

Advies

Parkeerregulering schilwijken Woerden

25 november 2020.

Aanleiding

In steeds meer schilwijken is sprake van parkeeroverlast. Soms wordt de overlast veroorzaakt door uitwijkgedrag, bijvoorbeeld van medewerkers of bewoners van het centrum of treinreizigers. Dan is de overlast meestal overdag. Andere keren wordt de overlast veroorzaakt door het feit dat de bewoners van de wijk meer auto's bezitten dan dat er parkeerplaatsen zijn. Bij dit type overlast wordt de druk meestal 's avonds en 's nachts ervaren.

De opgave is nu om tot een gemeentebrede systematiek te komen hoe dit soort parkeeroverlast aan te pakken en een bijbehorend proces van burgerparticipatie in te richten, waarmee op eenduidige wijze parkeeroverlast in schilwijken wordt opgelost of voorkomen.

Parkeerregulering

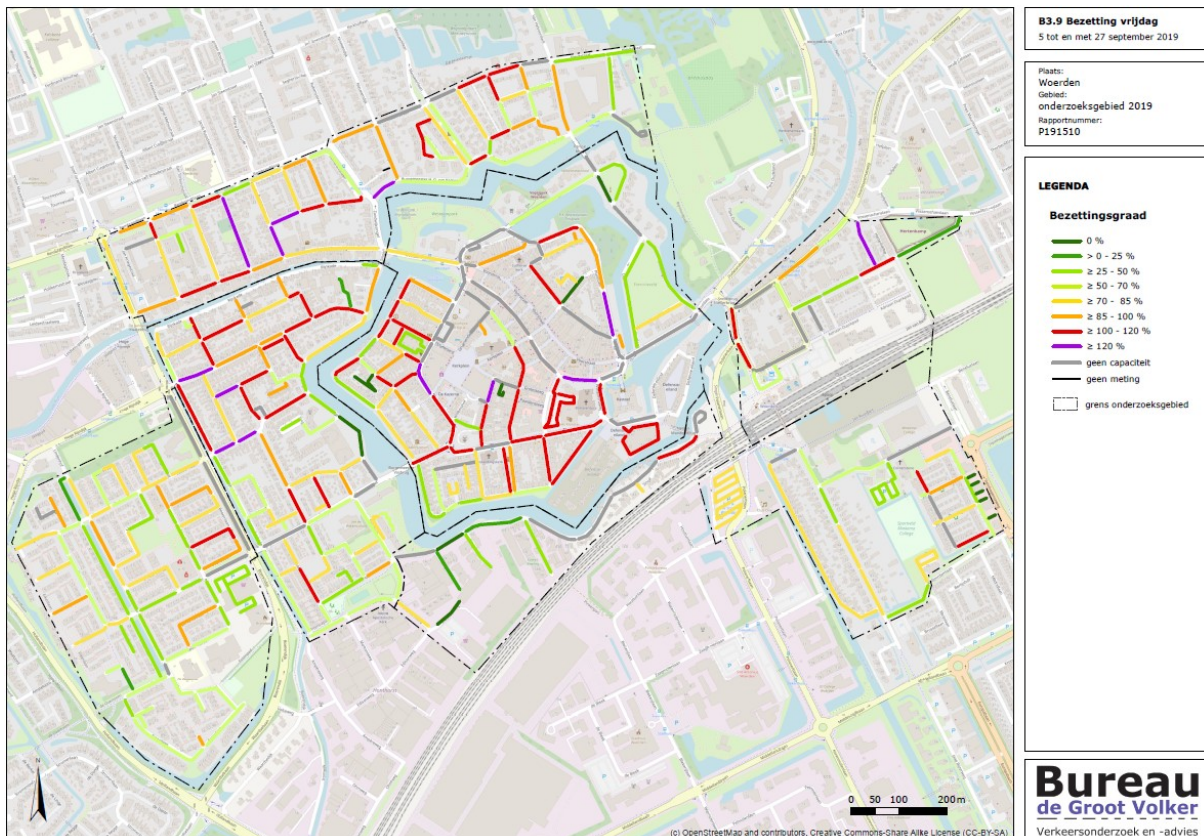
Om parkeeroverlast aan te pakken is het noodzakelijk dat de gemeente kan sturen op het gebruik van de parkeerplaatsen. Het meest geëigende instrument daarvoor is *betaald parkeren*. Hiermee kan met tarieven gestuurd worden (ongewenst gedrag ontmoedigen) én met vergunningen (toegestaan gedrag faciliteren). Tegelijkertijd is dankzij kentekenherkenning handhaving grotendeels te automatiseren, waardoor de kosten beperkt blijven.

