

Raadsvoorstel



Datum raadsvergadering	30 oktober 2013	Registratienr.	RO 13.3876030
Raadscommissie	B&V	Datum B&W besluit	24 september 2013
Datum raadscommissie	9 oktober 2013	Portefeuillehouder	Weth. J. van Keulen
Bijlagen	2	Steller	O.Strijker
		Telefoon	367 82 42
		E-mail	ocar.strijker@groningen.nl

Onderwerp

Parkeerplan Helperplein en Verlengde Hereweg

Concept raadsbesluit

De raad besluit:

- I. in te stemmen met het uitvoeren van de pilot "blauwe zone" voor de duur van 12 maanden;
- II. de dekking van het beschikbaar gestelde krediet ad € 72.000,-- (raadsbesluit 26 september 2012) voor de aanleg en realisatie van een nieuwe ontsluitingsweg tussen het Helperplein en de Van Imhoffstraat te wijzigen van exploitatie parkeerbedrijf naar; ISV Winkelcentra 2013, geormerkt Helperplein;
- III. de kosten voor bebording en bewegwijzering van € 10.000,-- te dekken uit het exploitatiebudget 2014 "kleine verkeersmaatregelen";
- IV. de gemeentebegroting 2013 te wijzigen.

(Publieks-)samenvatting

Op 27 januari 2010 heeft de raad de Parkeernota vastgesteld. In deze nota is het gemeentelijk parkeerbeleid voor de periode 2010 – 2020 beschreven. De uitgangspunten van dit beleid zijn onder andere de verbetering van het verblijfsklimaat in de (binnen)stad.

Met een proactieve uitvoering van het parkeerbeleid (Parkeernota "Parkeren in de stad, duurzaam bereikbaar!"), sturen we actief op de verbetering van de leefbaarheid.

Op 23 november 2011 en op 26 september 2012 is de raad schriftelijk geïnformeerd over de concretisering van dit voornemen in verband met de parkeersituatie van het Helperplein en de Verlengde Hereweg.

Al geruime tijd blijkt dat op het Helperplein de parkeerdruk op bepaalde dagen in de week het toelaatbare overschrijdt. Hierdoor kunnen zich onveilige situaties voordoen, omdat een goede doorstroming in het geding is. Langs de Verlengde Hereweg zijn enkele jaren geleden parkeervakken gerealiseerd. Deze vrij-parkeren zone wordt veelal gebruikt door forenzen. Hierdoor kan winkelend publiek de winkels die gevestigd zijn ter plaatse, slecht bereiken. De winkeliers hebben aangegeven dat ze het wenselijk achten dat in deze zone maatregelen worden getroffen om het kort parkeren te stimuleren. Een breed gedragen wens vanuit bewoners en winkeliers is het invoeren van een blauwe zone. Dit zou volgens hen het verdringingseffect verkleinen (drukverplaatsing naar omliggende straten) en het kort parkeren stimuleren. De benodigde parkeerschijven worden verstrekt door de gemeente. Dit is algemeen te doen gebruikelijke methode.

De beoogde maatregelen zijn opgenomen in het "Parkeerplan Helperplein & Verlengde Hereweg". Het Parkeerplan is tot stand gekomen in overleg met bewoners en winkeliers. Wij vragen uw raad om het Parkeerplan vrij te geven voor inspraak.

Inleiding

Al geruime tijd blijkt dat op het Helperplein de parkeerdruk op bepaalde dagen in de week het toelaatbare overschrijdt. Vooral op de donderdagen en vrijdag is een toenemende parkeerdruk te zien, wat uitmondt in een onacceptabele piek op zaterdag. Ook is er sprake van veel zoekverkeer. De parkeervoorziening wordt gebruikt door winkelend publiek, maar ook door bewoners uit de omgeving, winkelpersoneel en forenzen. De winkeliers hebben in 2010 een signaal afgegeven dat zij het wenselijk achten dat er maatregelen worden getroffen om de parkeerdruk op de genoemde dagen te verlagen.

Samen met stakeholders is gekomen tot een voorstel om de veiligheid op het Helperplein en Verlengde Hereweg te vergroten. Wij stellen, mede naar aanleiding van overleg met een afvaardiging van bewoners en winkeliers, uw raad voor om in te stemmen met een pilot "blauwe zone". De pilot heeft een looptijd van 12 maanden, waarna een grondige evaluatie zal plaatsvinden. Uiteraard zullen de uitkomsten van deze evaluatie aan uw raad ter besluitvorming worden voorgelegd.

