

Nieuwe module Aanpak betaald parkeren

1. Inleiding

In een aanzienlijk deel van Utrecht moeten automobilisten betalen voor het parkeren van hun auto in de openbare ruimte. Betaald parkeren is een effectieve manier om parkeeroverlast tegen te gaan en duurzame(re) alternatieven voor de (eigen) auto te stimuleren. In gebieden waar voor parkeren betaald moet worden komen minder rijdende en stilstaande auto's. Dit heeft niet alleen een positief effect op de kwaliteit van de openbare ruimte, maar ook op de bereikbaarheid van de stad. Met betaald parkeren kunnen we sturen op het aantal auto's dat in de openbare ruimte parkeert. Als er minder auto's op straat parkeren, blijft er ruimte over voor andere functies, zoals lopen, fietsen, spelen, groen en verblijven. Zo dragen we met betaald parkeren bij aan een rechtvaardiger verdeling van de openbare ruimte. Minder rijdende auto's in de stad betekent bovendien dat de druk op het wegennet afneemt en de luchtkwaliteit verbetert.

Tot nu toe was onze aanpak voor invoering van betaald parkeren er vooral gericht om op lokaal niveau (in straten en buurten) parkeeroverlast tegen te gaan. Bewoners en ondernemers die parkeeroverlast ervoeren konden dat melden bij de gemeente. Als ook een parkeerdrukmeting uitwees dat er sprake was van flinke parkeeroverlast, peilden we met een internetmeting of er voldoende draagvlak was in de buurt voor betaald parkeren. Alleen bij voldoende draagvlak in de buurt voerden we ook daadwerkelijk betaald parkeren in. Het nadeel van deze aanpak is dat vanwege het zogeheten waterbedeffect de parkeerdruk steeds een stukje opschuift, naar de straten net buiten betaald parkeergebied. Zo moeten bewoners en ondernemers eerst de overlast ervaren voordat we hem kunnen oplossen. We vinden dit niet wenselijk en willen met de uitbreiding van betaald parkeren juist de parkeeroverlast voor zijn. Met de groei van de stad in de komende jaren, is er bovendien een noodzaak ontstaan om de uitrol van betaald parkeren in de rest van de stad te versnellen. Het aantal mensen in de stad neemt toe, en we willen in de openbare ruimte meer capaciteit vrijmaken voor lopen, fietsen, spelen, groen en ontspannen. Met betaald parkeren hebben we een instrument in handen waarmee we de steeds schaarser wordende openbare ruimte rechtvaardig kunnen verdelen onder verschillende functies en doelgroepen.

Ook in de regionale mobiliteitsstrategie, opgesteld in het kader van U-Ned, wordt parkeerbeleid als een belangrijk instrument genoemd om de groei in de regio op te vangen met een duurzaam mobiliteitssysteem waarbij deelmobiliteit, openbaar vervoer, fietsen en lopen centraal staan. In deze strategie staat: *De meest krachtige, lokale vorm van vraag-beïnvloeding (naar mobiliteit) is parkeerbeleid: een groter gereguleerd gebied, aangepaste tarieven, afname bestaand parkeerareaal en sturende parkeernormen in combinatie met alternatieven.*

We gaan in de komende ca. 10 tot 12 jaar in de hele stad betaald parkeren invoeren. Zo zorgen we dat onze groeiende stad een aantrekkelijke en bereikbare plek blijft voor bewoners, ondernemers en bezoekers.

Kader Parkeervisie (als in andere modules)

De module Invoering betaald parkeren is een uitwerking van de Parkeervisie. Deze module komt in plaats van de module Aanpak betaald parkeren. We beschrijven in de module invoering betaald parkeren hoe we in de komende jaren in de hele stad betaald parkeren gaan invoeren. Deze module bestaat zowel uit een afwegingskader voor het bepalen van de volgorde voor invoering van betaald parkeren, als uit een stappenplan voor de aanpak per gebied.

