

PARKEERPLAN SPIJKERKWARTIER 2017

Document: Parkeerplan Spijkerkwartier 2017
Datum: 16 november 2017
Status: Definitief

Werkgroep Verkeer Spijkerkwartier:

- Imy Jacobs
- Edwin Königel
- Astrid Stokman
- Jan Trooster (vz)
- Ton Verbaal
- Erik Zandstra
- Frank Foks (tot aan zijn overlijden op 23 juli 2017)

INHOUDSOPGAVE

SAMENVATTING	3
Inleiding.....	6
<i>Definities.....</i>	<i>6</i>
<i>Aanleiding.....</i>	<i>6</i>
<i>Cijfers & feiten.....</i>	<i>8</i>
<i>Doelstelling.....</i>	<i>8</i>
<i>Grenzen van het gebied.....</i>	<i>9</i>
Uitgangspunten werkgroep.....	9
Voorgestelde maatregelen.....	11
<i>Uitwerking betaald parkeersysteem.....</i>	<i>12</i>
<i>Aanvullende maatregelen.....</i>	<i>13</i>
<i>Omgaan met schaarste.....</i>	<i>15</i>
Financiën	16

BIJLAGE 1: PRESENTATIE INFORMATIEAVONDEN

BIJLAGE 2: RAPPORT PARKEERONDERZOEK SPIJKERKWARTIER JUNI 2017

SAMENVATTING

Opgave

Het Parkeerplan Spijkerkwartier heeft als doel de parkeerproblematiek van de wijk te verkleinen en tegelijkertijd de kwaliteit van de openbare ruimte in de wijk te verbeteren. De 'wijk' in dit plan betreft de Spijkerbuurt, het Boulevardkwartier en het westelijk deel van het Statenkwartier.

De parkeerproblemen van de wijk zijn de volgende:

- Te weinig parkeerplaatsen in de avond en nacht. Dit is vervelend voor de zoekende automobilist (tijdverlies, buiten de wijk moeten parkeren), maar ook voor de buurt (overlast van rondrijdende auto's, foutparkeren en oneigenlijk gebruik van vergunninghoudersplaatsen).
- Te weinig parkeerplaatsen voor wijkbezoekers overdag: de vrije parkeerplaatsen zijn veelal bezet terwijl de lege vergunninghoudersplaatsen niet gebruikt mogen worden.
- Een overvol straatbeeld met auto's en verkeersborden, weinig ruimte voor andere verkeersdeelnemers en voor groen.

De lage kwaliteit van de openbare ruimte als gevolg van (al dan niet fout) geparkeerde auto's zien wij dus uitdrukkelijk als deel van de parkeerproblematiek. Om deze parkeerproblematiek op te lossen, ontwikkelde de Werkgroep Verkeer van het Spijkerkwartier een Parkeerplan en hanteerde daarbij de volgende uitgangspunten:

- Het parkeerprobleem moet binnen de wijk worden opgelost: zoals wij niet willen dat automobilisten die niet in het Spijkerkwartier wonen, werken of op bezoek komen, hier parkeren, willen we ook niet dat onze bewoners en bezoekers hun auto's in andere wijken parkeren.
- Het nieuwe parkeersysteem moet gebruiksvriendelijk, duidelijk en goed handhaafbaar zijn.
- Het nieuwe parkeersysteem moet per saldo ruimte scheppen voor groen, voetgangers, fietsers en spelende kinderen.

Voorstel

Om mét deze uitgangspunten een verkleining van de parkeerproblemen te bereiken stelt de werkgroep Verkeer, gesteund door het Bewonersoverleg Spijkerkwartier, de volgende maatregelen voor:

- 1) Voer een betaald-parkeersysteem in voor de wijk, waarbij:
 - a) alle wijkbewoners in het bezit van een auto één parkeervergunning kunnen aanschaffen;
 - b) alle huishoudens één bezoekerspas kunnen aanschaffen;
 - c) voor de Steenstraat, Bloemstraat en Velperbuitensingel het hoge parkeertarief van toepassing is en voor het overige deel van de wijk het lage parkeertarief gehanteerd wordt;
 - d) parkeertarieven op straat per minuut afgerekend kunnen worden;
 - e) bedrijven in de wijk maximaal één vergunning kunnen aanschaffen die geldig is voor 7x24 uur (behalve als op dat adres al een bewonersvergunning een of meerdere vergunningen op bedrijfsnaam kunnen aanschaffen) en maximaal twee vergunningen die geldig zijn van maandag t/m zondag van 07.00 tot 19.00 uur. Aan deze regeling zit een maximum van respectievelijk 50 en 250 stuks.
- 2) Voorkom oneigenlijk gebruik van het systeem door:
 - a) geen parkeervergunning te verlenen aan bewoners die over een eigen parkeerplek (hadden) kunnen beschikken, bijvoorbeeld doordat er bij hun appartementencomplex parkeerplaatsen te huur of te koop zijn en/of omdat de woningvergunning ooit verleend is onder voorwaarde van het voorzien in een eigen parkeerplaats;

