

Raadsvoorstel

Agendanr. :
Reg.nr. : 97589
B&W verg. : 4 december 2012
Commissie : ROB
Cie_verg. : 8 januari 2013
Raadsverg. : 22 januari 2013

Onderwerp: Uitwerkingsplan parkeren binnenstad en transferia

1) Status

Op grond van uw bevoegdheid kaders voor beleid op hoofdlijnen te stellen, bieden wij u ter vaststelling deze nota over Parkeren binnenstad en transferia aan.

2) Samenvatting

In de Koersnota Hoofdinfrastructuur is aangegeven dat het parkeren moet bijdragen aan een beter bereikbare, beter economisch functionerende en meer leefbare binnenstad. Dit raadsvoorstel is één van de uitwerkingsplannen van de Koersnota op basis van de Bossche Ladder van Verdaas. Tevens vormt dit raadsvoorstel één van de bouwstenen van de Autoluwe binnenstad, naast het stimuleren van openbaar vervoer en fiets en het herinrichten van de binnenstadsring.

In de huidige situatie kan geconstateerd worden dat op drukke momenten (donderdagavond, zaterdag, evenementen) de parkeerdruk in en om de binnenstad en op transferia hoog is, door de gelijktijdige aanwezigheid van zowel de bewoners van de binnenstad als van de bezoekers van de binnenstad. Bijzonder voor Brabant en zelfs Nederland is de omvang en het gebruik van de Bossche transferia.

Ontwikkelingsrichting lange termijn

We voeren ons coalitieakkoord uit, rekening houdend met de huidige economische situatie. We kiezen er nog steeds voor om het parkeren steeds meer aan de rand van de binnenstad (parkeergarages) en de rand van de stad te concentreren (transferia). Deze 'beweging naar buiten' is lang geleden ingezet en deze zetten wij stapsgewijs en op basis van monitoring voort. Het fors uitbreiden van onze succesvolle transferia is daarvoor een belangrijke voorwaarde.

Verder willen wij zo min mogelijk zoekverkeer door en om de binnenstad. Dit zoekverkeer leidt tot veel overlast wat betreft de leefbaarheid in en de (economische) bereikbaarheid van onze binnenstad. Met de voorgenomen herinrichting van de binnenstadsring proberen we dit te ontmoedigen.

Dit raadsvoorstel bestaat uit een ontwikkelingsrichting voor de lange termijn welke als richtinggevend kan worden beschouwd en een aantal concrete maatregelen en uitwerkingen voor de eerste stap op korte termijn (2012-2016).

Voor de lange termijn bij een maximale ruimtelijke ontwikkeling van de binnenstad wordt voorgesteld uit te gaan van een uitbreiding van de parkeercapaciteit voor bezoekers van de binnenstad tot maximaal circa 6.500 parkeerplaatsen. Dit aantal parkeerplaatsen is nodig om op lange termijn vanuit parkeren het economisch functioneren van de binnenstad te borgen. Er wordt in stappen gewerkt. Bij elke ruimtelijke ontwikkeling in de binnenstad, zoals het herontwikkelen van het GZG-terrein, wordt op basis van deze ontwikkelingsrichting parkeren gerealiseerd en worden de effecten van de

parkeermaatregelen in beeld gebracht. Wat betreft de maximale 6.500 parkeerplaatsen op de lange termijn wordt voorgesteld om, op basis van de verwachte parkeerduur, verhoudingsgewijs meer parkeerplaatsen op transferia te realiseren. Van 39% van de totale bezoekerscapaciteit nu naar 50% op lange termijn. Deze ontwikkelingsrichting is conform onze brief die wij u in 2009 hebben gestuurd (bijgevoegd in bijlage 1). Het realiseren van de parkeergarage Hekellaan en het nieuwe transferium Willemspoort passen, als eerste stap, in deze ontwikkelingsrichting.

Het verwijderen van alle straatparkeerplaatsen in de binnenstad leidt tot een verdere verslechtering van de economische vitaliteit. Daarom blijven er straatparkeerplaatsen voor bezoekers in de binnenstad nodig. Voorgesteld wordt om het straatparkeren in de binnenstad voor bezoekers vorm te geven middels ultrakort parkeren. Het doel hiervan is het aanbieden en beschikbaar houden van een parkeerplaats voor bezoekers van winkels dichtbij deze winkels voor mensen die even snel iets komen halen of brengen bij één van de winkels. Op ultrakort parkeren kan gestuurd worden met de instrumenten tijd (beperkte duur), geld (prijs), ligging (nabijheid winkels) en aantallen. Hiermee ontstaat een parkeersituatie waarmee bezoekers kunnen kiezen uit goedkope langparkeerplaatsen op transferia aan de rand van de stad, duurdere kortparkeerplaatsen in parkeergarages aan de rand van de binnenstad en een beperkt aantal dure parkeerplaatsen in het winkelgebied op straat. Naar deze toekomstige situatie wordt in stappen toe gewerkt, waarbij de volgorde er belangrijk is. Deze stappen en de volgorde zijn mede afhankelijk van de economische mogelijkheden.

Op korte en lange termijn kan niet elke binnenstadbewoner die een parkeerplaats wil in de binnenstad er ook één krijgen. Dat is fysiek en financieel onmogelijk. Voorgesteld wordt om het wonen in de binnenstad te stimuleren door maximale inzet op afname van de wachtlijst via het efficiënt benutten van de beschikbare parkeercapaciteit. Er worden vooralsnog geen nieuwe openbare parkeerlocaties voor bewoners gerealiseerd.

Maatregelen korte termijn

Op basis van deze ontwikkelingsrichting zijn de maatregelen voor de periode 2012-2016 bepaald. Naast reeds genomen besluiten zoals de realisatie van de parkeergarage Hekellaan en het Transferium Willemspoort wordt ultrakort parkeren geleidelijk ingevoerd op straat in het winkelgebied. Voor bewoners worden meerdere maatregelen genomen om de wachtlijst terug te dringen.

Er wordt verder voorgesteld om op korte termijn op basis van de ontwikkelingsrichting een Uitwerkingsplan transferia te maken, alsmede een actualisatie van de Nota parkeernormen. Tevens wordt voorgesteld de reeds bestaande en geplande parkeercapaciteit beter te benutten door betere informatievoorziening en communicatie. Hierbij wordt vooral gekeken naar de behoefte hiervoor bij parkeerders. Dit wordt eveneens op korte termijn verder uitgewerkt.

Met monitoring (tweejaarlijks) worden de effecten van alle parkeermaatregelen in beeld gebracht. Elke wijziging in de parkeersituatie heeft namelijk effect op de parkeerdruk en parkeerverdeling. Op basis van deze effecten worden in 2016 eventuele nieuwe maatregelen bepaald. Tot die tijd worden geen maatregelen genomen die leiden tot een afname van de parkeercapaciteit voor bezoekers of bewoners van de binnenstad. Het eventueel 'omkatten' (van bezoekers naar bewoners) van bijvoorbeeld de parkeergarage St. Josephstraat wordt pas in 2016 bepaald.

