betaald parkeren<sup>[2]</sup> in acht worden genomen. Er is dus **geen sprake van parkeerduurbepanking** in het gereguleerde gebied. Dit geldt eveneens voor de parkeergarage. Uiteraard worden aan het gebruik van de parkeergarage ook regels verbonden. <sup>[3]</sup>

[1] Deze zijn vastgelegd in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990).

[2] De regelgeving met betrekking tot het betaald parkeerregime zullen worden vastgelegd in de Parkeerverordening en de Parkeerbelastingverordening van de gemeente Hellendoorn.

[3] Voor het gebruik van de parkeergarage worden Algemene Voorwaarden opgesteld.

#### 4.1.5. Betaalwijze

Op de meeste parkeerlocaties is het centrum van Nijverdal zal door bezoekers vooraf moeten worden betaald voor het parkeren. Dit betekent dat bezoekers vooraf moeten inschatten hoe lang zij verwachten te verblijven. In de parkeergarage kan **achteraf** worden betaald. Bezoekers betalen in dat geval voor de daadwerkelijke parkeerduur, oftewel **“real time”**. Real time betalen is op straat ook mogelijk door het aanbieden van het zogeheten **GSM parkeren**, waarbij de bezoeker zich via de mobiele telefoon aanmeldt op het moment dat hij/zij arriveert en weer afmeldt als hij/zij vertrekt.

Het betalen van het parkeergeld kan op straat bij de diverse **parkeerautomaten** die gelijkmatig gespreid over het gereguleerde gebied zullen worden geplaatst. Bij de parkeerautomaten zal het parkeergeld in ieder geval betaald kunnen worden met gebruikmaking van muntgeld en de Chipknip. De ontwikkelingen in de techniek volgen elkaar echter zeer snel op. Niet uitgesloten wordt dat ook andere betaalwijzen mogelijk zullen zijn.

Daarbij kan worden gedacht aan betalen middels PIN en/of creditcard. Bij de aankoop van de parkeerautomaten zal een zorgvuldige afweging worden gemaakt tussen de kosten die de introductie van een extra betaalmogelijkheid met zich meebrengt ten opzichte van de **extra kwaliteit** en gemak die de gemeente op deze wijze kan bieden aan de parkeerder.

Bij betalen aan de parkeerautomaat zal altijd worden **afgerond op bedragen van € 0,10**, oftewel bij de introductie van het betaald parkeren in 2011 is 6 minuten de kleinste hoeveelheid parkeertijd die kan worden gekocht gegeven een uurtarief van €1,00 per uur.

Betalen in de parkeergarage kan bij de diverse betaalautomaten in de parkeergarage. Bij de betaalautomaten zal in ieder geval betaald kunnen worden met **muntgeld, bankbiljetten, Chipknip en PIN**. Ook de aankoop van deze apparatuur zal worden bezien in hoeverre het haalbaar en gewenst is om het aantal betaalmogelijkheden nog verder uit te breiden. Net als op straat zal bij het betalen in de parkeergarage worden afgerond op € 0,10, te weten zes minuten.

## 4.2. Doelgroepenbeleid

### 4.2.1. Bezoekers

Alle bezoekers aan het centrum van Nijverdal krijgen te maken met betaald parkeren. Overal geldt hetzelfde uurtarief, een bezoeker wordt dus niet gestuurd in een parkeerlocatie. Voor bezoekers die langdurig in het centrum verblijven (langer dan 5 uur) zal een maximaal **dagtarief** gelden van € 5,-.

Er wordt een **eenvoudig en transparant systeem** voorstaan, daarom zullen geen speciale regelingen worden ingesteld voor bijvoorbeeld servicebedrijven. Iedere parkeerder die niet kan beschikken over een parkeervergunning voor bewoners of bedrijven zal als bezoeker moeten betalen voor het parkeren in het centrum van Nijverdal. Uitzondering vormen de regels voor bezoekers aan bewoners, gehandicapten en mantelzorgers (zie paragrafen 4.2.3, 4.2.6 en 4.2.7).

Het **uurtarief** zal bij de invoering van betaald parkeren in 2011 **€ 1,00** bedragen. Het maximale **dagtarief** bedraagt dan **€ 5,00**. Met deze tariefstelling wordt een kostendekkende parkeerexploitatie voorzien (zie hoofdstuk 6). De tarieven voor de parkeergarage alsmede de tarieven op straat zullen twee- of driejaarlijks worden verhoogd rekening houdend met het uitgangspunt van een minimaal kostendekkende parkeerexploitatie. Dit betekent dat de tarieven doorgaans **minimaal conform de inflatie worden verhoogd**. Door te kiezen voor twee- of driejaarlijkse tariefsverhoging wordt voorkomen dat de gemeente ieder jaar kosten moet maken voor het aanpassen van alle parkeer- en betaalautomaten, foldermateriaal en dergelijke. Ook het jaarlijks aanpassen van de **parkeerbelastingverordening** is niet nodig. Tevens wordt op deze wijze aangesloten bij het uitgangspunt dat tarieven altijd worden afgerond op € 0,10.

#### 4.2.2. Bewoners

Binnen het reguleringsgebied kunnen bewoners een parkeervergunning aanschaffen om hun auto en/of motor te parkeren. In principe kan voor ieder motorvoertuig dat een huishouden bezit, een parkeervergunning worden aangeschaft. Deze parkeervergunning wordt **op kenteken** verleend.

Het tarief voor de eerste parkeervergunning waar een huishouden over kan beschikken zal de administratieve kosten die voor die vergunning moeten worden gemaakt, dekken.

Om twee redenen wordt het tarief voor de eerste bewonersvergunning echter **gerelateerd** aan het maximale dagtarief:

- door de tarieven te koppelen wordt voorkomen dat de tarieven na verloop van tijd uiteen gaan lopen;
- door de tarieven te koppelen worden de opbrengsten samenhangend gezien waardoor gemeenschappelijk een **kostenneutraal bedrijfsresultaat** kan worden gerealiseerd.

Het tarief voor de eerste bewonersvergunning wordt gelijk gesteld aan de prijs die een bezoeker moet betalen als hij/zij een week lang in het gebied wil parkeren. Bij de invoering van betaald parkeren in 2011 zal het tarief van de eerste **bewonersvergunning € 30,- per jaar** bedragen (6 dagen het maximale dagtarief). Het tarief van de tweede en volgende parkeervergunning per huishouden is vier maal zo hoog als het tarief voor de eerste parkeervergunning en bedraagt dus € 120,- per jaar.