- b) intensief en zorgvuldig te handhaven op aanvraag en verdeling van bewonersvergunningen, bedrijfsvergunningen en bezoekerspassen.
- 3) Neem direct bij invoering van het Parkeerplan al aanvullende maatregelen om de parkeerproblematiek te verkleinen/openbare ruimte te verbeteren door:
- a) een aantal parkeerplaatsen buiten het straatbeeld op particuliere parkeerterreinen en in parkeergarages te huren voor bewoners;
 - b) waar mogelijk parkeerplaatsen in het straatbeeld om te zetten naar fietsparkeerplaatsen, openbaar groen en groene voortuinen;
- en blijf na invoering dergelijke maatregelen nemen waar dit mogelijk en wenselijk is, aangevuld met het dempen van de parkeervraag door:
- c) autodelen te stimuleren en nieuwe mobiliteitsservices te ontwikkelen;
 - d) het initiële aantal afgegeven parkeervergunningen als plafond te hanteren en nieuwe aanvragers op een wachtlijst te plaatsen.
- 4) Financier de aanvullende maatregelen vanuit de meeropbrengsten die voortkomen uit het parkeerplan:
- a) waarbij 2016 het referentiejaar is en waarmee de jaarlijkse meeropbrengsten van het betaald parkeren vastgesteld kunnen worden;
 - b) het implementatieproject & aanvullende maatregelen in 2018 en 2019 in eerste instantie voorgefinancierd worden door de gemeente voor zover de kosten/afschrijvingen hiervan groter zijn dan de meeropbrengsten in deze periode;
 - c) meeropbrengsten van 2018 en 2019, voor zover niet aangesproken, moeten gereserveerd blijven tot eind 2019 om voldoende tijd te hebben voor het maken van plannen voor aanvullende maatregelen;
 - d) ook in de jaren daarna zullen er plannen gemaakt, ingediend en uitgevoerd worden. Plannen kunnen meerdere jaren omvatten en kunnen investeringen bevatten;
 - e) waar de wijk (werkgroep Verkeer Spijkerkwartier), in overleg met Team Leefomgeving van de gemeente, beslist over besteding van gelden;
 - f) voor een periode van tien jaar (zoals vastgesteld in het collegebesluit van 13 december 2016).

Bovenstaande maatregelen zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Indien één van de vier onderdelen niet door gaat, gaat het hele plan niet door.

Verantwoording

Dit Parkeerplan Spijkerkwartier is opgesteld door de Werkgroep Verkeer van het Spijkerkwartier. De aanleiding hiervoor was het feit dat eerdere parkeerplannen van de gemeente gesneuveld zijn, vooral omdat deze onvoldoende aansloten bij de kenmerken van onze wijk. Daarom heeft de Werkgroep Verkeer initiatief genomen om een parkeerplan *op maat* voor de wijk te ontwikkelen. Begin 2015 lag het huidige plan in zijn essentie op tafel en werd het in openbare vergadering gepresenteerd aan het Bewonersoverleg. Deze gaf aan het plan te steunen, maar sceptisch te zijn over de haalbaarheid. Daarom was daarna het bereiken van politieke overeenstemming met de gemeente prioriteit.

Door wethouderwisselingen en de innovatieve kanten van het plan duurde dit ca. twee jaar. Vervolgens is het plan opnieuw gepresenteerd aan tientallen actieve bewoners, vanuit alle werkgroepen in de wijk. Daaruit bleek brede steun voor het plan. Begin 2017 zijn via huis-aan-huis verspreide flyers alle bewoners uitgenodigd voor twee informatieavonden in maart (voor de presentatie zie bijlage 1). Daar zijn 220 mensen geweest. In totaal hebben 158 mensen de moeite genomen een kaartje in te vullen of e-mail te sturen. Daarvan was 84% positief en nog eens 6% neutraal. De 282 opgeschreven opmerkingen, vragen en verbeter suggesties zijn allemaal besproken en waar mogelijk verwerkt. De feedback heeft onder meer geleid tot wijzigingen in de bezoekersregeling, de bedrijfsvergunningen en tot hantering van het lage tarief in het grootste deel van de wijk. Deze gewijzigde versie van het Parkeerplan Spijkerkwartier ligt voor u.

Wij hebben als Werkgroep Verkeer vertrouwen dat we in samenspraak met een groot aantal wijkbewoners (>250) een goed doortimmerd plan hebben gemaakt dat voor onze wijk een grote verbetering met zich mee zal brengen voor wat betreft parkeergemak, maar zeker ook voor de leefbaarheid van de openbare ruimte.

Inleiding

Definities

Huishouden:	een verzameling van één of meer personen die in één woonruimte woont en zichzelf in het dagelijks onderhoud voorziet (niet per se een kadastraal huisadres);
Wijk/Spijkerkwartier:	de Spijkerbuurt, het Boulevardkwartier en het westelijk deel van het Statenkwartier
Wijkparkeerder:	mensen (bewoners en bezoekers) die hun auto in het Spijkerkwartier parkeren omdat ze er wonen, werken of een bezoek brengen aan bewoners, winkels en andere bedrijven in de wijk.
Wijkvreemd parkeerder:	mensen die hun auto in het Spijkerkwartier parkeren, maar niet in de wijk moeten zijn zoals: bewoners van omliggende wijken, treinreizigers, bezoekers van de binnenstad, schouwburg, etc.

