

Addendum

Parkeerplannen Oosterparkwijk Korrewegwijk

1. AANLEIDING

Discussies over invoering van betaald parkeren verlopen niet altijd even gemakkelijk en steeds vaker lopen we tegen de grenzen van ons instrumentarium aan. In de concept parkeerplannen voor de Oosterparkwijk, Korrewegwijk en De Hoogte heeft ons college voorgesteld om in die wijken betaald parkeren in te voeren, daar waar draagvlak was. Zoals bij eerdere parkeertrajecten in andere wijken, lag het aandeel voor- en tegenstanders voor betaald parkeren dicht bij elkaar. De inspraak die daarop volgde illustreert de verdeeldheid die een ingrijpende maatregel als betaald parkeren in zich heeft. Bewoners plaatsen vraagtekens bijvoorbeeld bij de rechtvaardigheid van het systeem (waarom niet de rekening bij de vreemdparkerder of de werkgevers leggen), het eerdere beleid (parkeerdruk verspreidt zich steeds verder naar de randen van de stad) en de voorwaarden van het systeem (de kosten voor de vergunning).

De inspraak heeft 252 reacties op de plannen opgeleverd. Vergeleken met de 1500 reacties op de peiling en op een totaal van ongeveer 11 duizend huishoudens lijkt dit betrekkelijk. Maar vergeleken met recente parkeertrajecten in andere wijken vindt ons college dit een substantieel aantal. Dat vormde de reden om ruimte te geven voor een verzoek vanuit een bewonersinitiatief uit de Professorenbuurt en de Oosterparkwijk. Zij riepen ons na de inspraakperiode op, om ruimte te geven voor een alternatieve, en vooral creatieve oplossing, waarbij de bewoners ook nadrukkelijk kijken naar de eigen verantwoordelijkheid en mogelijkheden om parkeeroverlast te beperken.

Parkeerbeleid leent zich bij uitstek voor een gebiedsgerichte aanpak. Initiatieven uit de samenleving willen we faciliteren en begeleiden, en als dat nodig is wijken we van ons beleid af of passen we ons beleid aan. We staan open voor alternatieven voor betaald parkeren. De afgelopen jaren hebben we 'voorzichtig' geëxperimenteerd met maatwerkoplossingen, zoals afwijkende tijdsvensters voor betaald parkeren op verzoek van bewoners Noorderplantsoenbuurt, de proef met de blauwe zone aan de Verlengde Hereweg en leefstraten. Uit het bewonersinitiatief Professorenbuurt-Oost/ Oosterparkwijk kwamen na de reguliere inspraak drie alternatieven voor betaald parkeren naar voren, waarbij bij twee voorstellen bewoners zelf ook verantwoordelijkheid willen nemen voor de hoge parkeerdruk: bevorderen autodelen en (lang) parkeren voor bewoners op een andere locatie dan op straat. Daarnaast kwam de blauwe zone als gewenst alternatief naar voren, waarbij bewoners middels een ontheffing zouden kunnen parkeren. In dit addendum op het parkeerplan gaan we uitgebreid in op de drie alternatieven, met daarbij de consequenties voor bewoners, bezoekers en de gemeente.

2. PROCES EN KADER

De gemeente is in gesprek gegaan met het bewonerscollectief en de bewonersorganisaties over mogelijke alternatieven. Bewoners, gefaciliteerd door de gemeente, hebben twee plenaire avonden georganiseerd, naast een aantal voorbereidende overleggen. Tijdens de plenaire avond op 8 december werd op een constructieve wijze nagedacht over het parkeerprobleem en mogelijke oplossingen. Uit deze sessie zijn een aantal concrete ideeën voortgekomen, die door de initiatiefnemers zijn gepresenteerd aan de wethouder van Verkeer. Vervolgens is met de initiatiefnemers en bewonersorganisaties besproken welke ideeën het meest uitvoerbaar en wenselijk zijn. Daarbij hebben we het volgende afwegingskader aangereikt.