Bewoners die over eigen parkeergelegenheid beschikken, hebben twee mogelijkheden

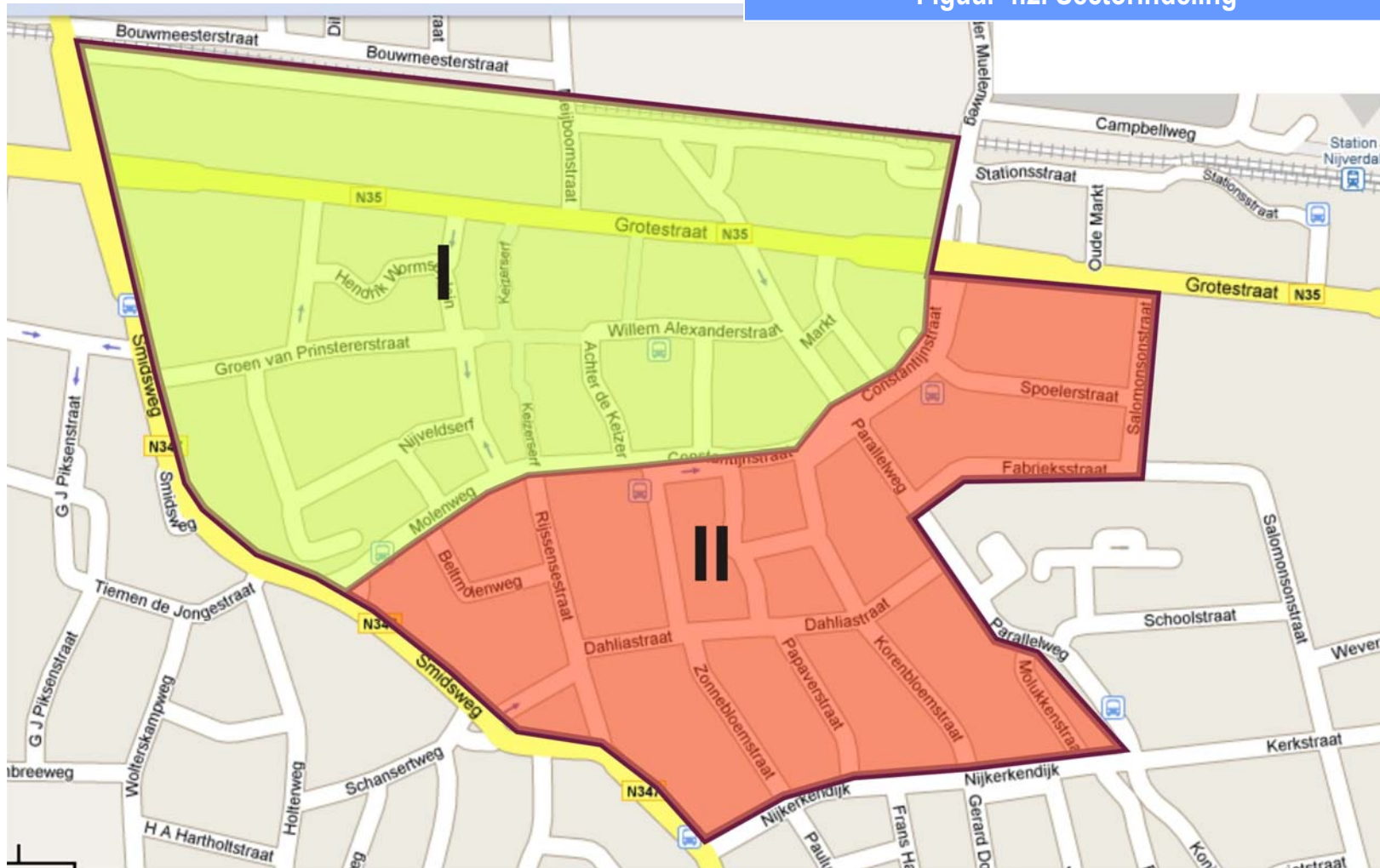
- als zij de parkeergelegenheid gebruiken voor het parkeren van hun auto, kunnen zij de vergunning voor een eventuele tweede auto **kosteloos** op beide kentekens laten zetten, zodat de vergunning flexibel voor één van beide voertuigen te gebruiken is;
- als zij de parkeergelegenheid niet wensen te gebruiken voor het parkeren van hun auto, kunnen zij een vergunning aanvragen die acht maal duurder is dan de eerste parkeervergunning, oftewel € 240,- per jaar.

Met de tariefstelling wordt een kostendekkende parkeerexploitatie voorzien (zie hoofdstuk 6). Als gevolg van de **koppeling van het vergunningtarief** aan het kortparkeertarief zal het tarief voor de bewonersvergunning worden aangepast op het moment dat ook het parkeertarief op straat wordt gewijzigd. In de praktijk betekent dit dat het **tarief twee- of driejaarlijks wordt verhoogd** rekening houdend met het uitgangspunt van een minimaal kostendekkende parkeerexploitatie. Dit betekent dat de tarieven doorgaans minimaal conform de inflatie worden verhoogd.

Het reguleringsgebied zal wel worden opgedeeld in **twee sectoren** (zie figuur 4.2). Met een parkeervergunning kan op alle openbare betaald parkeerplaatsen binnen de eigen sector worden geparkeerd. Buiten de eigen sector zal een bewoner zal, net als elke andere bezoeker per uur moeten betalen voor het parkeren.

Voor bewoners in sector I zal een beperkt aantal abonnementen beschikbaar zijn in de **parkeergarage Nieuw Dunant**. Bewoners in sector I kunnen er voor kiezen om bij de gemeente het verzoek in te dienen om hun bewonersvergunning om te wisselen voor een abonnement in de garage. Het tarief van dit abonnement is gelijk aan dat van de bewonersvergunning. Met dit abonnement kan 24 uur per dag gebruik worden gemaakt van de parkeergarage. Voor het op straat parkeren in het betaald parkeergebied zal dan echter wel betaald moeten worden aangezien het abonnement daar niet geldig is.

Figuur 4.2. Sectorindeling



#### 4.2.3. Bezoekers van bewoners

Bewoners kunnen voor het ontvangen van bezoek een parkeervergunning aanvragen. De **bezoekersregeling** geeft de mogelijkheid om op jaarbasis bezoekers naar keuze **30, 60 of 90 uur** te parkeren tijdens de reguleringstijden. Als het aantal uur op de bezoekersvergunning is verbruikt, kan pas het volgende jaar een nieuw tegoed worden verkregen, tussentijdse verhogingen zijn dus niet mogelijk. De bezoekersvergunning geeft een **korting van 50%** op het uurtarief. Een bewoner schaft een bezoekersvergunning voor 30 uur in 2011 dus aan voor € 15,-. Als gevolg van de **koppeling van het vergunningtarief** aan het kortparkeertarief zal het tarief voor de bezoekersvergunning worden aangepast op het moment dat ook het parkeertarief op straat wordt gewijzigd.

In aanloop naar de invoering van betaald parkeren zal een definitieve keuze voor een bepaald systeem worden gemaakt, zodat de laatste (technische) stand van zaken kan worden meegewogen. Daarbij wordt een afweging gemaakt tussen **gebruiksgemak voor bewoners** en hun bezoekers en de kosten die aan de regeling verbonden zijn. In ieder geval wordt aangesloten bij de papierloze omgeving, het zal dus een digitale regeling worden.

#### 4.2.4. Bedrijven

Bedrijven die binnen het reguleringsgebied gevestigd zijn, kunnen voor hun **werknemers** een parkeervergunning aanschaffen.

Bedrijven die in het reguleringsgebied gevestigd zijn, kunnen twee parkeervergunningen op **bedrijfsnaam** aanschaffen.

Deze parkeervergunningen zijn daardoor flexibel te gebruiken.

Bedrijven kunnen daarnaast voor hun medewerkers een parkeervergunning op kenteken aanschaffen.

Het aantal **bedrijfsvergunningen** per bedrijf is niet gemaximeerd. Alleen als een bedrijf kan beschikken over parkeergelegenheid op eigen terrein, moet het bedrijf aantonen dat deze parkeerplaatsen gebruikt worden en dat het noodzakelijk is extra parkeervergunningen aan te schaffen. Op die manier wordt een zo efficiënt mogelijk gebruik van de beschikbare parkeerruimte gewaarborgd.

