

Rotterdam, 21 september 2010.

Onderwerp:

Beantwoording van de schriftelijke vragen van het raadslid A. Bonte (GroenLinks) over de uitbreiding betaald parkeertijden.

Aan de Gemeenteraad.

Op 22 juli 2010 stelde het raadslid A. Bonte (GroenLinks) ons schriftelijke vragen over de uitbreiding van betaald parkeertijden.

Inleidend wordt gesteld:

“De deelraad in Noord heeft op 23 juni jongstleden unaniem in een motie uitgesproken dat er een oplossing moet komen voor de parkeerdruk rondom de Noorderhavenkade. In het gebied tussen Stadhoudersweg, Schiekade, Gordelweg en Vroesenpark is in 2007 al geëxperimenteerd met verlengd betaald parkeren tot 23.00 uur. De bewoners en de deelraad hebben het experiment als geslaagd ervaren. Op 1 april 2008 besloot de wethouder om de tijd van betaald parkeren in Blijdorp Noord/Bergpolder terug te draaien van 23.00 uur naar 18.00 uur. Reden was een evaluatie van het experiment. Daaruit zou blijken dat de parkeersituatie in de avond en de nacht niet is gewijzigd door het verlengd betaald parkeren. Op de evaluatie valt het een en ander af te dingen. Volgens de evaluatie zou de parkeerdruk in de nacht met slechts een procent zijn gedaald tot 93 procent. De tellingen zijn echter gehouden in een kleiner gebied dan het proefgebied; de tijdvakken zijn zeer ruim genomen (per telling een heel dagdeel); er is slechts een nachttelling gedaan en alle vijf de teldagen waren op een donderdag. Daarbij komt dat de nulmeting een parkeerdruk liet zien van 94 procent, terwijl uit een andere meting blijkt dat de parkeerdruk maar liefst 107 procent bedraagt. In dat geval zou een parkeerdruk van 93 procent juist een goed resultaat zijn van de proef.”

Voorafgaand aan de beantwoording van uw vragen gaan wij eerst in op een aantal zaken uit uw inleiding.

U stelt dat op de evaluatie het één en ander is af te dingen. Zo geeft u aan dat de parkeertellingen zijn gehouden in een kleiner gebied dan het proefgebied. De parkeertellingen zijn echter precies binnen de grenzen van het proefgebied gehouden. Ook geeft u aan dat de tijdvakken van de tellingen zeer ruim zijn genomen (per telling één heel dagdeel). De telling duurde in dit proefgebied echter circa 2 uur. Wellicht is hierover verwarring ontstaan, doordat de eindtijd van de telling niet in de tabel is opgenomen. Ook uit u kritiek op het feit dat er slechts één nachttelling is gedaan en dat alle tellingen op donderdagen zijn gehouden. Om de vergelijkbaarheid zo optimaal mogelijk te houden is iedere telling op donderdag gehouden. Naar de mening van ons college is één nachttelling in een woonwijk als Blijdorp voldoende. Uit eerdere tellingen blijkt dat de parkeerdruk 's nachts behoorlijk constant is. Tot slot refereert u in uw inleiding aan een parkeertelling waaruit een parkeerdruk van 107% blijkt. Bij ons college is geen telling bekend waaruit een parkeerdruk van 107% op wijkniveau blijkt.

Hieronder volgen onze antwoorden op uw schriftelijke vragen;

Vraag 1:

Heeft het college kennisgenomen van de wens van de voltallige raad van de deelgemeente Noord en de bewoners om het betaald parkeren in Blijdorp Noord/Bergpolder definitief uit te breiden tot 23.00 uur?



Antwoord:

Nee, wij hebben hierover geen bericht ontvangen van de deelgemeente Noord.

Vraag 2:

Is het college bereid om de wens van bewoners en deelraad in te willigen?

Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Nee, wij zijn geen voorstander van het uitbreiden van de tijden van betaald parkeren tot 23.00 uur. Bij de evaluatie zijn de voor- en nadelen van betaald parkeren uitgebreid onderzocht. Hieruit is gebleken dat betaald parkeren tot 23.00 uur geen oplossing is. Dit is te verklaren door het feit dat er weinig functies zijn die 's avonds bezoekers trekken. Betaald parkeren tot 23:00 uur biedt daarom geen extra regulerende werking, waardoor de parkeerdruk niet significant zal dalen. De parkeerdruk wordt dus met name veroorzaakt door de bewoners zelf. Daarmee is het uitbreiden van de tijden van betaald parkeren geen goede maatregel.

