



Gemeente Rotterdam
College van Burgemeester en Wethouders

Commissie EHMV

Mw. drs. J.N. Baljeu

*Wethouder Haven, Verkeer en Regionale
Economie*

Bezoekadres: Stadhuis Coolingsingel 40
Rotterdam

Postadres: Postbus 70012
3000 KP Rotterdam

Website: www.rotterdam.nl

E-mail: dim@bsd.rotterdam.nl

Fax: 010 - 267 3560

Inlichtingen: J. Murk

Telefoon: 010- 489 5764

Uw brief van:

Ons kenmerk: BS11-443 / 802952

Aantal bijlagen: 1

Betreft: Antwoorden toezeggingen EHMV
11017, R11033, EHMV 11018

Datum: 17 oktober 2011

Geachte commissieleden,

Met deze brief wil ik in gaan op een aantal openstaande vragen. Het gaat hier om de toezegging EHMV-11027 (Korte termijn voorstellen parkeersector), R-11033 (Initiatiefnotitie 'Parkeren, omdat het moet' van GroenLinks) en EHMV-11018 (Differentiatie venstertijden bezoekerspassen).

Wat betreft toezegging EHMV 11027 heeft u op 12 juli een eerste antwoordbrief gekregen. Hierin miste u nog een antwoord op de vraag over parkeergarage Marconiplein. Tijdens de speciale commissievergadering parkeren op 20 april 2011 is gevraagd of de Marconigarage die naast de Marconitoren staat ingezet kan worden bij evenementen. Ik kan u daarover het volgende vertellen.

De Marconigarage hoort bij de Marconitoren en is het eigendom van de particuliere eigenaar van de Marconitoren. De gemeente Rotterdam is één van de huurders van de Marconitoren. De garage is in eerste instantie bedoeld voor de gebruikers en bezoekers van de torens. De garage is tijdens kantooruren openbaar toegankelijk. Net als op straat geldt een parkeertarief. Parkeren tijdens evenementen is een verantwoordelijkheid van de organisator van het evenement. Het initiatief voor het inzetten van de Marconigarage bij evenementen ligt dan ook bij de organisator en hij zal desgewenst contact moeten leggen met de eigenaar van de garage.

De initiatiefnota 'Parkeren, omdat het moet' is op 3 maart 2011 aangeboden tijdens de regeling van werkzaamheden (R-11033). Voor de commissie van 20 april heb ik kort schriftelijk gereageerd om deze nota. U hebt gevraagd om een nadere reactie. In bijlage 1 van deze brief ga ik puntsgewijs in op de voorstellen uit de nota. Ik verwacht hiermee de voorstellen uit uw initiatiefnota voldoende beantwoord te hebben. Ik wil mijn waardering uitspreken voor de door GroenLinks genomen moeite bij het opstellen van de initiatiefnota.

Tenslotte wil ik door middel van deze brief antwoord geven op de toezegging Differentiatie venstertijden bezoekerspassen (EHMV-11018). Op 23 februari 2011 heeft uw commissie mij gevraagd aan te geven welke mogelijkheden er zijn het aantal dagdelen op de bezoekerspas te variëren afhankelijk van de venstertijden van het betaald parkeren.

Het variëren van het aantal dagdelen op de bezoekerspas is om een aantal redenen op dit moment niet wenselijk:

- de te plegen investering is fors: elke automaat zou voorzien moeten worden van een nieuwe eprom (geheugenonderdeel van de automaat), á € 300 (exclusief BTW). Op 3200



automaten geeft dat een kostenpost van € 640.000 (exclusief BTW). Arbeidskosten en extra beheerskosten zijn daarin nog niet meegenomen.