Het Parkeerplan kan nu worden vrijgegeven voor inspraak, gedurende een periode van 6 weken.

Beoogd resultaat

Het beoogde resultaat is dat de verkeerssituatie op het Helperplein en langs de Verlengde Hereweg veilig wordt en geen ongewenste effecten met zich meebrengt. De maatregelen zijn verwoord in het Parkeerplan.

Kader

Op 27 januari 2010 heeft de raad de Parkeernota "Parkeren in de stad, duurzaam bereikbaar!" vastgesteld.

In deze nota is het gemeentelijk parkeerbeleid voor de periode 2010 – 2020 beschreven. De uitgangspunten van dit beleid zijn onder andere de verbetering van het verblijfsklimaat in de (binnen)stad. De voorgestelde pilot "blauwe zone" maakt geen deel uit van de genoemde oplossingen in de Parkeernota. Dit is dan ook de reden dat uw raad wordt gevraagd in te stemmen met deze maatregel.

Op 23 november 2011 en op 26 september 2012 is de raad schriftelijk geïnformeerd over de concretisering van dit voornemen in verband met de parkeersituatie van het Helperplein en de Verlengde Hereweg. Tijdens de raadsvergadering van 26 september 2012 is een krediet beschikbaar gesteld voor de aanleg van een nieuwe onsluitingsweg tussen het Helperplein en de Van Imhoffstraat, ter verbetering van de verkeersveiligheid voor de bewoners van het Helperplein.

Argumenten/afwegingen

• De maatregelen sluiten aan op de uitgangspunten van de Parkeernota.

In eerste instantie is aan bewoners de optie voorgelegd om betaald parkeren op het Helperplein in te voeren. Tijdens de informatieavond in september 2012 is gebleken dat hiertegen veel weerstand bestond: het middel zou erger zijn dan de kwaal en er zou sprake zijn van een verdringingseffect naar omliggende straten.

Na overleg met een afvaardiging van winkeliers en bewoners is besloten tot een ander, passend voorstel.

Voor het Helperplein wordt voorgesteld om randvoorwaardelijke maatregelen te treffen (zie "realisering en evaluatie"). Naast deze maatregelen willen wij ook graag tegemoet komen aan de wens van de bewoners en winkeliers om een blauwe zone in te voeren. Voordat we structureel hiertoe willen overgaan, stellen wij voor om dit eerst in de vorm van een pilot uit te voeren. Zo kunnen we deze veel besproken maatregel toetsen aan de praktijk. Wij gaan er vanuit dat deze legitieme parkeerreguleringsmaatregel een antwoord geeft op het vraagstuk in deze omgeving. Mochten de maatregelen geen significant effect bewerkstelligen (of onbedoelde en onvoorziene effecten hebben), dan zal - na de evaluatie hiervan (12 maanden na invoering) - alsnog kunnen worden overgegaan tot het invoeren van betaald parkeren op het Helperplein.

• Investering in een nieuwe onsluitingsweg.

In het raadsvoorstel van 26 september 2012 is gevraagd om een krediet beschikbaar te stellen van € 72.000,- voor de aankoop van een perceel grond van woningcorporatie Lefier en de realisatie van een nieuwe onsluitingsweg. Deze weg is een wezenlijk onderdeel van het plan, omdat de dagelijkse verkeers-bewegingen van bewoners via het Helperplein overbodig maakt. De leefbaarheid en veiligheid wordt hierdoor aanzienlijk vergroot. De raad heeft het gevraagde krediet beschikbaar gesteld.

Maatschappelijk draagvlak/participatie

In december 2011 heeft een eerste gesprek plaatsgevonden met enkele winkeliers (van de winkeliersvereniging) en bewoners. Onze eerste ideeën zijn hier besproken en er bestond geen noemenswaardige weerstand. Op basis hiervan hebben we plannen verder uitgewerkt.