3) Voorstel

Bijgaand concept-raadsbesluit vaststellen waarin wordt gevraagd om te besluiten tot:

1. het uitwerken van parkeren als één van de uitwerkingsplannen van de Koersnota Hoofdinfrastructuur waarbij het doel is te komen tot een beter bereikbare, beter economisch functionerende en meer leefbare binnenstad;

2. het vaststellen van de ontwikkelingsrichting voor het parkeren ten behoeve van de binnenstad voor de lange termijn op basis van het '*Basisdocument inventarisatie huidige parkeersituatie binnenstad en transferia. Nulmeting 2012*':
 - a) het uitbreiden van de parkeercapaciteit tot maximaal ca. 6.500 parkeerplaatsen ten behoeve van bezoekers van de binnenstad gerelateerd aan de ontwikkeling van specifieke ruimtelijke initiatieven in de binnenstad;
 - b) bij de verdeling in en om de binnenstad en op transferia uit te gaan van de ontwikkelingsrichting 50/50. Dit betekent voor bezoekers van de binnenstad circa 3.250 parkeerplaatsen op transferia en hetzelfde aantal in de binnenstad;
 - c) het inzetten op afname van de wachtlijst voor bewoners met het gegeven dat niet elke binnenstadsbewoner over een parkeerplaats in de binnenstad kan beschikken;
 - d) het stapsgewijs uitvoeren van deze ontwikkelingsrichting. Per stap wordt gekeken welke maatregelen worden genomen. Hierbij geldt zowel voor bezoekers als voor bewoners als uitgangspunt: eerst 'plussen' dan 'minnen'. Dus eerst nieuwe parkeercapaciteit per doelgroep toevoegen, voordat er parkeercapaciteit wordt weggehaald;
 - e) het door middel van periodieke, tweejaarlijkse monitoring in beeld brengen van de effecten van de maatregelen en aan de hand daarvan vervolgstappen te zetten.
 3. voor de korte termijn (2012-2016) het:
 - a) geleidelijk invoeren van ultrakort parkeren voor bezoekers op de straatparkeerplaatsen in het winkelgebied op basis van beprijzen;
 - b) uitvoeren van de in dit voorstel genoemde maatregelen om de wachtlijst voor bewoners in de binnenstad terug te dringen;
 4. op basis van de ontwikkelingsrichting voor de lange termijn het:
 - a) uitwerken van maatregelen op het gebied van informatievoorziening om de bereikbaarheid van de binnenstad voor bezoekers te verbeteren.
 - b) actualiseren van de Nota Parkeernormen;
 - c) opstellen van een Uitwerkingsplan Transferia;
- en hiertoe een aanvullend voorbereidingskrediet beschikbaar te stellen van € 50.000,= en dienovereenkomstig de programmabegroting 2012 te wijzigen.

Steller : van Waes

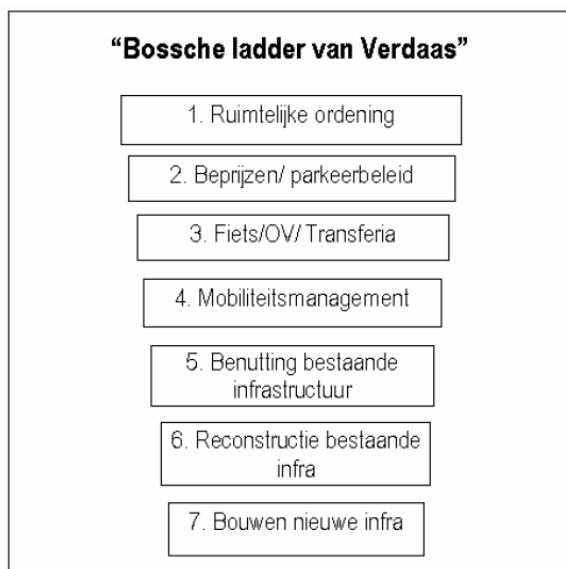
Tel. : (073) 615 56 83

E-mail : k.vanwaes@s-hertogenbosch.nl

4) Aanleiding

Koersnota Hoofdinfrastructuur

Al decennia lang staat de bereikbaarheid van onze binnenstad onder druk. In de Koersnota Hoofdinfrastructuur is een aantal forse ambities opgenomen die moeten leiden tot een bereikbare, leefbare en economisch sterk functionerende stad. Deze ambities zetten in op het gebruik van de fiets, het openbaar vervoer en transferia. Parkeerbeleid vormt, als één van de treden van de Bossche Ladder van Verdaas, een belangrijk integraal onderdeel van de Koersnota Hoofdinfrastructuur en is gekoppeld aan de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de stad. Dit raadsvoorstel is daarmee één van de uitwerkingen van de Koersnota Hoofdinfrastructuur, zoals beschreven in het Uitwerkingsplan Koersnota dat door u in maart 2009 is vastgesteld. Op dit moment wordt het Uitwerkingsplan geactualiseerd en begin 2013 aan u aangeboden ter besluitvorming.



In de Koersnota Hoofdinfrastructuur is aangegeven dat gestreefd wordt naar een Autoluwe binnenstad. Onder het gebied binnenstad verstaan we hierbij het gebied binnen de stadswallen en aan de noordzijde de Zuid-Willemsvaart. Deze bestaat uit verschillende bouwstenen:

1. Het stimuleren van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer. Dit is een belangrijke ambitie vanuit de Koersnota Hoofdinfrastructuur.

Voor de Bossche fietser is er de afgelopen jaren veel gedaan. Naast de vele fietspaden, -stroken en -straten zijn in 2011 en 2012 nieuwe gratis bewaakte stallingen geopend. Uit gebruikscijfers van de fietsenstalling Kerkstraat blijkt dat door deze nieuwe fietsenstalling en het gratis maken ervan het aantal fietsers naar de binnenstad is toegenomen. Vanwege het stimuleren van het fietsgebruik is 's-Hertogenbosch in 2011 verkozen tot Fietsstad van Nederland.

Naast het fietsgebruik wordt ook het gebruik van het openbaar vervoer gestimuleerd. Op 26 juni jl. heeft u hiertoe het Uitwerkingsplan doorstroming openbaar vervoer vastgesteld. Hierbij is het doel om te komen tot het systeem in de binnenstad waarbij de bussen via de binnenstadsring rijden en niet er doorheen. Wij gaan naar aanleiding van uw motie een gemeentelijke OV-visie opstellen, waarin dit uitgewerkt wordt.

2. Het herinrichten van de binnenstadsring. In een parallel traject is gekeken naar het meer autoluw maken van de binnenstadsring, waar op dit moment nog veel doorgaand verkeer (t.o.v. de binnenstad) gebruik van maakt. Op 17 mei 2011 heeft u besloten om in de periode naar 2020 toe de binnenstadsring in te richten als een boulevard met een snelheidsregiem van 30 km/uur. Die

koers maakt de weg vrij voor een beter bereikbare binnenstad. Deze koers wordt op dit moment verder uitgewerkt en wordt in 2013 ter besluitvorming aan u aangeboden..

3. Het uitplaatsen van parkeerplaatsen naar de rand van de stad. Deze uitwerking komt in dit raadsvoorstel aan bod. Een mogelijke ontwikkelingsrichting op het gebied van parkeren hebben wij u, de gemeenteraad, eind 2009 per brief en in presentatievorm ter informatie aangeboden (bijlage 1). In het huidige raadsvoorstel zijn de grote lijnen (de eindsituatie) en de uitgangspunten vanuit 2009 gehandhaafd. Daarbij is er naast aandacht voor het parkeren van de bezoekers van de binnenstad ook aandacht voor het parkeren van de bewoners en werkers.

Tevens is het Uitwerkingsplan verkeersmanagement vastgesteld in 2010. Dit geeft aan hoe de bereikbaarheid van de stad en binnenstad op korte termijn verbeterd kan worden uitgaande van benutting van het huidige wegennet.

Geschiedenis

Vanuit de studie Economische effecten (augustus 2007) is gebleken dat het uitplaatsen van parkeerplaatsen naar de rand van de (binnen)stad negatieve economische effecten tot gevolg kan hebben. Door volledig uitplaatsen van bezoekersparkeerplaatsen naar de rand van de binnenstad en/of transferia daalt de omzet in de binnenstad met circa 15%, wat leidt tot de "dood" van veel kleine bedrijven. Tevens is gebleken dat er optimalisatiemaatregelen denkbaar zijn die deze negatieve economische effecten compenseren. Het gaat hierbij om het stimuleren van fietsgebruik en gebruik van het openbaar vervoer. Als laatste is bij de aandachtspunten aangegeven dat er gekozen moet worden voor een gefaseerde en geleidelijke aanpak, waarbij de positieve beleving en het draagvlak voor de maatregelen essentieel is.

In de presentatie van 2009 over een mogelijke ontwikkelingsrichting op het gebied van parkeren hebben wij de volgende ambities geformuleerd ten aanzien van de binnenstad:

- het verbeteren van de bereikbaarheid;
- het verbeteren van de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit;
- het minimaal op peil houden van de economische vitaliteit en concurrentiepositie;
- het benutten van kansen voor fiets en openbaar vervoer.

