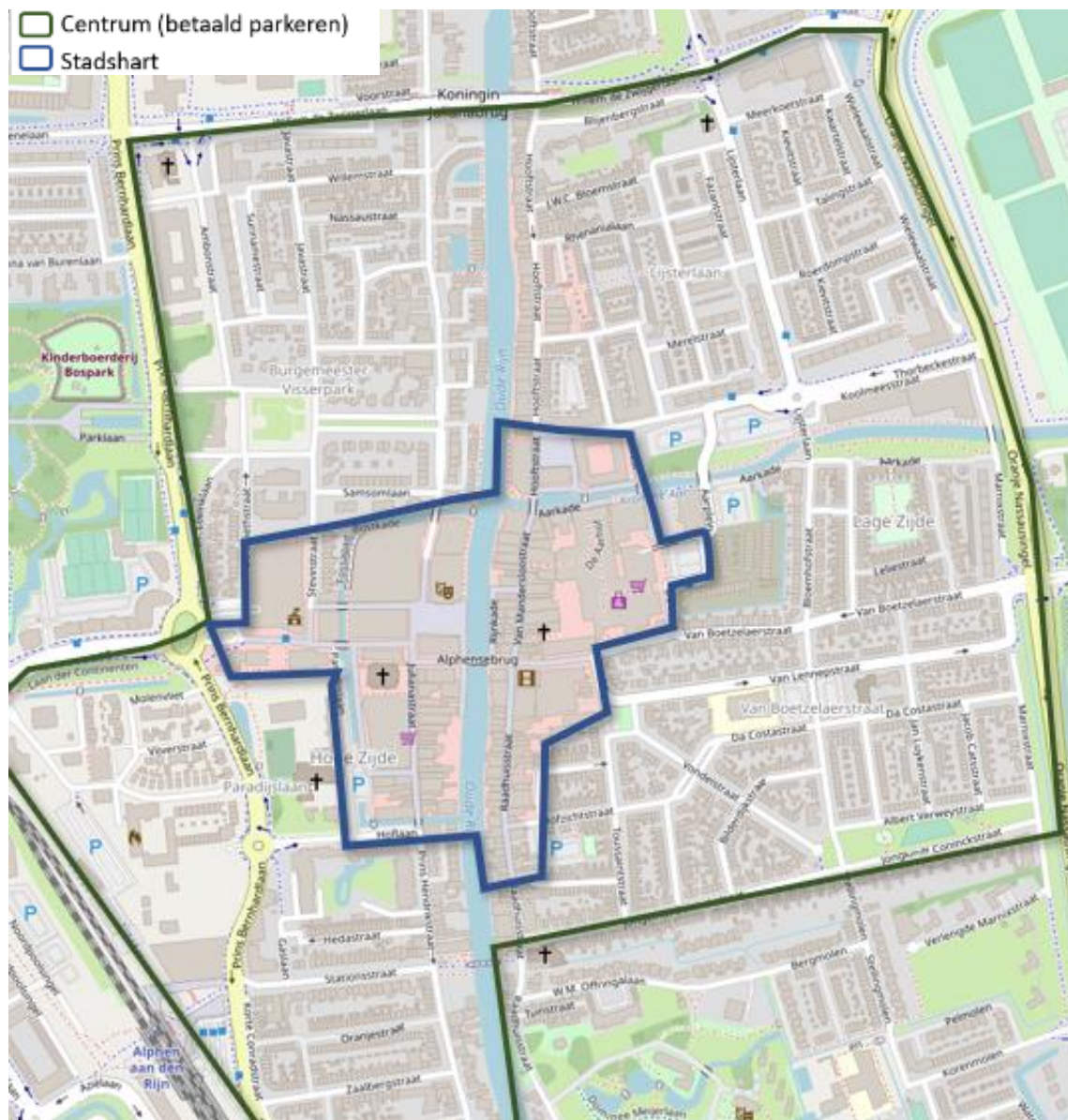


Beslisnota - Parkeren in het stadshart



Inhoud

1. Inleiding	3
2. Wat is het probleem?	4
2.1 Doel/Visie, de visie voor het stadshart – Vitaal en levendig!	4
Wat houdt dat dan in?	4
2.2 Problemen die nu gesignaleerd worden – Ontwikkelingen versus parkeren in het centrum	4
Wat houdt dat dan in?	4
Ter illustratie enkele voorbeelden uit de praktijk	5
2.3 Resumé:	5
3. Hoe kan het beter?	6
3.1 Wat betekent een keuze voor Strategie 1?	6
3.2 Wat betekent een keuze voor Strategie 3?	7
3.3 Wat betekent een keuze voor Strategie 2?	7
3.4 Resumé:	7
4. Ruimte geven aan ontwikkelingen en oplossen en voorkomen van parkeerproblemen in het centrum (Strategie 2)	8
4.1 Hoe kan ruimte worden gegeven?	8
Inzetten op duurzame verstedelijkingsopgave:	8
Nieuw/aangepast parkeerbeleid voor het centrum:	9
Inzetten op het aantrekken van specifieke doelgroepen	9
4.2 Parkeerdruk verminderen óf niet verder laten toenemen per doelgroep	9
Bewoners	9
Ondernemers	12
Bezoekers	12
4.3 Verschuiven van het probleem?	13
4.4 Gevolgen voor beleid	14
Relatie met strategische visie stadshart (Niels Portman)	14
5. Procesvoorstel	15
Bijlage I	18
Bijlage II	19

1. Inleiding

Gemeente Alphen aan den Rijn streeft naar een gezonde, duurzame en aantrekkelijke binnenstad.