Betaald parkeren is zeer effectief als de parkeeroverlast veroorzaakt wordt door uitwijkgedrag van derden. Deze wijkvreemde parkeerders zijn zelden bereid te betalen voor een parkeerplaats, zeker omdat er meestal sprake is van een langere parkeerduur. Voor bewoners en hun bezoek, alsmede voor werknemers in de wijk, zijn vergunningen beschikbaar. Hiermee komen de parkeerplaatsen in de wijk weer beschikbaar voor wie ze bedoeld zijn.

Parkeerregulering in een wijk met te weinig parkeerplaatsen voor de auto's van de bewoners, zoals bij (delen van) het Bloemenkwartier, is slechts indirect effectief. De gemeente kan dan vooral sturen op beperking van het aantal parkeerrechten (vergunningen) dat wordt uitgegeven. Uiteindelijk zal er dan waarschijnlijk een wachtlijst ontstaan. Deze vorm van reguleren kan niet zonder een coulante overgangsregel, waarmee voorkomen wordt dat bewoners van de ene op de ander dag hun auto niet meer in de wijk kunnen parkeren. Deze oplossing gaat dus meestal pas in de loop van de tijd werken. Vandaar dat er ook altijd gezocht moet worden naar alternatieven, zoals het aanleggen van extra parkeerplaatsen of het benutten van parkeercapaciteit aan de rand van de wijk. Daarnaast kan ook



nagedacht worden over de mogelijkheid om met een aantrekkelijk aanbod van deelmobiliteit mensen die hun auto weinig gebruiken te verleiden om deze weg te doen. Voor deelmobiliteit is de wens dat de gemeente een actieve rol neemt en zich als regisseur voor het gebied opstelt. Daarmee houdt de gemeente niet alleen controle op de openbare ruimte maar kan men sturing geven aan een passend en werkend aanbod deelmobiliteit dat de potentie in zich heeft om een serieus alternatief te zijn voor incidenteel gebruikt autobezit. Dat zijn dus gebruikers die in hun dagelijkse verplaatsing, zoals woon-/werkverkeer, niet afhankelijk zijn van hun auto.



Betaald parkeren

Belangrijk is ervoor te zorgen dat er over de verschillende schilwijken geen lappendeken van regelingen komt. En dat hoeft ook niet. Zo kan er gewerkt worden met vaste tijdsblokken, waarbij per wijk gekozen kan worden uit één blok:

- overdag overlast -> tussen 10-17u, bij Staatsliedenkwartier en Schilderskwartier;
- 's avonds overlast -> tussen 17-22u, bij Bloemenkwartier;
- overdag én 's avonds overlast -> tussen 10-22u, bij deel Bloemenkwartier, in de binnenstad.

Vervolgens kan er ook gekozen worden voor een vast tarief. Uitdaging daarbij is een tarief te kiezen dat laag genoeg is om het wenselijke parkeergedrag in de wijk te faciliteren en tegelijkertijd hoog genoeg is om ongewenst gedrag te voorkomen. Het voorstel is om het eerste uur goedkoper of gratis te maken, om ervoor te zorgen dat ondanks het betaald parkeren bezoekers aan winkels of maatschappelijke instellingen in de wijk niet worden afgeschrikt. Deze bezoeken zijn veelal wat korter. Tevens hoeft er op deze manier waarschijnlijk geen specifieke regeling te worden gemaakt voor mantelzorgers.