Vraag 3:

Kan het college uitleggen waarom in de evaluatie wordt geconstateerd dat er behoefte is aan extra parkeerplaatsen in de wijk (al dan niet in de vorm van een parkeergarage), terwijl in diezelfde evaluatie ook staat dat het aantal afgegeven vergunningen in het totale proefgebied in lijn is met het aantal parkeerplekken?

Antwoord:

Het aantal afgegeven vergunningen en de behoefte aan extra parkeerplaatsen zijn in dit geval twee verschillende zaken. Het aantal afgegeven vergunningen zegt iets over de parkeerbehoefte overdag. De behoefte aan extra parkeerplaatsen komt voornamelijk voort uit de parkeerdruk in de nacht.

In het proefgebied in Blijdorp zijn niet meer vergunningen afgegeven dan verantwoord is. Op sectorniveau is er dus geen capaciteitsprobleem. Lokaal kunnen er echter parkeerproblemen ontstaan, wanneer de parkeerplaatsen ongelijkmatig verdeeld zijn over de wijk. Voornamelijk in de nacht doen deze problemen zich voor. Extra parkeerplaatsen kunnen deze druk opvangen.

Vraag 4:

Kan het college aangeven waarom de evaluatie uitgaat van een straal van 200 meter vanaf huis, waarbinnen automobilisten hun voertuig moeten kunnen parkeren, en waarom de gemeente tegelijkertijd een grotere straal hanteert voor het vaststellen of er nog meer parkeervergunningen afgegeven kunnen worden?

Antwoord:

In het rapport is nergens sprake van een straal van 200 meter waarbinnen automobilisten hun voertuig moeten kunnen parkeren. Het rapport vermeldt op blz. 27 dat bewoners bereid zijn maximaal 200 tot 400 meter te lopen. Dit komt overeen met de afmetingen van de parkeersektor. Bij de afgifte van parkeervergunningen wordt primair gekeken naar de parkeerdruk binnen de parkeersektor (72). De straal die in de evaluatie genoemd wordt en gehanteerd bij de afgifte van parkeervergunningen is van dezelfde orde van grootte.

Vraag 5:

Is het college het met GroenLinks eens dat deze inconsistentie ertoe leidt dat er teveel vergunningen worden afgegeven?



Antwoord:

Wij vinden niet dat er sprake is van een inconsistentie. Wij zijn daarbij niet van mening dat er teveel parkeervergunningen zijn afgegeven. Omdat lang niet alle bewoners op hetzelfde tijdstip thuis zijn en dus niet alle auto's tegelijkertijd in de wijk geparkeerd zullen staan, kunnen er meer parkeervergunningen worden verstrekt dan het aantal parkeerplaatsen. Een deel van deze parkeervergunningen is bovendien uitgegeven aan ondernemers, die er vooral op de dag gebruik van maken (dubbelgebruik).

Uitgangspunt is dat met een parkeervergunning geparkeerd moet kunnen worden op de tijden dat er betaald parkeren geldt. In het geval van de Noorderhavenkade e.o. gaat het dan om maandag t/m zaterdag van 9.00 tot 18.00 uur. Uit diverse tellingen, waarvan de laatste uit oktober 2009 is, blijkt dat er tijdens de tijden van het betaald parkeren nog voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn in dit gebied. En niet alleen in de gehele parkeersector (sector 72) met ca. 4.000 parkeerplaatsen, maar ook in het genoemde proefgebied.

Uit de tellingen van oktober 2009 blijkt dat de bezetting in parkeersector 72 op de tijden van betaald parkeren tussen de 51 en 66% ligt.

Vraag 6:

Kan het college aangeven op grond van welke criteria limieten voor het aantal af te geven vergunningen worden bepaald, hoe de begrenzingen worden vastgesteld van een vergunningengebied en hoeveel mensen op dit moment op een wachtlijst staan voor een vergunning?