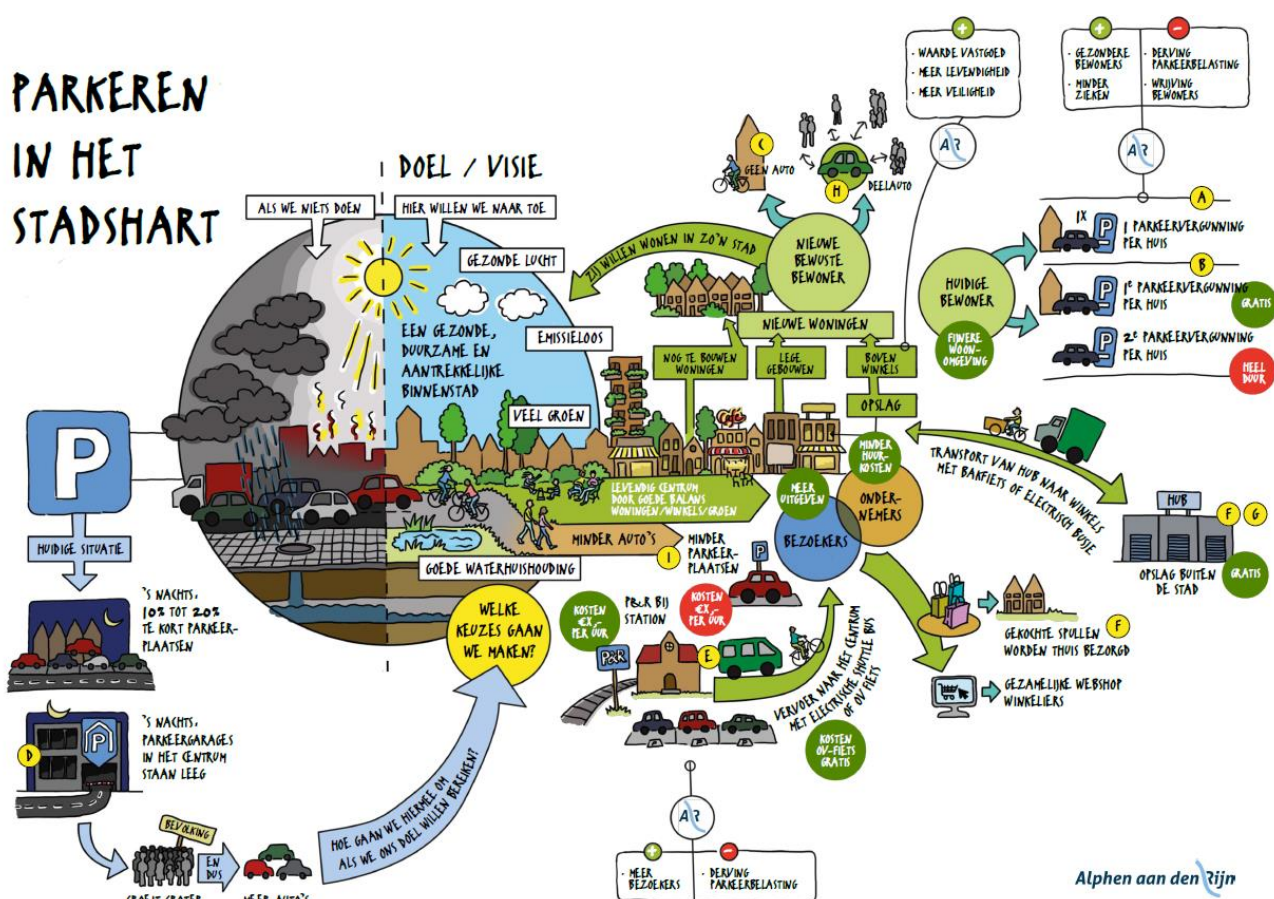
Dit is vastgelegd in de visie voor het stadshart wat neerkomt op de volgende uitgangspunten:

- Levendig centrum
- Groene gezonde stad
- Vitaal stadshart

Tegelijkertijd signaleren wij problemen op het vlak van parkeren en parkeerbeleid:

In de huidige situatie is de parkeerdruk 's avonds in het centrum hoog. De parkeergarages worden nog niet gebruikt om vergunninghouders in te laten parkeren, maar dit zou maar ten dele een oplossing zijn, omdat de garages niet binnen de acceptabele loopafstand van veel woningen zijn gelegen. Bij nieuwbouw en functiewijzigingen van een gebouw vormt het parkeerbeleid een toetsingskader. Dit kan leiden tot een parkeereis waarbij extra parkeerplaatsen moeten worden aangelegd waarvoor fysiek geen ruimte is, met als gevolg dat niet meegewerkt kan worden aan een dergelijke ontwikkeling.

In de onderstaande infographic (die ook in de twee bijlagen is opgenomen) wordt beeldend weergegeven wat de relatie is tussen aan de ene kant het vitaliseren, vergroenen en verdichten van het centrum en aan de andere kant de huidige (parkeer)problematiek. Beide leiden tot een patstelling waarin problemen blijven doorsudderen en zicht op groei en vitalisering ver weg blijft. Om hieruit te komen, is een beleidswijziging nodig waartoe wij in dit document een aanzet geven. Hiervoor is het nodig om een aantal keuzes te maken. Wij zetten die keuzes voor u op een rijtje, maar eerst geven wij u enige context op de materie.



2. Wat is het probleem?

Hieronder gaan we eerst in op de visie en daarna op de ontwikkelingen en bestaande problemen waar bij ontwikkelingen tegenaan wordt gelopen. Dit sluit aan op de bovenstaande en in de bijlage opgenomen infographic.

2.1 Doel/Visie, de visie voor het stadshart – Vitaal en levendig!

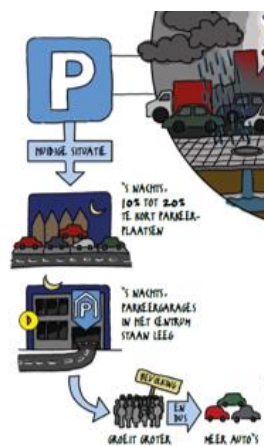


In 2013 heeft een herformulering stadshart plaats gevonden, waar begin 2014 door college en raad een besluit over is genomen. In dit besluit is de begrenzing van het kernwinkelgebied vastgesteld, zie de blauwe omlijning in onderstaande figuur (stadshart). In 2019 heeft de werkgroep 'vitaal Stadshart' een visieplan ontwikkeld voor een vitaal en toekomstbestendig stadshart.