Op 19 september 2012 heeft een inloopavond plaatsgevonden, waarvoor omwonenden en winkeliers zijn uitgenodigd. Het doel van de avond was om een concept-plan van maatregelen te presenteren en hierover met elkaar in gesprek te gaan. De reacties van het merendeel van de aanwezigen was dat de

voorgestelde maatregelen op het Helperplein niet in een behoefte voorziet en juist als "waterbed-effect" zal gaan werken naar omliggende straten. De parkeerdruk zou zich dus gaan verplaatsen naar de wijk.

Op 11 december 2012 is - in een workshopsetting - met een delegatie van bewoners en winkeliers onderzocht welke alternatieve maatregelen er waren om het parkeerprobleem op te lossen. De maatregelen zoals die nu worden voorgesteld zijn een rechtstreeks resultaat van deze laatste bespreking. Er heeft dus een hoge mate van participatie plaatsgevonden.

Financiële consequenties

Invoeren van een nieuw parkeerregime levert financiële mutaties op. Er moeten voorzieningen worden aangebracht. In dit project zal er een nieuwe ontsluitingsweg worden aangelegd.

Kosten handhaving:

We kiezen ervoor om de handhavingstaak onder te brengen bij Stadstoezicht. Op deze wijze hebben we meer "grip" op inzet. De hoogte van de inzet van handhavers wordt vanwege de pilot wel mede afhankelijk gesteld van signalen uit de omgeving en de *bestaande capaciteit* binnen Stadstoezicht. Er vindt dus geen verruiming van capaciteit plaats en daarmee geen extra handhavingskosten. Overtredingen in de blauwe zone zijn zogenaamde "Wet Mulderfeiten". Dit betekent concreet dat van iedere uitgeschreven bekeuring er € 25,- ten gunste van de gemeente komt. Omdat het aantal te verwachten bekeuringen lastig te prognotiseren is, zijn deze (geringe) opbrengsten niet gekwantificeerd.

Financiering en dekking nieuwe ontsluitingsweg.

Door de raad is voor de aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg op 28 september 2012 een krediet beschikbaar gesteld van € 72.000,-. In dit voorstel is opgenomen dat de kapitaallasten (€ 9.000,-) voorsnog gedekt worden uit de uit de exploitatie van het Parkeerbedrijf, maar dat we in de finale afweging ook ISV-middelen zouden betrekken. Vanuit het ISV-Winkelcentra, geormerkt voor het Helperplein zijn nog middelen beschikbaar die kunnen worden aangewend als dekking voor dit projectonderdeel. Het is naar onze mening ook meer passend om de kosten (totaal € 72.000,-) uit het resterende ISV-budget te dekken, dan uit de exploitatie van het Parkeerbedrijf. Vooral nu er geen sprake zal zijn van inkomsten uit betaald parkeren.

Kosten bewegwijzering.

Voor de markering van de blauwe zone, het plaatsen van verkeersborden en omdraaien van de rijrichting van en naar het Helperplein is een eenmalig bedrag nodig van € 10.000,-. Deze kosten kunnen worden gedekt uit het exploitatiebudget 2014 "kleine verkeersmaatregelen" (voorbeslag).

Begrotingswijziging gewijzigde dekking

Begrotingswijziging 2013						
Uitbreiding betaald en vergunningparkeren 1e fase Oranjebuurt, Noorderplantsoen						
Helperplein en Corpus Den Hoorn-Zuid						
Betrokken dienst(en)	RO/EZ					
Naam voorstel	Exploitatie parkeerbedrijf					
Incidenteel / Structureel	Structureel					
Soort wijziging	Exploitatie					
Financiële begrotingswijziging	Lasten	Baten	Saldo	Toevoeging reserve	Onttrekking reserve	Saldo
7.4 Parkeren	9-	9-	-			-
Totale begrotingswijziging	9-	9-	-	-	-	-

Realisering en evaluatie

Op het Helperplein en langs de Verlengde Hereweg zal de blauwe zone van kracht zijn. Inhoudelijke toelichting over de betekenis van een blauwe zone is te vinden in bijgevoegd parkeerplan.

- Parkeertijden.
 - o De blauwe zone is van kracht van maandag t/m zaterdag van 9.00 tot 18.00 uur.
 - o De vrije parkeertijd bedraagt 60 minuten; hiermee wordt de mogelijkheid geboden tot gecombineerd winkelbezoek en is er ook sprake van een relatief snelle doorloopsnelheid.

- Aanschaf parkeerschijf.