- Bezoekerspassen zijn nu geldig in een gehele parkeersector. Binnen elke parkeersector zijn verschillende venstertijden voor betaald parkeren. Een variatie van het aantal dagdelen aan de hand van de venstertijden zou ertoe leiden dat bezoekerspassen niet meer in de gehele sector geldig zijn. Niet alleen zou dat weer een extra investering vergen van vooral mensuren, ook worden houders van een bezoekerspas dan beperkt in hun mogelijkheid tot het gebruik ervan.
- Gebruik dagdelen: het gemiddeld aantal gebruikte dagdelen ligt over de gehele stad op ruim 30 per jaar. In het centrum ligt dit aantal met gemiddeld 39 dagdelen per jaar weliswaar hoger dan in de overige deelgemeenten, maar niet zo hoog dat een aanpassing van het aantal dagdelen gerechtvaardigd lijkt. Bij ongeveer 1200 passen (op een totaal van ruim 50.000) wordt het maximum aantal dagdelen behaald, overigens in ongeveer 75% van de gevallen in gebieden waar parkeren 's avonds en in het weekend gratis is.

Om voornoemde redenen ben ik op dit moment niet voornemens te komen tot een raadsvoorstel om het aantal dagdelen te differentiëren op basis van de venstertijden van betaald parkeren.

Ik vertrouw erop u zo voldoende te hebben geïnformeerd en beschouw toezeggingen EHMV-11027, R-11033 en EHMV-11018 als afgedaan.

Met vriendelijke groet,

Mw. J.N. Baljeu
Wethouder Haven, Verkeer en Regionale Economie

Bijlage 1. Reactie op nota 'Parkeren, omdat het moet'

1. Verhoog de bezettingsgraad van de wijkparkeergarages.

U constateert dat veel wijkparkeergarages matig bezet zijn doordat de prijsprikkel ontbreekt; parkeren op straat is goedkoper dan in de garage. Deze constatering klopt, maar dat betekent niet per definitie dat de wijkparkeergarage daarmee slecht bezet is. De parkeerdruk in de openbare ruimte is minstens zo bepalend. Zo kennen de wijkparkeergarages in een wijk als Delfshaven een behoorlijke bezetting ondanks de tariefsverschillen. De inrichting van de buitenruimte en daarmee ook het aantal parkeerplaatsen is een deelgemeentelijke bevoegdheid.

Ik vind het logisch dat er een prijsverschil bestaat tussen een vergunning voor op straat en een abonnement in de parkeergarage. De garage is een kwalitatief hoogwaardige parkeervoorziening. Dit leidt tot een prijsverschil tussen straat en parkeergarage dat ik logisch vind. Of dit ook moet gelden voor het prijsniveau van de "tweede" straatvergunning wil ik nader beschouwen in het kader van de herijking van het parkeervergunningenbeleid. In 2011 wordt gestart met de herziening van het parkeervergunningenbeleid. Suggesties zoals deze, maar ook zoals die bij vraag 9 en 10 worden daarbij integraal meegenomen. De uitkomsten van de herijking van het vergunningenbeleid wil ik met u commissie bespreken. Ik verwacht de resultaten in het tweede kwartaal van 2012.

2. Voer variabele tarieven in voor parkeergarages

De tarieven van de openbare gemeentelijke parkeergarages zijn lager dan het kort parkeertarief op straat in het centrum. Hiermee wordt de automobilist verleid om de garage te parkeren. Ik ben geen voorstander van het invoeren van variabele tarieven in de parkeergarages. Zoals u aangeeft brengt dit een zekere onvoorspelbaarheid met zich mee. Ik ben juist voorstander van ons beleid waarbij de automobilist heldere (en eenduidige) keuzes wordt geboden. De automobilist kan op basis daarvan een keuze maken voor een reis met het OV, parkeren op een P+R terrein of in een parkeergarage in de binnenstad. Aan elk van die keuzes hangt een ander prijskaartje. Ik zie geen toegevoegde waarde in het introduceren van een zekere onvoorspelbaarheid van de parkeertarieven.

