

Parkeren, omdat het moet



Initiatiefnotitie



Arno Bonte, Fractie GroenLinks Rotterdam, februari 2011

Inleiding

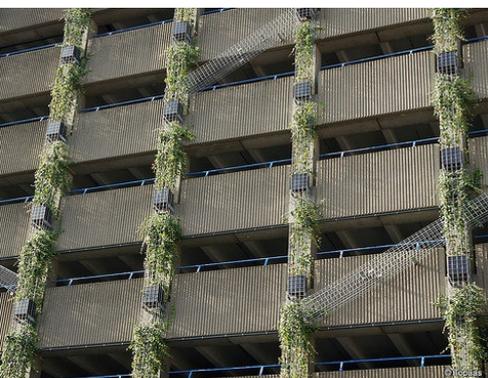
Als bewoners zich roeren of boos maken gaat het nogal eens over parkeren. Of liever gezegd, over het gebrek aan parkeerplaatsen. Bewoners willen ook een kindvriendelijke en veilige woonomgeving, ruime vrij liggende fietspaden, brede stoepen en veel groen en bomen.

GroenLinks wil de schaarse openbare ruimte eerlijk verdelen. We willen vierkante meters voor kinderen, groen, wandelaars, fietsers, vuilcontainers, trambanen, prullenbakken, bankjes, fietstrommels en óók voor het parkeren van auto's. Het aantal parkeerplekken is echter niet grenzeloos. Dat vraagt om beleid op gebied van parkeren. In deze notitie doen wij daarom een aantal voorstellen om de ruimte goed te verdelen en om de kosten voor automobilititeit door te berekenen aan de gebruikers. Want ook dat vinden wij eerlijk.

Rendabele exploitatie parkeergarages

Rotterdam beheert 40 openbare parkeergarages, 28 wijkparkeergarages en drie parkeerterreinen. De tarieven voor kort parkeren liggen in de parkeergarages lager dan op straat. Zo worden automobilisten verleid om binnen te parkeren. De tarieven op straat zijn echter te laag om de garages rendabel te kunnen exploiteren. Met uitzondering van de garage onder het Schouwburgplein maken de garages verlies. Voor lang parkeren is de situatie omgekeerd: op straat parkeren is voor bewoners goedkoper dan parkeren in een buurtgarage. GroenLinks wil dat alle garages afzonderlijk minimaal kostendekkend worden, zodat ze op termijn eventueel verkocht kunnen worden aan een marktpartij. Een betere bezetting van de wijkgarages geeft bovendien lucht aan de openbare ruimte.

1. Verhoog de bezettingsgraad van wijkgarages.



De meeste wijkgarages kennen een lage bezettingsgraad, doordat de prijsprikkel om daar te parkeren ontbreekt. Een parkeervergunning kost 5 euro per maand voor de eerste auto en 10,10 voor elke volgende auto. Een stallingabonnement voor een plek in een wijkgarage kost bewoners daarentegen 25,10 per maand. Op de drie beveiligde parkeerterreinen is dat 20,30 per maand. GroenLinks stelt voor om het tarief voor elke tweede parkeervergunning gelijk te trekken met de prijs voor een stallingabonnement, zodat mensen met een tweede auto worden verleid om een stallingabonnement af te sluiten. Met een dergelijk tarief voor een tweede vergunning zit Rotterdam keurig in de middenmoot. Het bezit van een derde auto is alleen nog mogelijk als daarvoor een stallingabonnement wordt afgesloten.

2. Voer variabele tarieven in voor parkeergarages.

De hoogte van parkeertarieven is afhankelijk van economische wetmatigheden. In het centrum is een parkeerplek bijvoorbeeld duurder dan in Spangen. Rotterdam kent vijf parkeertarieven voor kort parkeren op straat (0,-, 1,50, 1,76, 2,30 en 3,- euro per uur). De garages kennen drie tariefniveaus (1,11-, 1,88 of 2,56- euro per uur) en zijn altijd goedkoper dan de straat. Bij grote drukte in het centrum en volle parkeervakken hoeft een parkeergarage echter niet goedkoper te zijn dan parkeren op straat. GroenLinks stelt voor om het tarief van parkeergarages voor kort parkeren daarom binnen een zekere bandbreedte variabel te maken naar vraag en aanbod. Het actuele tarief staat op een matrixbord bij binnenrijden. Het hanteren van variabele tarieven sluit aan bij de tariefstructuur die al bestaat, doet recht aan de schaarste, zorgt voor een rendabele exploitatie en brengt een zekere

onvoorspelbaarheid met zich mee voor autogebruikers, waardoor zij verleid worden om met het openbaar vervoer naar het centrum te reizen.