Met een **bedrijfsvergunning** op kenteken kan alleen geparkeerd worden op een specifieke locatie die op de vergunning staat vermeld. Voor het parkeren van bedrijfsvergunningen op kenteken worden bij de introductie van het betaald parkeren het **Hendrik Wormserplein, het Nijveldserf en de Markt** aangewezen (zie figuur 4.3). <sup>[1]</sup> Op het moment dat de behoefte aan bedrijfsvergunningen op kenteken toe- of afneemt en/of indien op een van de aangewezen parkeerlocaties de bestemming wijzigt, dan kunnen deze parkeerlocaties worden gewijzigd en worden ten behoeve van de groep vergunninghouders alternatieve locaties aangewezen. Met de bedrijfsvergunning op naam kan overal in het gereguleerde gebied worden geparkeerd op de openbare betaald parkeerplaatsen. Het tarief voor een bedrijfsvergunning op kenteken is twee maal zo hoog als het tarief voor een tweede bewonersvergunning. Bij de invoering van betaald parkeren in 2011 zal het tarief van de bedrijfsvergunning op **kenteken € 240,- per jaar** bedragen. Het tarief van een bedrijfsvergunning **op naam** is twee maal zo hoog als het tarief voor de bedrijfsvergunning op kenteken en bedraagt dus **€ 480,- per jaar** in 2011.

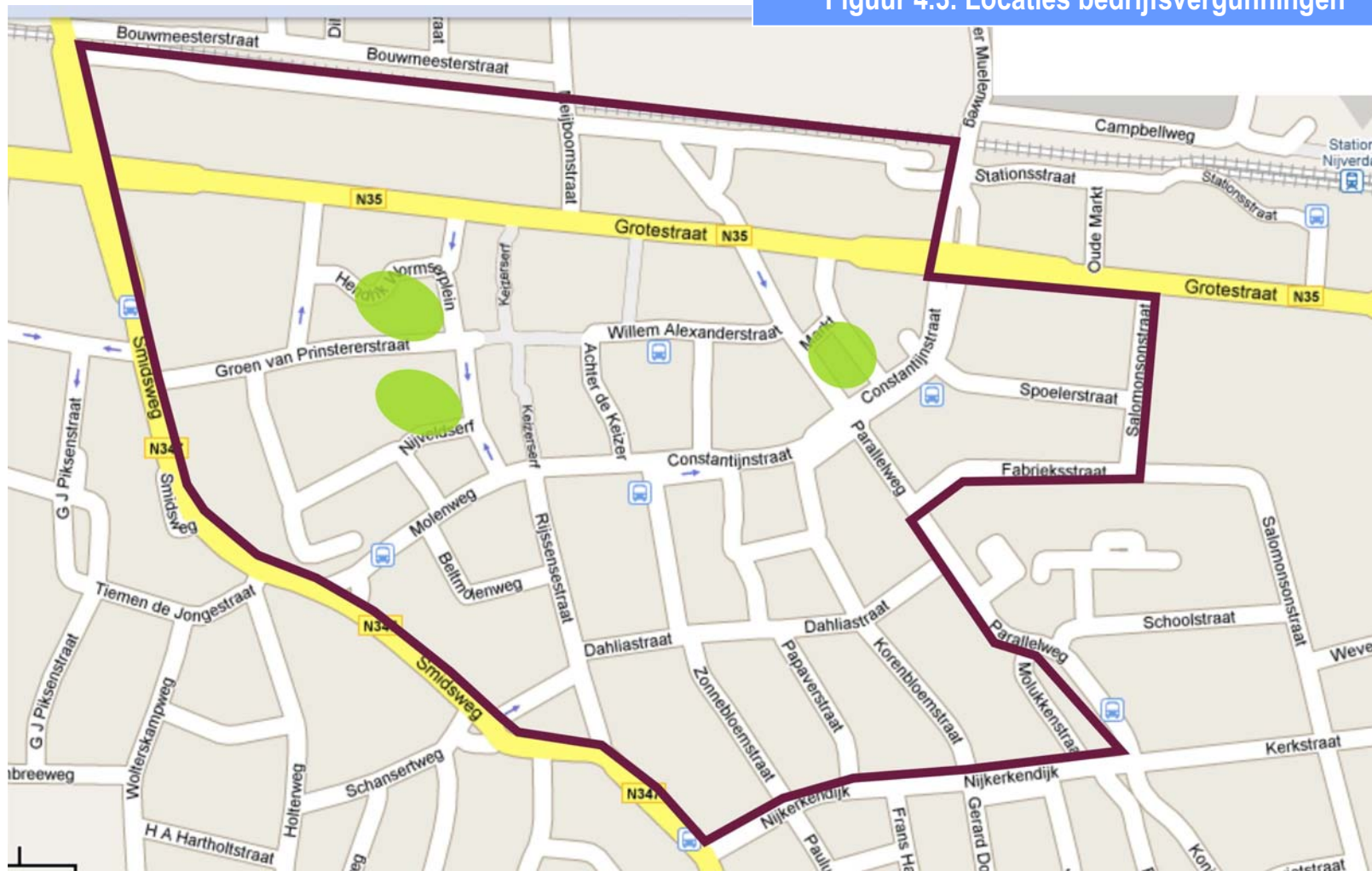
[1] Het Hendrik Wormserplein, het Nijveldserf en de Markt worden niet specifiek gereserveerd voor enkel en alleen bedrijfsvergunningen. Op deze locaties kunnen ook bezoekers die betaald parkeren en andere vergunninghouders staan. Bij de toewijzing van de bedrijfsvergunningen zal worden gekeken naar de vestigingslocatie van het bedrijf dat de vergunning aanvraagt. In principe krijgt de aanvrager een vergunning op een parkeerlocatie zo dicht mogelijk bij de vestiging.

Met deze tariefstelling wordt een kostendekkende parkeerexploitatie voorzien (zie hoofdstuk 6). De tarieven zullen **twee- of driejaarlijks worden verhoogd**, gekoppeld aan de aanpassing van het uurtarief op straat en rekening houdend met het uitgangspunt van een kostendekkend tarief. Dit betekent dat de tarieven doorgaans minimaal **conform de inflatie** worden verhoogd.

#### 4.2.5. Professionele zorg- en hulpverleners

Professionele zorg- en hulpverleners zoals artsen en verloskundigen kunnen, ook als zij buiten het reguleringsgebied gevestigd zijn, een parkeervergunning op kenteken aanschaffen. Met deze parkeervergunning kunnen zij overal in het gereguleerde gebied parkeren. De parkeervergunning voor **professionele zorg- en hulpverleners** is even duur als de bedrijfsvergunning op kenteken, **€ 240,- per jaar**.

Figuur 4.3. Locaties bedrijfsvergunningen



#### 4.2.6. Gehandicapten

Voor gehandicapten gelden geen afwijkende regels. <sup>[1]</sup> Gehandicapten die in het bezit zijn van een Europese Gehandicaptenparkeerkaart moeten dus, net als ieder ander, **betalen voor het parkeren**, ook op de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. Ook als bewoner of werknemer moeten gehandicapten gebruik maken van een parkeervergunning tegen de geldende tarieven. Bewoners en werknemers kunnen wel een aanvraag indienen voor een gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats op kenteken. Hiervoor gelden de uitgifte-regels die op dit moment ook door de gemeente worden toegepast. Er zijn geen kosten aan de aanvraag van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken verbonden.

