

Datum

8 april 2025

Onderwerp

Parkeren in Oss

Wat adviseert het college te besluiten?

- 1. Het parkeerbeleidsplan Oss (raadsbesluit 6 oktober 2005) in te trekken*
- 2. De beleidsnota Parkeren in Oss – 2025, vast te stellen*
- 3. De voorgestelde tarieven uit de beleidsnota vast te stellen en de betaaltijden uit te breiden, conform bijgevoegde Parkeerverordening Oss 2025, Verordening Parkeerbelastingen Oss 2025-II en Besluit Privaatrechtelijke Tarieven Oss 2025-II*

Wat is de aanleiding voor dit advies?

De gemeente Oss streeft naar een gastvrije en aantrekkelijke stad met een focus op duurzaamheid, groen, gezondheid en veiligheid. Met de bouw van duizenden woningen in de komende 10 tot 15 jaar en de toename van arbeidsplaatsen, neemt de verkeersdruk toe. Daarom is het belangrijk om anders te kijken naar verkeer en ruimteverdeling in de stad. Parkeren in de binnenstad is daarbij een belangrijk aandachtspunt. Daarom is er nieuw parkeerbeleid nodig. Het doel van dit beleid is meer ruimte maken voor functies, zoals verblijven en ontmoeten, verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte en de verschillende gebruikers van de stad een goede (fiets)parkeerplek aan te bieden.

Welk resultaat willen we bereiken?

Het resultaat dat we willen bereiken is actueel parkeerbeleid:

- dat aansluit bij de ambities van Oss, de stad van de toekomst;
- dat bijdraagt aan een aantrekkelijke, gastvrije en bereikbare (binnen)stad en;

- dat tegemoetkomt aan de behoeftes van onze inwoners, ondernemers, werknemers en bezoekers.

Welke argumenten zijn er voor dit advies?

1.1 Het parkeerbeleidsplan Oss (raadsbesluit 6 oktober 2005) is verouderd en wordt vervangen door de beleidsnota Parkeren in Oss -2025

2.1 Hiermee werken we aan de ambities van de stad van de toekomst

De ambities op het vlak van leefbaarheid, bereikbaarheid, duurzaamheid en economische aantrekkelijkheid staan beschreven in de Omgevingsvisie, Ontwikkelperspectief Spoorzone en de Koersnota Mobiliteit. Tegelijkertijd zijn ze op de meeste vlakken nog niet concreet uitgewerkt. Met de beleidsnota Parkeren in Oss willen we hierin stappen zetten. We gaan een transitiefase in naar meer duurzame mobiliteit en naar het steeds meer vergroenen en klimaatadaptief inrichten van de openbare ruimte. Dit heeft ook gevolgen voor de ruimte die parkeren inneemt en de keuzes die we daarin moeten maken.

2.2 Hiermee maken we meer ruimte om andere functies, zoals verblijven en ontmoeten, aan de stad toe te voegen

Een aantrekkelijke, gastvrije en bereikbare (binnen)stad vraagt om een betere bereikbaarheid met de fiets en om veilige en comfortabele stallingen. Het vraagt ook om meer en beter openbaar groen waar mensen elkaar kunnen ontmoeten en waar regenwater de grond in kan zakken. De auto krijgt daarom een minder prominente rol in de binnenstad, waarbij we wel gastvrij blijven voor het winkelend publiek van het centrum en voor bezoekers van de horeca. Zo draagt het parkeerbeleid ook bij aan de ambities en doelstellingen van de Koers Stadshart, die momenteel geactualiseerd wordt.

2.3 Hiermee verbeteren we de kwaliteit van de (openbare) ruimte.

Parkeren legt een grote druk op de openbare ruimte. Door parkeren te bundelen en te concentreren in (bij voorkeur) gebouwde voorzieningen aan de rand van binnenstad, maken we op andere plekken ruimte voor voetgangers, fietsers en vergroening.

2.4 Hiermee maken we ruimte om de bewoner van de stad, de bezoeker aan de stad en de werker in de stad een goede (fiets)parkeerplek aan te bieden.