Wij onderscheiden vijf criteria die van belang zijn bij en afweging:

- Effectiviteit: welk effect heeft de alternatieve maatregel?
- Kosten: wat zijn de financiële kosten voor de gebruikers en de gemeente?
- Draagvlak: in hoeverre kan de alternatieve maatregel op draagvlak rekenen?
- Proportionaliteit: in hoeverre is het alternatief proportioneel, staat het in verhouding tot het probleem/de oorzaak?
- Samenhang: in hoeverre past het alternatief binnen het (stadsbrede) beleid van de gemeente?

Relevante aspecten die – in meer of mindere mate – op de achtergrond spelen bij de keuze voor een maatregel:

- Nieuwbouwontwikkelingen: bij een vergunningenregime bestaat de mogelijkheid adressen uit te sluiten, wat voorkomt dat de parkeerdruk op straat toeneemt;
- De gebiedsontwikkeling in de Oosterhamrikzone: hoe ziet de toekomstige inrichting eruit?
- Toekomst Korreweg: mogelijke fietsstraat;
- Staand beleid: huidige beleidskaders, regelgeving en verordeningen.



Uit het overleg kwamen drie alternatieven als belangrijkste opties naar voren:

- a. Blauwe zone;
- b. Parkeren buiten de wijk;
- c. Autodelen.

Deze alternatieven worden in hoofdstuk 3 uiteengezet.

3. ONDERZOCHE MAATREGELEN

3a. BLAUWE ZONE

Het eerste onderzochte alternatief is de blauwe zone. Omdat de blauwe zone een vergelijkbaar effect zou hebben als betaald parkeren, de kosten lager zouden uitvallen voor bewoners en bezoekers en het vriendelijker is in gebruik, zou hiervoor meer draagvlak zijn.

Wat is een blauwe zone?

In een blauwe zone mag men een beperkt aantal uren (vaak een, twee of drie uur) parkeren met een blauwe schijf achter het autoraam. Hieraan zijn de volgende regels verbonden (artikel 25 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990):

- 1. Het is verboden in een parkeerschijf-zone te parkeren, behalve op parkeerplaatsen die als zodanig zijn aangeduid of aangegeven of plaatsen die zijn voorzien van een blauwe streep.*
- 2. Op plaatsen die zijn voorzien van een blauwe streep is het parkeren van een motorvoertuig op meer dan twee wielen slechts toegestaan indien het motorvoertuig overeenkomstig het bij ministeriële regeling bepaalde is voorzien van een duidelijk zichtbare parkeerschijf. Indien het motorvoertuig is voorzien van een voorruit, wordt de parkeerschijf achter de voorruit geplaatst.*
- 3. Op de parkeerschijf staat het tijdstip aangegeven waarop met parkeren is begonnen. Een parkeerschijf voorzien van een mechanisme dat tijdens het parkeren het tijdstip van aankomst automatisch verschuift, mag niet worden gebruikt.*
- 4. Bij het instellen mag het tijdstip van aankomst naar boven worden afgerond op het eerstvolgende hele of halve uur. De toegestane parkeerduur mag niet zijn verstreken.*
- 5. Indien op een onderbord dagen of uren zijn vermeld, gelden het tweede tot en met het vierde lid slechts gedurende die dagen of uren.*

De blauwe zone voorkomt dus dat automobilisten hun auto lange tijd in de straat kunnen parkeren. Bewoners moeten echter nog wel in de wijk kunnen parkeren. Dit zou mogelijk kunnen worden gemaakt door middel van een ontheffingssysteem.

De bewonersorganisaties vermoedden dat de kosten van de blauwe zone lager zouden zijn, omdat er geen investeringen gedaan hoeven te worden in de (kostbare) parkeerautomaten. Daarnaast is de blauwe zone kostentechnisch vriendelijk voor bezoekers, die kosteloos een aantal uur kunnen parkeren met de blauwe schijf achter het autoraam. De gemeente heeft toegezegd de haalbaarheid van een blauwe zone nader uit te werken. Daartoe is een inschatting gemaakt van de investeringskosten en de kosten voor de exploitatie. Deze raming zetten we af tegen het voorgenomen voorstel om

betaald parkeren in te voeren. Daarnaast zetten we een aantal consequenties op een rij.

Voor de vergelijking zijn we uitgegaan dat we voor de blauwe zone dezelfde tijdsvensters hanteren als voor betaald en vergunningparkeren (9.00 uur – 18.00 uur) en de handhaving op een zelfde niveau ligt als in vergelijkbare wijken met betaald parkeren.