De gemeente zal zorgdragen voor verspreiding van parkeerschijven bij de winkels in het gebied.

- Monitoren van maatregelen.

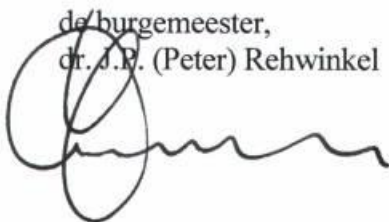
De maatregelen zullen moeten leiden tot een verbetering van de veiligheid en verlaging van de parkeerdruk op de piekdagen. Het invoeren van een blauwe zone op het Helperplein en Verlengde Hereweg is nadrukkelijk een pilot. Het scheidt geen precedent voor een vervolg of uitbreiding van dit parkeerregime in andere wijken. De maatregelen zullen gedurende 12 maanden worden gemonitord en na deze periode worden geëvalueerd. De raad besluit op basis van deze evaluatie of de maatregelen zullen worden doorgezet of dat er wordt overgegaan tot een systeem van betaald en vergunningparkeren. De blauwe zone blijft van kracht tot het raadsbesluit.

Als het effect niet significant is verbeterd, danwel er sprake is van een verdringingseffect naar omliggende straten, vindt dus heroverweging van de maatregelen plaats. Parameters voor "significant" worden nader bepaald, maar zullen betrekking hebben op bezettingsgraden (parkeerdruk en -duur) en meldingen beheer en verkeer.

Mocht de raad besluiten de pilot niet door te zetten, dan zal worden overgegaan tot het systeem van betaald en vergunningparkeren.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
dr. J.P. (Peter) Rehwinkel



de secretaris,
drs. M.A. (Maarten) Ruys





Helperplein

PARKEERPLAN



Verlengde Hereweg

4 september 2013

1.0 INLEIDING

Op 27 januari 2010 heeft de raad de Parkeernota “Parkeren in de stad, duurzaam bereikbaar!” vastgesteld. In deze nota is het gemeentelijk parkeerbeleid voor de periode 2010 – 2020 beschreven. De uitgangspunten van dit beleid zijn onder andere de verbetering van het verblijfsklimaat in de (binnen)stad.

In de oudere stadsdelen, vooral in de vooroorlogse wijken, neemt de parkeerdruk en daarmee de overlast toe. Oorzaken zijn de beperkte beschikbaarheid van parkeercapaciteit, een toename van het autobezit en een toename van het aantal parkeerders van elders. De maatregelen die we daarvoor inzetten zijn:

- de uitbreiding van het gebied met betaald en vergunningparkeren buiten de binnenstad;
- het aanscherpen van het vergunningenuitgiftebeleid;
- uitbreiden van het aantal buurtstallingen en gebruik bevorderen;
- tegengaan van interne ritten in gebieden (met kleinere vergunningzones in woonwijken).

Met een proactieve uitvoering van dit onderdeel van het parkeerbeleid, sturen we actief op de verbetering van de leefbaarheid. We houden in de gaten waar parkeer- en leefbaarheidsproblemen ontstaan en nemen dan maatregelen. Dit doen we in alle woonwijken, de oude en de nieuwere, maar ook bij winkelcentra, ziekenhuizen en scholen.

Op 23 november 2011 en op 28 september 2012 is de raad schriftelijk geïnformeerd over de concretisering van dit voornemen in verband met de parkeersituatie van het Helperplein en de Verlengde Hereweg.

Dit project omvat de voorbereiding, uitwerking en invoering van een nieuw parkeerregime op het Helperplein en een gedeelte van de Verlengde Hereweg.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk twee staat de fasering van het proces centraal. Hoofdstuk drie beschrijft de inhoudelijke maatregelen van het betaald parkeren. Randvoorwaarden om te komen tot invoering van de maatregel, zoals procedure, planning en financiële aspecten, staan beschreven in hoofdstuk 5

2.0 Fasering van het proces

Er zijn per deelgebied grofweg 2 fasen te onderscheiden:

1. Opstellen parkeerplan, uitmondend in een collegebesluit, waarbij de raad in de gelegenheid is gesteld om wensen en bedenkingen te uiten, over *invoering* aanpassing van het parkeerregime
2. Realisatie aangepast parkeerregime

Voor alle projecten wordt dus een parkeerplan opgesteld. Op basis van het parkeerplan besluit het college tot invoering van het (aangepaste) parkeerregime in een gebied.