Wat houdt dat dan in?

In het kort komt het erop neer dat een levendig centrum naast meer woongelegenheid en winkels ook ruimte biedt voor andere voorzieningen voor maatschappelijke en sociale functies zoals bijvoorbeeld scholen en kinderopvang. Door meer ruimte te bieden voor langzaam-verkeer en tegelijkertijd auto- en vrachtverkeer zoveel mogelijk te beperken dan wel te streven naar zero emissie wordt de leefbaarheid van het stadshart vergroot. Daarbij worden de functionerende openbare ruimte opgeknapt zodat deze ruimtes aantrekkelijk zijn voor kinderen, ouderen en de nieuwe doelgroep (bewuste bewoners).

2.2 Problemen die nu gesignaleerd worden – Ontwikkelingen versus parkeren in het centrum



Er vinden volop bouwontwikkelingen plaats in het centrum met nieuwbouwplannen zoals bijvoorbeeld de opslag boven winkels verbouwen naar woningen (zoals Bristol, Aarhof en initiatieven aan de Hoofdstraat en Raadhuisstraat). Daarnaast zijn er steeds meer leegstaande panden die graag willen transformeren naar een ander type bedrijven en/of winkels of woningen. Ook horeca zal mede door de coronacrisis mogelijk veranderen van karakter. De verwachting is dat deze initiatieven voor het centrum in de toekomst zullen toenemen. Men loopt daarbij tegen parkeerregeling aan.

Wat houdt dat dan in?

Bovenstaande ontwikkelingen hebben effect op het parkeren in het centrum, dit omdat bijvoorbeeld een winkel een andere parkeerbehoefte op een ander tijdstip heeft dan een woning en vice versa. Als een omgevingsvergunning nodig is voor ver- of nieuwbouw moet altijd worden getoetst op de parkeereis. De parkeernota geeft hiervoor aan hoeveel

parkeerplaatsen in dat geval nodig zijn. Nu is er al een hoge parkeerdruk in de nacht. Het realiseren van extra/nieuwe woningen zonder extra parkeerplaatsen zorgt dus voor een nog grotere parkeerdruk 's avonds.

Ter illustratie enkele voorbeelden uit de praktijk

1. Binnen gebied betaald parkeren

- Hofzichtstraat 7, van winkel (Bristol) naar 1 woning en 29 studio's.

Conform de huidige parkeerbeleidsregels zijn bij deze functieverandering 15 extra parkeerplaatsen nodig. Deze parkeerplaatsen moeten op eigen terrein gerealiseerd worden of in de openbare ruimte beschikbaar zijn. Omdat de parkeerdruk in deze wijk al aan zijn capaciteit zit, geeft dit een nog hogere parkeerdruk in de omgeving. Binnen de vereiste loopafstand zijn geen alternatieve parkeerlocaties beschikbaar, zoals bijvoorbeeld parkeergarages.

- Hoofdstraat 77, van winkel naar 1 woning.

Conform de huidige parkeerbeleidsregels moeten er bij deze functieverandering 2 extra parkeerplaatsen komen. De parkeerdruk is in deze wijk/omgeving al hoog, waardoor in de openbare ruimte binnen de acceptabele loopafstand geen parkeerplaats beschikbaar is. Het realiseren van extra parkeerplaatsen elders in de openbare ruimte is fysiek niet mogelijk in de directe omgeving.

(Bij een vergelijkbare situatie zijn bij het bouwplan voor realiseren van twee woningen bij Hoofdstraat 79/81 4 parkeerplaatsen betaald door de ontwikkelaar. Deze extra parkeerplaatsen worden extra gerealiseerd bij het bouwplan aan de Thorbeckestraat, en vallen binnen de acceptabele loopafstand.)

2. Buiten gebied betaald parkeren

- Hoofdstraat 209, van winkel/bedrijf naar 2 woningen + extra woning in extra verdieping.

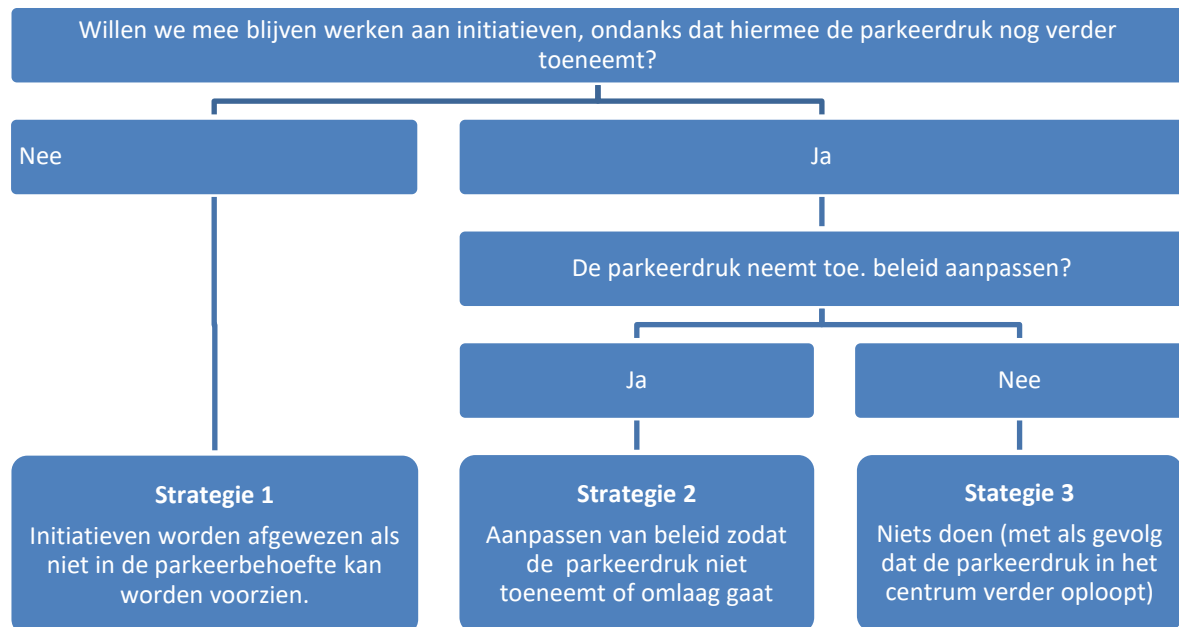
Conform de huidige parkeerbeleidsregels zijn bij deze functieverandering 5 extra parkeerplaatsen nodig. Omdat de parkeerdruk in deze wijk al aan zijn capaciteit zit, geeft dit een te hoge parkeerdruk in de omgeving. Binnen de vereiste loopafstand zijn geen alternatieve parkeerlocaties beschikbaar.