2. Fasering en volgorde voor invoering van betaald parkeren

Bij het bepalen van de volgorde voor invoering van betaald parkeren in de hele stad, spelen twee belangrijke overwegingen mee. Enerzijds vinden we het belangrijk om bewoners en bedrijven in de stad duidelijkheid te bieden, zodat ze weten wanneer ze aan de beurt zijn voor betaald parkeren en zich daarop kunnen voorbereiden. Anderzijds hechten we veel waarde aan flexibiliteit om in te kunnen spelen op de actualiteit en veranderingen in de openbare ruimte. Hoewel we redelijk goed kunnen inschatten hoe de parkeerdruk zich verplaatst als we in een deel van de stad betaald parkeren invoeren, blijkt de praktijk soms toch net even anders dan we van te voren hadden verwacht. We willen voorkomen dat wijken waar de parkeerdruk ineens flink toeneemt nog jaren moeten wachten op betaald parkeren, maar tegelijkertijd vinden we het belangrijk dat bewoners en bedrijven in de stad weten waar ze aan toe zijn. We kiezen daarom voor een aanpak in twee stappen:

- We hebben de stad ingedeeld in drie prioriteitsblokken die elkaar opvolgen in de tijd.
- We hebben een afwegingskader gemaakt waarmee we binnen de prioriteitsblokken de volgorde voor invoeren van betaald parkeren bepalen.

De gemeenteraad stelt voor aanvang voor ieder prioriteitsblok vast welke gebieden in het betreffende blok aan de beurt komen voor betaald parkeren, met per gebied een indicatie van het invoermoment. Het college actualiseert vervolgens jaarlijks de planning voor het aankomende jaar, op basis van het afwegingskader dat verderop in deze module staat. Zo kunnen we wijken naar voren halen in de planning, als dat op grond van de parkeerdruk in het gebied of verzoeken van bewoners en ondernemers wenselijk is.

Prioriteitsblokken

Bij de indeling van gebieden in prioriteitsblokken hebben we gekeken naar de factoren parkeerdruk, en nieuwbouw- (of gebieds-) ontwikkelingen. In gebieden waar de parkeerdruk (zeer) hoog is, ervaren bewoners en bedrijven vaak overlast van parkeren. Zij moeten lang zoeken naar een plek als ze een auto willen parkeren, en hebben last van auto's die op hinderlijke of zelfs gevaarlijke plekken staan. Betaald parkeren zorgt er vrijwel altijd voor dat de parkeerdruk afneemt en dat heeft een gunstig effect op de kwaliteit van de openbare ruimte.

Ook hebben we gekeken naar de locaties in de stad waar in de nabije toekomst veel gebouwd wordt. Utrecht gaat de komende jaren flink groeien. Als we bij (een groot deel van) de bouwontwikkelingen kunnen uitgaan van betaald parkeren, hoeven we aanzienlijk minder parkeerplaatsen toe te voegen. Daar heeft de stad ook op lange termijn profijt van, want dat betekent dat er veel minder auto's de stad in komen.

- Prioriteitsblok 1: de gebieden met prioriteit 1 zijn de gebieden waar op korte termijn betaald parkeren nodig is. Dit zijn bijvoorbeeld gebieden waar op dit moment al een hoge parkeerdruk is, of waar binnenkort de parkeerdruk zal toenemen als gevolg van de uitbreiding van betaald parkeren en/of de oplevering van grote nieuwbouw- of gebiedsontwikkelingen. Gebieden met prioriteit 1 grenzen bijna geheel aan het bestaande betaald parkeergebied.
- Prioriteitsblok 2: de gebieden met prioriteit 2 hebben op dit moment nog niet te maken met een hele hoge parkeerdruk, maar zullen naar aanleiding van de uitbreidingen in blok 1 een toename in parkeerdruk zien. In deze gebieden zijn bovendien bouwontwikkelingen gepland die op iets langere termijn worden opgeleverd.
- Prioriteitsblok 3: de gebieden met prioriteit 3 liggen grotendeels aan de rand van de stad. Deze gebieden hebben een (relatief) lage parkeerdruk, die voorlopig niet toe zal nemen. In deze gebieden staan voorlopig ook geen (grote) nieuwbouwontwikkelingen op de planning.

In bijlage XXX staan een kaart met de drie blokken en een overzicht van de gebieden per prioriteitsblok. Ook staat in de bijlage wanneer deze gebieden aan de beurt zijn voor invoering van betaald parkeren.