Daarnaast is het wenselijk om de bezoekersregeling, zoals deze in het centrum reeds aanwezig is, ook beschikbaar te stellen voor de schilwijken waar regulering nodig is. In de schilwijken kan coulanter omgegaan worden met de bezoekersregeling dan in het centrum. Door bijvoorbeeld 400 uur per jaar (i.p.v. 125 in het centrum) kunnen bezoekers van bewoners tegen een gereduceerd tarief parkeren.

Vergunningen

Met het uitgeven van vergunningen heeft de gemeente een instrument in handen om te sturen op gewenst gebruik van de parkeerplaatsen. In de regel worden er drie soorten vergunningen uitgegeven, te weten: bewonersvergunning, bedrijfsvergunning en een bezoekersvergunning. Een eventuele vergunning voor mantelzorgers kan gezien worden als een verbijzondering van de bezoekersvergunning. Van ieder type kunnen verschillende uitvoeringen worden gedefinieerd. Zo wordt er bij een bewonersvergunning vaak onderscheid gemaakt tussen een eerste en een tweede auto. Dit is met name relevant in wijken waar het autobezit groter is dan het aantal parkeerplaatsen. Daar is dan het beperken van de tweede autobezit een algemeen toegepast mechanisme.

Bij het invoeren van betaald parkeren in schilwijken is het doel om wijken weer leefbaarder te maken en de parkeerplaatsen alleen maar te laten gebruiken door bestemmingsverkeer (dat dus in de wijk zijn bestemming heeft). Door het hoge tarief worden vreemdparkerders geweerd, waardoor de voornaamste bron van inkomsten komt vanuit de vergunningen. Bij het beprijzen van die vergunningen is het de uitdaging om enerzijds gewenst gebruik te faciliteren en anderzijds de kosten van parkeerregulering zo goed mogelijk terug te verdienen. Een kostendekkende parkeerexploitatie op wijkniveau is het streven. Een eventuele winst op de parkeerexploitatie in schilwijken zou dan eigenlijk moeten worden ingezet voor het verder verbeteren van de leefbaarheid in deze schilwijken.

Soorten vergunningen:

- Bewonersvergunning: eerste/tweede (en mogelijk ook een derde bij voldoende capaciteit)
- Bezoekersvergunning bewoners
- Bedrijfsvergunning:
 - Ondernemersvergunning Algemeen
 - Vergunning voor maatschappelijke organisaties/hulpverleningsinstanties
 - Werknemersvergunning
 - Mogelijk: bezoekersvergunning bedrijven
- Gemeentebrede regeling voor thuiszorg organisaties, huisartsen, et cetera

Aanvullingen:

- Om in aanmerking te komen voor een bewonersvergunning moet aangetoond worden dat de bewoners ook de gebruiker is van het voertuig. De vergunning is dus gekoppeld aan het voertuig en staat daarom ook op kenteken. Het kenteken wordt bij de RDW gecheckt. In geval van een leaseauto volstaat het leasecontract als bewijsmateriaal.
- Er mogen in een gebied waar betaald parkeren komt niet meer vergunningen worden uitgegeven dan dat er parkeerplaatsen zijn.
- Tweede bewonersvergunning: is ongeveer twee keer zo duur als een eerste bewonersvergunning. De tweede (of derde) auto heeft een lagere prioriteit en zal eerder beperkt worden in aantal 2^e vergunningen dat per wijk wordt uitgegeven.
- Bezoekersvergunning: geeft het recht om bezoekers tegen gereduceerd tarief te laten parkeren. Per transactie moet er echter nog wel worden afgerekend. De vergunning zelf kan dus tegen legeskosten worden verstrekt.