2.3 Resumé:

Huidig beleid en regelgeving (bestemmingsplan/vergunningstelsel) ontmoedigen de ontwikkelingen die gewenst zijn vanuit de visie voor de stad. De nieuwe ontwikkelingen kunnen niet voldoen aan het huidige parkeerbeleid vanwege het ruimtegebrek om voldoende parkeerplaatsen te realiseren. Daarnaast is er een hoge parkeerdruk in het centrum. Zonder veranderingen zullen bovenstaande problemen blijven of in de toekomst alleen maar groter worden. Dat kan weer leiden tot vertraging of stilstand van de bouwontwikkelingen.

3. Hoe kan het beter?

De vraag is allereerst: willen we mee blijven werken aan initiatieven, ondanks een extra groei van de parkeerdruk? Of maken we andere keuzen? De beslisboom in figuur 1 kan daarbij helpen.



Figuur 1: Beslisboom

In de huidige situatie is afwisselend strategie 1 of strategie 3 van toepassing. Vergunningen worden niet toegekend vanwege het niet kunnen voldoen aan de parkeereis (strategie 1) ténzij hierover door B&W anders besloten wordt (strategie 3). Door afwisselend strategie 1 of 3 toe te passen kunnen ontwikkelaars ervaren dat zij ongelijk benaderd worden. Sommige ontwikkelaars betalen namelijk duizenden euro's voor een geschikte parkeeroplossingen, terwijl andere dit niet hoeven.

Hieronder zetten we gevolgen voor de keuzes uiteen, te beginnen met de strategieën 1 en 3 die het meest beleidsarm zijn.

3.1 Wat betekent een keuze voor Strategie 1?

Initiatieven worden getoetst aan het parkeerbeleid. Bepaalde functies vragen een bepaalde parkeerbehoefte (parkeernorm) en de aanvrager moet in de parkeerbehoefte voorzien. Als dit niet kan, kan de parkeerbijdrageregeling worden toegepast waarbij de behoefte wordt afgekocht en de gemeente zich verplicht de parkeerplaatsen te realiseren. Nu er steeds minder plek in de openbare ruimte is om die parkeerplaatsen te realiseren, is het zelden mogelijk om deze verplichting toe te passen. De aanvrager moet wel in de eigen parkeerbehoefte voorzien. Als deze dat niet kan, wordt er geen vergunning verleend voor het initiatief.

3.2 Wat betekent een keuze voor Strategie 3?

Bij nieuwe ontwikkelingen waarbij geen parkeeroplossingen mogelijk zijn neemt de parkeerdruk verder toe. Dit kan leiden tot een hoge parkeerdruk, vooral bij bewoners. Door niets te doen geven we impliciet aan dat een hoge parkeerdruk hoort bij het wonen in het centrum. Bij een hoge parkeerdruk is het minder aantrekkelijk om een extra auto aan te schaffen. Het probleem zou zichzelf op die manier kunnen oplossen. Risico is dat bewoners alsnog zullen vragen om oplossingen voor de parkeerproblemen of bezwaar tegen nieuwe ontwikkeling indienen omdat niet wordt voldaan aan de parkeereis.

3.3 Wat betekent een keuze voor Strategie 2?

Als we willen blijven meewerken aan initiatieven, maar ook de parkeerdruk niet willen laten oplopen, moeten besluiten genomen worden om de parkeerdruk te verminderen óf niet verder te laten toenemen. Er zijn verschillende mogelijkheden om het dilemma aan te pakken:

1. Stimuleren van duurzame vervoersmiddelen
2. Aanpassen parkeerbeleid
3. Aantrekken van specifieke doelgroepen

Dit vraagt een actieve inzet van de gemeente, maar levert ons inziens wel de grootste bijdrage aan de doelstellingen en problematiek.