3. Marktconforme tarieven

Het faciliteren van autoverkeer kost geld. Denk aan wegonderhoud, maar ook aan het ruimtebeslag van parkeervakken, de kosten voor parkeergarages, handhaving van verkeersregels, medische kosten door luchtvervuiling en adaptatieprojecten vanwege klimaatverandering. GroenLinks ziet graag een doorrekening van alle kosten die de gemeente maakt voor automobilititeit, zodat daarna op reële gronden kostendekkende en marktconforme tarieven vastgesteld kunnen worden.

4. Gebruik parkeergarages ook als fietsenstalling.



Rotterdam heeft veel woningen zonder berging. Vooral voor mensen met een fiets in het duurdere segment (voor woon-werkverkeer of langere fietstochten) is dat problematisch. De gemeente experimenteert op kleine schaal met fietsparkeerplekken in buurtgarages. Tegen de kosten van een plek in een fietstrommel kunnen bewoners daar hun fiets droog en veilig parkeren. GroenLinks wil dit graag uitbreiden naar alle garages in de wijken. Voor kort fietsparkeren kunnen ook delen van parkeergarages in het centrum worden ingericht als bewaakte fietsenstalling. Dit vergroot de rentabiliteit van de garages, waardoor het mes aan twee kanten snijdt. Ook bij gratis stallen in de parkeergarages is er nog altijd indirect financieel voordeel door besparingen op fietsparkeren elders in de openbare ruimte.

5. Voer maximale parkeertijden in voor straatparkeren in het centrum.

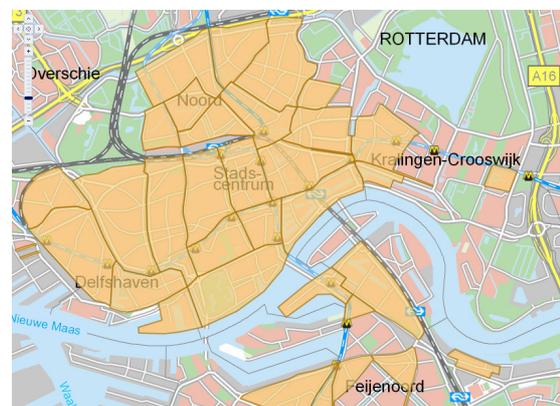
Om de rentabiliteit van de parkeergarages in en rondom het centrum verder te verhogen en het gebruik van P&R-garages te stimuleren, voert Rotterdam een maximale parkeertijd in voor straatparkeren in het centrumgebied.

Verlagen parkeerdruk

In een aantal wijken is de parkeerdruk erg hoog en hebben mensen moeite om hun auto te parkeren. In sommige straten is de parkeerdruk zelfs hoger dan honderd procent en voelen mensen zich genoodzaakt om ver van huis te parkeren of om fout te parkeren.

6. Verklein de vergunningengebieden.

Het komt regelmatig voor dat mensen een parkeervergunning krijgen voor een wijk waar de parkeerdruk eigenlijk geen nieuwe vergunningen toestaat. In de omgeving van het Noorderhavenkade zijn bijvoorbeeld 1700 vergunningen afgegeven voor 1300 plekken. Dit komt doordat de begrenzingen van de parkeersectoren zeer ruim zijn. Zo kan het dus gebeuren dat iemand een vergunning krijgt op grond van beschikbare parkeerplekken op zeer grote afstand van zijn of haar woning. Door de parkeersectoren te verkleinen kan de gemeente gericht de uitgifte van nieuwe vergunningen (tijdelijk) stopzetten. Bewoners komen vervolgens op een wachtlijst als er onvoldoende plek is binnen de sector.