- Een ondernemersvergunning wordt er maar één per onderneming/instelling uitgegeven en heeft dezelfde prioriteit als de 1^e bewonersvergunning. De werknemersvergunning wordt qua prioriteit gelijk gesteld aan de 2^e bewonersvergunning. Het advies is om het aantal vergunningen dat per onderneming/instelling kan worden gekocht te beperken om zo het autogebruik door werknemers wel te faciliteren, maar niet te stimuleren.

Parkeren Op Eigen Terrein (POET)

Als er sprake is van een hoge parkeerdruk dat geldt dat bewoners van adressen die over een eigen parkeermogelijkheid beschikken daarvan gebruik moeten maken. Dit heet de POET-regeling. In de praktijk is een hard criterium moeilijk te definiëren, omdat bijvoorbeeld niet elke garage ook als zodanig praktisch te gebruiken is. In ieder geval komen adressen op de POET-lijst met opritten van voldoende omvang en adressen met een collectieve parkeervoorziening, zoals een parkeerkelder onder een appartementencomplex. Andere situaties zullen individueel beoordeeld moeten worden en zijn ook afhankelijk van de hoogte van de parkeerdruk.

Wel zal de gemeente bij nieuwbouwprojecten explicieter dan nu het geval is bij het verstrekken van de omgevingsvergunning voor woningen met een eigen parkeervoorziening duidelijk moeten maken dat deze woningen op de POET-lijst komen. Het gevolg is dan dat bewoners van deze woningen niet in aanmerking komen voor een (eerste) vergunning.



Aanwijzen gebieden

Als een uniform raamwerk beschikbaar is rest nog de vraag wanneer te komen tot invoering van parkeerregulering in een (woon)wijk. Eigenlijk kan dat alleen als er in de wijk draagvlak is voor invoering van parkeerregulering. In het verleden was de enquête onder de wijkbewoners daarvoor het beproefde middel. In de praktijk is gebleken dat er voor invoering van parkeerregulering op deze manier alleen draagvlak te krijgen is als de parkeeroverlast door derden veroorzaakt wordt en zich in heel de wijk voordoet. In alle andere gevallen waarin de gemeente de wijk wil helpen met het oplossen van de parkeeroverlast zal er gezocht moeten worden naar een andere aanpak. En aangezien we op zoek zijn naar een uniforme werkwijze valt de bewonersenquête als beslissend criterium in principe af. Maar wat krijgt dan de voorkeur?

Belanghebbenden Panel

Het voorstel van de werkgroep is om een *panel* samen te stellen, waarin alle stakeholders van een gebied zijn vertegenwoordigd. Het panel krijgt dan de opdracht mee om binnen het uniforme raamwerk van parkeerregulering te zoeken naar een passende oplossing voor de parkeeroverlast.

Passend betekent in dit geval:

- Door de regulering wordt de parkeeroverlast opgelost; direct (bij uitwijkgedrag) of op termijn (bij een te hoog autobezit).
- Als de oplossing pas later werkelijk een feit zal zijn, dan is dat omdat er rekening gehouden moet worden met de huidige situatie, die tijd nodig heeft om te transformeren.
Het streven is om de parkeeroverlast niet te verplaatsen naar elders in de wijk of naastgelegen wijken. Het is echter niet te voorkomen dat (een deel van) de parkeeroverlast zich verplaatst naar plekken buiten de wijk. De kans daarop moet worden geminimaliseerd, maar dat is geen harde eis die het panel in zijn oplossing moet meenemen.

Het Panel buigt zich dan primair over de volgende vragen:

- Wat is binnen de gegeven mogelijkheden de oplossing die het beste aansluit bij het aanpakken van de specifieke parkeeroverlast?
- Is dat tevens een oplossing die het probleem niet elders terug laat komen in de wijk?
- En is dat ook de oplossing die het minst pijn doet bij de personen die nog geen overlast ervaren (en dat straks ook niet krijgen)?

Het is dus in de regel niet zo dat er per se in de hele wijk parkeerregulering moet komen. Het Panel kan ook tot de conclusie komen dat de doelen mogelijk ook gehaald worden door slechts in een deel van de wijk regulering in te voeren.