Ad 1. Opstellen Parkeerplan

In dit parkeerplan wordt de huidige situatie geanalyseerd, de problematiek beschreven, een oplossingsgerichte (set van) parkeermaatregel(en) voorgesteld en uitgewerkt (in het geval van betaald parkeren bijvoorbeeld tarieven, periodes, gebiedsbegrenzingsen, etc) en worden eventuele aanvullende maatregelen benoemd.

De eerste fase sluit af met het collegebesluit over de invoering of wijziging van een gewijzigd parkeerregime.

Fase 1 moet succesvol afgerond zijn voordat fase 2 in werking kan treden.

Ad 2. Realisatie van het nieuwe regime

Voor het invoeren van een blauwe zone moet een verkeersbesluit worden genomen. Dit geldt ook voor het veranderen van de rijrichting. Ook de fysieke inrichting van het gebied dient gerealiseerd te worden. Verdere aanpassingen van regelgeving zijn in casu niet nodig.

3.0 MAATREGELEN

3.1 *Aanleiding*

Op het Helperplein en de Verlengde Hereweg is nu geen sprake van betaald en vergunningparkeren. Er zijn redenen om het bestaande parkeerregime aan te passen.

Al geruime tijd blijkt dat op het Helperplein de parkeerdruk op bepaalde dagen in de week het toelaatbare overschrijdt. Vooral op de donderdagen en vrijdag is een toenemende parkeerdruk te zien, wat uitmondt in een onacceptabele piek op zaterdag. Hierdoor kunnen onveilige situaties zich voordoen, omdat de doorstroming in het geding is. Ook is er sprake van veel zoekverkeer. De parkeervoorziening wordt gebruikt door winkelend publiek, maar ook door bewoners uit de omgeving, winkelpersoneel en forenzen. De winkeliers hebben in 2010 een signaal afgegeven dat zij het wenselijk achten dat er maatregelen worden getroffen om de parkeerdruk op de genoemde dagen te verlagen.

Langs de Verlengde Hereweg zijn enkele jaren geleden parkeervakken gerealiseerd. Deze vrij-parkeren zone wordt veelal gebruikt door forenzen. Hierdoor kan winkelend publiek de winkels die gevestigd zijn ter plaatse slecht bereiken. De winkeliers hebben aangegeven dat ze het wenselijk achten dat in deze zone (kort) betaald parkeren wordt ingevoerd.

3.2 *Proces met stakeholders*

Op 19 september 2012 heeft een inloopavond plaatsgevonden, waarvoor omwonenden en winkeliers zijn uitgenodigd. Het doel van de avond was om een concept plan van maatregelen te presenteren en hierover met elkaar in gesprek te gaan. De reacties van het merendeel van de aanwezigen was dat de voorgestelde maatregelen op het Helperplein niet in een behoefte voorziet en juist als “waterbed-effect” zal gaan werken naar omliggende straten. De parkeerdruk zou zich dus gaan verplaatsen naar de wijk.

Op 11 december 2012 is – in een workshopsetting - met een delegatie van bewoners en winkeliers onderzocht welke alternatieve maatregelen er waren om het parkeerprobleem op te lossen. Op 17 september 2013 zijn de leden van de workshop geïnformeerd over het collegebesluit.

Het resultaat van de workshop en de maatregelen die hierin zijn besproken is in de volgende paragraaf opgenomen.

3.3 *Maatregelen Helperplein en Verlengde Hereweg*

Voor het Helperplein zijn de maatregelen die getroffen dienen te worden meerledig en schematisch weergegeven in de tekening in bijlage 1.

a. Veranderen rijrichting

De verkeerssituatie bij het oprijden en verlaten van het Helperplein door automobilisten moet worden gewijzigd om veiligheid te kunnen garanderen. Op de volgende pagina is de nieuwe verkeerscirculatie opgenomen ten gevolge van de gewijzigde rijrichting.



b. Laad- en lostijden

De laad- en lostijden van de AH-supermarkt worden gereguleerd. De exacte tijden worden in overleg met de winkeleigenaar bepaald.

