



Samenvatting

Naar aanleiding van de toegenomen parkeerdruk wordt het combiparkeren in Scharn uitgebreid met de Padualaan, Bernhardlaan, Pastoor Janssenlaan, Kloosterstraat en het deel van de Bergerstraat tussen de Scharnerweg en Oostermaasweg.

1. Beslispunten

1. Het College besluit combiparkeren in Scharn uit te breiden met de Padualaan, Bernhardlaan, Pastoor Janssenlaan, Kloosterstraat en het deel van de Bergerstraat tussen de Scharnerweg en Oostermaasweg.
2. De Tarieventabel Parkeren per 3 november 2025 overeenkomstig vast te stellen.

Besluit Burgemeester en wethouders d.d. 23 september 2025:

Conform.



2. Aanleiding

In april 2024 is het combiparkeren uitgebreid in delen van Scharn. Dit heeft enerzijds gezorgd voor een afname van parkeerdruk in het gereguleerde gedeelte, maar helaas ook, tot een parkeerdruktoename in direct omliggende straten.

Ten tijde van de uitbreiding van combiparkeren vorig jaar bleek er in deze vijf straten geen duidelijk draagvlak te bestaan om combiparkeren in te voeren en daarom is dit deel niet mee genomen in de parkeerregulering. In het kader van de participatie is door de gemeente aangegeven dat de parkeersituatie nauwlettend in de gaten zou worden gehouden en bij hoogoplopende parkeerdruk de situatie zou worden heroverwogen.

De afgelopen maanden hebben wij veel klachten ontvangen over parkeerdruk die is ontstaan in dit deel mede/met name door buitenlandse langparkeerders. Er zijn meerdere parkeerdrukmetingen uitgevoerd (april, juni en oktober 2024) en deze onderschrijven dit beeld.

Uit de parkeerdrukmeting is gebleken dat de gemiddelde parkeerdruk van dit gebied flink is toegenomen van gemiddeld 56% naar 83%, met uitschieters naar 90-100%. Een bijkomend nadeel is, dat er voor bewoners aan het begin van de Bergerstraat geen alternatieve parkeerruimte is op redelijke loopafstand (200 meter). Parkeerruimte die wel beschikbaar is bevindt zich in het gereguleerd gebied, waarvoor betaald moet worden (1,90 per uur of een dagkaart van 8,10).

3. Beoogd effect

Door het gereguleerde gebied uit te breiden, willen we de parkeerdruk verminderen die ontstaat door langparkeerders op zoek zijn naar een gratis parkeerplek. Zo krijgen bewoners en hun bezoekers gemakkelijker toegang tot beschikbare parkeerplaatsen

4. Argumenten

- 1.1 Objectief is komen vast te staan dat de parkeerdruk in dit deel van Scharn sterk is toegenomen het afgelopen jaar;*
- 1.2 De parkeerdruktoename is plotseling ontstaan (dus niet geleidelijk is gegroeid);*
- 1.3 De parkeerdruktoename is het directe gevolg van het invoeren van combiparkeren in de omringende straten;*
- 1.4 Voor sommige bewoners is er geen alternatieve gratis parkeerruimte op redelijke loopafstand aanwezig;*



- 1.5 In het kader van de eerdere participatie is aangegeven dat we de situatie nauwlettend in de gaten zouden houden en bij hoge parkeerdruk de situatie zou worden heroverwogen;*
- 1.6 Met het voorstel wordt tegemoetgekomen aan het herhaaldelijk verzoek van een groot deel van de bewoners;*
- 1.7 Het voorstel past in het ingezette beleid, dat is vastgelegd in de Omgevingsvisie 2040, Beleidsnota Parkeren 2008, Parkeerverordening 2022 en de Tarieventabel Parkeren;*
- 1.8 Het voorstel heeft gevolgen voor Informatiemanagement en automatisering;*
De aangepaste tarieven moeten worden verwerkt in het Nationaal Parkeerregister.

- 2.1 Door het vaststellen van de Tarieventabel wordt parkeerbelasting geheven;*

De Tarieventabel Parkeren treedt op 3 november in werking. Hierdoor dient een bezoeker het geldende parkeertarief te betalen (€ 1,90 per uur). Een vergunninghouder betaalt middels het aanvragen van een parkeervergunning.