Het panel adviseert primair aan het *college*, omdat invoering van parkeerregulering een collegebevoegdheid is. In de praktijk schuift de raad op de achtergrond aan, omdat invoering van parkeerregulering in het algemeen een politiek beladen onderwerp is. Het is daarom dat vaak op voorhand afstemming met de raad plaatsvindt over het proces dat gevolgd wordt.

In de werkwijze die we voorstaan is de oplossing die het panel adviseert op basis van *consensus* tot stand gekomen. Deze extra eis dient een aantal doelen. Zo is iedereen verplicht te luisteren naar de belangen van andere stakeholders en zal zich bereid moeten tonen op onderdelen water bij de wijn te doen. Op deze manier is de kans groter dat in de geadviseerde oplossing de pijn van parkeerregulering evenwichtig verdeeld wordt over de verschillen belangengroepen. Tevens vergroot deze werkwijze de kans dat de oplossing door het college (en de raad) wordt overgenomen.

Heeft de oplossing die op deze werkwijze tot stand is gekomen dan draagvlak in de wijk? In de regel niet, maar de oplossing is wel veel beter uitlegbaar, omdat in de totstandkoming van de regeling juist alle belangen gewikt en gewogen zijn. Niet door ambtenaren en vakspecialisten, maar door de belanghebbenden uit de wijk zelf (onder begeleiding van ambtenaren en vakspecialisten).

Samenstelling Panel

Hoe komen we tot een evenwichtige samenstelling van zo'n panel? Welke belanghebbenden groepen zijn er in een wijk? In algemene zin zijn er wel een aantal te benoemen, zoals:

- Bewoners met soms tegenstrijdige belangen. Om die zoveel mogelijk af te dekken delen we de wijk op in kleinere gebieden van enkele aaneengesloten straten. Uit elk deelgebiedje willen we dan een gelijk aantal vertegenwoordigers in het panel. Zo zitten er dan altijd bewoners die parkeeroverlast ervaren, maar ook bewoners die geen parkeerprobleem ervaren.
- *Ondernemers/winkeliers* in de wijk, die straks ook



nog voldoende klanten wil blijven ontvangen.

- *Zakelijke vastgoedeigenaren* met een zekere positie in de wijk.
- *Maatschappelijke instellingen*, zoals een buurthuis, school, kerk, huisartsenpraktijk, et cetera.

Daarnaast wordt vaak nog gezocht naar iemand die de belangen van gehandicapten bewaakt. Tevens is het wenselijk om in het panel niet alleen maar mensen te hebben die auto-minded zijn. Ook de belangen van de huishoudens zonder auto moet eigenlijk in het Panel vertegenwoordigd zijn.

In de regel stelt de gemeente de lijst met de verschillende belanghebbenden groepen op in samenspraak met een wijkcoördinator en de wijkraad. Als deze er niet zijn, dan wordt op een andere manier een groepje mensen gezocht die de wijk goed kennen.

Als de lijst met belanghebbenden groepen is samengesteld dan wordt er per categorie een (of meerdere) vertegenwoordiger(s) gezocht, bij voorkeur door aanmelding en loting, zodat iedereen in de wijk een kans heeft om deel te nemen aan het panel. Door de keuze van de groepen en het mechanisme van loting wordt de kans op een goede spreiding van belangen en meningen zo groot mogelijk gemaakt.

Om iedereen aan de voorkant dit proces uit te leggen wordt er meestal voorafgaand een informatieavond georganiseerd, waarbij het proces wordt uitgelegd en iedereen de kans krijgt daarop te reageren, actiepunten voor het panel mee te geven en om zich in te schrijven als kandidaat voor dit panel. Daarnaast zal iedereen ook via andere communicatiekanalen worden geïnformeerd en geënthousiasmeerd.

In de praktijk blijkt dat een Panel meestal zo'n drie avonden nodig heeft om tot consensus te komen over een advies. Als er geen overeenstemming komt over een advies, dan is er (op dat onderdeel) geen advies en wordt de keuze overgelaten aan het college (en de raad).

