



Aan:	het college van B&W	Van afdeling:	RWO
Portefeuillehouder:	C.J.M. Hienkens	Adviseur:	A. Wolters
Classificatie:	Openbaar	Telefoonnummer:	67 8821
Kenmerk:		Datum advies	18 januari 2008
Paraaf financieel adviseur d.d.		Afstemming in portefeuillehoudersoverleg:	Ja
Onderwerp:	Inspraak concept-Parkeervisie	Paraaf afdelingsmanager d.d.	3/2 29/1-08

Samenvatting:

De concept parkeervisie heeft de inspraakprocedure doorlopen. Schriftelijke en mondelinge reacties zijn verwerkt. Het beleidsstuk kan thans aan de Raad worden voorgelegd om te worden vastgesteld. Daarna kunnen de belanghebbenden die een zienswijze hebben ingediend in kennis worden gesteld van onze reactie op de zienswijze. De Parkeervisie kan daarna als basis dienen voor de uitwerking van de plannen voor het Stadshart en het verdere parkeerbeleid in Den Helder.

Concept besluit:

De Raad voor te stellen:

- I. De Parkeervisie Den Helder 2008 vast te stellen;
- II. en daardoor akkoord te gaan met de volgende uitgangspunten voor toekomstig beleid en hen opdracht te geven, daar waar nodig, deze uitgangspunten uit te werken in separate beleidsnotities:
 1. De komende jaren zal het aantal parkeerplaatsen in garages met ca. 100% worden uitgebreid en zal het aantal straat-parkeerplaatsen relatief worden verminderd (uitwerking plannen Stadshart);
 2. Bij de plannen voor de bouw van de parkeergarages de in de parkeervisie opgenomen aanbevelingen qua aantal parkeerplaatsen en bouwlagen te volgen;
 3. Parkeerregulering in het centrum van Den Helder vindt plaats door heffing van parkeerbelasting (straatparkeren) of het vragen van een vergoeding voor het parkeren (slagboomsystemen/garages)
 4. Het parkeertarief (niveau 2006) wordt aan het begin van de exploitatietermijn van de nieuwe te bouwen parkeergarages eenmalig verhoogd om het Parkeerbeheer (exploitatie parkeergarages) kostendekkend te kunnen uitvoeren;
 5. Gratis parkeren (blauwe zones) is vanaf het begin van voornoemde exploitatietermijn niet meer aanwezig in het centrum, maar waar mogelijk wel in de periferie;
 6. In de periferie rond het centrum wordt het parkeren gereguleerd door een combinatie van betaald parkeren met parkeervergunningen voor de belanghebbenden in dat gebied of door middel van "blauwe zones";
 7. Op de haven en rond de TESO-veerhaven wordt betaald parkeren ingevoerd;
 8. Langs de kust wordt (voorlopig) geen betaald parkeren ingevoerd.
- III. Belanghebbenden die zienswijzen hebben ingediend op de concept-Parkeervisie in kennis te stellen van uw reactie op de ingediende zienswijze en van hetgeen met de zienswijze is gedaan, conform bijgevoegde concept-brieven.




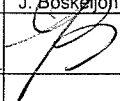
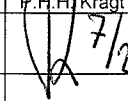

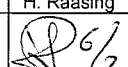
Presidium verzoeken het voorstel door te geleiden naar de:

Commissie S. en b.
Raad

4 februari 2008
18 februari 2008

ter advisering

Opmerkingen van collegeleden & gemeentesecretaris:

	Burgemeester S. Hulman	Wethouder C.J.M. Hienkens	Wethouder J. Bosker J. Bosker	Wethouder B. Fritzsche	Wethouder P.H.H. Kragt	Wethouder L.R.E.P. Smit	Secretaris H. Raasing
AKKOORD	 12/2	 5/2  12/2			 7/2		 6/2
BESPREKEN							
KENNISGEVING							

Parafenbesluit B&W d.d.:

Opgenomen in lijst akkoordstukken d.d.:

Vergadering B&W d.d.:

Beslissing:

AKKOORD

1. Toelichting op het besluit

De concept-Parkeervisie is ter inzage gelegd en belanghebbenden konden hun zienswijze op het stuk kenbaar maken.. In het kader van de inspraakprocedure is op 24 oktober 2007 een informatie-/inspraakavond gehouden in de schouwburg. Belanghebbenden zijn in de gelegenheid gesteld om hun zienswijze op het stuk mondeling of schriftelijk kenbaar te maken.