Er is destijds geen besluit genomen over de ontwikkelingsrichting. Toen is wel aangegeven dat via de weg der geleidelijkheid gewerkt moet worden en dat er eerst parkeercapaciteit moet worden toegevoegd voordat er parkeercapaciteit opgeheven kan worden. Tevens is aangegeven dat het aantal parkeerplaatsen moet worden uitgebreid en dat er altijd straatparkeerplaatsen in de binnenstad voor bezoekers nodig zijn vanuit het economisch functioneren.

De afgelopen jaren is er in de binnenstad een groot aantal straatparkeerplaatsen voor bezoekers verdwenen. Straatparkeerplaatsen zijn vervallen in de Beurdestraat (70 pp), de Parade (200 pp), de Vestingwerken (300 pp), het Kardinaal van Rossumplein en de Zuid-Willemsvaart (samen circa 130 pp). Daarnaast vervalt het Vonk en Vlamterrein bij realisatie van de parkeergarage Hekellaan. In totaal gaat het om circa 1.100 parkeerplaatsen die worden gecompenseerd in de te realiseren parkeergarage Hekellaan aan de rand van de binnenstad.

Aangezien de parkeergarage Hekellaan nog niet is gerealiseerd, maar de straatparkeerplaatsen wel zijn weggehaald, heeft dit geleid tot een situatie waarin nu op piekmomenten de parkeerdruk in de binnenstad en op de transferia erg hoog is. Hiermee is de afgelopen jaren niet voldaan aan de voorwaarde vanuit 2009 om eerst parkeercapaciteit toe te voegen en dan pas ergens anders weg te halen.

Coalitieakkoord 2010-2014

In ons coalitieakkoord hebben wij het volgende gesteld over de ontwikkeling van de binnenstad i.r.t. de bereikbaarheid en het parkeren:

- *“uitvoering van de parkeerbalans die uitgaat van een autoluwe binnenstad. Dit betekent kortparkeren aan de binnenstadsring en langparkeren aan de randen van de stad op transferia. In verband met de aanwezigheid van bijzondere economische functies in de binnenstad zoeken we naar mogelijkheden om “ultrakort parkeren” in te voeren;*
- *bij de ontwikkeling van nieuwe dragende economische functies in de binnenstad na te gaan of het ontbreken van openbaar parkeren in de directe nabijheid belemmerend is voor de ontwikkeling van die functie. En of dat dan aanleiding geeft om af te wijken van de parkeerbalans;*
- *bewaakte transferiumplaatsen die fasegewijs 24 uur per dag en 7 dagen in de week de mogelijkheid gaan bieden tot in- en uitrijden. Wij willen de abonnementsregelingen voor transferiumplaatsen verruimen en streven naar goede en snelle pendeldiensten met een hoge frequentie tussen de transferiumplaatsen en de binnenstad, zoveel mogelijk met inzet van kleine elektrische busjes;*
- *het wonen in de binnenstad te stimuleren, o.a. door voldoende langparkeer-mogelijkheden, bijvoorbeeld op de transferia.”*

Zowel de Koersnota Hoofdinfrastructuur als het coalitieakkoord vormen de aanleiding voor dit raadsvoorstel. Dit raadsvoorstel vormt de eerste stap op weg naar een beter bereikbare, economisch functionerende en meer leefbare Bossche binnenstad.

In deze eerste stap voeren we bovenstaand coalitieakkoord uit, rekening houdend met de huidige economische situatie. We kiezen er nog steeds voor om het parkeren steeds meer aan de rand van de binnenstad (parkeergarages) en de rand van de stad te concentreren (transferia). Deze ‘beweging naar buiten’ is lang geleden ingezet en deze zetten wij stapsgewijs en op basis van monitoring voort. Het fors uitbreiden van onze succesvolle transferia is daarvoor een belangrijke voorwaarde. Verder willen wij zo min mogelijk zoekverkeer door de binnenstad. Dit zoekverkeer leidt tot veel overlast wat betreft de leefbaarheid in en de (economische) bereikbaarheid van onze binnenstad. Met de voorgenomen herinrichting van de binnenstadsring proberen we dit te ontmoedigen.

5) Achtergrond

Parkeren gaat over mensen

Een parkeerplaats is de plek waar een verplaatsing begint en waar die eindigt. Het is de plek van waaruit men gaat werken of winkelen of vanuit men weer naar huis gaat. Parkeren is daarmee geen doel op zich, maar een middel om bepaalde activiteiten te kunnen ontplooien. Voor bezoekers is het de eerste ervaring met de binnenstad, de ontvangst. Voor bewoners is het parkeren het thuis komen. Parkeren is een belangrijk onderdeel van de bereikbaarheid. Een integrale aanpak op het gebied van parkeren is onderdeel van een duurzame ontwikkeling van de stad. Parkeren biedt kansen om deze duurzame ontwikkeling te versterken.

Parkeren gaat over mensen. Het is essentieel om te kijken naar concrete ervaringen, wensen en meningen van huidige en potentiële parkeerders van de binnenstad. Door deze inzichten mee te nemen, ontstaan kansen om het draagvlak voor nieuwe parkeeroplossingen te vergroten.

Parkeren: belangrijk voor het economisch functioneren van de binnenstad

De kracht van de binnenstad van 's-Hertogenbosch zit in de mix van functies: winkels, horeca, warenmarkt, historische, monumentale gebouwen, cultuur, evenementen, wonen en het (openbare) verblijfsgebied. Daarnaast leven er circa 12.000 bewoners in de binnenstad. Dat alles maakt de Bossche binnenstad één van de meest aantrekkelijke van Nederland. Het positieve imago van de

Bossche binnenstad komt tot uitdrukking in de uitverkiezing tot Meest gastvrije stad van Nederland in 2010, 2011 en 2012. Daarnaast is de binnenstad de economische motor van onze stad.

In de Nota Detailhandel (2011) is aangegeven dat om tot de top van de Nederlandse binnensteden te blijven behoren er aan een aantal randvoorwaarden moet worden voldaan. Eén daarvan is een goede bereikbaarheid en dus een goede parkeerstructuur. Vanwege de hoeveelheid functies en de fysieke beperkingen van de historische binnenstad is een toekomstbestendige ontwikkeling van het parkeren een belangrijke opgave.

Communicatie met de omgeving

Vanuit het uitgangspunt dat parkeren om mensen gaat, is voor de uitwerking van dit raadsvoorstel nauw samengewerkt met betrokken partijen als Centrummanagement (Hartje, Vereniging van Eigenaren en Kamer van Koophandel) en de Bewonersvereniging Leefbare Binnenstad (BLB). Deze partijen hebben deelgenomen in de vorm van de klankbordgroep. Naast betrokkenheid bij het proces, vormen de inhoudelijke visies van de partijen binnen de klankbordgroep input bij de uitwerking van voorstellen.

Centrummanagement vindt dat er in het verleden in de binnenstad veel openbare parkeerplaatsen zijn weggehaald, zonder daarvoor alternatieven te bieden. De kwaliteit van de winkelvoorzieningen wordt nu bepaald door het tekort aan parkeerplaatsen. Voldoende (qua aantal, ligging (300 meter) en kwaliteit van) parkeren is van groot belang bij nieuwe winkels. Centrummanagement wil graag meer kortparkeerplaatsen in de binnenstad i.p.v. minder kortparkeerplaatsen, zoals is voorgesteld vanuit de Autoluwe Binnenstad. Bij speciale winkels dient ultrakort parkeren ingevoerd te worden. Dit dient te gebeuren door middel van beprijzen en liever niet door middel van parkeerduurbepanking.