3. Hanteer marktconforme tarieven.

U vraagt om het doorrekenen van maatschappelijke kosten zoals medische kosten van luchtvervuiling en wegonderhoud in de parkeertarieven. Dit is administratief niet uitvoerbaar. Ook zijn de huidige tarieven reeds marktconform te noemen. Een sterke verhoging van de parkeertarieven zorgt voor een verslechtering van de concurrentiepositie van Rotterdam

4. Gebruik parkeergarages ook als fietsenstalling

Zoals u aangeeft worden er al proeven gehouden met het stallen van de fiets in de gemeentelijke wijkparkeergarages. U vraagt om uitbreiding van dit initiatief. De proef leert echter dat er nauwelijks belangstelling is voor het stallen van de fiets in de parkeergarage. Nog los daarvan is niet iedere garage fysiek geschikt voor het stallen van fietsen. Reden tot uitbreiding van de proef zie ik daarom op dit moment niet

5. Voer maximale parkeertijden voor straatparkeren in het centrum

Ik ben voorstander van het beïnvloeden van de parkeerdruk door middel van de hoogte van het parkeertarief. Hoe hoger het tarief, hoe groter de prikkel om een alternatieve parkeerplaats te vinden, in een parkeergarage of op een P+R terrein. Uit ervaringscijfers van Stadstoezicht blijkt dat het overgrote deel van de kortparkeeders op straat in de binnenstad korter dan een uur parkeert. Het instellen van een maximum parkeerduur heeft daarmee nauwelijks effect en vormt daarmee een inefficiënte maatregel.

6. Verklein de vergunninggebieden

U geeft aan dat het regelmatig voorkomt dat mensen een parkeervergunning krijgen, terwijl de parkeerdruk dit eigenlijk niet toelaat. Deze conclusie deel ik niet. Het vergunningenplafond wordt nauwkeurig bepaald aan de hand van parkeertellingen en schouwingen. Het klopt dat er in een groter gebied soms meer parkeervergunningen worden uitgegeven dan dat er

parkeerplaatsen zijn. Dit gebeurt alleen als blijkt dat dubbelgebruik van parkeerplaatsen op het piekmoment dit toelaat. Hoe kleiner het vergunninggebied, hoe minder mogelijkheden tot dubbelgebruik van de schaarse parkeerplaatsen in de openbare buitenruimte. Om die reden ben ik geen voorstander van het verkleinen van de vergunninggebieden.

7. Beloon inwoners voor het inleveren van de parkeervergunning.

U stelt voor om bewoners die hun parkeervergunning inleveren te belonen met een Gratis OV, Greenwheels of OV fiets abonnement. Ik vind dit een interessante denkrichting, financieel gezien zie ik echter geen mogelijkheid dit te realiseren. Deze maatregel kan onmogelijk budgettair neutraal uitgevoerd worden, waardoor ik geen mogelijkheden zie om op dit voorstel in te gaan.

8. Voer betaald parkeren standaard in tot 23.00 en in het centrum tot 02.00.

Het invoeren van en verlengen van de tijden van betaald parkeren is maatwerk. Betaald parkeren in de avonduren moet daadwerkelijk een regulerende werking hebben. In sommige woonwijken is de parkeerdruk in de avonduren hoog. Maar als die druk enkel wordt veroorzaakt door de bewoners en door sociaal bezoek dan reguleert betaald parkeren niet. Om die reden ben ik geen voorstander van standaard betaald parkeren tot 23.00. U pleit voor betaald parkeren tot 02.00 in het centrum in het weekend, om zo het rijden onder invloed tegen te gaan. Uiteraard ben ik groot voorstander van alcoholvrij rijden. Ik geloof echter niet dat de tijden van betaald parkeren hier wezenlijk aan bijdragen. Andere maatregelen zijn hier efficiënter voor.

9. Stop de uitgifte van de tweede parkeervergunning in drukke woonwijken

Allereerst is het aantal mensen dat een tweede parkeervergunning op één adres heeft beperkt. De maatregel heeft daardoor nauwelijks een regulerende werking. De Stadsvisie van Rotterdam stelt dat het belangrijk is om hoge en middeninkomens binnen de gemeente Rotterdam en zeker ook de (drukke) stadswijken te houden. Het verbieden van de tweede parkeervergunning draagt niet bij aan deze doelstelling.

10. Verbied de derde parkeervergunning per huishouden

Het komt nauwelijks voor dat mensen meer dan twee parkeervergunningen per huishouden hebben. Zie verder ook mijn antwoord op vraag 9.