Start

Blijft nog de vraag over: wanneer vinden we de parkeeroverlast ernstig genoeg om zo'n traject in te gaan? Daar zijn slechts in een aantal gevallen harde criteria voor te vinden. Bijvoorbeeld is dat het geval als door de parkeerdruk specifieke delen van de wijk niet meer bereikbaar zijn voor hulpdiensten of andere noodzakelijke diensten, zoals het ophalen van huisvuil. In de meeste gevallen komt de gemeente in actie als er zeer regelmatig klachten komen uit de buurt die het gevolg zijn van de te hoge parkeerdruk. Denk dan bijvoorbeeld aan onveilige situaties door foutparkeren, maar ook aan klachten van veel zoekverkeer naar een lege parkeerplek. Voordat opgeschakeld wordt zal de gemeente meestal eerst ook een onafhankelijke parkeertelling laten uitvoeren. Uit die parkeertelling moet dan blijken dat er op reguliere momenten inderdaad sprake is van een (zeer) hoge parkeerdruk en welk type parkeerders daarvoor verantwoordelijk is. Het initiatief komt dus in principe eigenlijk altijd vanuit de wijk zelf.

De gemeente Woerden hanteert als uitgangspunt (Verkeersvisie 2030) een parkeerdruk van 85% of hoger als een probleem. De parkeerdruk wordt bepaald op basis van een objectieve parkeerdrukmeting. Deze parkeerdrukmeting wordt jaarlijks rond dezelfde periode uitgevoerd. In sommige gevallen kan het nodig zijn om voor een specifieke locatie een extra onderzoek uit te laten voeren.

In gebieden waar de parkeerdruk onder de 85% blijft wordt geen actief parkeerbeleid gevoerd. Bij een parkeerdruk van 85% of hoger heeft de gemeente de navolgende opties:

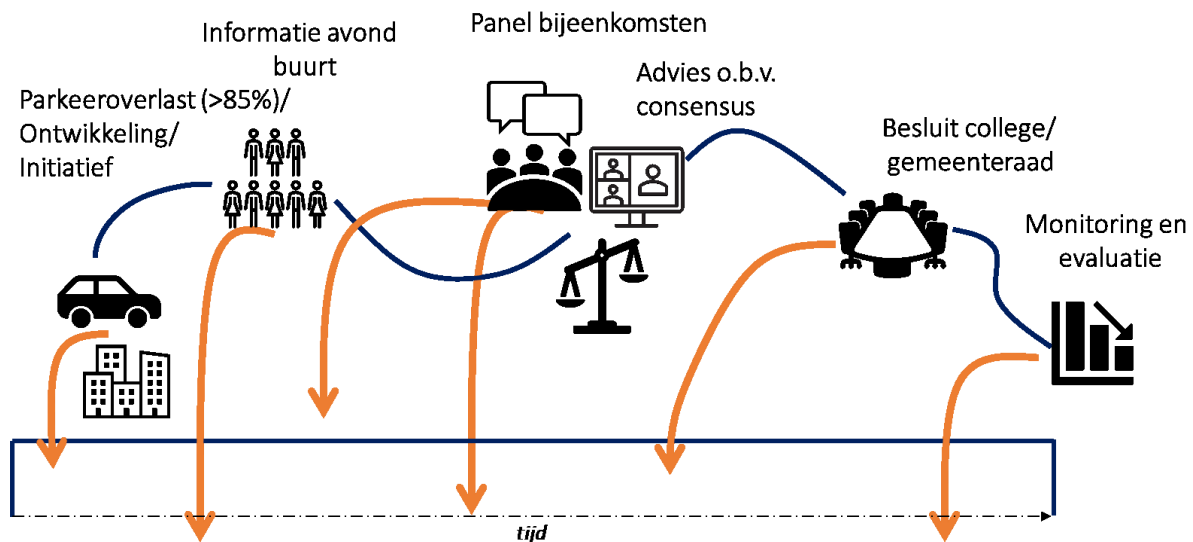
1. Reguleren: het eerlijk verdelen van de beschikbare capaciteit
2. Uitbreiden parkeercapaciteit

3. Beïnvloeden van het autogebruik en autobezit
4. Beter benutten van de huidige capaciteit

Bij een te hoge parkeerdruk kiest de gemeente primair voor het instrument parkeerregulering (1) in combinatie met optie 3 en 4. De gemeente kiest in het uiterste geval voor optie 2.