- 2.2 Met de vaststelling van de Tarieventabel kan een parkeervergunning verleend worden;*
- 2.3 Met de vaststelling van de Tarieventabel kan er gehandhaafd worden.*

5. Kanttekeningen of risico's

- 1.1 Weerstand bij bewoners met een eigen oprit*

Bij bewoners met een eigen oprit kan beperkte draagvlak ontstaan. Zij ervaren doorgaans minder hinder van de parkeerdruk en kunnen het bezwaarlijk vinden dat bezoek tijdens de venstertijden parkeerkosten moet betalen. Dit effect wordt deels ondervangen door de bezoekersregeling (reductietarief) en de mantelzorgregeling (vrijstelling voor mantelzorgers). Daarnaast geldt dat bewoners met een oprit die voldoet aan de minimale afmetingen geen vergunning voor de eerste auto kunnen verkrijgen. In die gevallen dient parkeren op eigen terrein plaats te vinden.

- 1.2 Weerstand bij huidige gebruikers van de parkeervakken*

De invoering van gereguleerd parkeren leidt naar verwachting tot weerstand bij een deel van de huidige gebruikers van de openbare parkeervakken. Een aanzienlijk deel van deze vakken worden thans intensief benut door langparkeerders, waaronder forenzen en studenten met een bestemming elders in de stad waar reeds betaald parkeren van kracht is.

- 1.3 Verplaatsing van langparkeerders naar het 'Overig Gebied' (gebied zonder parkeerregulering)*



Er is een reëel risico dat langparkeerders uitwijken naar omliggende gebieden waar (nog) geen parkeerregulering geldt. Dit kan resulteren in een verschuiving van de parkeerdruk naar het zogenoemde 'Overig Gebied'.

6. Financiële gevolgen

De implementatiekosten voor het plaatsen van parkeerautomaten, het aanpassen van bebording en markering inclusief voorbereiding, toezicht en extra eenmalige kosten voor uitvoering en handhaving wordt geschat op een eenmalig bedrag van €15.000,- exclusief btw. Deze kosten worden geactiveerd en vervolgens afgeschreven in 10 jaar. Dit leidt tot een kapitaallast van €1.500,- per jaar die wordt afgedekt middels de reserve productiemiddelen parkeren. In de doorkijk van de reserve productiemiddelen wordt al rekening gehouden met de lasten van investeringen als gevolg van parkeerregulering.

Voor de implementatie van de parkeerregulering (vergunningen/ontheffingen) is eenmalig personele capaciteit gemoeid voor de inrichting van het Parkeerrechtensysteem (PRS) welke kan worden opgevangen binnen de bestaande capaciteit. Na de implementatie valt het administratieve beheer van het parkeervergunningenproces van deze vijf straten in het PRS binnen de reguliere werkzaamheden.

De extra inzet voor reguliere handhaving wordt binnen bestaande bedrijfsvoering opgevangen en leidt niet tot extra kosten.

7. Vervolgtraject besluitvorming, uitvoering en evaluatie

Na vaststelling van de tarieventabel worden de wijzigingen doorgevoerd en kan vanaf maandag 3 november a.s. het combiparkeren ingaan. Indien de weersomstandigheden van dien aard zijn dat werkzaamheden niet voor 1 november uitgevoerd kunnen worden, zal het combiparkeren vanaf 2 maart 2026 ingaan. Een half jaar na invoering wordt via een parkeerdrukmeting getoetst of de parkeerdruk is gewijzigd.

8. Communicatie

Omwonenden en Buurtnetwerk Scharn zijn uitgenodigd voor de inloopbijeenkomst op 21 augustus jl. Tijdens deze inloopbijeenkomst, die is bezocht door ruim 30 belangstellenden, is informatie



uitgewisseld over combiparkeren, het vergunningenproces, de bezoekersregeling, handhaving, het parkeren op eigen terrein en de locaties van de parkeervakken.

Ruim voor de ingangsdatum van combiparkeren ontvangen omwonenden en het Buurtnetwerk Scharn een brief met nadere informatie over de gevolgen van de eventuele invoering, het aanvragen van een vergunning en de exacte ingangsdatum.