Aanleiding

Het Spijkerkwartier is een dynamische wijk gelegen dichtbij het centrum.

Al vele jaren ervaren Wijkparkeerders problemen met het parkeren van hun auto. Dit probleem doet zich zowel overdag als in de avonduren en 's nachts voor.

- In de avonduren/'s nachts is de wijk vol (zowel de vergunninghoudersplaatsen als de vrije parkeerplaatsen) en is het moeilijk een parkeerplaats te vinden met als gevolg: rondjes rijden door de buurt, illegaal parkeren en parkeren buiten de wijk.
- Overdag is er ook schaarste aan parkeerplekken omdat vergunninghoudersplaatsen niet gebruikt kunnen worden door wijkbezoekers en de vrije parkeerplaatsen vaak bezet zijn.
- Afgeleide problematiek: dubbel geparkeerde auto's, oneigenlijk gebruik van vergunninghouderplaatsen, parkeren op trottoir, wachtlijst voor parkeervergunning is lang.

Daarnaast staat het overvolle straatbeeld (door geparkeerde auto's) op gespannen voet met de behoefte van de wijkbewoners aan een leefbare wijk.

Uitgaande van het gegeven dat er in de ons omringende wijken door de gemeente een parkeerregulering is/wordt ingevoerd, is het aannemelijk dat hierdoor de parkeerdruk in onze wijk nog verder zal toenemen.

Het is niet de eerste keer dat er een plan voorligt dat de parkeerproblematiek van het Spijkerkwartier aanpakt. In 2008 heeft de gemeente een parkeerplan voor de wijk gepresenteerd. Tijdens een massaal bezochte bewonersavond op 5 maart 2008 werd dit plan van de tafel geveegd omdat er onvoldoende draagvlak voor was. Men vond dat het plan te weinig rekening hield met de specifieke kenmerken van de wijk. Door slechts één vergunning/ontheffing per zelfstandig huisadres af te geven zou een flinke groep buurtbewoners worden aangewezen op parkeerplekken buiten de wijk. Dit plan heeft het dus niet gehaald.

Daarna heeft de gemeente een tijdlang de gesprekken met de wijk over parkeren stopgezet omdat zij met behulp van een extern bureau een nieuw plan wilde ontwikkelen voor alle wijken rond het centrum. In augustus 2009 werd het plan "*parkeren waar je wezen moet*" – dat zonder overleg met de wijken was opgesteld, gepresenteerd. Om verschillende redenen werd het plan door alle wijken afgewezen.

Voor het Spijkerkwartier was het belangrijkste bezwaar wederom dat te weinig rekening werd gehouden met de specifieke eigenschappen van de wijk en dat – in weerwil tot de titel van de nota –

veel bewoners niet meer zouden kunnen parkeren waar ze wezen moeten. We hebben het dan over de tweede auto per officieel huisadres zoals huishoudens met meer dan één auto (bijvoorbeeld gezinnen waar beide partners een auto hebben) en bewoners van meerdere onzelfstandige woningen op een huisadres. In het Spijkerkwartier zijn veel grote panden en deze herbergen vaak meerdere huishoudens. Veel mensen zouden dus buiten de wijk hun auto moeten parkeren.

De gemeenteraad trok uiteindelijk de nota “*parkeren waar je wezen moet*” in en besloot in overleg met elke wijk *maatwerk* te willen ontwikkelen.

De werkgroep Verkeer pakte de handschoen op en ging in overleg met de gemeente. Verschillende opties werden met de gemeente op constructieve wijze besproken. Er zouden enkele varianten aan de wijk worden voorgelegd. De gemeente was niet bereid om ook de variant in discussie te brengen waarbij de parkeertarieven fors zouden worden verhoogd om met dat geld een ondergrondse parkeergarage te kunnen bouwen waardoor het aantal geparkeerde auto’s op straat af zou nemen. Om verschillende redenen liep daarna de inzet en het enthousiasme van de werkgroep terug waardoor de ontwikkeling in feite een tijd is komen stil te liggen.

De werkgroep heeft in 2013 een nieuwe start gemaakt met een aantal nieuwe leden en na overleg met de gemeente werd besloten zelf een plan te gaan schrijven waarbij de gemeente de werkgroep van de nodige informatie en advies zou dienen.

Bij het schrijven van voorliggend plan heeft de werkgroep zich terdege rekenschap gegeven van de redenen waarom eerdere plannen op zoveel weerstand stuitten. Daarnaast is óók in ogeschouw genomen dat de openbare ruimte van het Spijkerkwartier van iedereen is en dat in de wijk meerdere belangen spelen. In het verleden is het straatbeeld in toenemende mate bepaald door de autobezitter en is langzaam de acceptatie ontstaan dat de straten tegenwoordig vol staan met auto’s. Veel buurtbewoners storen zich hieraan, maar er bestaat een gevoel dat daar niets aan te doen is. Hoewel het autobezit de laatste jaren stabiliseert wordt een significante daling en daarmee een daling van de parkeervraag nog niet op korte termijn verwacht.