<sup>[1]</sup> Na de behandeling van deze parkeernota in de commissie Grondgebied (13 mei 2009) is in de Tweede Kamer een voorstel ingediend om in het gehele land het parkeren voor gehandicapten gratis te maken. Bij aanvaarding van dit voorstel zal dit vanzelfsprekend worden verwerkt in de regeling zoals die in 2011 zal worden ingevoerd.

#### 4.2.7. Mantelzorgers

Aan bewoners die op medische gronden afhankelijk zijn van mantelzorg (niet-professionele, onbetaalde zorg door bijvoorbeeld familie), kan een **mantelzorgvergunning** worden verstrekt. Met de mantelzorgvergunning kan op alle gereguleerde parkeerplaatsen worden geparkeerd in de sector waarbinnen de bewoner die afhankelijk is van mantelzorg woonachtig is. Met een mantelzorgvergunning kan dus niet buiten de aangewezen sector worden geparkeerd. Buiten de sector zal de mantelzorger net als elke andere bezoeker per uur moeten betalen voor het parkeren. Bewoners die mantelzorg nodig hebben, kunnen één mantelzorgvergunning aanvragen. De aanvraag moet door de huisarts van de betreffende bewoner ondertekend zijn. De vergunning is maximaal een half jaar geldig, daarna moet een nieuwe vergunning worden aangevraagd. Chronisch zieken kunnen, bij een indicatiestelling van de arts, een mantelzorgvergunning voor maximaal 5 jaar aanvragen. Daarna kan weer een nieuwe aanvraag worden ingediend. De mantelzorgvergunning is even duur als een eerste bewonersvergunning, € 30,- per jaar en dus **€ 15,- per half jaar**. De mantelzorgvergunning wordt **op naam** gesteld, waardoor deze flexibel en door verschillende mantelzorgers te gebruiken is.

#### 4.2.8. Rouw- en trouwstoeten

Voor trouwauto's geldt dat een tijdelijke ontheffing wordt verstrekt ten behoeve van het voertuig waarmee het bruidspaar zich verplaatst. Voor een huwelijksvoltrekking in het Huis voor Cultuur en Bestuur geldt dat er **vijf uitrijkaarten** beschikbaar zullen zijn waarmee de aanwezigen bij de huwelijksvoltrekking gebruik kunnen maken van de **parkeergarage** onder Nieuw Dunant. Deze regels zijn eveneens van toepassing op **partnerschapsregistratie**.

Voor huwelijksvoltrekkingen op andere locaties binnen het gereguleerde gebied alsmede voor aanwezigen bij erediensten bij **overlijden** geldt dat voorzien wordt in een passende regeling waarbij **vijf tijdelijke ontheffingen** worden verleend aan de aanwezigen. Deze zijn daarmee vrijgesteld van het betalen van parkeerbelasting, net als de trouwauto of lijkwagen. De tijdelijke ontheffingen voor rouwdiensten hebben een maximale geldigheidsduur van 3 uur. De tijdelijke ontheffingen voor trouwdiensten zijn de gehele dag geldig. Uitgifte van de tijdelijke ontheffingen zal verlopen via gemeente, uitvaartverzorgers en/of het kerkgenootschap. De kosten voor het uitgeven van tijdelijke ontheffingen zullen worden doorberekend.

De invoering van betaald parkeren moet transparant zijn:

**eenvoudige en eenduidige regels** worden voorstaan. Maatwerk binnen deze regeling is daarom niet voorzien, maar kan in praktijk wenselijk zijn. Als toekomstige **maatwerkmogelijkheden** kan gedacht worden aan:

- Het instellen van een maximale parkeerduur, waardoor de beschikbaarheid van parkeerplaatsen verbetert. Het instellen van een maximale parkeerduur zal met name aan de orde zijn op parkeerplaatsen voor de deur van voorzieningen ten behoeve van het "runshoppen".
- Het aanwijzen van exclusief betaalde parkeerplaatsen, waardoor de beschikbaarheid van parkeerplaatsen verbetert. Het instellen van exclusiviteit voor bezoekers zal met name aan de orde zijn als parkeerplaatsen veelvuldig door vergunninghouders worden bezet, terwijl het wenselijk is dat deze parkeerplaatsen voor bezoekers beschikbaar zijn.

- De introductie van **achteraf betalen op parkeerterrein(en)**. Dit zou mogelijk gemaakt kunnen worden door het plaatsen van een parkeerbeheersysteem (slagboominstallatie). Voordeel van een dergelijke maatregel is dat een parkeerder, net als in de parkeergarage, vooraf geen exacte inschatting hoeft te maken van de verblijfsduur.

De maatwerkregelingen zullen pas aan de orde zijn als hier in praktijk behoefte aan blijkt te zijn.



# 5. Overzicht maatregelen

In dit hoofdstuk staan enkele maatregelen ter ondersteuning van het parkeerbeleid centraal.

## 5.1. Handhaving

Handhaving is een essentiële voorwaarde voor het welslagen van betaald parkeren. Zonder handhaving wordt het door de gemeente gevoerde beleid niet serieus genomen en zullen ook de doelstellingen die met het parkeerbeleid worden beoogd niet worden gerealiseerd. Handhaving op de naleving van de regels is daarom noodzakelijk. Een vuistregel is dat parkeercontroleurs per **voltijdsmedewerker 350 tot 400 gefiscaliseerde parkeerplaatsen** voor hun rekening kunnen nemen.<sup>[1]</sup>

Dit betekent dat voor de handhaving van het gereguleerde gebied circa 4 voltijdsmedewerkers noodzakelijk zijn.

<sup>[1]</sup> Bron: CROW, *Richtlijn parkeercontrole*, publicatie 176, mei 2004.

Uitgangspunt voor deze richtlijn is dat per week 57 uur betaald en overwegend kort parkeren van kracht is en dat fiscale en administratiefrechtelijke handhaving van toepassing zijn.

Bij niet of onvoldoende betalen kan de fiscaal controleur een **naheffingsaanslag** opleggen. Het andere lid van het koppel is een Buitengewoon Opsporingsambtenaar (BOA). Een BOA kan Wet-Mulder-feiten, zoals foutparkeren, controleren en beboeten (opleggen van een **Aankondiging van Beschikking**). Daarnaast kan een BOA, mits deze daarvoor voldoende is gekwalificeerd en gemandateerd ook niet aan parkeren gerelateerde overtredingen, bijvoorbeeld **milieuovertredingen**, beboeten. Omdat het aantal benodigde parkeercontroleurs voor het gebied in Nijverdal relatief beperkt is, geniet het echter wel de voorkeur als de beide leden van het in te zetten koppel beschikken over zowel een bevoegdheid om te mogen handhaven op het betalen van parkeergeld als op het foutparkeren. Dit maakt de handhavers **meer flexibel** inzetbaar.