Kijken we naar de verschillende mensen die de stad dagelijks gebruiken dan kunnen we verschillende gebruikers onderscheiden: bewoners, bezoekers (met onderscheid naar kort-

bezoek en lang-bezoek), winkeliers en werkers. Gebruikers die allemaal met een ander doel, maar ook met verschillende vervoerwijzen naar de stad komen. Met de auto, het openbaar vervoer, de fiets of te voet. En voor al deze gebruikers willen we de stad bereikbaar en leefbaar houden. En ook zorgen voor een goede plek waar ze hun auto of fiets kunnen parkeren. Door de juiste doelgroep op de juiste plaats te laten parkeren kunnen we de verschillende doelgroepen een goede (fiets)parkeerplek aanbieden.

2.5 Hiermee beschermen we de bewoners in de woongebieden tegen mogelijke parkeeroverlast.

Veel woonstraten, met name rondom de binnenstad, hebben nu al gereguleerd parkeren. Om de bewoners in de woongebieden rondom de binnenstad en in de spoorzone te beschermen tegen parkeerders die niet in deze woongebieden thuishoren, breiden we gereguleerd parkeren uit, als daar aanleiding voor is.

2.6 Hiermee komen we tegemoet aan de uitkomsten van de adviescommissie Ruimte die op 21 november 2024 de opinienota Parkeren in Oss besprak.

Op 21 november heeft de adviescommissie Ruimte de opinienota Parkeren in Oss besproken. In deze opinienota zijn verschillende varianten geschetst over hoe we het parkeren in de stad kunnen verbeteren. Ook werden er 3 scenario's voorgelegd voor de parkeeropgave aan de Raadhuislaan. Drie insprekers -twee ondernemers uit de binnenstad en de centrummanager- brachten het belang van het bezoekers parkeren onder de aandacht en uitten hun zorgen over het verplaatsen van parkeren naar de rand van de binnenstad en het opheffen van langsparkeren in de straten dicht bij het voetgangersgebied.

Er was binnen de commissie breed draagvlak voor het uitbreiden van bewaakte fietsenstallingen in de binnenstad. Voor het opheffen van langsparkeren was minder draagvlak. De commissie vroeg daarbij vooral aandacht voor gehandicaptenparkeerplaatsen en parkeerplaatsen voor ouderen en mensen die minder goed ter been zijn. Er was (deels) begrip voor het verhogen van de parkeertarieven, waarbij er wel behoefte was aan een concrete uitwerking hiervan. Als het gaat om de parkeeropgave aan de Raadhuislaan had scenario 2 het meeste draagvlak. Dit betreft een integrale parkeeroplossing in de vorm van een openbare, bovengrondse parkeervoorziening parallel aan de spoorlijn.

Al deze input is meegenomen en verwerkt in bijgaande beleidsnota Parkeren in Oss.

2.7 Hiermee werken we aan de betaalbaarheid van de ontwikkelingen in parkeren.

Om het (fiets)parkeren in te richten zoals in de nota Parkeren in Oss beschreven zijn investeringen nodig en zullen de structurele kosten voor het beheer van de

parkeervoorzieningen stijgen. Om dit financieel haalbaar te maken gaan we op de volgende manier middelen genereren:

- Aanpassen van de parkeertarieven.
- Invoeren van betaald parkeren in de avonduren: verlengen tot 22.00 uur.
- Indexering van de parkeertarieven.

Hiermee maken we de volgende ontwikkelingen mogelijk:

- Het exploiteren van de bewaakte fietsenstalling in de Koornstraat (in voorbereiding)
- Het exploiteren van de bewaakte fietsenstalling TBL-terrein (in voorbereiding)
- Het exploiteren van de bewaakte fietsenstalling Heuvel/Eikenboomgaard (zoeklocatie).
- Verbeteren van de looproutes naar de parkeergarage Bergoss en Oostwal-oost.
- Verbeteren van de uitstraling van parkeergarage Oostwal-oost.
- Het mee investeren in en exploiteren van een gebouwde parkeervoorziening aan de Raadhuislaan.
- Uitbreiden van gereguleerd parkeren in woongebieden, indien nodig. Om dit te kunnen doen investeren we onder andere in parkeerautomaten.

Naast bovenstaande ontwikkelingen sparen we voor een eventuele toekomstige (gebouwde) parkeervoorziening aan de noordkant van de binnenstad.

3.1 Door het vaststellen van deze verordeningen kunnen we per 1 oktober 2025 de nieuwe parkeertarieven invoeren.

Het vaststellen van deze verordeningen is nodig om de nieuwe parkeertarieven in te voeren. Dit is een bevoegdheid van de gemeenteraad.