Je auto altijd voor de deur willen kunnen parkeren staat helaas op gespannen voet met een groene, leefbare woonomgeving. De werkgroep heeft gemeend ook de bewoners die pleiten voor een groenere, leefbaardere wijk een stem te moeten geven in dit parkeerplan. Daarom is het uitgangspunt van de werkgroep geworden: het verbeteren van de parkeersituatie en tévens het verbeteren van de leefbaarheid van de wijk.

Bewoners met blik op groen

In 1983 was de gemeente voornemens de ruimte waar zich nu de Ecologische Tuin (ingang Prins Hendrikstraat 49-51) bevindt in te richten voor parkeerplaatsen. De omwonenden hebben zich hiertegen met succes verzet. Onder de bezielende leiding van biologieleraar Ben J. Veld is toen de Ecologische Tuin aangelegd. In de jaren die volgden zijn er meerdere binnentuinen aangelegd in de wijk. De Watertuin, de Bestedelingentuin, de Achtertuin, allemaal plekken die dankzij de sterke inzet van buurtbewoners gewonnen zijn en prachtige plekken in de buurt zijn geworden. Spijkerbuurtbewoners zijn zich zeer bewust van hun leefomgeving en koesteren het groen in de wijk. Dit bewustzijn op leefbaarheid hebben wij meegenomen in de uitgangspunten van deze parkeervisie

Rekening houdend met de specifieke kenmerken van het Spijkerkwartier is voorliggend plan opgesteld. Het gaat over een aanpak die op korte termijn kan worden ingevoerd, maar die ook daarna tot positieve effecten moet leiden voor het openbaar gebied in de wijk.

In het kort komt het erop neer dat:

1. We het parkeerprobleem binnen de wijk willen oplossen, dat we zo min mogelijk auto’s in de wijk willen zien die hier verder niets te zoeken hebben. Maar ook willen we andere wijken niet belasten met geparkeerde auto’s van onze wijkbewoners.

2. De extra opbrengsten worden jaarlijks in overleg met de wijk ingezet voor maatregelen om het parkeerprobleem te verkleinen en ook om de negatieve invloed van geparkeerde auto's op de kwaliteit van de openbare ruimte te verkleinen.

Cijfers & feiten

In de wijk zijn 1543 parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Daarnaast zijn er 326 parkeerplaatsen die liggen op eigen terrein. Deze aantallen zijn vastgesteld door de werkgroep in samenwerking met de gemeente.

Daarnaast is er een parkeeronderzoek uitgevoerd door Bureau De Groot Volker (zie ook bijlage 2 "Rapport Parkeeronderzoek Spijkerkwartier juni 2017"). Het parkeeronderzoek had enerzijds als doel de parkeerdruk vast te stellen en zodoende een nulmeting te hebben, anderzijds te bepalen hoeveel geparkeerde auto's daadwerkelijk van bewoners zijn. De metingen zijn gedaan op woensdag 31 mei 2017 en donderdag 1 juni 2017 op in totaal vier verschillende tijdstippen.

Belangrijk: het onderzoek van de Groot Volker is gedaan in de openbare ruimte. De parkeerplaatsen op privéterreinen en de daar geparkeerde auto's zijn derhalve niet meegenomen.

Uit het onderzoek is gebleken dat de parkeerdruk hoog is en dat het grootste deel van de wijk op de tijdstippen een bezettingsgraad heeft van 90% of hoger. Bij dit percentage zijn parkeerproblemen te verwachten. Deze cijfers zijn niet gecorrigeerd voor de mate waarin de overgebleven parkeerplaatsen nog geschikt zijn gegeven het type bestuurder dat een plek zoekt. Voorbeeld situaties: een bestuurder heeft geen parkeervergunning, maar er zijn nog wel vrije vergunninghoudersplaatsen. Of er zijn vrije parkeerplaatsen maar die zijn alleen voor betaald parkeren en daarmee niet geschikt voor een bewoner die lang wil parkeren. In deze situaties zijn er parkeerplaatsen, maar deze zijn ongeschikt. Het valt te verwachten dat de werkelijke parkeerproblemen dus groter zijn.

Het aantal geparkeerde auto's van wijkbewoners in de openbare ruimte op de drukst gemeten tijdstippen bedraagt: 1005. Dit aantal is gebruikt om het maximum aantal te verwachten aanvragen voor bewonersvergunningen te berekenen (dit loopt vooruit op de gekozen parkeeroplossing, zie "Uitwerking betaald parkeersysteem"). *Het maximum aantal te verwachten aanvragen voor bewonersvergunningen bedraagt 1350.* Voor de berekening zie bijlage 2.

Doelstelling


Met de invoering van het nieuwe parkeersysteem worden de volgende doelen bereikt:

1. Wijkparkeerders ervaren minder problemen bij het parkeren van hun auto.
2. Straatbeeld is verbeterd (minder foutparkeren, minder verkeersborden, meer ruimte voor fietsparkeren, minder geparkeerde auto's in de openbare ruimte, meer ruimte voor groen).
3. Wijkvreemd parkeren is grotendeels uitgebannen.
4. Autobezitter zowel als niet-autobezitters ervaren het nieuwe systeem als een verbetering.
5. Er zijn duidelijke afspraken gemaakt over effectieve handhaving door het parkeerbedrijf.
6. Twee keer per jaar (kort na oplevering van het project kan dit vaker zijn) komen gemeente, Parkeerbedrijf en wijk bijeen om het parkeren in de wijk te evalueren en zo nodig maatregelen te treffen.
7. Een blijvende werkgroep vanuit de wijk die zich bezighoudt met de uitvoering van maatregelen ter verdere verbetering van parkeergemak, demping van het autobezit en het vergroten van de leefbaarheid van de openbare ruimte van de wijk en daarover overleg voert met gemeente en parkeerbedrijf.
8. Wijkbewoners weten bij wie ze moeten zijn indien er vragen zijn op het gebied van parkeren.