7. Beloon bewoners voor inleveren parkeervergunning.

Grote steden als Rotterdam zijn aantrekkelijk voor mensen zonder auto. De afstanden binnen de stad zijn relatief kort, de fiets is binnen de stad sneller dan de auto, er is een goed netwerk van snelle metro's en trams, Rotterdam heeft directe snelle treinverbindingen met andere grote steden en de dichtheid aan deelauto's is hoog. Een groot aantal bewoners gebruikt hun auto dan ook niet dagelijks. Juist deze mensen wil GroenLinks verleiden om afstand te doen van de parkeervergunning. Bijvoorbeeld door een gratis abonnement voor drie maanden op het openbaar vervoer te schenken, aangevuld met een gratis jaarabonnement op de OV Fiets en drie gratis ritten met Greenwheels. De vrijgekomen parkeerplek wordt in eerste instantie gebruikt voor het plaatsen van een fietstrommel. Als er al voldoende trommels zijn in de betreffende straat, plant de gemeente extra bomen of komt er een deelautoparkeerplek.

8. Betaald parkeren standaard tot 23.00 uur.

De parkeerdruk in wijken is hoog in de avond en nacht. Bewoners vinden het niet eerlijk dat bezoekers alleen overdag parkeergeld betalen, als de parkeerdruk juist laag is. Het instrument betaald parkeren is simpelweg minder effectief als parkeren uitgerekend op het drukste tijdstip gratis is. Het draagvlak voor het systeem van parkeervergunningen stijgt als bezoekers moeten betalen op momenten dat de parkeerdruk hoog is, in de avonduren. GroenLinks wil daarom in alle wijken waar betaald geparkeerd wordt, de parkeertijd verlengen tot 23.00 uur en in het centrum (plus schil) op donderdag tot en met zaterdag tot 02.00 uur. Langere parkeertijd in het centrum ontmoedigt het uitgaanspubliek om met een slok op auto te rijden.



9. Stop uitgifte tweede parkeervergunning in drukke wijken.

In Rotterdam kunnen bewoners onbeperkt parkeervergunningen aanvragen, ongeacht waar zij wonen. Het kan dus voorkomen dat op één adres vier auto's staan ingeschreven, terwijl de buurman zijn auto nergens kwijt kan. Een tweede vergunning is sinds dit jaar wel twee keer duurder dan een eerste vergunning, maar dat komt door een halvering van de prijs van de eerste vergunning. In Utrecht kunnen bewoners bijvoorbeeld maximaal één vergunning per huishouden aanvragen als zij in een wijk wonen met een hoge druk. Om de parkeerdruk te verlagen in alle Rotterdamse wijken waar betaald parkeren is ingevoerd en de parkeerdruk desondanks hoger is dan 85%, stelt GroenLinks voor om de uitgifte van tweede parkeervergunningen in deze wijken stop te zetten.

10. Stop met derde vergunningen.

De ruimte in de Rotterdamse woonwijken is schaars, vooral waar betaald parkeren is ingevoerd óf ingevoerd moet worden. Om te voorkomen dat de parkeerproblematiek in deze wijken onbeheersbaar wordt, stellen wij voor om in navolging van steden als Amsterdam een derde parkeervergunning niet langer toe te staan. We maken een uitzondering voor mensen die voor een eventuele derde auto een stallingabonnement kopen, zolang de voorraad strekt. Voor mensen die nu meer dan twee auto's bezitten en daarvoor al een vergunning hebben gekregen, geldt de beperking vooralsnog niet.

11. Maak bestaande derde vergunningen duurder dan de tweede vergunning.

Bewoners met meer dan twee auto's hebben vaak een auto erbij voor het plezier. Zo'n auto staat vaak stil en bezet een parkeervak. Soms zijn mensen gewoon laks met het verkopen van een auto die ze feitelijk niet meer gebruiken. Om bestaande bezitters van een derde vergunning te stimuleren om een ongebruikte of weinig gebruikte auto weg te doen, wordt het tarief voor een derde auto twee



keer zo hoog als het tarief voor een tweede auto, dus 50,20 euro per maand. Dit verhoogde tarief geldt ook voor elke daaropvolgende vergunning.

Beperken gebruik parkeerplaatsen en autogebruik

Voorkomen is beter dan genezen. Een werknemer die bijvoorbeeld met de fiets of het OV naar zijn werk reist, maakt op de werkplek geen aanspraak op schaarse ruimte. GroenLinks stelt daarom maatregelen voor om het gemiddeld aantal parkeerplaatsen dat per auto benodigd is te verlagen en het aantal auto's en autobewegingen te beperken.