3. Afwegingskader

We bepalen de precieze volgorde voor invoering van betaald parkeren binnen de prioriteitsblokken op basis van een afwegingskader. Dit afwegingskader is opgebouwd uit meetbare criteria, maar wanneer deze criteria onvoldoende uitsluitel geven, beoordeelt een team van deskundigen (bestaande uit handhavers en verkeersadviseurs) welke gebieden als eerste aan de beurt komen voor invoering van betaald parkeren.

KADER:

- In gebieden met grote (aantallen) bouwontwikkelingen voeren we betaald parkeren voor-de eerste oplevering. Hierbij is het uitgangspunt dat we dicht op de oplevering zitten (enkele maanden)-
- Voor overige gebieden kijken we in eerste instantie naar de parkeerdruk. Het uitgangspunt is dat het gebied met de hoogste parkeerdruk als eerste aan de beurt is.
- Als het verschil in parkeerdruk tussen twee gebieden klein is geeft de parkeerdruk onvoldoende uitsluitel en wegen we de meldingen van bewoners en ondernemers mee.
- We beoordelen als eerste om wat voort soort meldingen het gaat (alleen parkeerdruk, of bijvoorbeeld ook verkeersveiligheid). Als het soort meldingen in twee gebieden vergelijkbaar is, kijken we naar het aantal meldingen. Het gebied met de meeste meldingen is als eerste aan de beurt voor invoering van betaald parkeren. We kunnen hier vanaf wijken als we aanwijzingen hebben dat een groot aantal meldingen van een beperkt aantal adressen afkomstig is (en er per persoon veel meer dan één melding is gedaan).

Als parkeerdruk en meldingen onvoldoende uitsluitel geven, dan geeft een (kwalitatieve) onderbouwing van deskundigen (handhavers en verkeerskundigen/wijkverkeersadviseurs) ten aanzien van onder andere parkeerdruk, uitwijkmogelijkheden, verkeersveiligheid en de aanwezigheid van mobiliteitsalternatieven de doorslag voor het bepalen van de volgorde voor invoering van betaald parkeren.

Bouwontwikkelingen

Bij bouwontwikkelingen weten we (ruim) van te voren wanneer de eerste woningen of functies worden opgeleverd. Als we bij bouwontwikkelingen uitgaan van betaald parkeren, en om die reden minder parkeerplaatsen aanleggen, is het noodzakelijk dat er bij oplevering ook daadwerkelijk betaald parkeren is ingevoerd. Voor gebieden met veel en/of grote nieuwbouwontwikkelingen is daarom de (eerste) opleverdatum bepalend voor het moment waarop we betaald parkeren invoeren. Bij grote ontwikkelingen, waarbij een risico is dat parkeerders uitwijken naar omliggende gebieden, voeren we in de aangrenzende gebieden tegelijkertijd betaald parkeren in. In deze wijken zijn dus niet parkeerdruk en bewonersmeldingen bepalend voor het moment van invoeren betaald parkeren, maar prioriteren we op basis van de bouwontwikkelingen in het aangrenzende gebied. Het uitgangspunt hierbij is dat we niet willen wachten tot er parkeeroverlast ontstaat, maar parkeerdruk juist voor willen zijn. Zoals eerder ook gebeurd is bij de ontwikkeling van de Cartesiusdriehoek en de Merwedekanaalzone.

Parkeerdruk

We meten jaarlijks de parkeerdruk in het hele prioriteitsblok dat aan de beurt is voor betaald parkeren¹. Zo kunnen we goed monitoren wat de effecten zijn van de uitbreiding van betaald parkeren en andere ontwikkelingen in de stad. Voor het meten van de parkeerdruk tellen we gedurende twee weken op vaste meetmomenten hoeveel auto's er staan geparkeerd. In gebieden met bijzondere functies, waar de parkeerdruk zich (ook) op andere momenten voordoet, kunnen we extra meetmomenten toevoegen. Om de parkeerdruk te berekenen zetten we het aantal auto's af tegen de parkeercapaciteit. We berekenen voor alle meetmomenten (ochtend, middag, nacht, en verschillende dagen) de gemiddelde parkeerdruk over de twee gemeten weken. Het meetmoment met de hoogste gemiddelde parkeerdruk telt mee voor bepalen van de volgorde voor invoering betaald parkeren.