Grenzen van het gebied

Het gebied dat wordt begrensd door de Ir. JP van Muijlwijkstraat, Steenstraat, Hertogstraat, Karel van Gelderstraat, Spijkerstraat, Dullertstraat C.A. Thiemestraat, Thorbeckestraat (tot Fagelstraat), Groen van Prinstererstraat (hoofdrijbaan huisnummers. 1-3-5 en even huisnummers.), Johan de Wittlaan (zijde Spijkerkwartier, oneven huisnummers.), Boulevard Heuvelink (zijde Spijkerkwartier, oneven huisnummers.), fietspad tussen de Boulevard Heuvelink en de Eusebiusbuitensingel, Eusebiusbuitensingel, Velperbuitensingel, Velperplein tot aan de Ir. JP van Muijlwijkstraat, inclusief genoemde straten en straatdelen doch met uitzondering van de Ir. JP van Muijlwijkstraat.



Gebiedsgrenzen: 
Parkeertarif A: hoog tarief (€2,85/uur)
Parkeertarif B: laag tarief (€1,75/uur)

Uitgangspunten werkgroep

Uitgangspunten voor het nieuwe parkeersysteem:

- De parkeerplaatsen in de wijk zijn voor Wijkparkeerders.
- Wijkvreemd parkeren wordt tegengegaan. Bij schaarste concurreren Wijkparkeerders met elkaar en niet met Wijkvreemde parkeerders.
- Het parkeerprobleem moet binnen de wijk worden opgelost. We willen voorkomen dat omliggende wijken hinder hebben van onze Wijkparkeerders.
- De kosten en opbrengsten van het parkeren in het Spijkerkwartier zullen transparant worden gemaakt. De netto meeropbrengsten van het nieuwe parkeersysteem komen ten goede aan verdere maatregelen ter vergroting van parkeergemak, demping van autobezit en vergroting van de leefbaarheid van de wijk. De wijk beslist over de inzet van die gelden.

- Het nieuwe parkeersysteem dient gebruiksvriendelijk en goed handhaafbaar te zijn.
- Het nieuwe parkeersysteem mag uitdrukkelijk niet ten koste gaan van de ruimte voor voetgangers, fietsers en spelende kinderen. Dus geen ruimte afsnoepen van het bestaande groenareaal, zoals de binnentuinen en boomspiegels. Het nieuwe parkeersysteem draagt juist bij aan een 'vriendelijker' straatbeeld en leefbaardere wijk.

Voorgestelde maatregelen

Keuze van de hoofdoplossing

Om de doelstellingen, gegeven de uitgangspunten, te bereiken is het noodzakelijk om een prikkel in te bouwen tegen vooral wijkvreemd parkeren én is het noodzakelijk om de bestaande parkeerplaatsen optimaal te benutten. Er zijn dan feitelijk twee hoofdoplossingen. In beide gevallen verdwijnt de mogelijkheid van gratis parkeren in de wijk. Een keuze moet worden gemaakt uit:

1. *Vergunninghouders systeem* in combinatie met betaald parkeren en een bezoekersregeling. Naast een beperkt aantal plaatsen voor betaald parkeren (bij winkels/bedrijven/horeca) zijn alle overige parkeerplaatsen voor vergunninghouders (aan te schaffen door bewoners en bedrijven). Voor bezoekers van bewoners is er een bezoekersregeling.
2. *Betaald parkeren* met vergunning voor bewoners, bedrijven en een bezoekersregeling. Alle parkeerplaatsen in de wijk zijn betaald parkeren waarbij bewoners en bedrijven een vergunning kunnen kopen. Voor bezoekers van bewoners is er een bezoekersregeling.

Het verschil tussen de twee hoofdoplossingen zit in de beschikbaarheid van parkeerplaatsen: bij optie 1 mag een niet-vergunninghouder niet parkeren op een vergunninghouders plek; bij optie 2 mag iedereen (bijna) overal parkeren als hij een vergunning heeft ofwel aan de automaat betaalt. De werkgroep heeft gekozen voor optie 2, betaald parkeren. Ons belangrijkste argument daarvoor is dat met deze optie de parkeerplaatsen maximaal worden benut. Bovendien genereert dit systeem financiële opbrengsten die gebruikt zullen worden voor het treffen van aanvullende maatregelen.

Aanvullende maatregelen

Aanvullende maatregelen leiden tot verdere verlichting van de parkeerproblematiek, demping van het autobezit en verbetering van de leefomgeving. De hiervoor benodigde maatregelen worden gefinancierd uit de netto meeropbrengsten van het nieuwe parkeersysteem.