Wat zijn tegenargumenten of risico's?

2.1 Het gereguleerde parkeergebied gaat (gefaseerd) uitbreiden.

Om de bewoners in de woongebieden rondom de binnenstad en in de spoorzone te beschermen tegen parkeerders die niet in deze woongebieden thuishoren, breiden we parkeerregulering uit als daar aanleiding voor is. Dat betekent dat meer inwoners te maken krijgen met kosten voor vergunningen, administratie (aanvragen van vergunningen), een bezoekersregeling en mogelijke gevolgen van handhaving. Daar kan ook weerstand op komen. We proberen dit zo goed en klantvriendelijk mogelijk te regelen. Dit werken we uit in nadere regels. En we gaan ervan uit dat de nadelen opwegen tegen het feit dat de parkeeroverlast wordt beperkt of zelfs teruggedrongen.

2.2 De mogelijkheid om (tweede) parkeervergunningen aan te vragen wordt beperkt.

Het parkeren voor bewoners in de binnenstad en in de spoorzone willen we zo goed mogelijk faciliteren. Tegelijkertijd realiseren we ons dat de beschikbare ruimte vaak beperkt is. Voor bewoners van de binnenstad respecteren we de huidige vergunningen maar bouwen we de mogelijkheid voor een tweede parkeervergunning af. Bewoners in de binnenstad wonen op loopafstand van bijna alle voorzieningen en op loopafstand van het station. Daarmee zijn zij minder afhankelijk van de auto. En in de meeste gevallen is het ook een bewuste keuze om in de binnenstad te wonen waar nu eenmaal minder ruimte is voor de auto. In de woongebieden rondom de binnenstad en in de spoorzone faciliteren we een tweede parkeervergunning zolang er voldoende capaciteit is.

2.3 De tarieven voor parkeren worden hoger.

De ambities en doelen uit de nota Parkeren in Oss kunnen niet binnen de beschikbare middelen in het Parkeerbedrijf worden uitgevoerd. Voorgesteld wordt om hiervoor de parkeertarieven te verhogen en vanaf dan jaarlijks te indexeren. Dat vinden we acceptabel omdat de parkeertarieven de afgelopen 10 jaar gelijk zijn gebleven en omdat de nieuwe parkeertarieven goed afgestemd zijn op de tarieven van omliggende gemeenten. Ook in veel andere gemeenten worden parkeertarieven geïndexeerd.

2.4 Het betaald parkeren wordt uitgebreid naar de avonduren.

We breiden de betaaltijden voor het betaald parkeren uit naar de avonduren. Uitbreiden van deze betaaltijden kan weerstand oproepen van de bezoekers aan de binnenstad. We schakelen hiermee horecabezoek gelijk aan winkelbezoek en er is meer uniformiteit in betaaltijden, wat duidelijker is voor de bezoekers.

2.5 De parkeeropgave aan de Raadhuislaan (scenario 2) wordt verder uitgewerkt in de gebiedsontwikkeling Raadhuislaan.

Voor de parkeeropgave aan de Raadhuislaan is uitgegaan van scenario 2: integrale parkeeroplossing in de vorm van een openbare, bovengrondse parkeervoorziening parallel aan de spoorlijn. Bij de doorrekening in het parkeerbedrijf en de voorgestelde tarievenstructuur is voor deze parkeeropgave gerekend met kengetallen. Omdat het gebied van de Raadhuislaan nog volop in ontwikkeling is, kan de integrale parkeeroplossing ook nog wijzigen. Als dit tot significant andere oplossingen/keuzes leidt die een hoger investering vragen, kan dit gevolgen hebben voor de financiële onderbouwing.

Waar moeten we rekening mee houden?

a. Financiën

Uitgangspunten nieuwe tariefstructuur

We hebben samen met bureau Spark een raming gemaakt van de toename van de parkeeropbrengsten bij de nieuwe tariefstructuur. Daarbij hebben we de volgende (behoudende) uitgangspunten gehanteerd:

- Ze gaat uit van het huidig aantal parkeerplaatsen en de huidige bezetting.
- Ze heeft ramingen gemaakt van de effecten van avondregulering.