Antwoord:

Het aantal uit te geven parkeervergunningen wordt gerelateerd aan het aantal beschikbare parkeerplaatsen en de gemiddelde bezetting van deze parkeerplaatsen. Op basis van parkeertellingen wordt bepaald of het nodig is het vergunningenplafond te verhogen of te verlagen. De grenzen van een parkeersector worden in de regel gerelateerd aan de grenzen van een wijk of buurt, dan wel worden verkeersaders of singels als grenzen aangehouden.

Op dit moment zijn er voor de parkeersectoren in de deelgemeente Noord geen wachtlijsten.

Vraag 7:

Is het college bereid om Blijdorp Noord/Bergpolder te gebruiken als casus voor het herijken van het beleid over de uitgifte van vergunningen? Zo ja, is het college dan ook bereid om bijvoorbeeld een tweede en derde vergunning duurder te maken dan een eerste vergunning?

Antwoord:

Het herijken van het vergunningenbeleid gebeurt op zijn vroegst begin 2011. Daarbij wordt ook onderzoek gedaan naar de tarieven van de parkeervergunningen. Uw verzoek om de tweede en derde vergunning duurder te maken zal daarbij meegenomen worden. Wij verwachten u op zijn vroegst in het tweede kwartaal van 2011 te kunnen informeren over de uitkomsten van de herijking van het vergunningenbeleid.



Inleidend op vraag 8 stelt de heer Bonte inzake de deelgemeente Feijenoord het volgende.

“Niet alleen in Rotterdam Noord leeft de vurige wens om het betaald parkeren uit te breiden. De deelgemeente Feijenoord wil betaald parkeren invoeren en/of uitbreiden in Hillesluis (oktober 2010), Bloemhof (begin 2011), Afrikaanderwijk (datum onbekend), Kop van Feijenoord (2014) en daarna ook op het Noordereiland en in Vreewijk.

In Hillesluis is er veel parkeeroverlast door de nabijheid van het stadion. Het komt regelmatig voor dat automobilisten op de stoep parkeren en zelfs in de voortuinen van bewoners. De stuurgroep Veilig in de Wijk heeft aangegeven dat invoering van betaald parkeren noodzakelijk is. Een draagvlakonderzoek moet nog volgen. In juli 2010 heeft de wethouder echter aan de deelgemeente Feijenoord aangegeven geen betaald parkeren te willen invoeren in Hillesluis.”

Vraag 8:

Klopt het dat het college invoering van betaald parkeren in de wijk Hillesluis heeft geblokkeerd. Zo ja, wat is daarvoor de reden?

Antwoord:

Nee, de invoering van betaald parkeren in Hillesluis wordt nog onderzocht.

Vraag 9:

Is het college bereid om het standpunt van deelgemeente en de stuurgroep Veilig te respecteren door hen toe te staan de noodzakelijk stappen te zetten richting invoering van betaald parkeren, en is het college bereid om alsnog een draagvlakonderzoek uit te (laten) voeren onder de inwoners? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Ten behoeve van het onderzoek naar de invoering van betaald parkeren in Hillesluis zullen de betrokken partijen worden geraadpleegd. Zoals u al aangeeft, kent de invoering van betaald parkeren verschillende aspecten. Veiligheid en de relatie met wedstrijden in de Kuip worden hierin meegenomen. In afstemming met de deelgemeente zal worden bekeken of een draagvlakonderzoek noodzakelijk is.

Vraag 10:

Is het college bereid om in het vervolg sneller tegemoet te komen aan verzoeken van bewoners of een deelgemeente om betaald parkeren in een gebied in te voeren dan wel de tijdvakken voor betaald parkeren uit te breiden?

Antwoord:

De invoering van betaald parkeren is sinds 2005 een stedelijke bevoegdheid. Reden hiervoor is de wens tot een zo uniform mogelijk parkeerbeleid. Bewoners en bezoekers weten zo wat zij kunnen verwachten. Bij invoering of uitbreiding van betaald parkeren wordt altijd afgestemd met de deelgemeente. Wij zijn van mening dat dit over het algemeen goed verloopt.



Burgemeester en Wethouders van Rotterdam,

De secretaris,

De burgemeester,

A.H.P. van Gils

A. Aboutaleb