12. Verstrekt een gedeelde parkeervergunning aan autodelers.

Rotterdamers die een particuliere auto delen moeten noodgedwongen gebruik maken van een bezoekerspas of gewoon duur betalen voor het parkeren van hun deelauto. Om toch de auto voor de deur te kunnen parkeren moet het mogelijk worden om meerdere parkeervergunningen aan te vragen op één en hetzelfde kenteken. Omdat een autodeler minder aanspraak maakt op de openbare ruimte, is het niet meer dan logisch om de prijs van de twee (of meer) deelvergunningen door twee (of meer) te delen. Met een deelnemingsverklaring van de Vereniging voor Gedeeld Autogebruik tonen de autodelers aan dat zij recht hebben op de autodeelvergunningen. Er staat een sanctie op misbruik (zie ook pagina 7).

13. Stimuleer mobiliteitsmanagement bij bedrijven.

De gemeente koppelt vergunningen voor nieuwe bedrijven aan het voeren van mobiliteitsmanagement. Dat betekent dat bedrijven actief stimuleren dat werknemers met alternatief vervoer reizen, kilometers beperken en dat zij een schoon wagenpark rijden. Denk aan het gebruik van de NS-businesskaart, het aanbieden van leaseauto's die weinig CO₂ uitstoten, het financieel belonen van carpoolen, mogelijk maken van telewerken, instellen van flexibele werktijden, het beschikbaar stellen van goedkope of gratis fietsen, het beschikbaar stellen van deelauto's (of een abonnement daarop) en het gebruikmaken van fietskoeriers. Op bedrijventerreinen kan een parkmanager de mogelijkheden verkennen voor gebundeld goederen- en personenvervoer en/of bijvoorbeeld het gezamenlijk gebruik van één kantine (besparing vervoer en tevens minder restvoedsel). Een telewerkkantoorpand in het centrum van Rotterdam is ook deel van de oplossing. Werknemers van diverse bedrijven elders in Nederland kunnen hun Rotterdamse werknemers daar laten werken op een flexibele werkplek. GroenLinks wil tevens dat Rotterdam lobbyt voor soortgelijke initiatieven in andere steden.



14. Pas reiskostenregeling ambtenaren aan.

De gemeente geeft het goede voorbeeld door de reiskostenregeling voor haar ambtenaren aan te passen. Nu krijgen ambtenaren een gedeeltelijke vergoeding voor openbaar vervoer. Voor het gebruik van de auto is de vergoeding 2,20 euro per maand per kilometer. GroenLinks wil een vergoeding van 3 euro per maand per kilometer voor fietsers en een volledige vergoeding van een OV-abonnement voor woon-werkverkeer. De autovergoeding vervalt (behalve voor mensen met een lichamelijke beperking en voor ambtenaren die hun auto beroepshalve gebruiken), waardoor het ruimtebeslag en de kosten voor parkeren dalen.

15. Bemoedig korte ritten per fiets.

Door het dichte netwerk aan supermarkten komen veel bezoekers lopend of met de fiets naar de winkel. Uit onderzoek blijkt dat fietsers en voetgangers bovendien vaker boodschappen doen dan automobilisten en derhalve ook meer impuls-aankopen doen, wat leidt tot een gemiddelde hogere omzet per consument. Wandelaars en fietsers gaan bovendien vaker spontaan een winkel binnen, terwijl dat voor automobilisten niet gemakkelijk is vanwege de noodzaak tot parkeren. Rotterdam stimuleert desondanks het gebruik van de auto voor binnenstedelijke boodschappen door het *Stop & Shop-tarief* van tien cent voor het eerste half uur. GroenLinks wil liever dat de gemeente fietsgebruik stimuleert en bijvoorbeeld aansluit bij de campagne 'Met Belgerinkel naar de Winkel', waarbij mensen worden beloond als ze de fiets pakken voor het doen van boodschappen. Dat is goed voor de buurtwinkels en voor gespecialiseerde middenstanders, met name in de winkelstraten buiten het centrum.