11. Maak bestaande derde vergunningen duurder dan tweede vergunningen.

Momenteel is er een onderscheid tussen het tarief van de eerste en tweede vergunning. Ik zie geen toegevoegde waarde in een duurdere derde vergunning. Er worden nauwelijks derde vergunningen uitgegeven, waardoor dit vooral een symbolische maatregel is waar ik bovendien geen voorstander van ben (zie ook stelling 9).

12. Verstrek een gedeelde parkeervergunning aan autodelers

Een parkeervergunning wordt verleend aan de kentekenhouder van het voertuig. Uiteraard staat het de autodelers vrij om de kosten van de parkeervergunning te delen, maar ik beschouw dit als een private aangelegenheid.

13. Stimuleer mobiliteitsmanagement bij bedrijven

Mobiliteitsmanagement bij bedrijven wordt al op diverse manieren gestimuleerd door de gemeente Rotterdam. Onder andere door initiatieven als de Verkeersonderneming en Slim Bereikbaar. Verschillende suggesties die u aandraagt worden in dit verband uitgewerkt. Meer informatie kunt u vinden op www.slimbereikbaar.nl en www.verkeersonderneming.nl.

14. Pas de reiskostenregeling voor ambtenaren aan.

Naar mijn idee hoeft de reiskostenregeling voor ambtenaren niet aangepast te worden. De regeling stimuleert het gebruik van OV al in grote mate doordat de kosten van een OV abonnement grotendeels vergoed worden. Ook is er goede fietsregeling waarbij reiskosten worden uitgekeerd én de ambtenaren in staat worden gesteld fiscaal voordelig een fiets aan te schaffen. Dienstreizen worden zoveel mogelijk met het openbaar vervoer of met de fiets

gemaakt. Dat er ook een beperkte reiskostenvergoeding voor de autokilometers geldt doet niets af aan de stimulerende werking van de bovenstaande regelingen op het gebied van fiets en OV.

15. Bemoedig korte ritten per fiets

U pleit voor het afschaffen van de Stop & Shop regeling, om zo het fietsgebruik voor de dagelijkse boodschappen te bevorderen. Ik juich het ook toe als de fiets gebruikt wordt bij korte ritten binnen de stad. Dit wordt bijvoorbeeld gestimuleerd door het aanleggen van nieuwe hoogwaardige fietsverbindingen en stallingen. Het afschaffen van de Stop & Shop regeling ter bevordering van het fietsgebruik op de korte afstand vind ik een stap te ver. Overigens is de Stop & Shopregeling een tijdelijke regeling.

16. Breid het aandeel autodeelparkeerplekken en OV fietspunten uit.

Ik sta positief tegenover een uitbreiding van zowel autodeelparkeerplekken als OV fietspunten in Rotterdam. De gemeente Rotterdam stelt zich coöperatief op als er een aanvraag tot uitbreiding binnenkomt. Het initiatief ligt echter in beide gevallen bij marktpartijen.

17. Hanteer een lage parkeernorm bij woningbouwprojecten

Dit najaar zal het college van B&W een voorstel aan de gemeenteraad voorleggen om de parkeernormen te wijzigen.

18. Ga voortvarend aan de slag met P&R.

Het P+R programma van de (Stadsregio) Rotterdam is nog steeds ambitieus te noemen. In vergelijking tot andere steden in Nederland heeft Rotterdam veel P+R plaatsen en bovendien zijn deze over het algemeen goed bezet. Op verschillende plaatsen lopen bouwinitiatieven. Momenteel wordt een professioneel doelgroepsysteem ontwikkeld. Hiermee kan het "vreemdgebruik" op P+R terreinen worden tegen gegaan, zodat de P+R capaciteit primair beschikbaar komt voor de P+R gebruiker. Door de economische recessie is het onvermijdelijk dat sommige lange termijn projecten vertraging oplopen. De ambitie blijft echter onverminderd hoog.