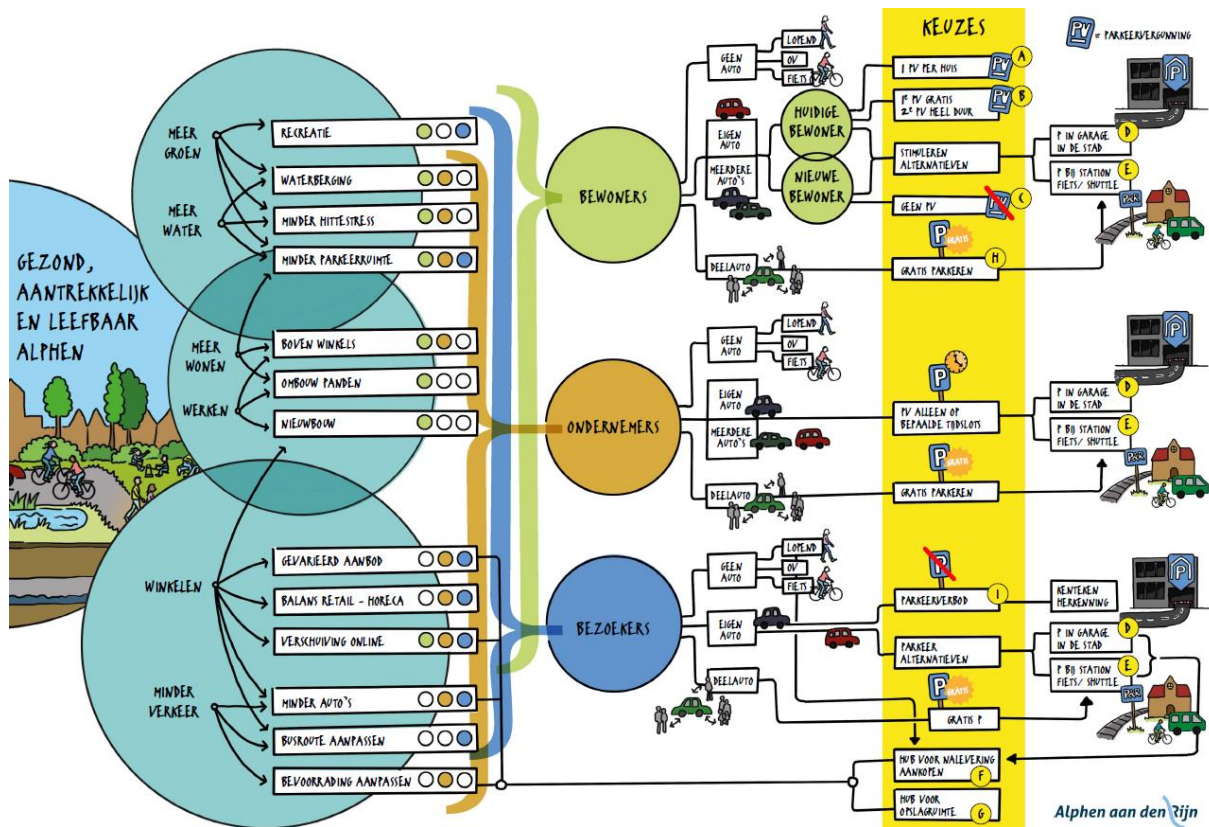
3.4 Resumé:

Gezien de bovenstaande keuzes zou onze aanbeveling zijn om te kiezen voor de tweede strategie. Daarmee kunnen we enerzijds ontwikkelingen faciliteren en een vitaal centrum nastreven en anderzijds de bestaande parkeerproblematiek te lijf gaan.

Bij de keuze voor de tweede strategie lopen we onder andere tegen het huidige parkeerbeleid aan. In het volgende hoofdstuk gaan we in op hoe we de problematiek kunnen aanpakken en tegelijkertijd ruimte kunnen geven aan een vitaal en levendig stadshart.

4. Ruimte geven aan ontwikkelingen en oplossen en voorkomen van parkeerproblemen in het centrum (Strategie 2)

Als we willen blijven meewerken aan initiatieven, maar ook de parkeerdruk niet verder willen laten oplopen, moeten besluiten genomen worden om de parkeerdruk te verminderen óf niet verder te laten toenemen.



4.1 Hoe kan ruimte worden gegeven?

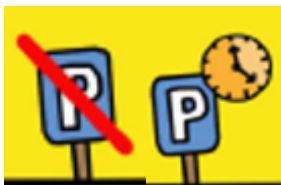
Er zijn verschillende mogelijkheden om het dilemma aan te pakken. Om een impressie te geven aan welke knoppen gedraaid kan worden, is in de bovenstaande infographic verbeeld wat de mogelijkheden hiervoor zijn.

Hieronder volgt een opsomming:



Inzetten op duurzame verstedelijkingsopgave:

Bijvoorbeeld door het stimuleren van duurzame vervoersmiddelen, alternatieven mobiliteit (zoals bijv. deelauto) en stadslogistiek (emissieloos) aanbieden voor een aantrekkelijk economisch vestigingsklimaat.



Nieuw/aangepast parkeerbeleid voor het centrum:

Denk bijvoorbeeld aan: het hanteren van lagere parkeernormen, door maximum aantal parkeervergunningen in te stellen of het uitbreiden van parkeerregime (bijvoorbeeld door een groter betaald parkeren gebied, blauwe zones in randgebieden). In de volgende paragraaf (4.2) is een overzicht gegeven van mogelijke maatregelen om het parkeerbeleid aan te passen.



Inzetten op het aantrekken van specifieke doelgroepen

Daarbij zijn een aantal keuzes en vragen:

- Voor welke doelgroep ga je bouwen?
- Wat maakt het stadshart/centrum aantrekkelijk voor deze nieuwe type bewoner?
- Zijn er meer alternatieven zoals Mobility-as-a-Service?

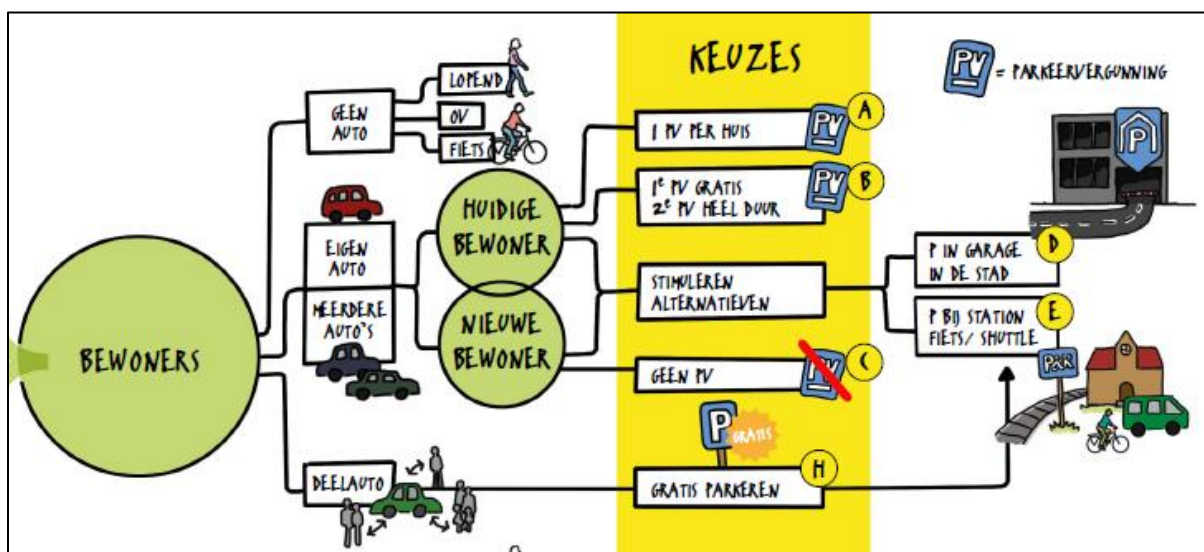
4.2 Parkeerdruk verminderen óf niet verder laten toenemen per doelgroep