16. Breid het aantal autodeelparkeerplekken en OV-fietspunten uit.

Rotterdam spreekt de ambitie uit om het aantal gebruikers van deelauto's tot 2015 te verdubbelen. De gemeente faciliteert de komst van meer speciaal gereserveerde parkeerplaatsen. Om de deelauto aantrekkelijker te maken voor bredere groepen inwoners, worden deelauto's in Rotterdam vrijgesteld van parkeerbelastingen. Ook werkt de gemeente met NS Fiets aan uitbreiding van het aantal uitleenpunten voor OV Fietsen. Te denken valt aan OV Fietskluizen bij metrostations, P&R-voorzieningen en bij eindhaltes van tramlijnen.



17. Hanteer een lage parkeernorm bij woningbouwprojecten.

Veel bewoners wonen graag in een groene woonomgeving met geen of weinig auto's. In navolging van Breda en andere gemeenten ontwikkelt Rotterdam daarom projecten met een lage parkeernorm van maximaal 0,5 voor bewoners die graag autoloos zijn en in een autoluwe omgeving willen wonen.

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

De kabinetsbezuinigingen slaan hard neer in de regio Rijnmond. De middelen voor verkeer en vervoer worden gekort en de Stadsregio moet mogelijk bijdragen aan een goede inpassing van de A13/16. Ook het verzachten van bezuinigingen op de exploitatie van openbaar vervoer kan broodnodige investeringen in het beteugelen van de groeiende automobiliteit verdringen. De aanleg van de Ridderkerklijn, nieuwe NS-stations (Spangen en Schiedam) en de aanleg van extra P&R-terreinen staan op de tocht of worden in de ijskast gezet. GroenLinks kiest liever voor het versneld bouwen van meer P&R-terreinen bij OV-knooppunten aan de randen van de Ruit (en verder weg in de regio) boven het bijplussen bij een snelwegplan met een laag verkeersoplossend vermogen en een lage kosteneffectiviteit.



19. Voer een Fietsparkeernorm in.

Door het wegvallen van de eis voor een berging in het bouwbesluit, wordt het moeilijker om aan huis veilig een fiets te parkeren. Invoering van een fietsparkeernorm (vergelijkbaar met de parkeernorm voor auto's) geeft meer flexibiliteit dan de oude bergingseis en voldoende ruimte voor fietsen bij de woning.

20. Halveer het tarief voor fietstrommels.

Een gezin met drie kinderen betaalt nu ruim 250 euro voor het stallen van hun fietsen in een fietstrommel. is meer dan vier keer duurder dan het parkeren van

een auto, terwijl het ruimtebeslag identiek is. In navolging van het halveren van de tarieven voor de eerste parkeervergunning, wil GroenLinks daarom de tarieven voor een fietstrommellek eveneens halveren. Een voldoende ondersteund verzoek voor plaatsing van een fietstrommel wordt per definitie altijd ingewilligd zodra iemand uit de straat een parkeervergunning inlevert (door verhuizing of wegdoen van een auto).

Schoon parkeren

21. Start een lobby voor oplaad-parkeerplekken.

Rotterdam zet in op groen elektrisch vervoer. De eerste duizend oplaadpunten voor elektrische auto's worden gesubsidieerd door de gemeente. De palen die er al staan zijn echter nauwelijks toegankelijk voor mensen met een elektrische auto, omdat auto's die rijden op fossiele brandstoffen de parkeerplek bezet houden. In Nederland bestaat nog geen verkeersbord om een parkeerplek vrij te kunnen houden voor het laden van een elektrisch voertuig. GroenLinks wil dat Rotterdam zich daarvoor in Den Haag hard maakt.



22. Voer gedifferentieerde parkeertarieven in.

Rotterdam kan gebruikmaken van de zogenoemde 'experimenteerwet' om schone auto's minder parkeergeld te laten betalen en vuile auto's meer. Als Rotterdam het parkeergeld gaat heffen met parkeerautomaten waar het kenteken ingevoerd moet worden, kan automatisch aan de hand van de voertuigkenmerken het tarief worden vastgesteld. We komen bij 'handhaving' nog terug op de automaten. De tarieven voor parkeervergunningen kunnen zonder ingewikkelde aanpassingen nu al worden vastgesteld naar uitstoot. Parkeervergunningen voor elektrische auto's zijn al gratis in Rotterdam, maar vuile auto's zijn nog niet duurder. GroenLinks wil de parkeerbelasting graag inzetten als middel om het Rotterdamse wagenpark verder te verduurzamen, door te verleiden en door *te duwen*.