## 5.2. Parkeerverwijzing

Voor een zo efficiënt mogelijk gebruik van de beschikbare parkeercapaciteit is een goede bereikbaarheid noodzakelijk. In de huidige situatie is er sprake van een statische verwijzing naar de parkeerterreinen middels bebording langs de openbare weg. De drager van de parkeerverwijzing is de route om het centrumgebied (Grotestraat, Molenweg, Constantijnstraat, Smidsweg). Vanaf deze **parkeerroute** zijn alle grote parkeerconcentraties ontsloten. Bij de introductie van betaald parkeren zal ook de huidige parkeerverwijzing worden versterkt door middel van verbeterde en deels **dynamische bebording**. Goede parkeerverwijzing levert een essentiële bijdrage aan de vindbaarheid van met name de grote parkeerlocaties. Tevens zorgt **goede parkeerverwijzing** voor het tegengaan van zoekverkeer, wat de aantrekkelijkheid van het gebied ten goede komt. Goede verwijzing draagt eveneens bij aan het optimaliseren van het gebruik van de parkeergarage onder Nieuw Dunant. Voor wat betreft de parkeergarage geldt dat parkeerders op strategische plaatsen op parkeerring middels **dynamische informatie** geïnformeerd zullen worden over de beschikbaarheid van parkeerplaatsen in de garage. Bezien zal worden in hoeverre het mogelijk is om parkeerders op de ring ook te informeren over de beschikbaarheid van parkeerplaatsen op andere parkeerconcentraties langs de route.

## 5.3. Monitoring

Parkeerbeleid is niet statisch, met parkeermaatregelen wordt gestuurd op een wisselende parkeersituatie. Het is daarom van belang de parkeersituatie in het centrum van Nijverdal te volgen. Zodoende kan de gemeente overzicht houden op het effect van ruimtelijke, economische en sociaal geografische ontwikkelingen op de parkeersituatie.

### Monitor parkeersituatie

Door regelmatige metingen van de parkeerdruk en een **systematische registratie** van klachten over parkeertekorten kan worden bepaald, of, waar en wanneer aanpassingen in het aanbod van parkeerplaatsen gewenst zijn. Verschillende informatiebronnen kunnen worden gebruikt:

- parkeertelingen in combinatie met kentekenonderzoek;
- gegevens uit parkeerapparatuur;
- dynamisch parkeerverwijssysteem.

### **Monitor kernwinkelapparaat**

Voor de effectmeting van het parkeerbeleid op het economisch functioneren van het centrum is de **monitor kernwinkelapparaat** het aangewezen instrument. Het brengt het daadwerkelijk ruimtelijk gedrag (vervoerwijze, bestedingen en verblijfsduur) van de gebruikers van het centrum van Nijverdal in beeld en geeft tevens inzicht in hun **beleving en waardering** van de verschillende verkeers- en andere aspecten van het centrum. Door de monitor regelmatig uit te voeren kunnen trends en ontwikkelingen helder worden gemaakt, waardoor inzicht ontstaat in effecten van de diverse (parkeer)beleidsmaatregelen.

### **Numeting monitoring**

In de tweede helft van 2010 zal een zogeheten nul-meting worden uitgevoerd in het gebied dat in 2011 zal worden gereguleerd. Door een meting uit te voeren aan de '**vooravond**' van de invoering van betaald parkeren wordt objectieve informatie verkregen over de parkeersituatie op dat moment. Zodoende kan worden vastgesteld of en zo ja op welke wijze, het nieuwe parkeerbeleid invloed heeft op het functioneren van het gebied.



# 6. Financiële aspecten

In dit hoofdstuk staat de parkeerexploitatie centraal. Uitgangspunt is dat de kosten van het parkeren, zoals handhaving, bebording en automaten, worden gedekt uit de opbrengsten van bezoekers en vergunningen.

## 6.1. Aanpak

De parkeerexploitatie is conform de gemeentelijke begrotingssystematiek, zoals vastgelegd in de nota 'de Kost en de Baat' (PNO, 2001), benaderd. In deze **begrotingssystematiek** wordt geen rekening gehouden met inflatie en de daarmee samenhangende kostenstijging; zowel inkomsten als uitgaven worden steeds op hetzelfde basisprijspeil vastgesteld. In de loop der jaren worden de bedragen in de opeenvolgende begrotingen aangepast aan de inflatie.

De doorrekening van de parkeerexploitatie is gebaseerd op de volgende posten:

- **Opbrengsten** van betalende bezoekers, van verkoop van vergunningen en abonnementen en van uitgeschreven naheffingen.
- **Beheerkosten** zoals toezicht, schoonmaak, onderhoud en energiekosten (alleen voor de parkeergarage).

- **Investeringskosten** voor de bouw van de parkeergarage, voor het parkeerbeheersysteem in de parkeergarage en voor de parkeerapparatuur, de bebording en de belijning op straat.

De investeringskosten worden als jaarlijkse annuïteit meegenomen, alhoewel de **gemeentelijke begrotingssystematiek** uitgaat van een lineaire afschrijving. Met een jaarlijkse annuïteit worden investeringen als jaarlijks vast bedrag (bestaande uit een variabel rentedeel en een variabel aflossingsdeel) meegenomen. Bij een **lineaire afschrijving** is de aflossing een jaarlijks vast bedrag en neemt het rentedeel jaarlijks af. Op het exploitatieresultaat heeft een lineaire afschrijving in de beginperiode dan ook een negatief effect doordat het afschrijvingsbedrag in het begin hoger is dan de annuïteit. Daardoor zouden de tarieven in de beginperiode van het betaald parkeren hoger moeten zijn dan na verloop van tijd, hetgeen tegennatuurlijk is. De gemeente heeft immers gesteld dat de kosten van het parkeren moeten worden gedekt door de opbrengsten.

## 6.2. Uitgangspunten

De doorrekening van de parkeerexploitatie is gebaseerd op de parkeerbalans. Uit de parkeerbalans kan immers gedestilleerd worden hoeveel bewoners en werknemers op straat parkeren, oftewel hoeveel vergunningen door deze doelgroepen aangevraagd zullen worden. Daarbij is aangenomen dat circa de helft van de werknemers die nu in het centrum parkeert na de invoering van betaald parkeren geen parkeervergunning zal aanschaffen, maar een andere vervoerwijze of een andere parkeerlocatie zal kiezen.

Ook de opbrengsten van bezoekers kunnen aan de hand van de parkeerbalans geraamd worden. Met de parkeerbalans is berekend hoeveel parkeerplaatsen op bepaalde momenten door bezoekers bezet worden. Wanneer deze bezetting voor elk uur van de dag wordt bepaald, kunnen de opbrengsten worden berekend: een bezet uur staat immers gelijk aan de betaling van eenmaal het uurtarief. In de doorrekening van de opbrengsten zijn niet alle bezoekers die nu in het centrum parkeren, meegerekend. Een deel van de bezoekers zal na de invoering van betaald parkeren een andere vervoerwijze of een andere parkeerlocatie kiezen. Daarnaast geldt bij betaald parkeren over het algemeen een betalingsgraad van circa 85%.

Bij de doorrekening van de parkeerexploitatie is de in hoofdstuk 4 aangegeven verhouding tussen de tarieven aangehouden. Vervolgens is bezien met welke tariefstelling de kosten van het parkeren worden gedekt uit de opbrengsten. In bijlage 2 zijn alle uitgangspunten opgenomen. Uitgegaan is van de invoering van betaald parkeren per 1 oktober 2011. Voor dat jaar zijn alle opbrengsten en kosten voor 25% meegenomen.