Omgaan met de schaarste

Wat te doen met eventuele schaarste na het invoeren van de hoofdoplossing en aanvullende maatregelen.

Uitwerking betaald parkeersysteem

De hierna voorgestelde maatregelen moeten worden gezien als een integraal plan. De hoofdoplossing kan direct ingevoerd worden, maar de aanvullende maatregelen hebben een langere doorlooptijd. Het is dus van belang dat gemeente en wijk zich voor een langere periode committeren aan dit plan.

Betaald parkeren met vergunning

In de hele wijk wordt betaald parkeren ingevoerd waarbij bewoners en bedrijven vergunningen kunnen kopen. Belangrijk daarbij is dat het tarief voor straten die dicht bij de toegang tot de binnenstad liggen gelijk is aan dat van de binnenstad en de rest van de wijk een laag parkeertarief heeft. Onze winkels blijven hierdoor goed bereikbaar en het overige deel van de wijk heeft dan een schappelijker tarief (nog altijd hoog genoeg om er niet Wijkvreemd te parkeren, maar tegelijk niet te hoog om bezoekers af te schrikken). Voor alle huishoudens is er de mogelijkheid tot aanschaf van een bezoekerspas waarmee hun gasten een aantal uren zonder verdere betaling kunnen parkeren. Bij de ingangen van de wijk wordt aangegeven dat de hele wijk betaald parkeren is. Verspreid over de wijk komen parkeerautomaten te staan. De te plaatsen parkeerautomaten – zoveel mogelijk passend bij het karakter van de wijk - worden gekozen door de wijk in overleg met de gemeente.

We stellen de volgende regelingen voor:

1. Bewoners, met uitzondering van de onder punt 2 genoemde aanvragers, die in het bezit zijn van een auto hebben de mogelijkheid tot aanschaf van maximaal één vergunning (op kenteken) per individuele bewoner. Kosten vergunning: huidige tarief van de vergunning (€138,- per jaar).
2. Indien de aanvrager beschikt, zou kunnen beschikken of had kunnen beschikken over een eigen parkeervoorziening (leidraad hierin is de POET-lijst van de gemeente waarin alle adressen zijn opgenomen die beschikken over een Parkeerplaats Op Eigen Terrein) wordt geen bewonersvergunning verstrekt. Hiermee wordt voorkomen dat voor woningen die in beginsel beschikken over eigen parkeercapaciteit, de parkeerdruk wordt afgewenteld op de openbare weg.
Een parkeervergunning wordt geweigerd indien men beschikt of kon beschikken over een parkeerplaats op eigen terrein.
Dit is ook het geval wanneer een appartementencomplex is gebouwd met een eigen parkeervoorziening of wanneer er voor de bouw- of splitsingsvergunning parkeerplaatsen moesten worden gerealiseerd. Van had c.q. zou kunnen beschikken over een parkeerplaats is sprake indien iemand op zijn eigen perceel een parkeerplaats of garage met oprit heeft verbouwd, of deze heeft verhuurd of wanneer de ruimte op een andere wijze niet meer te gebruiken is als parkeerplaats.

* Uitgezonderd bewoners die op het moment van invoering van het parkeersysteem al over een vergunning beschikken. Voor hen geldt dat zij op persoonlijke titel hun vergunning kunnen behouden.
3. Bezoekersregeling
Alle huishoudens kunnen eenmaal per jaar bezoekerspas aanschaffen. Deze pas kost €20,50 en geeft recht op 300 uren gratis parkeren voor bezoekers. Belangrijk aandachtspunt is het tegengaan van eventuele fraude en handel met bezoekerspassen.
4. Bedrijven in de wijk kunnen maximaal één vergunning aanschaffen (à €514,-) die geldig is voor 7x24 uur (behalve als op dat adres al een bewonersvergunning is afgegeven) en maximaal twee vergunningen (à €302,-) die geldig zijn van maandag t/m zondag van 07.00 tot 19.00 uur. Aan deze regeling zit een maximum van respectievelijk 50 en 250 stuks.

5. Overige bezoekers van de wijk kunnen betaald parkeren. In de wijk geldt het hoge tarief (nu €2,85 per uur) voor de Steenstraat, Bloemstraat en Velperbuitensingel en het lage tarief (nu €1,75 per uur) voor de rest van de wijk. De betaald-parkeerduur loopt van 9.00 uur tot 23.00 uur. Afrekening is per minuut.
6. Het parkeerterrein aan de Spijkerstraat achter het blauwe hek blijft een aparte parkeerzone. Een parkeervergunning voor deze zone is niet geldig in de rest van de wijk.
7. Bedrijven, aannemers e.d. kunnen voor uitvoering van langdurige bouwwerkzaamheden vergunning krijgen om op betaald parkeerplaatsen te mogen parkeren.
8. De parkeervergunningen gelden niet voor de parkeerplaatsen aan de Steenstraat, de Spijkerlaan en een aantal parkeerplaatsen aan de Velperbuitensingel (voor Albert Heijn) tijdens de openingstijden van de winkels.

Handhaving

Onder parkeerhandhaving wordt verstaan het geheel aan activiteiten gericht op het doen naleven van de parkeerregels.