Kiezen voor strategie 2 betekent inzetten op het verlagen van de parkeerdruk en de niet noodzakelijke automobilititeit. Dit heeft verschillend effect op de diverse doelgroepen:

- Bewoners, zowel nieuw als huidig
- Ondernemers
- Bezoekers

Per categorie wordt hieronder toegelicht welke maatregelen genomen kunnen worden om de parkeerproblematiek te verminderen en welke effecten en keuzes er zijn voor deze doelgroep.

Bewoners



Om te kunnen sturen op gedrag en maatregelen kunnen we de bewoners onderverdelen in twee groepen:

1. **Nieuwe bewoners**
2. **Huidige bewoners met al dan niet verworven rechten**

Voor bewoners zijn er twee soorten maatregelen om de parkeerproblematiek aan te pakken: het toepassen/aanpassen van het parkeervergunningensysteem én het stimuleren van alternatieven. Deze type maatregelen versterken elkaars effect:

1 Nieuwe bewoners:

Voor nieuwe bewoners kan gedacht worden aan de volgende maatregelen:

- **Geen parkeervergunning verlenen:** Door geen vergunningen te verlenen zijn bewoners genoodzaakt een parkeerabonnement voor garages af te nemen. Hierdoor wordt het onaantrekkelijker om een auto in bezit te hebben in het centrum.
- **1 parkeervergunning per huis:** Op dit moment is het mogelijk om voor alle auto's in bezitparkeervergunningen aan te vragen. Door een maximum van 1 parkeervergunning per woning wordt het voor bewoners onaantrekkelijk om een tweede auto te hebben waardoor de parkeerdruk beheersbaar blijft
- **Prijs bewonersvergunning verhogen:** Door tariefverhoging wordt het minder aantrekkelijk om een auto te nemen waardoor de parkeerdruk in het centrum niet toeneemt of afneemt.
- **Een maximum aantal uit te geven vergunningen:** Er kan voor gekozen worden per buurt/wijk een maximum aantal uit te geven parkeervergunningen in te stellen. Hierbij kan het principe op = op gebruikt worden. Vaak wordt een dergelijke maatregel gecombineerd met een maximaal aantal vergunningen per adres. Hierbij gaat dan gewerkt worden met een wachtlijst.
- **Stimuleren alternatieven:**
 - parkeren in de parkeergarage aantrekkelijker te maken,
 - aanbieden van deelauto's:
 - vergroten van de fietscapaciteit
 - aanbieden van meer OV

Wat zijn de effecten?

Door deze maatregelen wordt een doelgroep aangetrokken die minder hecht aan eigen autobezit. Voor bestaande bewoners heeft dit geen gevolgen.

Wat is hiervoor nodig?

Voorlichting bij makelaars en ontwikkelaars. Een goed palet aan alternatieven (zie laatste bullit hierboven).

2 Huidige bewoners

Voor huidige bewoners geldt het vigerende systeem voor parkeervergunningen. Een parkeervergunning kost een bewoner van Alphen dit jaar € 40,- euro per jaar voor de eerste, € 60 voor de tweede en € 80 voor de derde en meer bewonersvergunning.

Voor huidige bewoners kan gedacht worden aan de volgende maatregelen:

- **Intrekken van parkeervergunningen:** Op dit moment is het mogelijk om voor **alle** voertuigen in bezit parkeervergunningen aan te vragen. Door alle parkeervergunningen in te trekken worden bewoners gedwongen een parkeerabonnement te nemen of de auto weg te doen.
- **3^e en/of 2^e bewonersvergunning afschaffen en intrekken:** Op dit moment is het mogelijk om **3 parkeervergunningen** aan te vragen. Door een maximum van 1 parkeervergunning per woning wordt het voor bewoners onaantrekkelijk om een tweede auto te houden.
- **Prijs van bewonersvergunningen verhogen:** Door tariefverhoging wordt het minder aantrekkelijk om een auto (of tweede/derde auto) te houden waardoor de parkeerdruk in het centrum afneemt.
- **Een maximum aantal uit te geven vergunningen:** Er kan voor gekozen worden per buurt/wijk een maximum aantal uit te geven parkeervergunningen in te stellen. Hierbij kan het principe op = op gebruikt worden. Vaak wordt een dergelijke maatregel gecombineerd met een maximaal aantal vergunningen per adres. Hierbij gaat dan gewerkt worden met een wachtlijst.
- **Stimuleren alternatieven:**
 - parkeren in de parkeergarage aantrekkelijker te maken,
 - aanbieden van deelauto's:
 - vergroten van de fietscapaciteit
 - aanbieden van meer OV