Op de inspraakavond waren 12 mensen aanwezig en zijn een aantal mondelinge reacties gegeven. Het beknopte verslag van de informatieavond is bijgevoegd.

Gedurende de inspraak periode zijn 3 schriftelijk reacties binnengekomen, te weten:

- de heer de Wolff
- de Kamer van Koophandel
- de Helderse Ondernemersvereniging Binnenstad

De heer Wolff

Betrokkene heeft bedenkingen tegen het invoeren van betaald parkeren in de periferie en geeft aan dat er geen noodzaak is voor de bouw van parkeergarages.

De Parkeervisie geeft aan dat de plannen voor het centrum zullen leiden tot een verhoogde parkeerdruk in de woongebieden rond het centrum, voor zover dit thans nog niet het geval is. Om de overlast te verminderen wordt voorgesteld om de komende jaren te werken aan het invoeren van parkeerregulerende maatregelen in een nader aangegeven gebied. Dit zal alleen gebeuren in overleg met de belanghebbenden in het gebied en indien er voldoende draagvlak is bij de bewoners en bedrijven voor dergelijke maatregelen.

De toename aan woningen, het aantal m2 BVO en de jaarlijks toenemende mobiliteit leiden in het centrum tot een hogere parkeervraag. Voor het uitbreiden van parkeerplaatsen op maaiveld is geen ruimte aanwezig. Bovendien is het met het oog op de leefbaarheid wenselijk de huidige parkeerterreinen beter te benutten en auto's in gebouwde voorzieningen onder te brengen zodat op dezelfde ruimte parkeren gecombineerd kan worden met andere nuttige voorzieningen, zoals wonen en winkels/bedrijven.

De Kamer van Koophandel

De KvK vraagt zich af :

1. of het laten parkeren van bewoners in te bouwen parkeergarages wenselijk is;
2. wat de gedachte verhouding tussen bewonersparkeren en bezoekersparkeren in de garages zal zijn;
3. waarom geen voorkeur wordt uitgesproken over de 2 voorbeeldberekeningen m.b.t. de exploitatie van het parkeerbeheer;
4. hoe lang de transitieperiode voor de realisatie van de plannen stadshart zal zijn;
5. welke maatregelen gedurende de transitieperiode worden genomen om eventuele parkeerproblemen te beperken;
6. of het invoeren van betaald parkeren op de Teso-veerhaven niet strijdig is met het beleid van Texel om minder auto's op het eiland te krijgen;
7. of het invoeren van betaald parkeren wel zal leiden tot het eerder meenemen van de auto naar de overkant;
8. waarom niet wordt ingestoken op het uitbreiden van de parkeercapaciteit aan de Helderse kant;
9. waarom de Helderse Ondernemers niet zijn betrokken bij de totstandkoming van de Parkeervisie.

Ten aanzien van de reacties van de KvK kan puntsgewijs het volgende worden opgemerkt:

1. *Bij een verschuiving van straatparkeren naar het meer parkeren in bebouwde voorzieningen zal het laten parkeren van bewoners in de garages niet te voorkomen zijn. Uitgangspunt is dat in ieder geval de bewoners van de woningen die in combinatie met de garage worden gebouwd een parkeerplaats (stallingsplaats) in de garage krijgen. Andere bewoners rond de garage kunnen onder de geldende voorwaarden een vergunning verkrijgen voor het parkeren in de garage of op eventuele parkeerplaatsen in de omgeving.*
2. *Een verhouding tussen bewoners- en bezoekersparkeren in de garage is niet direct aan te geven. Dit zal afhankelijk zijn van het aantal stallingplaatsen dat in een garage gerealiseerd gaat worden. Voorlopig ziet het er voor de te bouwen garage aan de Sluisdijkstraat naar uit dat deze een capaciteit zal moeten krijgen van ca. 440 parkeerplaatsen. Daarvan zullen tenminste 50 openbare stallingplaatsen terugkeren verhoogd met 1 pp per te realiseren woning (28) in het complex.*
3. *In de Parkeervisie zal een duidelijke voorkeur worden opgenomen voor het principe van de alternatieve variant, die uitgaat van een parkeeraanbod dat voldoende is voor de normale parkeerdruk en opvang van de piekvraag naar parkeerruimte verder van het centrum in de periferie.*
4. *Naar verwachting zal de doorlooptijd van het totale Uitwerkingsplan Stadshart 15 jaar bedragen.*
5. *Bij de realisatie van de 1^e fase van het uitwerkingsplan Stadshart, de 3 zgn. prioritaire projecten, zal het tekort aan parkeerruimte dat ontstaat doordat de parkeerterreinen: Californiestraat, Breeewaterstraat en Sluisdijkstraat worden bebouwd (totaal 325 ppl) worden opgevangen door het beschikbaar stellen van*