Centrummanagement is erg tevreden over het functioneren van de huidige transferia en het gebruik ervan. Door de verwachte toename van het autogebruik is Centrummanagement voor het realiseren van grootschaligere transferia. Centrummanagement vindt de relatie tussen het openbaar vervoer en het parkeren in de binnenstad van groot belang. Hierbij is het van belang om snel het openbaar vervoer om de binnenstad te laten rijden in plaats van er doorheen. Tevens is het belangrijk om de mogelijke relatie tussen de elektrische binnenstadsbus en het parkeren te onderzoeken.

De bewoners van de binnenstad vinden het belangrijk dat er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor bewoners en dat het prettig wonen en verblijven is in de binnenstad. Het aanpakken van de wachtlijst is het belangrijkste doel voor de BLB. Hierdoor wordt het aantrekkelijker om in de binnenstad te (komen) wonen. Vanuit de BLB is het daarnaast ook duidelijk dat parkeren nodig is voor het economisch functioneren van de binnenstad. Binnen de verdeling van het aantal parkeerplaatsen in de binnenstad opteert de BLB voor een verdeling van 50% van de totale parkeercapaciteit voor bezoekers en 50% voor bewoners.

6) Aanpak

Ten behoeve van dit raadsvoorstel is een drietal stappen doorlopen gezamenlijk met de klankbordgroep:

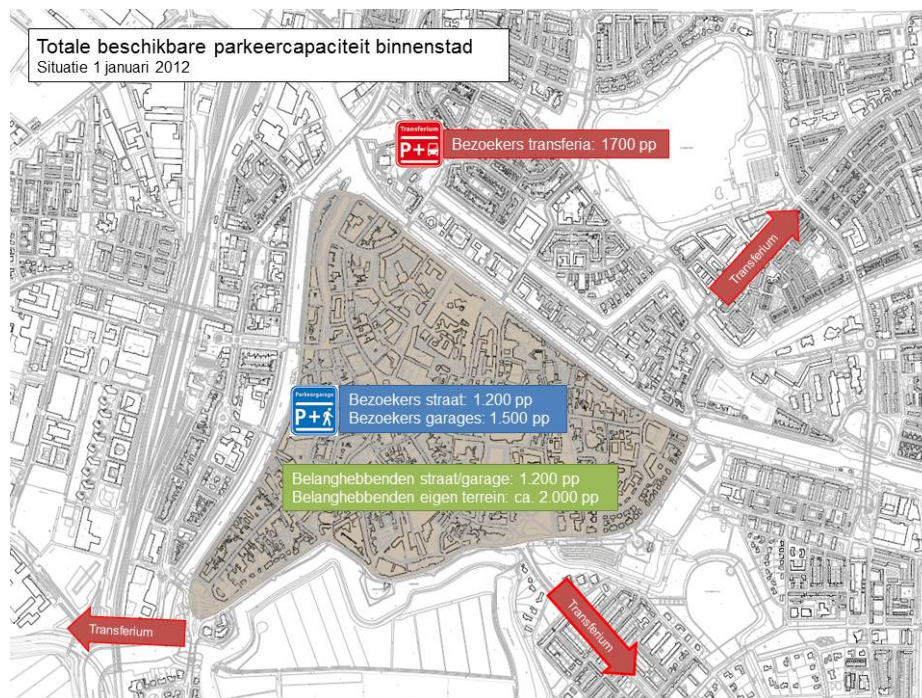
- Ten eerste is als basis de inventarisatie van de huidige parkeersituatie uitvoerig beschreven. Hiervoor zijn verschillende bestaande en nieuwe bronnen gebruikt. De informatie is opgenomen in het "*Basisdocument: Inventarisatie huidige parkeersituatie binnenstad en transferia. Nulmeting 2012*" (Bijlage 2).
- Op basis van de informatie in het basisdocument, het coalitieakkoord en de Koersnota Hoofdinfrastructuur is ontwikkelingsrichting voor het parkeren voor de lange termijn uitgewerkt.
- Vervolgens is op basis van deze ontwikkelingsrichting gekeken welke stappen en maatregelen op korte termijn te nemen zijn. Deze termijn is op basis van reeds genomen besluiten, zoals de realisatie van de parkeergarage Hekellaan en het nieuwe transferium Willemspoort, bepaald op 2012-2016.

Hieronder zijn de resultaten van deze 3 stappen nader toegelicht.

6.1. Monitoring: Inventarisatie huidige parkeersituatie

In het basisdocument is een beschrijving opgenomen van de huidige parkeersituatie (1 januari 2012), zowel qua parkeercapaciteit, de ligging ervan, de bijbehorende regels en het werkelijke waargenomen parkeergedrag. De belangrijkste conclusies vanuit het basisdocument zijn:

- In de binnenstad zijn op dit moment in totaal circa 6.000 parkeerplaatsen beschikbaar voor alle doelgroepen samen.
- Specifiek voor de bezoekers van de binnenstad zijn circa 4.400 parkeerplaatsen beschikbaar, waarvan circa 2.700 parkeerplaatsen (61%) in en om de binnenstad en circa 1.700 parkeerplaatsen (39%) op transferia aan de rand van de stad. In onderstaand kaartbeeld is de totale parkeersituatie op 1 januari 2012 afgebeeld.



- Op de drukke bezoermomenten van de binnenstad (koopavond, zaterdag en bij evenementen) is de parkeerdruk hoog, vooral door het grote aantal bezoekers en de aanwezige bewoners. Deze hoge parkeerdruk leidt tot drukke situaties in parkeergarages en op transferia wat tot uitdrukking komt in zoekverkeer en wachtrijen voor parkeergarages. Op deze drukke bezoermomenten zijn naast de vele bezoekers van de binnenstad ook de meeste bewoners aanwezig.
- Voor bewoners en bedrijven zijn circa 1.500 vergunningen uitgegeven op ca. 900 vergunninghoudersplaatsen op straat. Daarnaast is er een lange wachtlijst voor mensen die een nieuwe vergunning willen aanvragen (circa 700). Dit leidt in een aantal sectoren tot lange wachttijden voor een bewoners- of bedrijfsvergunning.
- Het gebruik van de 3 Bossche transferia is de afgelopen jaren sterk toegenomen tot circa 450.000 verkochte kaartjes in 2011. 's-Hertogenbosch onderscheidt zich hiermee in positieve zin van de andere Brabantse en zelfs Nederlandse steden. De transferia geven de bezoeker van de binnenstad de kans om langer te parkeren tegen een laag tarief, waardoor men lang in

de Bossche binnenstad kan blijven. De gebruikers van de transferia geven aan zeer tevreden te zijn over de transferia.

- In 's-Hertogenbosch bestaat de P+ strategie waarbij de bezoekers met verschillende communicatiemiddelen geïnformeerd worden over de keuze tussen parkeren op het transferium (laag dagtarief, inclusief gratis vervoer per bus of fiets), parkeren in de binnenstad (hoog uurtarief, maar op loopafstand van de binnenstad) of het gratis stallen van de fiets in de gratis bewaakte fietsenstallingen in de binnenstad.

6.2. Ontwikkelingsrichting lange termijn

De mogelijke ontwikkelingsrichting voor het parkeren in de Bossche binnenstad hebben wij u eind 2009 in presentatievorm ter informatie aangeboden. Deze mogelijke ontwikkelingsrichting is uitvoerig besproken met de omgeving via de klankbordgroep waarin bewoners en centrummanagement zijn vertegenwoordigd. Tevens hebben wij deze mogelijke ontwikkelingsrichting vergeleken met de conclusies vanuit het basisdocument. Alles bij elkaar genomen zien wij geen aanleiding om drastisch andere keuzes te maken dan we in de notitie in 2009 hebben gepresenteerd. We merken op dat het daarbij om een koers gaat, die in stappen wordt uitgewerkt en die op basis van periodieke monitoring kan worden bijgesteld. Tevens kijken we voor het parkeren naar alle doelgroepen en niet alleen naar de bezoekers. Hieronder is per doelgroep (bezoeker, bewoner en werker) de ontwikkelingsrichting voor de lange termijn nader beschreven.