c. Nieuwe ontsluitingsweg

Het aanleggen van een nieuwe ontsluitingsweg tussen Helperplein en van Imhoffstraat voor de bewoners van het Helperplein. Voor de bewoners zal de verkeerssituatie aanzienlijk verbeteren en veiliger worden als zij niet meer via het Helperplein bij hun woning komen. De nieuwe ontsluitingsweg is gesitueerd over het eigendom van Woningcorporatie Lefier. Met de woningcorporatie zijn inmiddels afspraken gemaakt over aankoop van hun perceel grond, maar moet nog wel verder worden afgewikkeld.

d. Afsluiten van huidige ontsluiting

Afsluiten van de ontsluiting via het Helperplein voor bewoners van de straat Helperplein;

e. Laad- en losstroken Verlengde Hereweg

Op in deze zone is een laad- en losstrook gesitueerd. Winkeliers hebben hier nadrukkelijk om gevraagd.

3.4 Pilot Blauwe zone op Helperplein en langs Verlengde Hereweg

Breed gedragen wens bij bewoners & winkeliers

Een vaak geuite oplossing voor het parkeervraagstuk op het Helperplein en Verlengde Hereweg is het invoeren van een zgn. “blauwe zone” (parkeerschijf). Met de bewoners en winkeliers is afgesproken dat we in dit parkeerplan een paragraaf opnemen over de (on)mogelijkheden van een blauwe zone.

Het college heeft besloten in te stemmen met het uitvoeren van een pilot van een blauwe zone op het Helperplein en langs de Verlengde Hereweg. De uitwerking van de blauwe zone is hieronder opgenomen.

3.4.1 Toelichting op een blauwe zone (uit: www.rijksoverheid.nl)

U mag met een parkeerschijf parkeren in een parkeerschijfzone. Dit geldt alleen voor motorvoertuigen op meer dan 2 wielen. Parkeerzones zijn beter bekend als blauwe zones.

Parkeerschijf verplicht in blauwe zone

Een parkeerschijfzone wordt aangeduid met het verkeersbord E10. In de blauwe zone is het gebruik van een parkeerschijf verplicht. De maximale parkeertijd staat op het verkeersbord.



Parkeerschijf instellen

Een parkeerschijf wordt zo ingesteld dat de pijl het tijdstip van aankomst aangeeft. Het tijdstip van aankomst mag naar boven worden afgerond op het eerstvolgende hele of halve uur. Het tijdstip van aankomst op de parkeerschijf dient handmatig te worden ingesteld.

Een parkeerschijf met een mechanisme dat het tijdstip van aankomst automatisch verschuift, mag niet worden gebruikt. Door dit verbod wordt voorkomen dat een parkeerplaats te lang door hetzelfde voertuig wordt bezet.

Plek van de parkeerschijf

De parkeerschijf wordt achter de voorruit van de auto geplaatst. De parkeerschijf moet van buiten af goed zichtbaar zijn.

Gehandicaptenparkeerplaats en parkeerschijf

Op een gehandicaptenparkeerplaats waar met een bord een maximale parkeerduur is aangegeven, moet u ook een parkeerschijf gebruiken. Zo wordt tegengegaan dat hetzelfde voertuig te lang op een gehandicaptenparkeerplaats staat. Gehandicaptenparkeerplaatsen met een maximale parkeerduur hoeven niet voorzien te zijn van een blauwe streep.

Parkeren motorfiets in parkeerschijfzone

Een motorfiets (op 2 wielen) mag parkeren in een parkeerschijfzone. Dit moet wel gebeuren op een parkeerplaats die voorzien is van een blauwe streep of op een plaats die wordt aangeduid als parkeerplaats. Een parkeerplaats staat aangegeven met een verkeersbord of teken op de weg. Het gebruik van een parkeerschijf is in dit geval voor motorfietsen niet verplicht.

3.4.2. Uitwerking van de maatregel

Op het Helperplein en langs de Verlengde Hereweg zal de blauwe zone van kracht zijn. Op onderstaande afbeelding is de gebiedsbegrenzing aangegeven.

- Parkeertijden

- De blauwe zone is van kracht van maandag t/m zaterdag van 9.00 tot 18.00 uur.
- De vrije parkeertijd bedraagt 60 minuten; hiermee wordt de mogelijkheid geboden tot gecombineerd winkelbezoek en is er ook sprake van een relatief snelle doorloopsnelheid

- Aanschaf Parkeerschijf

De gemeente zal zorgdragen voor verspreiding van parkeerschijven bij de winkels in het gebied.