## 6.3. Exploitatieresultaat

De doorrekening van de opbrengsten en kosten met betrekking tot parkeren levert een licht positief exploitatieresultaat op. In figuur 6.1 is zijn de verschillende onderdelen van de parkeerexploitatie opgenomen. Uit de ontwikkeling van de parkeerexploitatie is af te leiden dat de opbrengsten van kortparkeerders op maaiveld het grootste aandeel in de totale opbrengsten hebben. Daarnaast is af te leiden dat de opbrengsten van kortparkeerders in de parkeergarage de beheerkosten voor de garage niet kunnen dekken. De opbrengsten vanaf het maaiveld zijn dus noodzakelijk om het beheer en de investering in de parkeergarage te dekken.

De parkeerexploitatie is in 2011 en 2012 licht negatief. Het positieve exploitatieresultaat vanaf 2013 is te verklaren door de oplevering van ontwikkelingen in het centrum waardoor er meer bezoekers zullen komen c.q. bezoekers langer zullen verblijven. Daarnaast is de autonome groei terug te zien als lichte groei van het exploitatieresultaat.

Het feit dat vanaf 2013 een positief exploitatieresultaat wordt voorzien betekent niet dat de tarieven vanaf 2013 verlaagd kunnen worden. Het is denkbaar dat het resultaat in 2011 en 2012 lager uitvalt vanwege een gewenningsperiode aan betaald parkeren. Daarnaast biedt een licht positief exploitatieresultaat mogelijkheden om bijvoorbeeld een reservering te maken voor de toekomst, waardoor de tarieven langer op één niveau kunnen blijven.



# Bijlage 1: Parkeerbalans

## Werking Dynamische Parkeerbalans

Om een verwachte parkeersituatie te berekenen kan een parkeerbalans worden opgesteld. Hiervoor is gebruik gemaakt van de Dynamische Parkeerbalans®, een door Goudappel Coffeng ontwikkeld instrument om de verhouding tussen vraag en aanbod in het parkeren weer te geven.

Op basis van het parkeeronderzoek is de huidige parkeersituatie vertaald naar een modelmatige berekening van de huidige situatie zoals die tijdens het parkeeronderzoek is aangetroffen. Hiermee is een prognose-instrument gecreëerd, waarmee de toekomstige parkeersituaties kan worden voorspeld. Door het toevoegen van inbreidingsprojecten en overige ontwikkelingen (waaronder een groei van het autobezit) kan de toekomstige parkeersituatie worden beoordeeld. Omdat de parkeerbalans een dynamisch instrument is kan deze eenvoudig worden geactualiseerd en kunnen diverse scenario's worden doorgerekend.

Voor de berekening van de parkeervraag wordt per functiesoort de omvang van deze functie (uitgedrukt in m<sup>2</sup> bvo of aantal woningen) bepaald. Aan elke functie wordt vervolgens een parkeerkencijfer (het aantal benodigde parkeerplaatsen per eenheid) toegewezen.

De parkeervraag is een vermenigvuldiging van de omvang van een functie en het parkeerkencijfer. Aanwezigheidspercentages geven per periode de mate waarin de parkeervraag wordt uitgeoefend weer.

Bij het opstellen van de parkeerbalans is enkel gekeken naar de openbare parkeerplaatsen in het gebied. Dit betekent eveneens dat alleen de openbare parkeervraag is meegenomen en is het parkeren op eigen terrein volledig buiten beschouwing gelaten. Hierdoor is het mogelijk dat de gebiedsspecifieke kencijfers lager zijn dan de parkeernormen voor nieuwbouw.

## Sociaal economische data

In de tabellen op pagina 46, 47 en 48 zijn de sociaal-economische data van de huidige situatie, de situatie in 2013 en de situatie in 2020 weergegeven, zoals deze zijn gehanteerd bij het opstellen van de parkeerbalans.

<b>2006</b>		<b>deelgebied</b>							
<b>functie</b>	<b>eenheid</b>	<b>I</b>	<b>II</b>	<b>III</b>	<b>IV</b>	<b>V</b>	<b>VI</b>	<b>VII</b>	<b>VIII</b>
wonen	woning	229	152	91	33	121	167	108	122
kantoren met baliefunctie	m <sup>2</sup> bvo	756	300	0	0	600	100	0	0
kantoren zonder baliefunctie	m <sup>2</sup> bvo	12.923	0	626	0	0	0	0	0
detailhandel	m <sup>2</sup> vvo	22.987	2.236	2.410	478	3.581	779	2.064	0
showroom	m <sup>2</sup> bvo	1.695	0	0	0	0	0	0	0
markt	eenheid	46	0	0	0	0	0	0	0
horeca	m <sup>2</sup> bvo	1.400	0	900	450	70	0	0	0
theater	zitplaats	300	0	0	0	0	0	0	0
gezondheidszorg	m <sup>2</sup> bvo	250	0	0	0	0	0	0	0
basisonderwijs	arbeidsplaats								
	NOP <sup>13</sup>	0	0	0	0	0	6	0	0
	leslokaal	0	0	0	0	0	12	0	0
religiegebouw	zitplaats	590	0	0	1.000	250	1.200	0	0

*Tabel B1.1: Sociaal-economische data Nijverdal-Centrum, 2008*

<b>2013</b>		<b>deelgebied</b>							
<b>functie</b>	<b>eenheid</b>	<b>I</b>	<b>II</b>	<b>III</b>	<b>IV</b>	<b>V</b>	<b>VI</b>	<b>VII</b>	<b>VIII</b>
wonen nieuwbouw zonder poet <sup>14</sup>	woning	19	0	0	0	0	0	0	0
zorgwoningen	woning	0	0	0	0	0	0	0	0
wonen nieuwbouw	woning	195	0	10	0	0	0	32	0
wonen	woning	229	152	91	33	121	167	108	122
kantoren met baliefunctie	m <sup>2</sup> bvo	756	300	0	0	600	100	0	0
		12.92							
kantoren zonder baliefunctie	m <sup>2</sup> bvo	3	0	626	0	0	0	0	0
		22.98							
detailhandel	m <sup>2</sup> vvo	7	2.236	2.410	478	3.581	779	2.064	0
detailhandel nieuwbouw	m <sup>2</sup> bvo	3.000	0	0	0	0	0	0	0
showroom	m <sup>2</sup> bvo	1.695	0	0	0	0	0	0	0
markt	eenheid	46	0	0	0	0	0	0	0
horeca	m <sup>2</sup> bvo	1.400	0	900	450	70	0	0	0
horeca nieuwbouw	m <sup>2</sup> bvo	750	0	0	0	0	0	0	0
theater	zitplaats	300	0	0	0	0	0	0	0
gezondheidszorg	m <sup>2</sup> bvo	250	0	0	0	0	0	0	0
basisonderwijs	arbeidsplaats								
	NOP <sup>13</sup>	0	0	0	0	0	6	0	0
	leslokaal	0	0	0	0	0	12	0	0
religiegebouw	zitplaats	590	0	0	1.000	250	1.200	0	0