Handhaving is een van de succesfactoren van het parkeerplan. Vooral in de eerste maanden na invoering zal er permanent een parkeerhandhavingsteam in de wijk aanwezig moeten zijn. De eerste maand om vooral te waarschuwen en om informatie te geven, daarna ook om boetes te schrijven. Na een half jaar (of zoveel eerder als nodig blijkt te zijn) vindt er een evaluatie plaats met de wijk. De frequentie van evaluaties daarna gaat in gezamenlijk overleg.

De parkeerhandhaving houdt zich primair bezig met parkeer (verkeers-) taken. Dat neemt niet weg dat ze altijd direct contact hebben met politie en overige gemeentelijke handhavers. De frequentere aanwezigheid van parkeerhandhaving kan daarom een positief effect hebben op het naleven van alle overige regelgeving.

Aanvullende maatregelen

Behalve invoering van het betaald parkeersysteem gaat de werkgroep aanvullende maatregelen uitwerken die op korte en langere termijn gaan zorgen voor verdere verlichting van de parkeerproblematiek en vergroting van de leefbaarheid van de wijk. Enkele van deze maatregelen zullen reeds bij invoering van het plan afgerond zijn, maar de meeste worden in de jaren na invoering van het plan nader uitgedacht, gepland en uitgevoerd.

Voorbeelden van aanvullende maatregelen

Maatregelen ter vergroting van de parkeercapaciteit

- Extra parkeerplaatsen huren/kopen in de wijk
Om de totale parkeercapaciteit te vergroten kunnen parkeerplaatsen op particulier terrein gehuurd/gekocht worden die nu structureel leeg staan. Deze extra parkeerplaatsen worden dan aangewezen als vergunningplaatsen ten behoeve van bewoners van het Spijkerkwartier. De werkgroep is in gesprek met de eigenaar van de parkeergarage Velperpoort, de eigenaar van de parkeerplaatsen achter/onder de COOP, de eigenaren van de parkeerterreinen die horen bij de kantoorpanden aan de Eusebiusbuitensingel en de Rietgrachtstraat. De verschillende eigenaren zijn bereid hierover mee te denken.
- Uitwijklocaties
Indien blijkt na invoering van het systeem dat in de avond en nacht nog steeds een schaarste is aan parkeerplaatsen kan op die tijdstippen worden uitgeweken naar uitwijklocaties. Dit zijn parkeerterreinen in de wijk die op dat moment nauwelijks gebruikt worden (o.a. bij kantoorpanden). De volgende ochtend voor 08.00 uur dienen de wijkbewoners die van deze uitwijkmogelijkheid gebruik hebben gemaakt de auto weer verwijderd te hebben van de betreffende uitwijklocatie.
- Etc.

Maatregelen ter verkleinen van de parkeervraag/demping autobezit.

- Autodelen
Onderzoeken van mogelijkheden, subsidiëren van deelauto's, stimuleren van gebruik, reserveren van parkeerplek(ken), etc. teneinde te bereiken dat bewoners hun privé auto wegdoen en overgaan op autohuren al dan niet in combinatie met openbaar vervoer.
- Nieuwe services ontwikkelen die de behoefte aan autobezit verkleinen zoals bijvoorbeeld: boodschappendiensten, carpoolen via buurtwebsite, taxidienst naar station, fiets & OV-plan, etc.
- Longterm parkeerplaats buiten de wijk (zonder dat overlast ontstaat!)
Dit is een parkeerterrein speciaal voor bewoners die hun auto heel weinig nodig hebben en daarmee afzien van een parkeervergunning, maar toch stallingsruimte willen. Een dergelijk terrein is bij voorkeur een privéterrein dat makkelijk bereikbaar is met de fiets of shuttle bus.
- Etc.

C. Verbeteren leefbaarheid van de wijk

- Conversie van parkeerplaatsen
Waar mogelijk en gewenst het omzetten van parkeerplaatsen naar trottoir, groen, fietsparkeerplaatsen, etc.
- Opheffen parkeerplaatsen in voortuinen
Bewoners die hun auto parkeren in de voortuin zullen worden gestimuleerd deze parkeerplaats op te heffen en de voortuin te herstellen zoals past in een beschermd stadsgezicht.
- Aanleg fietsparkeerplaatsen
Met name in de straten waar weinig ruimte is voor fietsparkeren op eigen terrein staan veel fietsen slordig geparkeerd in de openbare ruimte. Er zijn onvoldoende mogelijkheden om de fiets te parkeren. Daartoe zullen er meer fietsparkeerplaatsen moeten komen. Daarvoor zullen enkele parkeerplaatsen voor auto's komen te vervallen.
- Vergroten verkeersveiligheid, treffen van verkeersmaatregelen
Verbeteringen aanbrengen in straatsituaties, cameratoezicht bij parkeerplaatsen, bewegwijzering, etc.
- Overlastvermindering fietswrakken
- Stimulering elektrisch vervoer
- Aanplant extra groen voor fijnstof- en CO2 reductie
- Etc.