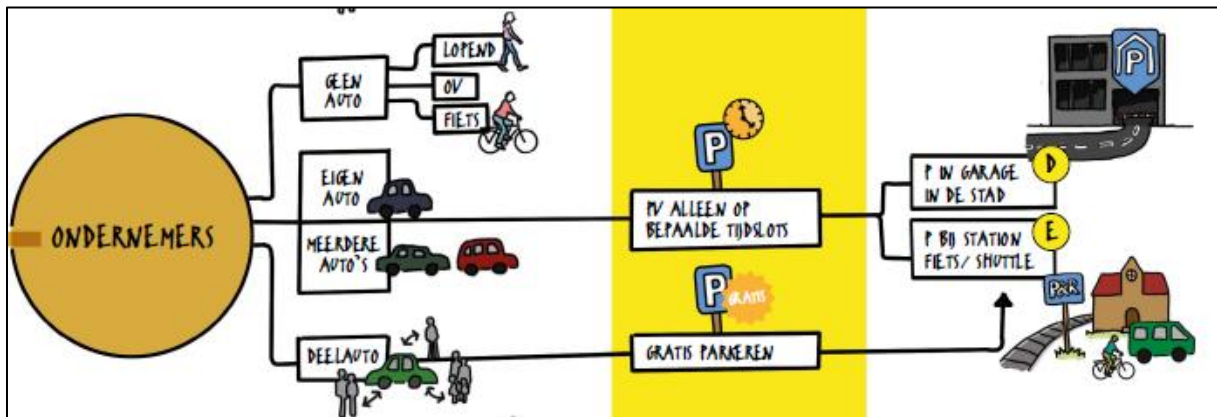
Wat zijn de effecten?

Door deze maatregelen worden de bewoners gestuurd naar een lager autobezit, waardoor de bestaande parkeerdruk afneemt en ruimte ontstaat voor bijvoorbeeld bezoekers. Er bestaat kans op het verschuiven van het probleem (zie ook paragraaf 4.3)

Wat is hiervoor nodig?

Voorlichting richting bestaande bewoners. Het bieden van alternatieven (zie laatste bullit hierboven).

Ondernemers



Voor ondernemers kan gedacht worden aan de volgende maatregelen:

- **Parkeervergunningsstelsel per tijdslot:** Op dit moment mogen ondernemers met de vergunning op elk moment parkeren. Door het invoeren van een tijdslot kan gestuurd worden op het gedeelde gebruik van parkeerplaatsen
- **Realiseren transporthubs (logistiek):** voor opslag van goederen buiten het centrum
- **Stimuleren alternatieven:**
 - Aanbieden van deelauto's
 - Parkeren in garage stadshart

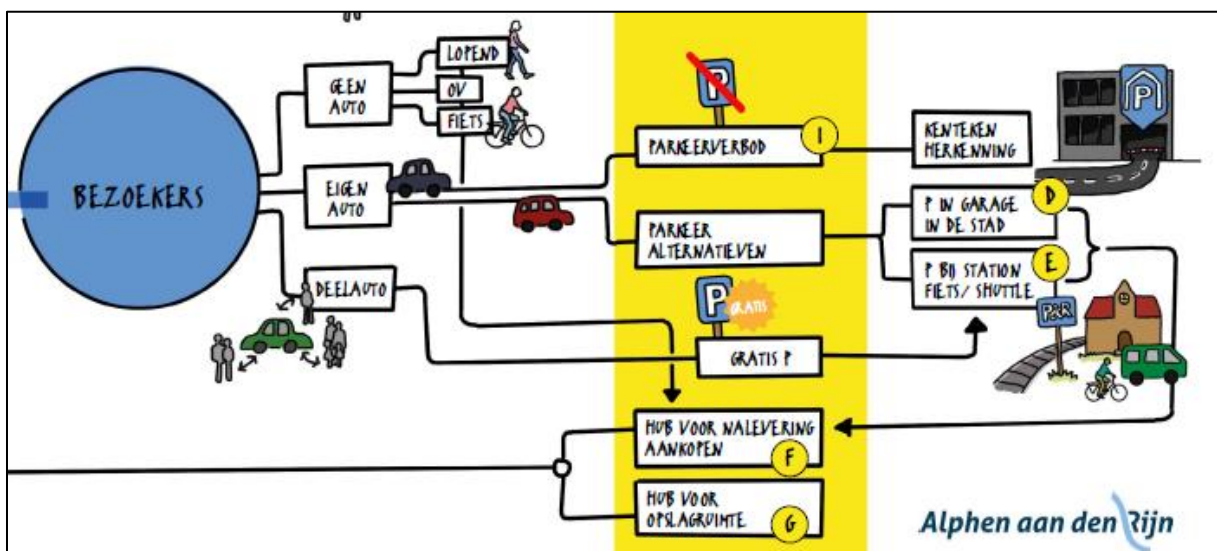
Wat zijn de effecten?

Door deze maatregelen worden ondernemers gedwongen om te parkeren op de daarvoor bestemde locaties en gestimuleerd gebruik te maken van alternatieve reismogelijkheden.

Wat is hiervoor nodig?

Voorlichting richting ondernemers.

Bezoekers



Voor bezoekers kan gedacht worden aan de volgende maatregelen:

- **Parkeerverbod in omliggende straten:** Hierbij zijn de parkeerterreinen uitgezonderd. Dit parkeerverbod kan door het parkeren in de woonstraten te beperken voor vergunninghouders. Bezoekers kunnen dan niet meer via de parkeerautomaat of mobiel parkeren betalen. Risico is dat de capaciteit van de garages te laag is om alle bezoekersparkeren op te vangen.
- **Stimuleren parkeeralternatief op afstand:** Naast de standaard parkeerplekken in het centrum is het voor bezoekers mogelijk op afstand te parkeren bij bijvoorbeeld P+R locaties. Het stimuleren van alternatieven is dan noodzakelijk.
- **Realiseren transporthubs (logistiek):** zodat aankopen en/of grote producten afgehaald kunnen worden buiten het centrum
- **Stimuleren alternatieven:**
 - Financieel voordeel voor parkeren van een deelauto
 - Het instandhouden/verbeteren van een goed OV product met korte loopafstanden naar het centrum en slimme marketingcommunicatie (door ondernemers) gericht op gebruik van OV en fiets.
 - Voldoende en (diefstal)veilige stallingsplaatsen voor fietsen met oplaadmogelijkheid

Wat zijn de effecten?