Met deze uitgangspunten verwachten we dat de opbrengsten voor kort-parkeren (straatparkeren, Jurgensplein, Oostwal-Oost en Bergoss) toenemen met circa 1,5 mln per jaar.

Wat betekent de nieuwe tariefstructuur voor de begroting?

De hogere opbrengsten uit kort-parkeren worden vanaf 1 oktober 2025 opgenomen in de exploitatie van het parkeerbedrijf van gemeente Oss. Het parkeerbedrijf heeft de komende 4 á 5 jaar jaarlijks afgerond € 100.000 nodig. Deze middelen worden besteed aan voorbereidings- en advieskosten om de onder *argument 2.7* genoemde ontwikkelingen uit te werken. Tijdelijk zal sprake zijn van een overschot binnen het parkeerbedrijf. Dit overschot storten we in de reserve Parkeren. Deze genoemde financiële effecten verwerken we in de 2^e marap van 2025. Het exploitatieoverschot dat ontstaat door de hogere parkeeropbrengsten is structureel. Dit maakt het mogelijk dat we investeringscapaciteit genereren om extra (fiets)-parkeervoorzieningen in de stad bouwen, en deze duurzaam te exploiteren. Via de kadernota en de programmabegroting leggen we de investeringen en daarbij behorende exploitatielasten aan de raad voor.

b. Communicatie

Voor het opstellen van de parkeervisie is uitgebreid gesproken met stakeholders, onder meer tijdens drie werkateliers. Daar is met betrokkenen en deskundigen gesproken over kansen en risico's van het parkeerbeleid. Ook is via het digitaal burgerpanel en een online-enquête de mening van inwoners, werkers en ondernemers opgehaald. Het resultaat hiervan is terug te lezen in bijlage 3, 4 en 5.

Na besluitvorming over het nieuwe parkeerbeleid koppelen we de uitkomsten terug naar deze stakeholders. Ook informeren we het bredere publiek over het nieuwe beleid. Op maatregelen gerichte communicatie volgt zodra de maatregelen worden voorbereid en uitgevoerd

c. Uitvoering

De uitvoering van het parkeerbeleid gebeurt op verschillende manieren:

- Via de uitvoering van projecten, zoals de realisatie van fietsenstallingen en herinrichting gebied Oostwal. Hier ligt een relatie met het uitvoeringsprogramma mobiliteit dat wordt behandeld in de gemeenteraadsvergadering van 10 april 2025;
- Invoering van de nieuwe parkeertarieven in het najaar 2025;
- Via de gebiedsontwikkeling Raadhuislaan, waarin de integrale parkeeroplossing wordt meegenomen;
- Het (gefaseerd) uitbreiden van het gereguleerd parkeergebied werken we uit in nadere regels, die door het college worden vastgesteld.
- We monitoren de effecten van de nieuwe parkeertarieven en afhankelijk van de resultaten beoordelen we of uitbreiding van betaaltijden naar zon- en feestdagen nodig is.
- De ruimtelijke ontwikkelingsrichting in het parkeerbeleid is één van de uitgangspunten bij de actualisatie van de Koers Stadshart (2025).

d. Overlegd met

Bij de werkateliers waren deze partijen betrokken:

Bewoner Boterstraat, Lievekamplaan, Eikenboomgaard, Bram vd Berghstraat, Raadhuislaan.

Wijkstichting de Stolp

IVN Natuureducatie, Oss

Stadse Boeren Oss

Centrumondernemers Oss (COO)

Diverse ondernemers en Horecaondernemer

Jongerenraad

Diverse makelaars

Diverse (landschaps)architecten

Samenvatting

Het huidige parkeerbeleid van de gemeente Oss is verouderd. Daarom wordt voorgesteld om de beleidsnota Parkeren in Oss – 2025 vast te stellen. Ook wordt voorgesteld om een nieuwe tariefstructuur vast te stellen en betaaltijden uit te breiden naar de avonduren.

Met dit beleid:

- sluiten we aan bij de ambities van Oss, de stad van de toekomst door meer ruimte te maken voor functies, zoals verblijven en ontmoeten, en het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte;
- dragen we bij aan een aantrekkelijke, gastvrije en bereikbare (binnen)stad en;
- komen we tegemoet aan de behoeftes van onze inwoners, ondernemers, werknemers en bezoekers door de verschillende gebruikers van de stad een goede (fiets)parkeerplek aan te bieden.