Bezoekers

Op dit moment is 39% van de bezoekersplaatsen aanwezig op transferia en 61% in de binnenstad. Deze parkeerplaatsen staan onder druk op piekmomenten. Uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen voor bezoekers is noodzakelijk voor de bereikbaarheid en het economisch functioneren van de binnenstad en voor de leefbaarheid in de binnenstad.

In bijlage 1 is de eerder door ons voorgestane ontwikkelingsrichting parkeren binnenstad geschetst naar het jaar 2020 toe. Dit aantal en de verdeling is nog steeds ons uitgangspunt. Het verwijderen van alle straatparkeerplaatsen in de binnenstad leidt tot een verdere verslechtering van de economische vitaliteit. Daarom blijven er straatparkeerplaatsen voor bezoekers in de binnenstad nodig.

Op grond van bestaande parkeernormering voor onze binnenstad, vanuit de Nota Parkeernormen, en de maximale groei qua ruimtelijke ontwikkelingen in de binnenstad (op basis van 140.000 m² BVO detailhandel en nieuwe culturele voorzieningen) zijn er op lange termijn circa 6.500 parkeerplaatsen nodig voor bezoekers van de binnenstad. Dit aantal is nodig als de gehele binnenstad volledig is ontwikkeld op lange termijn, waarbij toekomstige ontwikkelingen als ontwikkeling van het GZG-terrein e.d. zijn meegenomen. Genoemd aantal van circa 6.500 parkeerplaatsen voor bezoekers en de verdeling tussen binnenstad en transferia voor de lange termijn moet u als richtinggevend beschouwen.

Bij het bepalen van het aantal parkeerplaatsen in de binnenstad en op transferia geldt: hoe langer men wil parkeren, hoe verder men van de binnenstad af moet parkeren. Dit betekent dat kort parkeren van bezoekers plaats vindt op straat in de binnenstad of in parkeergarages aan de rand van de binnenstad. Langparkeren van bezoekers vindt plaats op transferia aan de rand van de stad. Als aanvulling wordt ervoor gekozen om in bepaalde straten in het winkelgebied over te gaan tot ultrakort parkeren. Dit wordt verderop nader uitgewerkt.

Op grond van gegevens over de parkeerduur van bezoekers is door ons de insteek gekozen om circa 50% van de benodigde plaatsen op transferia te realiseren (ca. 3.250). De overige parkeerplaatsen voor binnenstadbezoekers, circa 50% (ca. 3.250), worden gerealiseerd in de binnenstad. Kijkend naar de huidige verdeling en de op stapel staande maatregelen (parkeergarage Hekellaan, transferium Willemspoort), betekent dit dat het grootste deel van de verdere uitbreiding gezocht moet worden in uitbreiding van transferiumplaatsen.

Bewoners

Voor de leefbaarheid van de binnenstad is het van belang dat wonen in de binnenstad gestimuleerd wordt. In ons coalitieakkoord hebben we opgenomen dat we het wonen in de binnenstad willen stimuleren. Het is voor bewoners van belang dat er parkeergelegenheid is en dat er een acceptabele wachttijd voor een vergunning is. Op de wachtlijst voor een parkeervergunning staan nu circa 700 aanvragers, waarvan een groot deel bewoners. Op dit moment zijn voor bewoners in de binnenstad circa 900 openbare straatparkeerplaatsen aanwezig. Daarnaast heeft een aantal bewoners een parkeerplaats op eigen terrein. Als laatste zijn er bewoners die geen auto hebben en dus ook geen parkeerplaats nodig hebben. Zij maken gebruik van fiets en/of openbaar vervoer.

Wij streven er naar om op de lange termijn de wachtlijst voor bewoners voor een vergunning terug te brengen. Gelet op de schaarste aan parkeercapaciteit ten behoeve van de binnenstad is ook op langere termijn slechts een beperkte herverdeling van bezoekersplaatsen en vergunningplaatsen aan de orde. Concreet betekent dit dat op korte en lange termijn niet elke binnenstadbewoner die een parkeerplaats wil in de binnenstad er ook één kan krijgen. Dit is fysiek en financieel onmogelijk. De gemeente staat niet garant dat elke woning in de binnenstad kan beschikken over een parkeerplaats. Bij ruimtelijke (her)ontwikkelingen in de binnenstad kan er vanuit het economisch functioneren van de binnenstad en vanuit het voorkomen van leegstand voor worden gekozen om vrijstelling te verlenen van de plicht om de benodigde parkeerplaatsen te realiseren.

Oplossingen worden gezocht in het efficiënt benutten van de beschikbare parkeercapaciteit.

Voor bewoners wordt gezocht naar herverdelen van bestaande parkeercapaciteit in de vorm van het op termijn omvormen van bestaande parkeergarages (bv. St. Josephstraat) en het gebruik van parkeerlocaties buiten de binnenstad (bv. transferia of parkeerlocaties van bedrijven). Aangezien het op dit moment op piekmomenten druk is in de binnenstad is het omvormen van openbare parkeergarages naar bewonersgarages pas mogelijk als er extra parkeercapaciteit beschikbaar is voor bezoekers (het principe eerst 'plussen' dan 'minnen') en de effecten hiervan op de parkeersituatie bekend zijn.

Voor de omliggende woonwijken is het uitgangspunt dat het parkeren in de woonwijk bestemd is voor de mensen die daar wonen, bezoeken of werken. De omliggende woonwijken dienen beschermd te worden tegen parkeeders vanuit de binnenstad.

Werkers

Voor de werkers in de binnenstad worden in de binnenstad geen openbare parkeervoorzieningen gerealiseerd. Werknemers worden verondersteld met openbaar vervoer of fiets te komen.

Werknemers die met de auto naar het werk willen (blijven) komen, worden verondersteld te parkeren op de transferia of op eigen terrein.

Gehandicapten

Zowel in de huidige situatie als in de toekomst wordt rekening gehouden met het parkeren voor gehandicapten (voor alle doelgroepen) in de binnenstad. Hiertoe worden parkeerplaatsen gereserveerd in parkeergarages en op straat. Tevens worden gehandicapten toegelaten tot het autoluwe gebied van de binnenstad.

Elektrisch vervoer

Wij vinden het belangrijk om duurzame vormen van vervoer te stimuleren. We werken onder meer aan het stimuleren van elektrisch vervoer. In de nadere uitwerking van het parkeerbeleid wordt rekening gehouden met deze ambitie.

Resumerend:

De inventarisatie van de huidige parkeersituatie en de reacties vanuit de klankbordgroep geven ons geen aanleiding om af te wijken van de ontwikkelingsrichting, die wij u in 2009 hebben geschetst. Wij

stellen daarom voor om het parkeerbeleid voor de lange termijn vorm te geven op basis van onderstaande richtinggevende uitgangspunten:

1. Op lange termijn breiden we de parkeercapaciteit uit tot 6.500 parkeerplaatsen ten behoeve van bezoekers van de binnenstad:
 - a) Voor de verdeling tussen het aantal parkeerplaatsen voor bezoekers in en om de binnenstad en op transferia wordt uitgegaan van de ontwikkelingsrichting 50/50. Dit betekent voor bezoekers van de binnenstad circa 3.250 parkeerplaatsen op transferia en hetzelfde aantal in en om de binnenstad. Hiermee neemt het aantal parkeerplaatsen op transferia fors toe, zowel in absolute als in relatieve zin.
 - b) Voor bezoekers wordt in de binnenstad onderscheid gemaakt tussen parkeren in parkeergarages en op straat. Voor de straatparkeerplaatsen voor bezoekers wordt onderscheid gemaakt in straatparkeerplaatsen in het winkelgebied en buiten het winkelgebied. Voor de straatparkeerplaatsen voor bezoekers in het winkelgebied wordt ultrakort parkeren ingevoerd.
 - c) De parkeerplaatsen op transferia zijn primair bedoeld voor bezoekers van en werkers in de binnenstad.
2. Op korte en lange termijn kan niet elke binnenstadbewoner die een parkeerplaats wil in de binnenstad er ook één krijgen. Dit is fysiek en financieel onmogelijk. Gelet op de schaarste aan parkeerplaatsen, zoeken we vooral naar mogelijkheden tot het efficiënter gebruiken en herverdelen van de beschikbare parkeercapaciteit. We leggen ons niet vast op het uitgangspunt 50% bezoekersplaatsen en 50% vergunningplaatsen, zoals de BLB stelt.
3. Dit is een ontwikkelingsrichting waar in stappen naar toe wordt gewerkt. Per stap wordt gekeken welke maatregelen worden genomen. Hierbij geldt als uitgangspunt: eerst 'plussen' dan 'minnen'. Dus eerst nieuwe parkeercapaciteit per doelgroep toevoegen, voordat er parkeercapaciteit wordt weggehaald.
4. Bij het bepalen van de maatregelen per stap is uitgangspunt dat het economische functioneren van de binnenstad en de leefbaarheid in de binnenstad verbeteren.
5. De ontwikkelingsrichting voor de lange termijn blijft uitgangspunt bij het bepalen van de parkeerbehoefte bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