alternatieve parkeergelegenheid. Gedacht kan worden aan het toelaten van haaks- parkeren in de Beatrixstraat, het realiseren van een (tijdelijke) parkeervoorziening op het vml. Vinkenterrein en het weer (tijdelijk) beschikbaar stellen van het heringerichte Julianaplein. Onderzocht zal worden in hoeverre het mogelijk is om de bouwplannen volgtijdelijk uit te voeren waarbij de parkeergarage eerst wordt gebouwd.

- 6. De parkeerregulerende maatregelen op de haven en met name rond de veerhaven zijn vooraf besproken met het college van Texel. Zijn hebben het gehouden parkeeronderzoek ook meegefinancierd. Het college heeft zich uitgesproken voor regulering mede omdat dit zal bijdrage aan een verhoogde kans op parkeerruimte voor dagbezoekers aan Texel. Het effect dat bezoekers van het waddeneiland hun auto sneller mee zullen nemen naar de overzijde werd niet gezien als een probleem. De verder uitwerking van de plannen en te nemen maatregelen zal uiteraard in nauw overleg met Texel plaats vinden.*
- 7. Het invoeren van parkeerregulerende maatregelen, en zeker die met een financieel karakter, hebben altijd een effect op het parkeren in een gebied. Juist parkeerdere die in de huidige situatie hun auto voor langere tijd aan de Helderse zijde lieten staan zullen de kosten voor het parkeren af gaan wegen tegen het meenemen van de auto naar de overzijde of kiezen voor een andere parkeerlocatie of vervoerswijze. Dit is precies het effect dat wij beogen.*
- 8. De mogelijkheden voor het uitbreiden van parkeermogelijkheden aan de Helderse zijde zijn al veelvuldig bekeken. Ten eerste is er geen ruimte aanwezig om op maaiveld meer parkeerplaatsen te realiseren. Uit onderzoek naar de mogelijkheid om naast de veerhaven een parkeerdek te bouwen (Rijkswaterstaat) bleek dat de kosten van deze voorziening niet gedekt kunnen worden uit de incidentele, seizoensafhankelijke hogere parkeervraag. Voorts is het beleid er momenteel op gericht om de veerhaven te verplaatsen. Dit betekent dat investeringen in gebouwde parkeervoorzieningen die zijn gericht op het parkeren door Texelgangers over relatief korte termijn moeten worden afgeschreven. Uitgaande van het niet kostendekkend kunnen exploiteren van een dergelijke voorziening over een normale periode van 30 tot 40 jaar is een kortere periode niet haalbaar. Met het oog hierop zal het parkeren met het huidige bestand aan parkeerplaatsen moeten worden opgelost.*
- 9. Er is voor gekozen om de concept parkeervisie op te stellen gelijk met de totstandkoming van de Haalbaarheidstudie stadshart. Zo sloot het een aan op het ander. Aangezien de totstandkoming van de haalbaarheidsstudie een vrij dynamisch en kort traject was is besloten voor de gevolgde procedure. Ruimte voor overleg met derden, zoals de HOB bleek niet aanwezig. Met de nu gekozen inspraakprocedure heeft de HOB volop gelegenheid om hun visie kenbaar te maken. Bovendien vond en vindt er nog steeds, naast de te volgen officiële inspraak procedure, nauw overleg plaats met de HOB over het parkeren en te volgen beleid. zo is hun reactie op de Parkeervisie overigens ook tot stand gekomen.*