- Monitoren van maatregelen

De maatregelen zullen moeten leiden tot een verbetering van de veiligheid en verlaging van de parkeerdruk op de piekdagen. Het invoeren van een blauwe zone op het Helperplein en Verlengde Hereweg is nadrukkelijk een pilot. Het schept geen precedent voor een vervolg of uitbreiding van dit parkeerregime in andere wijken. De maatregelen zullen gedurende 12 maanden worden gemonitord en na deze periode worden geevalueerd. De raad besluit op basis van deze evaluatie of de maatregelen zullen worden doorgezet of dat er wordt overgegaan tot een systeem van betaald en vergunningparkeren. De blauwe zone blijft van kracht tot het raadsbesluit.

Als het effect niet significant is verbeterd, danwel er sprake is van een verdringingseffect naar omliggende straten, vindt dus heroverweging van de maatregelen plaats. Parameters voor "significant" worden nader bepaald, maar zullen betrekking hebben op bezettingsgraden (parkeerdruk en -duur) en meldingen beheer en verkeer.

Mocht de raad besluiten de pilot niet door te zetten, dan zal worden overgegaan tot het systeem van betaald en vergunningparkeren.

4. Randvoorwaarden

4.1 Financiële aspecten van de maatregel

Invoeren van een nieuw parkeerregime levert financiële mutaties op. Er moeten voorzieningen worden aangebracht. In dit project zal er een nieuwe ontsluitingsweg worden aangelegd, wat een investering en exploitatielasten met zich meebrengt.

Kosten handhaving:

We kiezen ervoor om de handhavingstaak onder te brengen bij Stadstoezicht. Op deze wijze hebben we meer “grip” op inzet. De hoogte van de inzet van handhavers wordt vanwege de pilot wel mede afhankelijk gesteld van signalen uit de omgeving en de bestaande capaciteit binnen Stadstoezicht. Er vindt dus geen verruiming van capaciteit plaats.

Financiering en dekking nieuwe ontsluitingsweg

Door de raad is voor de aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg op 28 september 2012 een krediet beschikbaar gesteld van € 72.000,--. In dit voorstel is opgenomen dat de investeringskosten vooralsnog gedekt worden uit de uit de exploitatie van het Parkeerbedrijf, maar dat we in de finale afweging ook ISV-middelen zouden betrekken. Vanuit het ISV-Winkelcentra, geormerkt voor het Helperplein zijn nog middelen beschikbaar die kunnen worden aangewend als dekking voor dit projectonderdeel. Het is naar onze mening ook meer passend om deze kosten uit het resterende ISV-budget te dekken, dan uit de exploitatie van het Parkeerbedrijf. Vooral nu er geen sprake zal zijn van inkomsten uit betaald parkeren.

Kosten bewegwijzering

Voor de markering van de blauwe zone, het plaatsen van verkeersborden en omdraaien van de rijrichting van en naar het Helperplein is een eenmalig bedrag nodig van € 10.000,--. Deze kosten kunnen worden gedekt uit het budget “kleine verkeersmaatregelen”.

4.2 Planning en inspraak

In de Parkeernota van 2010 is aangegeven dat er per wijk een parkeerplan wordt opgesteld en dat deze door de raad wordt vastgesteld. In formele zin is het een collegebevoegdheid omdat het een uitvoeringskwestie betreft van een door de raad vastgesteld beleidskader. Het invoeren van een blauwe zone is aan te merken als “nieuw beleid” en daarom is er een raadsbesluit nodig. De planning / procedure om te komen tot de vaststelling van het parkeerplan ziet er op hoofdlijnen als volgt uit:

- Instemming college met parkeerplan : september 2013
- Vaststelling Parkeerplan door de raad en ter inzage gedurende 6 weken : oktober / november 2013
- Informatieavond : november 2013
- Verwerking en beantwoording bezwaren : december 2013
- Vaststelling gewijzigd plan door de raad : januari 2014
- Raad besluit de Verordening tot wijziging van de Verordening parkeerbelastingen 2013 vast te stellen en in werking te laten treden met ingang van de dag na die van de bekendmaking : februari 2014

BIJLAGE I : schematisch overzicht van de maatregelen