Het uitgangspunt voor het invoeren van parkeerregulering is dat er altijd gekozen wordt voor een duidelijke en logische begrenzing van het gebied. Er zal zoveel mogelijk gebruik worden gemaakt van (natuurlijke) barrières zoals een spoorlijn, water en hoofdwegenstructuur. Een parkeerreguleringsgebied is bij voorkeur een cluster van straten. Parkeerregulering in één straat wordt zoveel mogelijk voorkomen, omdat er dan minder flexibiliteit is in de uitwisseling van parkeerplaatsen. Daarnaast vormt ook de parkeerbalans een belangrijk instrument bij het afbakenen van gebieden.

Opmerking: het is denkbaar dat in de toekomst het initiatief een enkele keer vanuit de gemeente komt. Dat zal dan echter altijd het gevolg zijn van (naburige) ontwikkelingen, die mogelijk in de wijk tot (grote) parkeeroverlast kunnen leiden. In die gevallen is voorkomen beter dan genezen. Dat zijn dan tevens ook de gevallen waarin een wijk kan besluiten even nog niets te doen.



Aanvullende onderwerpen

Aanvullend aan de bovenstaande onderwerpen heeft de klankbordgroep Schilwijken nog twee onderwerpen die meegenomen moeten worden bij het invoeren van betaald parkeren in een woonwijk:

Deelmobiliteit

Een hoge parkeerdruk gaat ten koste van de leefbaarheid en de (verkeers)veiligheid. Daarom dat het zo belangrijk is om de parkeerdruk te verlagen. Een goed middel daartoe kan zijn het aanbieden van *deelauto's* en/of *deelscooters*. Dat kunnen goede alternatieven zijn voor mensen die hun auto maar weinig gebruiken, bijvoorbeeld omdat ze de auto niet nodig hebben voor het woon-/werkverkeer. Bij nieuwbouw plannen zie je steeds vaker dat deelauto's worden ingezet, waardoor met minder parkeerplaatsen kan worden volstaan. Ook bij invoering van betaald parkeren kan de inzet van deelmobiliteit zinvol zijn is het terugdringen van het aantal geparkeerde auto's op piekmomenten. Bovendien kunnen deze auto's (en scooters) veelal elektrisch zijn, waarmee onder andere ook aan klimaatdoelstellingen wordt gewerkt. Deelmobiliteit is derhalve zeker een onderwerp dat de

gemeente kan promoten bij het invoeren van betaald parkeren in een (woon)wijk. Sterker het advies van de werkgroep luidt dat de gemeente een actieve rol neemt als regisseur van deelmobiliteit in de schilwijken.



Fietsparkeren

Woerden kent een relatief hoog aantal fietsers. Door het fietsen maximaal te ondersteunen met goede fietspaden en goede stallingen kan mogelijk de autogebondenheid in de verplaatsingen verminderen. Die stallingen zijn dan wenselijk bij bestemmingen, zoals een wijkwinkelcentrum, en bij de eigen woning. Dit zijn allemaal belangrijke kansen die bij invoering van betaald parkeren niet onbenut mogen blijven. Dus ook fietsparkeren is een onderwerp dat bij invoering van betaald parkeren in een (woon)wijk moet worden meegenomen. Daarnaast is het advies dat er meer faciliteiten komen om de fiets te parkeren op plaatsen waar recreatie kan plaatsvinden. Het Brediuspark is zo'n locatie, bijvoorbeeld bij het restaurant aldaar.