De Helderse Ondernemers Binnenstad (HOB)

De HOB heeft haar reactie op de concept Parkeervisie in de vorm gegoten van een eigen visie op het parkeren in Den Helder. Daarbij neemt zij een voorschot op toekomstige uitwerkingplannen die uit de Parkeervisie voortvloeien. Haar zienswijzen kunnen dan ook worden onderscheiden in hoofdlijnen en uitwerkingpunten. Voor de Parkeervisie zijn alleen de hoofdlijnen van belang. De uitwerkingpunten zullen echter wel bij het vervolgstappen worden meegenomen.

Ten aanzien van de hoofdlijnen heeft de HOB de volgende zienswijzen:

1. de hoofdlijnen van de Parkeervisie voor het parkeerbeleid na de realisatie van de gebouwde parkeervoorzieningen in het stadshart worden door de HOB onderschreven;
2. het in de Parkeervisie opgenomen overzicht van tarieven in andere gemeenten moet worden afgestemd op de Nationale Parkeertest van het Platform Detailhandel Nederland;
3. Inkomsten uit het Parkeerbeheer dienen slechts ten goed te komen van de exploitatie van het parkeren;
4. Het verlagen van het aantal parkeerplaatsen in het centrum en het aantal ondergronds geplande parkeerplaatsen is niet wenselijk;
5. Het parkeren gedurende de uitvoeringsfase van de stadshartplannen dient beter te worden uitgewerkt, waarbij het uitgangspunt moet zijn dat per fase er geen parkeerplaatsen verloren gaan.
6. Het invoeren van betaald parkeren langs de haven levert inkomsten op die ten goede kunnen komen van het parkeren in de binnenstad.

Ten aanzien van deze punten kunnen wij puntsgewijs het volgende opmerken:

1. Spreekt voor zich
2. De Nationale Parkeertest is inderdaad een welkome aanvulling op de Parkeervisie en zal worden toegevoegd.
3. Bij het streven naar een kostendekkende exploitatie van het Parkeerbeheer hebben wij te maken met fluctuaties in de inkomsten. Door allerlei omstandigheden wisselen deze per jaar. Het ene jaar kan een overschot opleveren terwijl het volgende jaar er een tekort in de exploitatie optreedt. Bij tekorten zal dit tekort moeten worden aangevuld vanuit de algemene middelen. Om tekorten in een jaar te voorkomen zouden de parkeertarieven zodanig moeten worden verhoogd dat ook bij tegenvallers in de exploitatie er geen tekort ontstaat. Dit betekent dat er in goede jaren fors "winst" gemaakt wordt. Dit zou echter weer in tegenspraak zijn met de wens van de HOB om de tarieven zo laag mogelijk te houden. De huidige verhoging van de parkeertarieven met € 0,50 per uur is ingevoerd met het oog op een tekort in de begroting van € 250.000,--. Echter tegelijkertijd is besloten uit de algemene middelen het voortzetten van het project "Blauwe zones" te betalen. De hiermee gepaard gaande kosten zijn vrijwel vergelijkbaar met de meeropbrengsten die door de verhoging van de parkeertarieven wordt verkregen., en dat is niet de beoogde € 250.000,--. Het uitgangspunt van het Parkeerbeheer blijft derhalve een kostendekkende exploitatie, waarbij de kosten van Parkeerbeheer moeten worden gedekt uit de opbrengsten.
4. Het aantal parkeerplaatsen in het centrum zal vanwege het toegevoegde aantal m2 BVO en het aantal woningen worden uitgebreid. De uitbreiding zal echter niet rechtevenredig plaatsvinden met de groeiende vraag. Het aantal parkeerplaatsen zal voldoende zijn voor de normale vraag maar zal tijdens de piekperiode van vraag naar parkeerruimte minder toereikend zijn. Naar onze mening is het onverstandig in het centrum dure parkeerplaatsen aan te leggen die slechts incidenteel gebruikt gaan worden. Rond het centrum zijn tijdens piekperiodes voldoende parkeerplaatsen aanwezig waarmee aan de incidentele vraag kan worden voldaan. De loopafstanden op dat soort momenten zal iets langer worden voor sommige bezoekers van het centrum. Het beperken van het aantal ondergronds parkeerplaatsen is noodzakelijk omdat dergelijke grote parkeergarages voor Den Helder niet betaalbaar zijn. Tenminste indien deze moeten worden bekostigd door de gebruikers en de gemeente. In de planvorming is geen rekening gehouden met eventuele participatie van ondernemers in het plangebied in de bouw van de garages. Deze worden tenslotte ook voor hen gebouwd.
5. Aangezien nu meer zicht bestaat op de duur van de uitwerkingplannen voor het is duidelijk dat deze fasegewijs zullen worden uitgevoerd. Daarbij is het zaak dat per fase er oplossingen komen voor het verlies aan parkeerplaatsen of dat er voor gekozen wordt om eerste de gebouwde parkeervoorzieningen te realiseren alvorens andere parkeerlocaties op maaiveld worden bebouwd. Maar ondanks dat vervangende parkeervoorzieningen zullen worden gezocht zal gedurende de bouwprojecten er een zeker parkeertekort gaan ontstaan in en rond het plangebied. Dit tekort en de duur van het tekort zal zo kort mogelijk dienen te zijn. Vervangende parkeerruimte zou gevonden kunnen worden door benutting van: het Julianaplein (herinrichting), de Beatrixstraat (beperkte herinrichting), Vinkenterrein (herinrichting).
6. Uitgangspunt voor het invoeren van betaald parkeren langs de haven is dat dit kostendekkend kan worden uitgevoerd. Nu reeds uitgaan van een winstgevend parkeerbeheer in dit gebied is niet mogelijk. Daarvoor zijn er te veel onzekere factoren. Voorts zullen er onrendabele delen van de haven wel gereguleerd moeten worden. Eventuele investeringen in gebouwde voorzieningen, zoals door de HOB voorgesteld, zullen ook een zware wissel trekken op de doelstelling om kostendekkend te kunnen werken. Studie naar de mogelijkheden zal evenwel nog plaatsvinden.