23. Combineer parkeerautomaten met oplaadpunten.

Rotterdam neemt binnenkort een besluit over een nieuw type parkeerautomaat. De automaten kunnen gecombineerd worden met een oplaadpunt voor elektrische voertuigen. GroenLinks is voorstander van een combinatie van functies in de palen. Zo breiden we het aantal oplaadpunten efficiënt en relatief goedkoop uit, zonder dat het straatbeeld wordt aangetast door extra meubilair.

Controle en handhaving

24. Handhaaf efficiënter op kenteken.

GroenLinks wil dat alle nieuwe parkeerautomaten worden uitgerust met de mogelijkheid om kentekens in te toetsen. Het betalen op kenteken heeft als voordeel dat mensen geen kaartje voor het raam hoeven te leggen. De controleurs lezen automatisch de parkeermeters uit en weten zo of auto's zijn 'ingechecked' bij de paal. Controle kan met elektrische scooters door al rijdende de kentekenplaten te scannen en automatisch te controleren. Dat is efficiënter en goedkoper en het maakt de handhaving effectiever, doordat met evenveel controleurs als nu meer auto's gecontroleerd kunnen worden. De investering in de

parkeerautomaten verdient Rotterdam derhalve snel terug. Betalen op kenteken heeft als extra voordeel dat zonder extra moeite gedifferentieerde parkeertarieven kunnen worden geheven naar voertuigkenmerken.

25. Straf fraude met parkeervergunningen.

De gemeente verlengt bewonersparkeervergunningen niet als iemand verhuist of niet op tijd de parkeervergunning betaalt. Als vergunninghouders fraude plegen en/of onterecht een vergunning gebruiken (een mantelzorgvergunning, een gedeelde vergunning of een vergunning voor hulpverleners) dan wel een vervalste vergunning gebruiken, dan wordt de betreffende vergunning ingetrokken en kan op het woonadres van de fraudeur een jaar lang geen nieuwe parkeervergunning worden aangevraagd. De gemeente communiceert deze sanctie actief om fraude te ontmoedigen.



26. Handhaaf parkeren op eigen terrein.

In wijken met betaald parkeren krijgen bewoners geen vergunning toegewezen als zij op eigen terrein of in een inpandige eigen garage kunnen parkeren. In de buitenwijken is geen betaald parkeren en speelt deze vergunningeis geen rol, waardoor mensen hun eventuele auto('s) op straat parkeren en hun garagebox of carport gebruiken voor opslag en/of het vergroten van de tuin. GroenLinks wil dat de gemeente Rotterdam waar mogelijk eisen stelt aan parkeren op eigen terrein en dat Stadstoezicht óók in buitenwijken parkeren op eigen erf handhaaft.

27. Controleer op parkeren op fietspaden.

Rotterdamers die fietsen worden zeer regelmatig geconfronteerd met auto's die dubbel geparkeerd staan of busjes en vrachtwagens die pontificaal op het fietspad laden -en lossen. Fietsers moeten dan uitwijken naar de stoep of andere capriolen uithalen om rijdend autoverkeer, tramrails én openslaande portieren van dubbel geparkeerde auto's te ontwijken. In het kader van de verkeersveiligheid wil GroenLinks actief handhaven op het onrechtmatig gebruik van fietspaden door automobilisten en vrachtverkeer.

Inspraak en democratie

28. Houd straatreferenda over parkeerbeleid.

De parkeerdruk is een objectief criterium bij het invoeren van betaald parkeren in een woonwijk. GroenLinks wil daarnaast dat bewoners in een straatreferendum zelf kunnen besluiten over de verdeling van de schaarse ruimte tussen spelen, groen en parkeren of bijvoorbeeld het verbreden van de stoep. Bewoners kunnen een straatreferendum aanvragen met handtekeningen van 30 procent van de adressen. De gemeente schrijft dan binnen twee maanden een referendum uit. Bij het straatreferendum hebben zowel volwassenen als kinderen vanaf 8 jaar stemrecht. De gemeente kan ook zelf een referendum uitschrijven, bijvoorbeeld als een keuze voorligt tussen het opheffen van een parkeerplaats om een boom met boomwortelopdruk letterlijk meer ruimte te geven, ofwel kap van die boom.