*Tabel B1.2: Sociaal-economische data Nijverdal-Centrum, 2013*

<b>2020</b>		<b>deelgebied</b>							
<b>functie</b>	<b>eenheid</b>	<b>I</b>	<b>II</b>	<b>III</b>	<b>IV</b>	<b>V</b>	<b>VI</b>	<b>VII</b>	<b>VIII</b>
wonen nieuwbouw zonder poet <sup>15</sup>	woning	19	0	0	0	0	0	0	0
zorgwoningen	woning	0	15	0	0	0	0	0	0
wonen nieuwbouw	woning	259	65	10	100	23	0	32	0
wonen	woning	229	152	91	0	121	167	108	122
kantoren met baliefunctie	m <sup>2</sup> bvo	756	300	0	0	600	100	0	0
kantoren zonder baliefunctie	m <sup>2</sup> bvo	12923	0	626	0	0	0	0	0
detailhandel	m <sup>2</sup> vvo	22987	2236	2410	478	3581	779	2064	0
detailhandel nieuwbouw	m <sup>2</sup> bvo	3000	0	0	0	0	0	0	0
showroom	m <sup>2</sup> bvo	1695	0	0	0	0	0	0	0
markt	eenheid	46	0	0	0	0	0	0	0
horeca	m <sup>2</sup> bvo	1400	0	900	450	70	0	0	0
horeca nieuwbouw	m <sup>2</sup> bvo	750	0	0	0	0	0	0	0
theater	zitplaats	300	0	0	0	0	0	0	0
gezondheidszorg	m <sup>2</sup> bvo	250	0	0	0	0	0	0	0
basisonderwijs	arbeidsplaats								
	NOP <sup>13</sup>	0	0	0	0	0	6	0	0
	leslokaal	0	0	0	0	0	12	0	0
religiegebouw	zitplaats	590	0	0	1000	250	1200	0	0

*Tabel B1.3: Sociaal-economische data Nijverdal-Centrum, 2020*

## Parkeeraanbod

In onderstaande tabel is voor de peiljaren 2008, 2013 en 2020 het openbare parkeeraanbod in Nijverdal-Centrum opgenomen. In 2013 en 2020 zijn meer parkeerplaatsen beschikbaar dan in de huidige situatie als gevolg van het opleveren van de parkeergarage.

In onderstaande tabel zijn de gehanteerde parkeerkencijfers en aanwezigheidspercentage voor het berekenen van de huidige parkeersituatie in Nijverdal-Centrum opgenomen. Deze cijfers zijn zodanig aangepast dat hiermee modelmatig de huidige parkeersituatie wordt beschreven.

Voor het berekenen van de parkeervraag bij de nieuwbouwfuncties zijn de parkeernormen gehanteerd. Deze zijn bij:

- Wonen nieuwbouw zonder parkeerplaatsen op eigen terrein: 1,4 parkeerplaatsen per woning;
- Zorgwoningen: 1,0 parkeerplaatsen per woning;
- Wonen nieuwbouw: 0,3 parkeerplaatsen per woning (enkel bezoekersparkeren);
- Detailhandel nieuwbouw: 0,03 parkeerplaatsen per m<sup>2</sup> bvo;
- Horeca nieuwbouw: 0,05 parkeerplaatsen per m<sup>2</sup> bvo.

Om de huidige parkeersituatie te vertalen naar een toekomstige parkeersituatie worden ook autonome ontwikkelen in autobezit en autogebruik meegenomen. Deze toename wordt enkel bij de reeds bestaande functies toegepast. Als toename wordt meegenomen 1% per jaar in het autobezit (toegepast op de woonfunctie) en 0,5% per jaar in het autogebruik (toegepast op de overige functies).

deelgebied	2008	2013	2020
I	704 <sup>16</sup>	969 <sup>16</sup>	969 <sup>16</sup>
II	99	99	99
III	81	81	81
IV	49	49	49
V	146	146	146
VI	147	147	147
VII	208	208	208
VIII	109	109	109
totaal	1.543	1.808	1.808

*Tabel B1.4: Openbaar parkeeraanbod*

functie	eenheid	gehanteerd parkeerkcijfer <sup>17</sup>	aanwezigheidspercentage		
			koopavond	werkdag	
				middag	zaterdagmiddag
wonen	woning	0,30	70%	40%	50%
kantoren met baliefunctie	m <sup>2</sup> bvo	0,014	10%	100%	5%
kantoren zonder baliefunctie	m <sup>2</sup> bvo	0,010	10%	100%	0%
detailhandel	m <sup>2</sup> vvo	0,021	80%	65%	100%
showroom	m <sup>2</sup> bvo	0,006	80%	65%	100%
markt	kramen	1,20	0%	0%	100%
horeca	m <sup>2</sup> bvo	0,033	70%	40%	75%
theater	zitplaats	0,135	90%	20%	0%
gezondheidszorg	m <sup>2</sup> bvo	0,010	15%	100%	15%
basisonderwijs	arbeidsplaats				
	NOP	0,45	0%	100%	0%
	leslokaal	0,45	0%	100%	0%
religiegebouw	zitplaats	0,081	0%	25%	25%

*Tabel B1.5: Parkeerkcijfers en aanwezigheidspercentages huidige parkeersituatie*

# Bijlage 2: Achtergrond financiële analyse

## Maaiveld (betaalde plaatsen)

### opbrengsten

beschikbare openbare parkeerplaatsen	1.543
startjaar opbrengsten	2011
uurtarief	€ 1,00
verkochte parkeeruren per parkeerplaats per week	10,5 <sup>18</sup>
jaarlijkse toename parkeeruren	0,5% (t/m 2020) <sup>19</sup>
<b>BEWONERS (EERSTE VERGUNNING)</b>	
vergunningtarief per jaar	€ 30,-
aantal verkochte vergunningen	325 <sup>20</sup>
jaarlijkse toename aantal vergunningen	1% (t/m 2020)
<b>BEWONERS (TWEDE VERGUNNING)</b>	
vergunningtarief per jaar	€ 120,-
aantal verkochte vergunningen	0 <sup>20</sup>
jaarlijkse tariefstijging	0%
jaarlijkse toename aantal vergunningen	1% (t/m 2020)
<b>BEWONERS (VERGUNNING BIJ EIGEN PARKEERGELEGENHEID)</b>	
vergunningtarief per jaar	€ 240,-
aantal verkochte vergunningen	100 <sup>21</sup>
jaarlijkse tariefstijging	0%
jaarlijkse toename aantal vergunningen	0%
<b>BEZOEKERS VAN BEWONERS</b>	
vergunningtarief per jaar	€ 30,-
aantal verkochte vergunningen	1.279 <sup>22</sup>
jaarlijkse tariefstijging	0%
jaarlijkse toename aantal vergunningen	0%

### opbrengsten

aantal uitgeschreven naheffingen	2.880 <sup>29</sup>
tarief per stuk	€ 52,00 <sup>30</sup>
toename aantal naheffingen	0%

### opbrengsten (vervolg)

<b>BEDRIJVEN (OP KENTEKEN)</b>	
vergunningtarief per jaar	€ 240,-
aantal verkochte vergunningen	110 <sup>23</sup>
jaarlijkse toename aantal vergunningen	0,5% (t/m 2020)
<b>BEDRIJVEN (OP NAAM)</b>	
vergunningtarief per jaar	€ 480,-
aantal verkochte vergunningen	10 <sup>23</sup>
jaarlijkse toename aantal vergunningen	0,5% t/m 2020
<b>ARTSEN</b>	
vergunningtarief per jaar	€ 240,-
aantal verkochte vergunningen	0 <sup>24</sup>
jaarlijkse toename aantal vergunningen	0%
<b>MANTELZORG</b>	
vergunningtarief per jaar	€ 30,-
aantal verkochte vergunningen	0 <sup>24</sup>
jaarlijkse toename aantal vergunningen	0%