6.3. Stap 1: maatregelen korte termijn (2012-2016)

De eerste stap (2012-2016) betreft de periode tot na de realisatie van de parkeergarage Hekellaan en het transferium Willemspoort, zodat de effecten daarvan in beeld kunnen worden gebracht. In deze eerste stap zijn reeds genomen besluiten (harde ontwikkelingen) uitgangspunten. Deze harde ontwikkelingen, de benodigde monitoring en de parkeermaatregelen per doelgroep tot 2016 zijn hieronder beschreven.

Harde ontwikkelingen 2012-2016

De volgende ontwikkelingen zijn door u besloten en daarmee harde uitgangspunten voor de periode 2012-2016:

- de realisatie van de parkeergarage Hekellaan met ca. 400 extra parkeerplaatsen voor bezoekers en ca. 200 extra parkeerplaatsen voor vergunninghouders. De opening van deze nieuwe parkeergarage is voorzien in 2014;
- de realisatie van het nieuwe transferium Willemspoort met minimaal 300 extra parkeerplaatsen, plus mogelijk dubbelgebruik van de personeelsgarage van het JBZ op piekmomenten. Realisatie van dit nieuwe transferium is voorzien in 2015;

Met bovenstaande harde ontwikkelingen groeit het aantal parkeerplaatsen ten behoeve van de binnenstad ten opzichte van de situatie 1 januari 2012, zoals beschreven in het Basisdocument. Dit is een compensatie voor de in de afgelopen jaren verdwenen straatparkeerplaatsen voor bezoekers. Op piekmomenten zijn er 400 parkeerplaatsen voor bezoekers meer beschikbaar in de binnenstad. Daarnaast zijn er op piekmomenten minimaal 300 parkeerplaatsen voor bezoekers extra beschikbaar op transferia. In totaal bedraagt het aantal parkeerplaatsen voor bezoekers op piekmomenten

daarmee in 2016 5.100 parkeerplaatsen (ten opzichte van 4.400 parkeerplaatsen op 1 januari 2012). Het aantal parkeerplaatsen voor belanghebbenden groeit met 200.

Vanwege de realisatietermijn is in onderstaande tabel nog geen rekening gehouden met de herontwikkeling van het GZG-terrein en het daarbij behorende parkeren. De parkeermaatregelen die voorzien zijn bij de herontwikkeling van het GZG-terrein zijn conform de door ons voorgestelde ontwikkelingsrichting.

In onderstaande tabel is opgenomen hoe de verdeling voor parkeerplaatsen voor binnenstadbezoekers er nu uitziet, in 2016 en op lange termijn.

Aantal parkeerplaatsen binnenstadbezoekers	2012	2016	Ontwikkelingsrichting
Binnenstad (parkeergarages/straat)	2.700 (61%)	3.100 (61%)	ca. 3.250 (50%)
Transferia (rand van de stad)	1.700 (39%)	2.000 (39%)*	ca. 3.250 (50%)
Totaal	4.400	5.100	6.500

*Op piekmomenten komt meer capaciteit beschikbare op het nieuwe transferium Willemspoort in combinatie met de personeelsgarage JBZ. We gaan er vanuit dat we op piekmomenten minimaal 300 extra pp ten opzichte van de huidige situatie hebben. Waarschijnlijk komen op piekmomenten meer plekken ter beschikking, waardoor het aantal transferiumplaatsen verder stijgt.

Monitoring: Actualisatie Basisdocument in 2014 en 2016

Voorgesteld wordt om periodiek inzichtelijk te maken wat de actuele parkeersituatie is en of het noodzakelijk is tot bijstelling van de ingeslagen richting te komen. Hiervoor wordt het basisdocument geactualiseerd in 2014 en 2016. Maatschappelijke ontwikkelingen worden daarbij betrokken. In 2014 wordt een tussenbalans opgemaakt. In 2016 kan, na een gewenningsperiode, inzichtelijk gemaakt worden wat het effect is van de in gebruik name van de parkeergarage Hekellaan en het nieuwe transferium Willemspoort op de parkeersituatie. Vervolgens kan bekeken worden welke parkeermaatregelen genomen moeten worden

Een parkeernorm geeft aan hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn bij bepaalde functies. Voor 's-Hertogenbosch zijn de parkeernormen vastgelegd in de Nota parkeernormen. Vanuit bestemmingsplannen wordt verwezen naar deze Nota parkeernormen. De vigerende Nota parkeernormen dateert van december 2003. Hiermee zijn de parkeernormen aan actualisatie toe. Hierbij gaat het enerzijds om de hoogte van de parkeernormen, maar anderzijds ook over de te hanteren functies en de wijze van toepassen van deze parkeernormen. De geactualiseerde Nota parkeernormen biedt hiermee een hernieuwd kader voor het parkeren bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

Op basis van de boven beschreven ontwikkelingsrichting voor het parkeren in de binnenstad voor de lange termijn wordt in 2012 gestart met de actualisatie van de Nota Parkeernormen 's-Hertogenbosch. Hierbij wordt gekeken naar mogelijkheden voor het flexibeler toepassen van de parkeernormen in verband met de huidige economische situatie.

Maatregelen 2012-2016

Per doelgroep worden op basis van de huidige parkeersituatie, alsmede ons coalitieakkoord parkeermaatregelen of uitwerkingen voorgesteld voor de korte termijn. Deze zijn hieronder beschreven.

Bezoekers

Voor de periode 2012-2016 worden de volgende maatregelen voor binnenstadbezoekers voorgesteld:

- *Parkeerverwijzing en -informatievoorziening.* Met parkeerverwijzing en –informatievoorziening kunnen bezoekers worden geïnformeerd over de parkeermogelijkheden in de binnenstad en op de transferia. In het basisdocument is huidige verwijzing naar de parkeerlocaties omschreven en de informatievoorziening over het parkeren in de binnenstad. Wat hierbij opvalt is dat informatie over de beschikbaarheid van parkeerplaatsen op transferia niet is opgenomen in het bestaande dynamisch parkeerverwijssysteem. Aangezien sommige transferia op piekmomenten vol zijn, terwijl op een ander transferium of in de binnenstad nog parkeerplaatsen beschikbaar zijn, is dit wel wenselijk.

Daarnaast wordt op en naar de ring rond 's-Hertogenbosch (Randweg, A59 en A2) zeer beperkt informatie gegeven over het parkeren in de binnenstad en op transferia. Als meest gastvrije stad is dit wel wenselijk. De bezoeker van de meest gastvrije stad van Nederland dient immers op de hoogte te zijn van de parkeermogelijkheden, zowel in en om de binnenstad als op transferia.

Voorgesteld wordt om het parkeren als integraal onderdeel van de Meest gastvrije stad uit te werken door middel van :

- het aanvullen en verbeteren van de communicatie over de bereikbaarheid van de binnenstad;
- het aanvullen van de parkeerverwijzing vanaf de snelwegen met informatie over de beschikbaarheid van en de route naar de transferia;
- het zoeken naar mogelijkheden vanuit parkeren om bezoekers gastvrij te ontvangen in de binnenstad.