29. Geef ondernemers de keuze om elders te parkeren.

Bewoners klagen nogal eens over bedrijfsauto's die tijdens de gratis uren in de wijk geparkeerd staan en plekken bezet houden. Andersom klagen bijvoorbeeld vrachtwagenchauffeurs dat er te weinig parkeerplaatsen zijn om 's nacht veilig te parkeren. De gemeente maakt het daarom mogelijk dat bedrijfsauto's op speciaal

aangewezen plekken, bijvoorbeeld aan de rand van een wijk, kunnen en mogen parkeren. De gemeente stelt zich proactief op en gaat in overleg met bedrijven uit de transportsector om knelpunten en kansen te inventariseren. Bestuurders van bedrijfsauto's hebben overigens net als leaseautorijders het recht om in de buurt van de eigen woning te parkeren als zij daarop staan en als zij een vergunning hebben, het parkeergeld voldoen en/of in gratis uren parkeren.

30. Organiseer medespraak bij herinrichting.

Bij de herinrichting van woonstraten kan worden gekozen voor een pleintje in het midden van de straat, waardoor een zogenoemde *knip* en een prettig woonerf ontstaat. In combinatie met dwars-parkeren gaat dit niet ten koste van het aantal parkeerplaatsen. De Tollensstraat in Rotterdam is een goed voorbeeld. GroenLinks wil bewoners 'medespraak' geven bij de herinrichting van hun woonstraat (dus geen inspraak achteraf), waarbij nadrukkelijk óók de optie voor een pleintje met dwars-parkeren aan bewoners kan worden voorgelegd.

Slotwoord

GroenLinks wil met deze notitie over parkeerbeleid graag een bijdrage leveren aan het debat. Rijkswaterstaat concludeert in de studie naar de aanleg van de A13/16 dat het parkeerbeleid een belangrijke bijdrage kan leveren aan een alternatief voor aanleg van meer infrastructuur. De dienst concludeert óók dat in Rotterdam geen draagvlak is voor aanpassingen op gebied van parkeren, waardoor aanleg van meer infrastructuur dus noodzakelijk is.

GroenLinks denkt dat de autonome groei van het autoverkeer geen voldongen feit is. Het sturen met vraag en aanbod, het aanbieden van alternatieven en het terugdringen van de mobiliteitsbehoefte zijn essentiële factoren voor de mate van groei. Parkeren is daarin ook een element, zegt ook Rijkswaterstaat. Dat kunnen we niet negeren. Autovriendelijkheid keert zich bovendien tegen het belang van bereikbaarheid en economische groei. In tegenstelling tot Rijkswaterstaat denken wij denken dat in Rotterdam wel ruimte is voor een debat over parkeren. Gewoon, omdat het moet!



Arno Bonte, februari 2011.

Bijlage: vergelijking parkeertarieven G4

	Rotterdam	Amsterdam	Den Haag	Utrecht
Vergunning per jaar 1 ^e auto	60,-	96,- tot 364,80*	36,-	67,20 tot 213,-*
Vergunning per jaar 2 ^e auto	121,20**	96,- tot 364,80	420,-**	67,20 tot 213,-
Bezoekersparkeren	1,40 (v. 5 uur, max 100 x p.j = max 500 u.)	50% uurtarief (alleen v. bijz. doelgroepen)	18,36 per jaar, max 115 uur	50% van uurtarief
Straatparkeren	1,50 tot 3,-	1,40 tot 5,-***	1,70 tot 2,60****	2,29 tot 4,80

*De prijs van parkeervergunningen in Amsterdam en Utrecht varieert en is gebiedsgebonden.

**Alleen Den Haag en Rotterdam hanteren een apart tarief voor een tweede vergunning.

*** Het laagste tarief in Amsterdam geldt in de buitenste schil. Op vergelijkbare afstand van het centrum geldt in Rotterdam het nul-tarief.

**** In Den Haag gelden in de avond lagere tarieven, van 0,50 tot 2,20 per uur. Parkeren is tot 00.00 (centrum en schil) en op vrijdag en zaterdag tot 02.00 uur in de nacht betaald (centrum).