D. Optimaliseren bestaande parkeercapaciteit

- Bij herinrichting van straten in het kader van BGB de parkeerruimte efficiënter indelen (met behoud van groen).
- Het opheffen van opritten die niet meer in gebruik zijn.
- Betere oplossingen voor elektrisch opladen van auto's in combinatie met parkeerplaatsen. De huidige oplossing leidt tot segmentatie in parkeerplaatsen.
- Etc.

E. Projectvoorbereidend of -ondersteund

- Inhuur van expertise
- Haalbaarheidsonderzoek
- Verkeersonderzoek
- Luchtkwaliteitmeting
- Etc.

Omgaan met schaarste

Bij de start van het nieuwe parkeersysteem kunnen alle autobezitters die volgens de regeling daar recht op hebben een vergunning aanschaffen. De verwachting is dat na invoering van het parkeerplan de parkeerproblemen grotendeels opgelost zijn. Per slot van rekening komt er meer capaciteit voor minder auto's (vanwege het weren van wijkvreemde parkeerders). Wij verwachten dus geen grote problemen. Om het autobezit te dempen zal het aantal vergunningen worden gemaximeerd op het aantal bij invoering uitgegeven vergunningen plus een aantal onvoorzien/overgangsregeling. Het totale aantal zal in principe niet meer zijn dan het aantal beschikbare parkeerplaatsen.

Als er daarna problemen blijken te zijn zal maatwerk worden ontwikkeld. Eerst zal dan gekeken worden of binnen het betreffende deel van de wijk het probleem kan worden opgelost.

Wachtlijstreglement:

- Bewoners die het recht hebben een parkeervergunning aan te vragen worden geplaatst op een wachtlijst op volgorde van binnenkomst. In augustus 2018 zal bij de evaluatie van het plan bekeken worden of de wachtlijstregeling gewijzigd moet worden. Dan zal bekeken worden of bepaalde categorieën bewoners voorrang moeten krijgen op andere categorieën bewoners.

Financiën

Op verzoek van de werkgroep heeft het Parkeerbedrijf de volgende voorlopige inschatting gemaakt van de financiële effecten van het invoeren van het nieuwe systeem in relatie tot het huidige systeem.

kosten baten Spijkerkwartier (situatie 1-10-2017 schrijven NOTA)

kosten		opbrengsten	
kapitaallasten	€ 66.280	parkeervergunningen	€ 103.600
onderhoud	€ 63.456	omzet uit p-automaten	€ 221.247
extra inzet p-controle	€ 149.971	omzet naheffingen	€ 247.324
overig	€ 63.512	omzet bezoekersvergunningen	€ 14.000
	€ 343.219		
saldo	€ 242.952		
	<u>€ 586.171</u>		<u>€ 586.171</u>

In dit overzicht zijn de *meerkosten* en *meeropbrengsten* genoteerd ten opzichte van het referentiejaar 2016.

Het nieuwe parkeersysteem kent meer inkomsten omdat het aantal bewoners- en bedrijfsvergunningen veel meer is dan het huidige aantal vergunningen, er veel meer betaald parkeerplaatsen zijn met opbrengst en omdat de opbrengst van boetes op betaald parkeerplaatsen hoger is dan bij vergunninghoudersplaatsen. De extra kosten zitten vooral in handhaving, kapitaalslasten, onderhoud/vandalisme en de kosten van de bezoekersregeling.

Als deze inschatting juist is heeft de wijk in overleg met de gemeente per jaar €242.952,- te besteden aan aanvullende maatregelen.

Het is zeer te prijzen dat de gemeente bereid is de meeropbrengsten in overleg met de wijk in te zetten voor aanvullende maatregelen. Om dat op een goede manier te kunnen doen is het nodig dat de gemeente (of het parkeerbedrijf) de werkelijke financiële gegevens transparant maakt voor de wijk. Financiële sturing zal plaatsvinden op relevante zaken en validatie van principes, geen overleg over details waar dit niets aan het doel van het afgesproken parkeer- en verkeersbeleid bijdraagt.

Het is de Werkgroep duidelijk geworden dat er niet gewerkt kan worden met een parkeerfonds met het label "Spijkerkwartier" dat zou werken als een soort spaarpot. Hoewel dat de voorkeur heeft van de Werkgroep staat een dergelijke werkwijze op gespannen voet met de normale gang van zaken binnen de gemeente. De werkgroep wil graag dat:

- het implementatieproject & aanvullende maatregelen in 2018 en 2019 in eerste instantie voorgefinancierd worden door de gemeente voor zover de kosten/afschrijvingen hiervan groter zijn dan de meeropbrengsten in deze periode;
- meeropbrengsten van 2018 en 2019, voor zover niet aangesproken, moeten gereserveerd blijven tot eind 2019 om voldoende tijd te hebben voor het maken van plannen voor aanvullende maatregelen;
- ook in de jaren daarna er plannen gemaakt, ingediend en uitgevoerd kunnen worden. Plannen kunnen meerdere jaren omvatten en kunnen investeringen bevatten;
- de wijk (werkgroep Verkeer Spijkerkwartier), in overleg met Team Leefomgeving van de gemeente, beslist over besteding van gelden;
- deze werkwijze geldt voor een periode van tien jaar (zoals vastgesteld in het collegebesluit van 13 december 2016).

BIJLAGE 1: PRESENTATIE INFORMATIEAVONDEN MAART 2017