De vele uitwerkingpunten die de HOB heeft voorgesteld op het gebied van de parkeertarieven, het aantal betaalde parkeerplaatsen, de inzet van de parkeercontrole etc. voor de periode tijdens de uitwerking van de plannen voor het stadshart zullen worden meegenomen bij de verdere uitwerking van het beleid na de vaststelling van de Parkeer visie.

2. Gevolgen

Financieel

n.v.t.

Juridisch

De belanghebbenden conform de bijgevoegde concept-brieven in kennis stellen van uw reactie op hun zienswijze en aangeven wat met de zienswijze is gedaan.

Personeel en ondernemingsraad

n.v.t.

EU

n.v.t.

ICT

n.v.t.

Communicatief

Extern:

Hoe wordt de burger geïnformeerd?

Persbericht:

Ja

Intern:

Raad wordt geïnformeerd door middel van:

- concept raadsvoorstel en -besluit

Personeel wordt geïnformeerd door middel van:

- n.v.t.

3. Verdere procedure

De Raad voor te stellen de Parkeervisie vast te stellen, waarna de uitwerking van de parkeervisie in de vorm van deel notities kan plaatsvinden.

4. Relatie met Strategische Visie

De Parkeervisie sluit aan op de doelstellingen in de SV om zowel het stadshart aantrekkelijker te maken en de mobiliteitsproblemen tijdig op te vangen. Hierin wordt voorzien door het bieden van voldoende, aantrekkelijke en goed bereikbare parkeerruimte in en rond het stadshart. Voorts moeten maatregelen in de periferie leiden tot een verbeterde leefbaarheid. Parkeerregulerende maatregelen op en rond de haven hebben tot doel om de economische ontwikkelingen die hier plaatsvinden te stimuleren.

5. Wijze van totstandkoming

De inspraakprocedure en herziening van de Parkeervisie is tot stand gekomen in nauw overleg met Zeestad bv.

6. Bijlagen

- ingekomen reacties van belanghebbenden.
- beknopt verslag van de inspraak en informatieavond.
- herziene concept-Parkeervisie