Door deze maatregelen worden bezoekers gedwongen om te parkeren op de daarvoor bestemde locaties en gestimuleerd gebruik te maken van alternatieve reismogelijkheden.

Wat is hiervoor nodig?

Een bereikbaarheidsonderzoek gericht op het faciliteren van bezoekers richting het centrumgebied.

4.3 Verschuiven van het probleem?

Wanneer de parkeerdruk hoger wordt, of wanneer er maatregelen worden getroffen waardoor het minder aantrekkelijker is om te parkeren in het centrum, komt er meer druk op de randgebieden. Parkeren zal daar een groter probleem worden omdat een deel van de automobilisten daar naar zullen uitwijken. Hiervoor zijn 3 soorten oplossingen mogelijk:

- **Groter maken van het betaald parkeren gebied:** hierdoor gaat het voordeel van parkeren in de randgebieden verloren, wel zorgt dit weer voor een verschuiving.
- **Blauwe zones aanbrengen in de randgebieden:** Hierdoor mogen bezoekers/ ondernemers maar enkele uren parkeren waardoor de parkeerdruk overdag verlaagd wordt. Het parkeren in de randgebieden is dan minder aantrekkelijk.
- **P+R zone aantrekkelijk maken:** De huidige P+R zone Sacharovlaan bij het station is betaald parkeren, terwijl op een steenworp afstand niet betaald hoeft te worden. De P+R zone wordt daarom niet veelvuldig gebruikt. De P+R zone kan aantrekkelijker worden gemaakt door de prijzen te verlagen. Op deze manier ontstaat er minder druk op de randgebieden en wordt de P+R zone beter benut. Wanneer de P+R zone ook goedkoper is dan het parkeren in het centrum kan deze ook concurreren met de parkeerplaatsen in het centrum. Nadeel is dat de gemeente geen invloed heeft op de tariefstelling van dit terrein.

4.4 Gevolgen voor beleid

Afhankelijk van de keuzes die in de voorgaande paragrafen gemaakt worden kan dit gevolgen hebben voor het vigerend beleid. Denk aan bijvoorbeeld:

- Aanpassen parkeernormen.
- Wijzigen van (paraplu)bestemmingsplannen.
- Aanpassen verordeningen.

Relatie met strategische visie stadshart (Niels Portman)

Er loopt een proces dat ligt bij Niels Portman over de toekomst van het Stadshart. Ook parkeren is daarvan een onderdeel. Een en ander wordt onderzocht door een extern bureau, met onder andere als opdracht wat is de toekomstige functie van onze aanloopstraten.

Gezien deze planning (definitieve strategie is voorzien in 2021) is zijn advies:

- kiezen voor een voorlopige strategie om nijpende problemen op te lossen
- geen nieuwe parkeervergunningen
- transformaties winkels/wonen niet onmogelijk maken

5. Procesvoorstel

- In het PO op 18 mei willen we de infographic met de beslisnota bespreken. Daarbij willen we de keuzes in het PO voorleggen.
- In het PO bespreken welk proces gewenst is om naar college en raad te gaan. Dit kan op verschillende manieren vormgegeven worden:
 - middels een raadsvoorstel,
 - een discussiesessie met stellingen zoals hieronder:

1. Visie stadshart	
Vitaal en levendig centrum , door meer ruimte te bieden voor groen en dus minder blik op straat.	Vitaal en levendig centrum, door meer functieveranderingen van bedrijven/winkels/horeca naar woningen.

2. Visie stadshart	
Meer ruimte te bieden voor langzaam-verkeer en tegelijkertijd auto- en vrachtverkeer zoveel mogelijk te beperken dan wel te streven naar zero emissie wordt de leefbaarheid van het stadshart vergroot	Maximale bewegingsvrijheid door voor elke modaliteit een aparte voorziening aan te leggen, waardoor minder ruimte overblijft voor groen.

3. Parkeerdruk	
We willen mee blijven werken aan initiatieven, ondanks dat hiermee de parkeerdruk nog verder toeneemt	De parkeerdruk mag ondanks nieuwe initiatieven niet verder toenemen

4. Ontwikkeling vs parkeren	
De parkeerdruk in het centrum mag niet verder toenemen, deze is al te hoog	De parkeerdruk in het centrum mag toenemen omdat dit bij het karakter van het centrum hoort / omdat hiermee uiteindelijk de parkeerdruk stagneert

5. Ontwikkeling vs parkeren	
We hanteren de parkeernormen om zo voldoende parkeerplaatsen te kunnen bieden en dus de parkeerdruk niet verder laten toenemen	Afwijken van de huidige parkeernorm moet mogelijk zijn om ontwikkelingen in het stadshart mogelijk te maken. Ook als dit tot gevolg heeft dat er een hogere parkeerdruk ontstaat

6. Parkeerbeleid	
Initiatieven worden niet afgewezen omdat door aanpassing van beleid anders wordt omgegaan met de parkeerbehoefte.	Initiatieven worden niet afgewezen ondanks de parkeereis waarbij wordt geaccepteerd dat de parkeerdruk en dus de parkeeroverlast toeneemt

7. Nieuw parkeerbeleid door	
<u>Inzetten op duurzame verstedelijkingsopgave:</u> Bijvoorbeeld door het stimuleren van duurzame vervoersmiddelen, alternatieven mobiliteit (zoals	<u>Nieuw/aangepast parkeerbeleid voor het centrum:</u> Denk bijvoorbeeld aan: het hanteren van lagere parkeernormen door maximum

bijv. deelauto) en stadslogistiek (emissieloos) aanbieden voor een aantrekkelijk economisch vestigingsklimaat.	aantal parkeervergunningen in te stellen of het uitbreiden van parkeerregime (bijvoorbeeld door een groter betaald parkeren gebied, blauwe zones in randgebieden).
--	--

PARKEREN IN HET STADSHART