Meetmoment	Toelichting
De nacht van maandag op dinsdag tussen 01.00 en 04.00 uur	De meting van dinsdagnacht geeft de meest representatieve indruk van parkeeroverlast veroorzaakt door bewoners omdat dan nagenoeg iedereen thuis is en er geen andere parkeerders zijn.
Dinsdag tussen 10.00 en 13.00 uur	De meting van dinsdag overdag geeft inzicht in de parkeeroverlast veroorzaakt door forensen/-werknemers.
Zaterdag tussen 12.00 en 15.00 uur	De meting op zaterdagmiddag geeft inzicht in de eventuele parkeeroverlast veroorzaakt door winkelend publiek. Over het algemeen is zaterdag de drukste dag met winkelend publiek.

Meldingen

We kunnen parkeerdruk objectief meten door het aantal geparkeerde auto's te tellen. Dat zegt echter niets over hoe bewoners en ondernemers de parkeerdruk ervaren. Daarom wegen we bij het bepalen van de volgorde voor invoering betaald parkeren ook de meldingen mee van bewoners en bedrijven over parkeeroverlast. Het gaat hierbij zowel om meldingen over hoge parkeerdruk (er zijn te weinig plekken beschikbaar) als om meldingen over foutparkeren en onveilige situaties als gevolg van parkeergedrag.

We tellen alle meldingen mee die in het afgelopen jaar zijn gedaan. Zo kunnen ook bewoners en ondernemers die anoniem willen melden hun stem laten horen. Om te voorkomen dat één of een paar melders met een groot aantal meldingen de volgorde voor invoering van betaald parkeren kunnen invloeden, doen we wel nog een handmatige check op de ontvangen meldingen. Als we aanwijzingen hebben dat de meldingen van een beperkte groep afkomstig zijn, is het advies van deskundigen bepalend voor de volgorde voor invoering betaald parkeren.

We zetten het aantal meldingen af tegen het aantal (woon- en bedrijfs-)adressen in het gebied, zodat we een goede vergelijking kunnen maken tussen grotere en kleinere gebieden. Het percentage meldingen (t.o.v. het aantal adressen in het gebied) telt mee voor het bepalen van de volgorde voor invoering betaald parkeren.

Advies van deskundigen

Het is niet altijd mogelijk om op basis van kwantitatieve factoren te bepalen in welk gebied de invoering van betaald parkeren het meest wenselijk en/of noodzakelijk is, bijvoorbeeld wanneer de parkeerdruk en het aantal ontvangen meldingen (nagenoeg) in verschillende gebieden even hoog zijn. In zo'n situatie geeft het advies van deskundigen de doorslag. We bekijken vanuit verkeerskundig- en

handhavingsperspectief in welk gebied betaald parkeren het meeste effect heeft op parkeerdruk en verkeersveiligheid (bijvoorbeeld het aantal foutparkeerders en toegankelijkheid van trottoirs). Hiervoor maken we een inhoudelijke onderbouwing. Zo kunnen we ook factoren meewegen die niet in cijfers zijn uit te drukken, maar wel veel effect hebben op de leefbaarheid in de wijk.

Aanvullende Randvoorwaarden

Op basis van ons afwegingskader bepalen we in welke volgorde we binnen de prioriteitsblokken betaald parkeren invoeren in de gebieden waar nu nog gratis wordt geparkeerd. Hierbij hanteren we een aantal randvoorwaarden:

- Logische begrenzing: de gebieden die we toevoegen aan betaald parkeren hebben logische grenzen, bijvoorbeeld een spoorlijn, watergang of (drukke) weg. Uitgangspunt is dat op straat volstrekt duidelijk is of op de betreffende locatie betaald parkeren geldt, en zo ja welk regime ter plaatse van kracht is.
- Minimale grootte: de gebieden die we toevoegen aan betaald parkeren bestaan uit minimaal 1.000 adressen of 1.000 parkeerplaatsen. Hier kunnen we van afwijken in gebieden zonder woonfunctie en gebieden waar toepassing van een minimale grootte een logische begrenzing onmogelijk maakt.
- Geen eilandjes: we breiden betaald parkeren uit vanuit het bestaande betaald parkeergebied, om te voorkomen dat er eilandjes met gratis of betaald parkeren ontstaan. Gebieden die (nog) niet grenzen aan betaald parkeergebied moeten dus wachten. We kunnen hierop een uitzondering maken in gebieden met een centrumfunctie en/of groot aantal voorzieningen, als betaald parkeren noodzakelijk is voor het functioneren van het gebied.
- Als er bij bewoners en ondernemers in een gebied voldoende draagvlak is, kunnen we een gebied naar voren halen in de planning. Dat betekent dat een gebied dan van prioriteitsblok 3 naar prioriteitsblok 2 gaat, of van prioriteitsblok 2 naar prioriteitsblok 1.