19. Voer een fietsparkeernorm in

Zoals u in uw stelling aangeeft is de eis om een fietsenberging te bouwen verdwenen uit het Bouwbesluit. In het Bouwbesluit wordt deze landelijke verplichting echter weer opgenomen. Bij woningen is het verplicht een buitenruimte en een berging verplicht aan te leggen, met een minimum oppervlaktemaat ongeacht de omvang van de woning. Ik ben geen voorstander van het opleggen van een fietsparkeernorm bij woningbouw. De verplichting om een berging aan te leggen voldoet naar mijn idee om het stallen van de fiets bij de woning te faciliteren.

20. Halveer het tarief voor fietstrommels

Ik vind het huidige tarief van €12,60 per kwartaal per fiets zeer redelijk. Ik geloof niet dat de prijs in dit geval een beletsel vormt om van de voorziening gebruik te maken. U maakt een vergelijking met de consumentenkosten van één parkeervergunning en de kosten van het gebruik van een fietstrommel door een gezin met drie kinderen. Het ruimtebeslag hiervan is identiek, terwijl de kosten voor het gebruik van de fietstrommel door een gezin met drie kinderen veel hoger zijn dan de prijs van één parkeervergunning. Die redenering klopt, maar ruimtebeslag geen criterium bij het bepalen van de prijs. De kosten voor de aankoop en plaatsing van een fietstrommel zijn veel hoger dan de gemeentelijke kosten voor het verstrekken van een parkeervergunning. De fietstrommel is per saldo een verliesgevend product. Ik steun daarom uw voorstel tot het verlagen het tarief bij fietstrommels niet.

21. Start een lobby voor oplaadparkeerplekken

Deze lobby wordt momenteel al gevoerd. Bij de oplaadpunten in Rotterdam wordt het verkeersbord E4 (vierkant blauw bord met een witte P) en een onderbord 'opladen elektrische voertuigen' geplaatst. Dit is handhaafbaar met bestaande regelgeving. Voor de herkenbaarheid voor automobilisten wordt op termijn dit bord vervangen door een nieuw verkeersbord, waarover het Rijk zich momenteel buigt. Rotterdam is betrokken bij het

onderzoek naar de mogelijkheden en toepassing van het nieuwe bord. In de 'Green deal' over elektrisch vervoer die Rotterdam met het Rijk heeft gesloten, is een inspanningsverplichting voor het Rijk opgenomen om te zorgen voor 'adequate en afgestemde wet- en regelgeving en beleid m.b.t. infrastructuur, voertuigen en gedrag, zowel op nationaal als EU niveau. Denk hierbij aan verkeersborden, voertuigeisen en rijbewijzen.

22. Voor gedifferentieerde parkeertarieven in

Het college heeft in Programma Duurzaam vastgelegd dat, zodra het instrument "gedifferentieerde parkeertarieven" wettelijk mogelijk is, Rotterdam de toepassing daarvan zal onderzoeken om de introductie van schone auto's te stimuleren. Voordat geëxperimenteerd kan worden met gedifferentieerde parkeertarieven naar milieukeurmerken moet de experimenteerwet eerst vastgesteld worden door de Tweede Kamer. Het Rijk heeft nog geen besluit genomen over de experimenteerwet, waardoor het voeren van gedifferentieerde parkeertarieven naar milieukeurmerken momenteel nog niet mogelijk is.

Los van het bovenstaande punt is differentiëren naar milieukeurmerken voor kortparkeerders op dit moment technisch niet mogelijk. Rotterdam heeft daar geen geschikte parkeerautomaten voor. Pas na de vervanging van de huidige parkeerautomaten is dit technisch mogelijk.

23. Combineer parkeerautomaten met oplaadpunten

De ambitie van het college is de nieuwe automaten op zonne-energie te laten draaien. De zonnecellen op de automaten produceren onvoldoende elektriciteit om auto's mee op te laden. Om de effectiviteit van de te plaatsen oplaadpunten te vergroten, wil het college de oplaadpunten plaatsen waar elektrische auto's in de praktijk worden gebruikt. Het plaatsen van oplaadpunten is gekoppeld aan een -geregistreerde- elektrische auto. De oplaadplaatsen in de openbare ruimte zijn overigens voor een ieder te gebruiken. Daarnaast worden op een aantal strategische locaties oplaadpunten geplaatst, waar veel gebruik wordt verwacht. Deze locaties hoeven niet overeen te komen met de plaats van parkeerautomaten. Omdat het idee van een combinatie van een oplaadpunt en een parkeerautomaat charmant is, wordt getracht het concept op een of twee plekken in Rotterdam onder het programma Rotterdam Elektrisch uit te proberen.