### kosten

<b>investeringskosten</b>	
- parkeerapparatuur	€ 416.000,- <sup>25</sup>
- bebording en belijning	€ 150.000,- <sup>26</sup>
jaar van investeren	2011
financieringsaandeel met eigen vermogen	0%
afschrijfperiode investeringen	10 jaar <sup>27</sup>
restwaarde na afloop rekenperiode	€ 0,-
exploitatiekosten per parkeerplaats per jaar	€ 261,- <sup>28</sup>
startjaar exploitatiekosten	2011

(18) Aantal verkochte parkeeruren per parkeerplaats per week is afgeleid uit de parkeerbalans. Aangenomen is dat de bezoekers evenredig over de parkeerplaatsen op maaiveld en in de parkeergarage zijn verdeeld. Op het aantal parkeeruren in 2008 is een vraaguitval van 75% toegepast doordat enerzijds een deel van de bezoekers een andere vervoerwijze zal kiezen als er betaald parkeren zal gelden en doordat de betalingsgraad doorgaans 85% bedraagt (oftewel 15% van de parkeeruren wordt niet betaald). Daarnaast is op straat met minder bezoekers rekening gehouden vanwege de vergunning voor bezoekers aan bewoners

(19) Door de oplevering van verschillende ontwikkelingen in het centrum neemt het aantal verkochte parkeeruren toe naar 12,2 in 2013 en 12,9 in 2020

(20) Gebaseerd op de parkeerbalans. Vanwege het aanzienlijke aantal parkeerplaatsen op eigen terrein is aangenomen dat alleen eerste bewonersvergunningen worden aangevraagd.

(21) Aannee dat circa 10% van de bewoners met eigen parkeergelegenheid een vergunning aanschaft om op straat te kunnen parkeren.

(22) Aantal huishoudens binnen het gereguleerde gebied. Daarbij is de gemiddelde bezoekersvergunning aangehouden (voor 60 uur op jaarbasis), bewoners hebben ook de keuze voor 30 en 90 uur.

(23) Gebaseerd op de parkeerbalans. Aangenomen is dat de helft van de werknemers die nu in het centrum parkeert, elders een parkeerplaats zal zoeken of een andere vervoerwijze kiest. Van alle bedrijfsvergunningen is aangenomen dat 10% op naam wordt aangevraagd.

(24) Het aantal vergunningen zal zo marginaal zijn dat hier in de berekening geen rekening mee is gehouden.

(25) Dit zijn de kosten voor circa 40 parkeerautomaten in het gebied (inclusief aanleg). Na 10 jaar zijn deze parkeerautomaten afgeschreven.

(26) Dit zijn de kosten voor het verwijderen van de blauwe belijning, het belijnen van vakken, het beborden van het gebied en een dynamische aanduiding bij de parkeergarage.

(27) Binnen de gemeentelijke systematiek wordt het principe gehanteerd dat de kapitaallasten van een nieuwe investering worden gedekt uit de vrijvallende kapitaallasten van een bestaande investering, waardoor geen rekening gehouden wordt met een herinvestering in 2021, 2031 en 2041.

(28) Dit zijn kosten voor handhaving (4 fte), handling parkeerautomaten (onderhoud, lediging, schadereparatie, etc.) en onderhoud parkeerplaatsen.

(29) Gebaseerd op de algemene stelregel dat er gemiddeld 1 naheffing per handhavingssuur wordt uitgeschreven, dat 1 fte gemiddeld 1.440 uur per jaar werkt (rekening houdend met vakantie en ziekte) en dat 4 fte wordt aangesteld, werkend in 2 koppels.

(30) Het maximale tarief voor een naheffing wordt landelijk vastgesteld. In 2008 is dit tarief € 49,- en de afgelopen jaren is dit tarief met € 1,- per jaar toegenomen. Aangenomen is dat deze trend zich richting 2011 voortzet.

# Bijlage 2: Achtergrond financiële analyse

## opbrengsten

beschikbare openbare parkeerplaatsen	265
BEZOEKERS	
uurtarief (inclusief BTW, prijspeil 2007)	€ 1,00
verkochte parkeeruren per parkeerplaats per week	15,2 <sup>18</sup>
jaarlijkse toename parkeeruren	0,5% (t/m 2020)

## kosten

Investeringskosten gebouw	€ 9.268.723,- <sup>31</sup>
Jaar van investeren	2011
financieringsaandeel met eigen vermogen	0%
afschrijfperiode investeringen	40 jaar
restwaarde na afloop rekenperiode	€ 0,-
Investeringskosten parkeerbeheersysteem	€ 330.000,- <sup>32</sup>
Jaar van investeren	2011
financieringsaandeel met eigen vermogen	0%
afschrijfperiode investeringen	10 jaar
restwaarde na afloop rekenperiode	€ 0,-
exploitatiekosten per parkeerplaats per jaar	€ 900,- <sup>33</sup>
startjaar exploitatiekosten	2011

## Algemeen

startjaar NCW	2008
peiljaar NCW <sup>34</sup>	2050
BTW	19%
rekenrente, omslagrente	4,6%
leenrente	4,6%
tariefstijging	0%
kostenstijging	0%
debetrente	n.v.t.
creditrente	n.v.t.
geëist rendement (bij financiering met eigen vermogen)	n.v.t.
afdracht fiscus (vennootschapsbelasting)	n.v.t.

(31) Bron: gemeente Hellendoorn. De gemeente schrijft de investering pas af vanaf het moment van in gebruikname. Voor alle investeringen die tot 2011 zijn gedaan is derhalve bouwrente meegenomen. Het totaalbedrag is in de berekening in 2011 opgevoerd en wordt over 40 jaar afgeschreven.

(32) Dit zijn de kosten voor het parkeerbeheersysteem: de toegangsapparatuur (inrit- en uitritautomaat, slagbomen, detectielussen, speedgates), een betaalautomaat in de garage, camera's, de centrale managementeenheid, etc.. Binnen de gemeentelijke systematiek wordt het principe gehanteerd dat de kapitaallasten van een nieuwe investering worden gedekt uit de vrijvallende kapitaallasten van een bestaande investering, waardoor geen rekening gehouden wordt met een herinvestering in 2021, 2031 en 2041.

(33) Dit zijn kosten voor onder meer beheer ter plaatse (2,6 fte), handling betaalautomaat (onderhoud, lediging, schadereparatie, etc.), onderhoud gebouw, schoonmaak en energiekosten.

(34) Het peiljaar NCW ligt 40 jaar (de afschrijfperiode) na het startjaar investeringen (2011). Alle operationele kasstromen worden tot en met het peiljaar NCW berekend en contant gemaakt naar het startjaar NCW.



# Colofon

<b>Titel</b>	Parkeerbeleidsplan (Parkeernota 2008)
<b>Status</b>	Vastgesteld in de gemeenteraad op 22 juni 2009
<b>Kenmerk</b>	HLD085/Sma/0521
<b>Opdrachtgever</b>	Gemeente Hellendoorn
<b>Verantwoordelijk wethouder</b>	Mevrouw W. Paalman-Vloedgraven
<b>Projectteam gemeente Hellendoorn</b>	De heer ing. R. Valk
<b>Projectteam Goudappel Coffeng</b>	De heer drs. J.M. Roelands, mevrouw ir. A.W. Dijk-Schepman en mevrouw ir. A.E.M. van de Reijt