Er zijn twee situaties waarin we kunnen afwijken van de volgorde die het afwegingskader voorschrijft:

- We kunnen per invoermoment op een maximumaantal adressen betaald parkeren invoeren. Als we bij het eerstvolgende invoermoment nog capaciteit hebben voor een beperkt aantal adressen, en het gebied dat bovenaan staat in de volgorde is te groot, kunnen we een gebied dat lager op de lijst staat naar voren halen. Op deze manier gaan we zo efficiënt mogelijk om met onze capaciteit voor invoeren van betaald parkeren. We nemen deze overwegingen mee bij de jaarlijkse actualisering.
- Als het in verband met de oplevering van nieuwbouw noodzakelijk is om in een gebied betaald parkeren in te voeren, maar het gebied grenst nog niet aan bestaand betaald parkeergebied, halen we het tussenliggende gebied naar voren in de volgorde. Zo zorgen we dat het betaald parkeergebied aaneengesloten blijft.

4. Uitvoering betaald parkeren

We vinden het belangrijk om richting bewoners en ondernemers in de stad zhelder te communiceren over de invoering van betaald parkeren. We gaan daarom zorgvuldig te werk als wegebieden informeren over de planning en uitrol van betaald parkeren, en nemen de tijd om vragen van bewoners en bedrijven te beantwoorden, en om (waar mogelijk) zorgen over parkeren weg te nemen.

Bewoners en bedrijven kunnen op onze website lezen in welk prioriteitsblok hun wijk of buurt is ingedeeld en in welke periode zij dus aan de beurt zijn voor betaald parkeren. We plaatsen bovendien

jaarlijks de geactualiseerde planning voor het lopende prioriteitsblok op onze site. Hierin staat voor het aankomende jaar benoemd wanneer we in welke gebieden betaald parkeren gaan invoeren. We kondigen in alle gebieden uiterlijk een half jaar van te voren met een wijkbericht aan per welke datum betaald parkeren wordt ingevoerd. We hanteren per jaar twee vaste momenten voor invoeren van betaald parkeren, 1 mei en 1 november. Bij onvoorziene omstandigheden kunnen we van deze data afwijken.

Vorbereiding

Voor een goede toepassing van het afwegingskader voor bepalen van de volgorde voor invoeren van betaald parkeren, is het noodzakelijk dat we onze data op orde hebben. We brengen (minimaal) jaarlijks de parkeerdruk in beeld, en monitoren het aantal meldingen dat we ontvangen van bewoners en bedrijven over parkeeroverlast. Bij aanvang van het proces invoeren betaald parkeren in een specifiek gebied brengen we allereerst in kaart of de volgende informatie nog actueel is:

- Parkeercapaciteit
- Problematiek t.a.v. foutparkeren (indien van toepassing)
- Aantal woon- en bedrijfsadressen

Vervolgens brengen we in kaart welke bijzondere functies er in het gebied zijn. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om scholen, winkelcentra, sportverenigingen, en grote bedrijven of bedrijventerreinen. We gaan met vertegenwoordigers van deze functies in gesprek om te bespreken wat betaald parkeren voor hen betekent en om mee te denken over passende mobiliteitsoplossingen. Ten aanzien van het parkeerregime is geen maatwerk mogelijk, met als enige uitzondering een kleine aanpassing van de venstertijden voor betaald parkeren als dat wenselijk is voor het functioneren van het gebied¹. Daarnaast kunnen we winkeliers en bedrijven tegemoet komen door instellen van een winkeltijdenregime² of de aanleg van (extra) laad- en losplekken. Bewoners en ondernemers kunnen, als er voldoende ruimte is in het gebied, eenmalig in aanmerking komen voor extra parkeervergunningen, maar ten aanzien van vergunningvoorwaarden en tarieven is geen maatwerk mogelijk. Wel gaan we graag in gesprek over de mogelijkheden ten aanzien van parkeren op afstand, deelmobiliteit, fietsvoorzieningen en de inrichting van de openbare ruimte.