De benodigde maatregelen, alsmede de kosten, worden bepaald in een nadere uitwerking. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de communicatiestrategie P+ en wordt rekening gehouden met de Koersnota Hoofdinfrastructuur en het Uitwerkingsplan verkeersmanagement. Tevens wordt rekening gehouden met nieuwe parkeerlocaties (parkeergarage Hekellaan, nieuw transferium Willemspoort etc.), ontwikkelingen op het gebied van in-car systemen en reeds bestaand systemen langs de wegen.

- *Optimaliseren en uitbreiden transferia.* De primaire doelgroep van de transferia bestaat uit de bezoekers en werknemers van de binnenstad. Andere doelgroepen worden alleen toegelaten mits er restcapaciteit is op de benodigde momenten. In het basisdocument is beschreven dat de transferia druk worden bezet. Op de piekmomenten zijn de transferia Vlijmenseweg en De Vliert vol, terwijl Pettelaarpark dan nog wel enige restruimte heeft. We weten dat de transferia ook worden gebruikt door andere doelgroepen (bezoekers en werknemers van elders) dan de primaire doelgroep. Deze doelgroepen maken gebruik van het lage tarief en houden plaatsen bezet voor de bezoekers en werknemers van de binnenstad.

Wij stellen voor om een Uitwerkingsplan transferia te maken. Op dit moment zijn er circa 1.700 parkeerplaatsen op transferia. Met de realisatie van het transferium Willemspoort stijgt dit aantal naar circa 2.000 parkeerplaatsen. Op dit moment worden de transferia zeer goed gebruikt. Dit succes moet vertaald worden naar de lange termijn. Vanuit de ontwikkelingsrichting voor de lange termijn moet het aantal parkeerplaatsen op transferia groeien naar circa 3.250. De manier waarop dit gebeurt, wordt uitgewerkt in het Uitwerkingsplan transferia. Hierin komen zaken aan de orde als aantal, ligging, tarief, grootte, fasering, vormgeving, vervoer etc. Hierbij wordt de bestaande klankbordgroep en de provincie (in verband met het busvervoer) nadrukkelijk betrokken.

- *Ultrakort parkeren.* We stellen voor om de straatparkeerplaatsen in het winkelgebied aan te wijzen als ultrakort parkeerplaatsen, zoals bijvoorbeeld in de Verwerstraat en Hinthamerstraat. Het doel hiervan is het aanbieden en beschikbaar houden van een parkeerplaats voor bezoekers van winkels dichtbij deze winkels voor mensen die even snel iets komen halen of brengen bij één van de winkels. Op ultrakort parkeren kan gestuurd worden met de instrumenten tijd (beperkte duur), geld (prijs), ligging (nabijheid winkels) en aantallen. Hoe korter men kan parkeren, hoe meer parkeergelegenheid er beschikbaar komt voor bezoekers. Gelet op de diversiteit aan winkels in het topsegment in de binnenstad, verwachten wij dat een parkeerdurbeperking een averechtse werking heeft op de economische vitaliteit. We stellen daarom voor ultrakort parkeren te bevorderen door middel van beprijzen. Als u instemt met deze maatregel, zullen wij het ultrakort

parkeren in de komende periode geleidelijk over de binnenstad uitrollen samen met onze partners in de klankbordgroep.

- *Extra parkeercapaciteit tijdens piekmomenten.* Op piekmomenten is er in de binnenstad sprake van een parkeerprobleem, mede door de vele bezoekers. Hiervoor wordt gezocht naar extra parkeercapaciteit, zoals P+R station, Paleiskwartier (tijdelijk) en parkeerplaatsen van bedrijven in en om de binnenstad. Deze parkeerlocaties zijn aangelegd voor werkers, maar worden op de koopieken minder gebruikt. Hierdoor ontstaat ruimte voor bezoekers. De eerste uitwerking hiervan is ons besluit van 9 oktober 2012 om in te stemmen met de vergroting van de P+R parkeerplaats van de NS aan de Majweg tot 800 parkeerplaatsen. Deze is tijdens de weekenden ook beschikbaar voor bezoekers van de binnenstad.

Bewoners

Voor de bewoners van de binnenstad bestaat een aantal mogelijkheden om hun parkeerproblemen te verminderen. De volgende maatregelen worden uitgevoerd:

- In 2013 wordt het vergunningensysteem gedigitaliseerd. Hiertoe hebben wij in februari 2010 besloten. Dit is klantvriendelijker dan het huidige papierensysteem. Hiermee kan makkelijker en sneller een parkeervergunning aangevraagd worden en is het beheer vanuit de gemeente effectiever.
- Tevens hebben wij in januari 2010 besloten om de wachtlijst voor bewoners te verminderen door het geleidelijk vergroten van de sectoren in de binnenstad naar in totaal 3 sectoren. Nu nog bestaat de binnenstad uit 6 sectoren welke niet allemaal optimaal benut worden. Voor de huidige vergunninghouders wijzigt er niets. Mensen die bovenaan de wachtlijst staan krijgen een aanbod voor een parkeervergunning in een andere sector. Er bestaat nog steeds de mogelijkheid om een parkeervergunning in de eigen sector te krijgen, wanneer hier ruimte voor is. Deze lijn zetten wij voort.
- In de nieuwe parkeergarage Hekellaan wordt rekening gehouden met circa 200 plaatsen voor vergunninghouders. Deze zijn zowel voor bedrijven als voor bewoners bestemd. De wachtlijst voor bewoners neemt hierdoor af.
- In het coalitieakkoord hebben we aangegeven dat we de mogelijkheden gaan onderzoeken voor het parkeren van bewoners op de huidige transferia (24/7). Om transferia als aantrekkelijk alternatief aan te bieden aan bewoners van de binnenstad, moet aan een aantal randvoorwaarden worden voldaan: 24 uren bereikbaarheid, sociaal veilige parkeeromgeving en het kunnen bieden van een plaatsgarantie. Op de huidige transferia kan nu niet worden voldaan aan de aspecten sociale veiligheid en het kunnen bieden van plaatsgarantie op de piekmomenten. Een plaatsgarantie is onmogelijk omdat bewoners dezelfde piekmomenten kennen als binnenstadbezoekers (donderdagavond, zaterdag, koopzondag). Er is op dit moment dus simpelweg geen plaats voor eventuele bewoners van de binnenstad op de transferia. Bestaande parkeerproblemen worden dan vergroot. Na realisering van het nieuwe transferium Willemspoort kan daar wellicht wel aan voldaan worden, omdat we hier rekening houden met beheersmaatregelen en bovendien in combinatie met het JBZ kunnen beschikken over extra transferiumplaatsen op piekmomenten. Na opening van dit transferium zullen we op basis van een behoefte-inventarisatie en een nadere (financiële) uitwerking u concrete voorstellen voorleggen. Als eerste stap werken we in het Uitwerkingsplan transferia de mogelijkheden voor 24-uurs openstelling van transferia t.b.v. bewoners verder uit.
- In en om de binnenstad is veel parkeercapaciteit aanwezig bij bedrijven en instellingen die slechts deels (tijdens de werkdagen) gebruikt wordt. Bewoners zijn juist aanwezig op andere tijden, waardoor optimaal dubbelgebruik mogelijk is. De gemeente gaat als intermediair optreden om enerzijds de behoefte te peilen bij bedrijven en instellingen om hun parkeercapaciteit beschikbaar te stellen voor bewoners en om anderzijds te peilen in hoeverre hiervoor interesse is bij bewoners op de wachtlijst. Uitgangspunt hierbij is dat eventuele maatregelen voor de gemeente minimaal kostenneutraal kunnen plaatsvinden. Een voorbeeld

van een uitwerking hiervan is het buiten kantoor tijden ter beschikking stellen van de parkeergarage Keizerstraat voor belanghebbenden.

We leggen ons hierbij niet vast op het uitgangspunt 50% bezoekersplaatsen en 50% vergunningplaatsen, zoals de BLB stelt.