Kenmerken

Betaald parkeren

Fiscaal regime
Langparkeren ontmoedigen
Wijkniveau
Betaalbewijs
Vergunningen
Parkeerautomaten
Inkomsten voor gemeente
Boete 60,- euro (gemeente)
Bezwaar bij gemeente

Blauwe zone

Verkeersbesluit
Omloopsnelheid parkeren vergroten
Doorgaans in winkelgebieden
Parkeerschijf
Ontheffingen zijn mogelijk
Vakken fysiek markeren
Geen inkomsten
Boete 90,- euro (Rijk)
Bezwaar bij OM

Consequenties voor bewoners

Voor een blauwe zone moeten bewoners ontheven kunnen worden van de verplichting van een parkeerschijf te gebruiken. De kosten voor de ontheffing dienen in ieder geval gebaseerd te worden op

- hoeveelheid tijd die is gemoeid met het voortbrengen van dat product. Het gaat hierbij om de tijdsbesteding van alle medewerkers die een bijdrage leveren aan het product;
- de aantallen producten op jaarbasis;
- het uurtarief of uurtarieven van de betrokken medewerkers, inclusief de toe te rekenen overhead;
- eventuele out-of-pocket kosten

Een inschatting laat zien dat de richtprijs voor een ontheffing dan op 40,- euro zou komen, ter dekking van de administratieve lasten. Het tarief dient door de raad te worden vastgesteld. Een bezoekersontheffing is niet nodig, omdat al het bezoek binnen de tijdsvenster met een parkeerschijf parkeren.

Consequenties voor bezoekers

Bezoekers kunnen in de wijk parkeren met de blauwe parkeerschijf, Mulder-feit voor de aangegeven tijdsduur. Na de verstreken parkeerduur dient de auto de parkeerplaats te verlaten. Bij betaald parkeren kan de parkeerduur verlengd worden, via de automaat of het belparkeren. De boete bedraagt 90, - euro voor een overtreding. Een bezwaarprocedure via de gemeente is niet mogelijk. De beroepsprocedure verloopt via de Officier van Justitie (via Centrale Verwerking Openbaar Ministerie).

Consequenties voor gemeente

De opbrengsten uit boetes (voor foutparkeren, te lang parkeren enzovoort) gaan niet naar de gemeente, maar volledig naar het Rijk aangezien het een verkeersovertreding is (wet Mulder-feit). De suggestie is gedaan om voor bezoekers tijdelijke ontheffingen te verkopen, als inkomstenbron. Het

onderscheid met betaald parkeren neemt dan wel af, daarnaast dient er een nieuw stelsel opgetuigd te worden.

Handhaving in een blauwe zone dient door een Buitgewoon Opsporingsambtenaar (BOA) te worden gedaan, terwijl fiscale controle ook door een fiscalist plaats kan vinden. Dat zorgt voor hogere kosten voor handhaving. De gemeenten Amsterdam en Den Haag hebben onlangs aangekondigd per 2017 zelf boetes uit gaan delen, in plaats van de strafbeschikking waarvan de boete ten gunste komt van het Rijk.

De controle van de parkeerschijf vindt plaats op basis van de maximaal toegestane parkeertijd (met inachtneming van een tolerantie van +/- 10 min), waarbij de parkeerschijf niet opnieuw mag worden ingesteld zonder dat het geparkeerde voertuig de parkeerplaats heeft verlaten; dit is in de praktijk lastig te controleren. Terwijl bij betaald parkeren de controle redelijk eenvoudig is, is in geval van een blauwe zone het tijds kader niet nauwkeurig waardoor een marge moet worden gehanteerd (het is niet mogelijk het exacte tijdstip waarop de auto is geparkeerd van de parkeerschijf af te lezen). Het digitaal handhaven zowel als de inzet van een scanvoertuig zijn niet mogelijk, hoewel een deelgemeente in Brussel experimenteert met gedeeltelijke digitale handhaving.

In een blauwe zone verplicht om duidelijk te maken dat de parkeerplaatsen voor tijdelijk gebruik zijn en dat er een parkeerschijf gebruikt moet worden. Hiervoor moeten niet alleen bij de toegangswegen van de wijk borden worden geplaatst, maar moeten alle parkeervakken blauw omlijnd worden. Dit vraagt om een forse investering.