Tot slot kijken we bij de voorbereiding voor invoering betaald parkeren naar kansen om andere, duurzame(re) vervoerswijzen te stimuleren. Hierbij denken we bijvoorbeeld aan deelmobiliteit. Ook kijken we naar mogelijkheden om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren, bijvoorbeeld door parkeerplaatsen op te heffen ten gunste van groen, spelen, verblijven, lopen of fietsen.

Communicatie

Bij de start van de procedure staat al vast dát we betaald parkeren gaan invoeren, wanneer we dat gaan doen, en welk parkeerregime er komt. Onze communicatie is daarom gericht op het informeren van bewoners en bedrijven in het gebied. Omdat niet iedere wijk hetzelfde is, en de vragen en meningen over betaald parkeren kunnen verschillen, maken we per gebied een apart communicatieplan. Hierin, werken we uit op welke manier we belanghebbenden informeren over betaald parkeren. Ons uitgangspunt hierbij is dat we iedereen de gelegenheid willen bieden om vragen te stellen of zorgen te uiten. Dit betekent dat we niet alleen informatie verspreiden via

¹ Het gaat dan bijvoorbeeld om uitbreiding van bestaande venstertijden naar een extra dag (in plaats van betaald parkeren maandag t/m zaterdag van 9.00-21.00 uur uitbreiden naar maandag t/m zondag 9.00 tot 21.00 uur).

² In straten met een winkeltijdenregime is het niet toegestaan om tijdens winkeluren met een parkeervergunning te parkeren.

wijkberichten en onze website, maar dat we ook actief de wijk in gaan om toe te lichten aan bewoners en ondernemers wat betaald parkeren voor hen betekent. Naast algemene informatiebijeenkomsten (op locatie en/of digitaal) bieden we ook 'informatie op maat' aan, bijvoorbeeld via een (online) spreekuur of op aanvraag bij bijeenkomsten van derden. Zo kunnen we bewoners en bedrijven op individueel niveau advies geven over de aanvraag van een parkeervergunning en/of andere parkeervoorzieningen.

Uitgifte parkeervergunningen

Bij invoeren van betaald parkeren faciliteren we waar mogelijk met een overgangsregeling het bestaande autobezit van bewoners en ondernemers. We bieden alleen als daarvoor voldoende ruimte is op straat, eenmalig de mogelijkheid om extra parkeervergunningen aan te vragen. Bewoners kunnen maximaal twee vergunningen extra aanvragen, bovenop het aantal waar ze normaal gesproken recht op hebben, en bedrijven kunnen maximaal XXX vergunningen extra aanvragen. In de nadere regel uitgifte parkeervergunningen en garageplaatsen staat wanneer we deze overgangsregeling wel of niet toepassen en aan welke voorwaarden aanvragers moeten voldoen om extra parkeervergunningen aan te kunnen vragen.

Bewoners en ondernemers kunnen vanaf zes weken voor invoerdatum betaald parkeren een parkeervergunning aanvragen.

Venstertijden

De venstertijden geven weer op welke tijdstippen voor parkeren betaald moet worden. Met name voor bezoekers (van bewoners, bedrijven, winkels en andere voorzieningen) maakt het veel uit of de hele dag (en avond) betaald parkeren geldt of alleen een dagdeel. Bewoners en ondernemers die een parkeervergunning hebben, betalen daarvoor een vast bedrag, en zijn dus niet meer geld kwijt bij langere venstertijden.

Huidige situatie

Utrecht is ingedeeld in drie parkeerzones: A, B en C. De A-zone bestaat uit A1 en A2. Beide subzones hebben hun eigen venstertijden, die in de hele subzone gelijk zijn. In B1 is op dit moment een variatie aan venstertijden, maar komen twee venstertijden verreweg het meest voor. In zone C is op dit moment nog nergens betaald parkeren.