Werkers

Werkers vanuit de binnenstad kunnen terecht op parkeerplaatsen van hun werkgever op eigen terrein, mits beschikbaar. Daarnaast kunnen ze gebruik maken van de openbare parkeercapaciteit en behoren de werkers tot de primaire doelgroep van de transferia. Maatregelen op transferia komen daarmee ook ten goede aan de werkers van de binnenstad.

7) Financiële paragraaf

In de gemeentelijke parkeerexploitatie zijn de kosten en opbrengsten opgenomen van alle gemeentelijke gebouwde en ongebouwde parkeervoorzieningen. Dit zijn de straatparkeerplaatsen, parkeergarages, fietsenstallingen en transferia. De parkeeropbrengsten dekken de totale kosten van het parkeren af. Vanuit het jaarlijkse positieve resultaat van de parkeerexploitatie wordt een afdracht gedaan aan de algemene middelen. Als na de afdracht nog geld overblijft wordt dit toegevoegd aan de Reserve parkeer en verkeer. Als na de overdracht er een negatief saldo is, wordt dit aangevuld vanuit de Reserve parkeer en verkeer. In 2011 bedroeg deze afdracht aan de algemene middelen ruim €5,9 miljoen.

De ontwikkeling van de Reserve parkeer en verkeer wordt bewaakt op basis van een meerjarendoorkijk. Hierin is per jaar, op basis van reële uitgangspunten, een inschatting gemaakt van de verwachte kosten en opbrengsten van alle parkeervoorzieningen in de komende 15 jaar, alsmede van de afdracht aan de algemene middelen. In deze ontwikkeling is rekening gehouden met de harde ontwikkelingen zoals de realisatie van de parkeergarage Hekellaan en het nieuwe Transferium Willemspoort.

Deze prognose, zoals u medegedeeld door de wethouder van onder meer verkeer in de brief d.d. 16 maart 2012 (bijgevoegd in bijlage 3), vertoont een tijdelijke dip in de periode 2016-2019, waarin de Reserve parkeer en verkeer een negatief saldo heeft. Op lange termijn herstelt dit zich echter ruim en vertoont de Reserve parkeer en verkeer een groeiend positief saldo. Dit raadsvoorstel, noch externe ontwikkelingen leiden op dit moment tot aanpassing van de eerder aan u verstrekte meerjarendoorkijk. Wij willen ook geen voorschot nemen op financiële meevallers bij (de aanbesteding van) de parkeergarage Hekellaan, mede omdat het effect hiervan op de ontwikkeling van de reserve op de korte termijn beperkt is.

Om een indicatie te geven van de parkeerexploitatie zijn in onderstaande tabel de opbrengsten en kosten voor de belangrijkste parkeerlocaties opgenomen van 2011.

2011 (x 1.000 euro's)	Opbrengsten	Kosten	Saldo
Parkeergarage Wolvenhoek	1.640	700	+940
Parkeergarage St. Josephstraat	540	180	+360
Parkeergarage Paleiskwartier	1.000	1.550	-550
Parkeergarage Stationsplein	680	480	+200
Straatparkeren	7.840	2.420	+5.420
Transferia	0*	550	-550
Fietsenstallingen	40**	640	-600

*De opbrengsten Transferia (870) zijn in de parkeerexploitatie opgenomen, maar worden doorgesluisd naar de provincie als bijdrage aan de exploitatie van de pendelbussen.

**Vanaf 1 april 2011 is het gratis fietsparkeren ingevoerd. Het betreft hier de opbrengsten van het eerste kwartaal 2011.

De maatregelen voor de periode tot 2016, invoeren ultrakort parkeren en maatregelen voor binnenstadsbewoners, worden financieel opgevangen binnen de huidige beschikbare middelen uit de begroting.

Op 26 januari 2010 heeft uw raad o.a. het project Autoluwe binnenstad (onderdeel parkeren) overgeheveld naar de planstudiefase in het kader van de procedure structuurfonds. Hierbij is bovendien een budget beschikbaar gesteld van € 45.000,= voor de verdere uitwerking van deze bouwsteen van de Koersnota. Wij stellen u nu voor een drietal nadere studies uit te voeren (actualisatie Nota Parkeernormen, Uitwerkingsplan transferia en maatregelen informatievoorziening parkeren). Hiervoor is aanvullend € 50.000,= nodig. Dekking hiervoor kan eveneens worden gevonden binnen het structuurfonds. U wordt in dit voorstel gevraagd met dit aanvullende voorbereidingskrediet in te stemmen.

Burgemeester en wethouders van 's-Hertogenbosch,
De secretaris, De burgemeester,

mr. Drs. I.A.M. Woestenberg mr. Dr. A.G.J.M. Rombouts

Bijlagen:

1. Tekst B&W-Voorstel
2. Presentatie en aanbiedingsbrief november 2009: "Autoluwe binnenstad", discussiestuk
3. Aanbiedingsbrief november 2009: "Autoluwe binnenstad", discussiestuk
4. Basisdocument: inventarisatie huidige parkeersituatie binnenstad en transferia. Nulmeting 2012.
5. Brief aan raad d.d. 16 maart 2012

Ter inzage:

Geen

De gemeenteraad van 's-Hertogenbosch in zijn openbare vergadering van

11 december 2012;

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 4 december 2012,
regnr.97589;

gelet op de Gemeentewet;

Besluit

1. het uitwerken van parkeren als één van de uitwerkingsplannen van de Koersnota Hoofdinfrastructuur waarbij het doel is te komen tot een beter bereikbare, beter economisch functionerende en meer leefbare binnenstad;
2. het vaststellen van de ontwikkelingsrichting voor het parkeren ten behoeve van de binnenstad voor de lange termijn op basis van het '*Basisdocument inventarisatie huidige parkeersituatie binnenstad en transferia. Nulmeting 2012*':
 - a) het uitbreiden van de parkeercapaciteit tot maximaal ca. 6.500 parkeerplaatsen ten behoeve van bezoekers van de binnenstad gerelateerd aan de ontwikkeling van specifieke ruimtelijke initiatieven in de binnenstad;
 - b) bij de verdeling in en om de binnenstad en op transferia uit te gaan van de ontwikkelingsrichting 50/50. Dit betekent voor bezoekers van de binnenstad circa 3.250 parkeerplaatsen op transferia en hetzelfde aantal in de binnenstad;
 - c) het inzetten op afname van de wachtlijst voor bewoners met het gegeven dat niet elke binnenstadsbewoner over een parkeerplaats in de binnenstad kan beschikken;
 - d) het stapsgewijs uitvoeren van deze ontwikkelingsrichting. Per stap wordt gekeken welke maatregelen worden genomen. Hierbij geldt zowel voor bezoekers als voor bewoners als uitgangspunt: eerst 'plussen' dan 'minnen'. Dus eerst nieuwe parkeercapaciteit per doelgroep toevoegen, voordat er parkeercapaciteit wordt weggehaald;
 - e) het door middel van periodieke, tweejaarlijkse monitoring in beeld brengen van de effecten van de maatregelen en aan de hand daarvan vervolgstappen te zetten.
3. voor de korte termijn (2012-2016) het:
 - a) geleidelijk invoeren van ultrakort parkeren voor bezoekers op de straatparkeerplaatsen in het winkelgebied op basis van beprijzen;
 - b) uitvoeren van de in dit voorstel genoemde maatregelen om de wachtlijst voor bewoners in de binnenstad terug te dringen;
4. op basis van de ontwikkelingsrichting voor de lange termijn het:
 - a) uitwerken van maatregelen op het gebied van informatievoorziening om de bereikbaarheid van de binnenstad voor bezoekers te verbeteren.
 - b) actualiseren van de Nota Parkeernormen;
 - c) opstellen van een Uitwerkingsplan Transferia;

en hiertoe een aanvullend voorbereidingskrediet beschikbaar te stellen van € 50.000,= en dienovereenkomstig de programmabegroting 2012 te wijzigen.

's-Hertogenbosch,
De gemeenteraad voornoemd,
De griffier, De voorzitter,

drs. A. van der Jagt mr. dr. A.G.J.M. Rombouts