Blauwe zone vs. betaald parkeren

	Betaald Parkeren	Blauwe zone
Effectiviteit	+	+
Gebruiksgemak bewoner	+	+
Gebruiksgemak bezoeker	+	0/+
Kosten bewoner	-	0/-
Kosten bezoeker	-	++
Omkeerbaarheid	--	-
Flexibiliteit (tijden, voorwaarden)	++	0
Toekomstbestendigheid	+	0/-
Kostendekkendheid voor gemeente	+	--

Op basis van de ervaringen met de huidige handhaving verwachten wij dat voor de invoering van een blauwe zone in de Oosterparkwijk, de Professorenbuurt Oost en De Hoogte jaarlijks ca. 550 duizend euro nodig is voor handhaving, voor de noodzakelijke bebording en markering is naar verwachting de komende jaren 100-150 duizend nodig. Ontheffingen zouden kostendekkend verstrekt kunnen worden.

Een bezwaarprocedure via de gemeente is niet mogelijk. De beroepsprocedure verloopt via de Officier van Justitie (via Centrale Verwerking Openbaar Ministerie) e kosten voor betaald parkeren zijn afhankelijk van de grootte van het gebied: hoe groter het gebied, hoe meer automaten, hoe meer handhaving en handhavers nodig zijn en hoe meer borden er moeten worden aangebracht. De opbrengsten van de parkeerautomaten en boetes verschillen per wijk. Hoe verder van de binnenstad, hoe lager de opbrengsten zijn. In de meeste wijken (vergelijkbaar met de Oosterparkwijk en Korrewegwijk) zijn de opbrengsten net dekkend voor de kosten. De investeringen die (jaarlijks) moeten worden gedaan, worden dus gedekt uit de opbrengsten.

Op basis van de ervaringen met de nieuwe parkeerautomaten concluderen wij dat betaald parkeren in de voorgestelde wijken kostenneutraal ingevoerd kan worden. Dat wil zeggen: de noodzakelijke investeringen, beheer en onderhoud en handhaving kunnen bekostigd worden met de opbrengst van vergunningen, parkeertickets en boetes.

3b.PARKEREN BUITEN DE WIJK

Het tweede onderzochte alternatief is parkeren buiten de wijk. Een van de veelgehoorde argumenten tegen betaald parkeren was het tijdsvenster: betaald parkeren is voornamelijk bedoeld om de parkeerdruk overdag te laten afnemen. Het probleem (voornamelijk in de Professorenbuurt) doet zich echter niet overdag, maar 's avonds en 's nachts voor. Omdat het parkeerprobleem 's avonds en 's nachts voornamelijk veroorzaakt wordt door bewoners, kan het wellicht opgelost worden door enkele tientallen auto's buiten de wijk te laten parkeren. Daarom is de mogelijkheid om buiten de buurt, bijvoorbeeld in een loods of op braakliggende terreinen onderzocht. Bewoners geven aan dit alternatief verder te willen uitwerken.

3c. AUTODELEN

Het derde onderzochte alternatief is autodelen. Bij autodelen maak je als bewoners niet alleen gebruik van een auto, maar deel je deze met anderen. Dit kan op twee manieren:

- Een buurtbewoner heeft een auto en stelt deze ter beschikking voor (zichzelf en een aantal andere bewoners);
- Een aantal bewoners verkoopt de eigen auto (of parkeert deze elders) en huurt een auto bij een commerciële partij. Hierbij zou bijvoorbeeld een samenwerkingsverband kunnen worden aangegaan met een nabije autodealer of een deelinitiatief (MyWheels, SnappCar, Nudge, Greenwheels).

Omdat het probleem 's avonds en 's nachts voornamelijk veroorzaakt wordt door bewoners, kan het parkeerprobleem wellicht opgelost worden als enkele tientallen bewoners hun auto gaat delen (en een deel van de bewoners de auto dus wegdoet).

Daarom is het concept autodelen nader onderzocht en hebben bewoners aangegeven dit verder te willen verkennen. De ambitie is om hiermee te permanent druk met een x aantal auto's te verlagen.