Subzone	Venstertijden
A1	ma t/m za 7.00 – 1.00 uur en zo 12.00 – 18.00 uur
A2	ma t/m za 9.00 – 23.00 uur
B1 (lang)	ma t/m za 9.00 – 21.00 uur
B1 (kort)	ma t/m vrij 6.00 – 11.00 uur

De B1-gebieden die grenzen aan A2-gebied en/of veel voorzieningen hebben waar bezoekers op af komen, hebben lange venstertijden. De overige B1-gebieden (voornamelijk woonwijken) hebben korte venstertijden.

Venstertijden in nieuw betaald parkeergebied

Bij invoering van betaald parkeren in nieuwe gebieden gaan we voorlopig uit van de bestaande venstertijden in de rest van de stad. Dat betekent dat alle B- en C-gebieden een korte venstertijd krijgen (ma t/m vrij van 6.00 tot 11.00 uur), tenzij het om een gebied gaat waar (vanwege de ligging of functies in het gebied) in de middag en/of avond veel bezoekers komen. In dat geval voeren we de

lange venstertijd in (ma t/m za van 9.00 tot 21.00 uur). Door aan te sluiten bij de venstertijden in gebieden waar al betaald parkeren is voorkomen we dat er op straat onduidelijkheid is over de tijden waarop voor parkeren betaald moet worden. Op termijn willen we in de hele stad de venstertijden voor betaald parkeren uitbreiden naar de hele dag en (deel van de) avond. Een voorwaarde hierbij is dat de gehele stad zonder auto goed bereikbaar moet zijn. De alternatieven voor de (privé-)auto moeten dan dus op orde zijn. Als we in de toekomst de venstertijden gaan uitbreiden, zullen we daarbij ook kijken naar aanpassing van de bestaande bezoekers- en mantelzorgregeling voor bewoners.

Wijziging venstertijden in bestaand betaald parkeergebied

Als in gebieden met korte venstertijd parkeeroverlast ontstaat op momenten dat parkeren gratis is, dan kan dat aanleiding zijn om de venstertijden uit te breiden. Hiervoor onderzoeken we eerst waar de parkeerdruk vandaan komt. Als de parkeeroverlast een gevolg is van overloop uit een aangrenzend gebied, of ontstaat door bezoekers van voorzieningen in de omgeving, breiden wij de venstertijden in het gebied zelf uit. Om de venstertijden te kunnen aanpassen moet aan twee voorwaarden zijn voldaan:

- We krijgen signalen uit het gebied over parkeerdruk en/of parkeergedrag dat leidt tot onveilige situaties.
- In de middag en/of avond is de gemiddelde parkeerdruk in het rayon hoger dan 90%.

Stappenplan

ILLUSTRATIE VORMGEVER

Bijlage1: Indeling in drie blokken

We vinden het belangrijk om zorgvuldig te werk te gaan bij de uitrol van betaald parkeren, en willen de tijd nemen om bewoners en ondernemers in de stad goed te informeren over wat betaald parkeren voor hen betekent. Wij verwachten dat we per jaar bij ongeveer 10.000 adressen betaald parkeren kunnen invoeren.