24. Handhaaf efficiënter op kenteken

De ambitie is om kentekenparkeren per 1 januari 2014 in te voeren. De door u geschetste voordelen voor handhaving onderschrijf ik volledig.

25. Straf fraude met parkeervergunningen

In het uitvoeringsbesluit, artikel 3 en 4, zijn bepalingen opgenomen over het weigeren en intrekken van vergunningen.

Vergunningen worden bij verhuizing en wantbetaling automatisch beëindigd. Als een vergunning ingetrokken wordt wegens het verstrekken van onjuist verstrekte gegevens, dan wordt gedurende een periode van 6 maanden een vergunning geweigerd.

Omdat een vergunning en de controle gekoppeld is aan het kenteken van een voertuig, is het niet zinvol om een parkeervergunning te vervalsen. Bij controle wordt dit namelijk direct vastgesteld en volgt een naheffing.

26. Handhaaf parkeren op eigen terrein

Daar waar geen parkeerregulering is, is het onmogelijk om bewoners via handhaving te dwingen gebruik te maken van een bijbehorende parkeervoorziening. Er is immers sprake van openbare weg zonder dat sprake is van een parkeerverbod.

Handhaving van Stadstoezicht is in dit opzicht slechts mogelijk indien er sprake is van gereguleerd parkeren, waarbij bewoners en bedrijven die (kunnen) beschikken over een bijbehorende parkeervoorziening niet in aanmerking komen voor een vergunning. Dit is nu reeds de werkwijze.

27. Controleer op het parkeren op fietspaden

Stadswachten van Stadstoezicht hebben handhaving op parkeren en stilstaan van motorvoertuigen op fietsstroken als bijzonder aandachtspunt. In 2010 zijn in de hele stad 145 bekeuringen hiervoor uitgeschreven en in 2011 tot en met 6 oktober 90 bekeuringen. Extra inzet op deze vorm van handhaving maakt deel uit van de algehele prioritering van de inzet van Stadstoezicht, in afstemming met politie en deelgemeenten.

28. Houd straatreferenda over het parkeerbeleid

U pleit voor het houden van een referendum bij de invoering van betaald parkeren en bij de herinrichting van straten / pleinen. De herinrichting van de buitenruimte is een deelgemeentelijke bevoegdheid. Het is aan de deelgemeente om te kiezen of zij een referendum organiseren als de buitenruimte opnieuw wordt ingericht.

Van het houden van een referendum bij de invoering van betaald parkeren ben ik geen voorstander. Bij voorkeur baseer ik de keuze om betaald parkeren in te voeren op verschillende bronnen; de objectief gemeten parkeerdruk, de mening van de individuele bewoners en het stadsbelang.

29. Geef ondernemers de keuze om elders te parkeren.

U pleit voor het aanwijzen van speciale parkeerplaatsen voor bedrijfsauto's, bijvoorbeeld aan de rand van de woonwijk. Het probleem van bedrijfsauto's die gratis in woonwijken parkeren is de laatste jaren in omvang afgenomen door de invoering van betaald parkeren. Op een beperkt aantal plaatsen doet dit probleem zich op kleine schaal voor. Als dit een buitenproportioneel probleem is, kan dit opgelost worden door het betaald parkeren uit te breiden. Van het aanwijzen van speciale parkeerplaatsen voor bedrijfsauto's ben ik geen voorstander. Er is geen juridische grond om zo'n beslissing te rechtvaardigen.

30. Organiseer medespraak bij herinrichting

De organisatie van de buitenruimte is een deelgemeentelijke bevoegdheid. Het is aan de deelgemeente of en op welke wijze ze inspraak regelen bij de herinrichting van de buitenruimte.