Prioriteitsblok 1

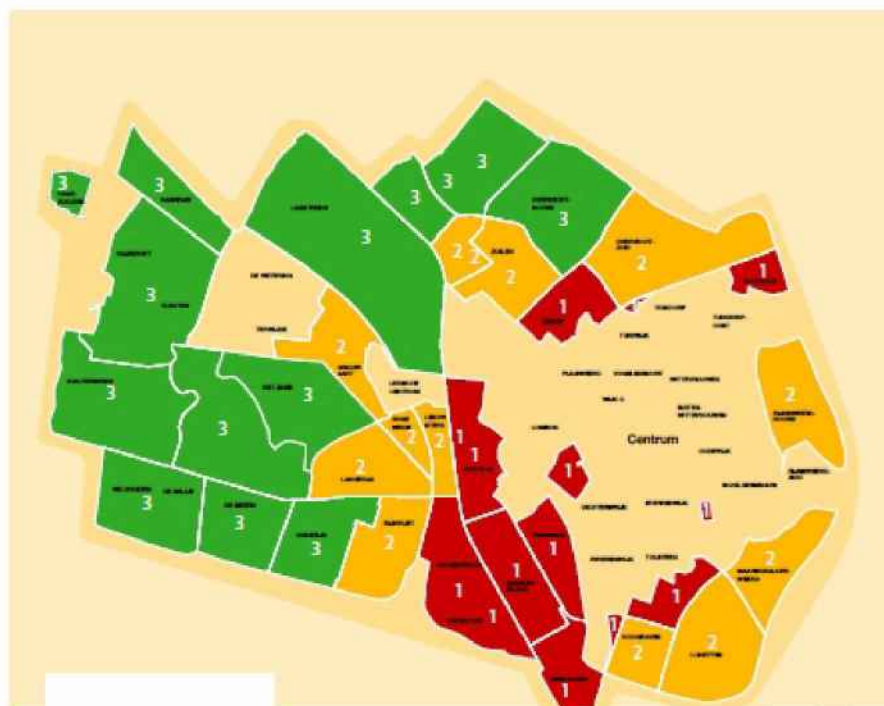
Jaar	Gebieden
2024	<ul style="list-style-type: none">• Hoograven Noord (Oud en Nieuw Hoograven Noord en inclusief Bokkenbuurt)• Hoogstraatbuurt• Kanaleneiland-Zuid• Ondiep (Bomenbuurt, Fruitbuurt, Kleine Wijk, Witte Wijk en inclusief Mariëndaalstraat e.o.)• Thomas à Kempisplantsoen (inclusief Spinozaweg e.o.)
2025	<ul style="list-style-type: none">• Egelantierstraat e.o.• Grauwaart• Halve Maan Noord en Zuid• IBB-laan• Kanaleneiland-Noord• Omgeving Julianapark (Schaepmanplein e.o., zuidelijk deel Elinkwijk)• Oog in Al (inclusief Den Hommel)• Papendorp/Groenewoud• Van Lieflandlaan e.o.• Voordorp (laatste deel)

Prioriteitsblok 2 (2026-2030)

Het Zand, Hoge Weide, Hoograven-Zuid, Langerak, Leeuwensteyn, Lunetten, Maarschalkerweerd, Overvecht-Zuid, Pr. Bernhardplein e.o., Rijnsweerd Noord, Voorveldse Polder, Terwijde Oost (inclusief deel De Wetering), Zuilen (Elinkwijk, De Driehoek, Geuzenwijk, Schaakbuurt, Prins Bernardplein e.o. Queeekhovenplein e.o.)

Prioriteitsblok 3 (2030-2034)

De Meern, De Wetering, Haarrijn, Lage Weide, Oudenrijn, Overvecht-Noord, Bedrijventerrein Overvecht, Rijnvliet, Terwijde West, Veldhuizen/De Balije, Vleuten, Vleuterweide, Zuilen-Noord.

[illegible]

Bijlage 2: Prioritering van gebieden in blok 2

Voor de prioritering van gebieden binnen een blok hanteren wij de volgende criteria:

- Parkeerdruk
- Meldingen
- Bouwontwikkelingen

Op basis van deze criteria komen we tot de volgende prioritering.

Gebied	Parkeerdruk	Overlast-meldingen	Onderbouwing
2024			
Kanaleneiland Zuid	83		besluit MWKZ en bouwontwikkelingen in gebied zelf
Fentener van Vlissingenkade			eilandje in betaald parkerengebied
Ondiep en Hoogstraatbuurt	95	109	hervatten proces gestart in 2022
Hoograven Noord (Bokkenbuurt, Nieuw hoograven Noord, Tolsteeg)	107	153	aanwezig en verwacht waterbedeffect vanuit Rivierenwijk
Laan van NG, Spinozaweg, Nieuw Engeland, Th. A Kempisplantsoen eo	113	37	eiland, parkeerdruk en verwacht waterbedeffect Schepenbuurt
2025			
Kanaleneiland Noord	98	36	besluit MWKZ en bouwontwikkelingen in gebied zelf, verwacht waterbedeffect vanuit Kanaleneiland Zuid en Transwijk
Oog in Al (incl. Halve Maan N en Z)	102	145	waterbedeffect Kanaleneiland en Cartesiusdriehoek-Schepenbuurt
Egelantierstraat, Omgeving Julianapark (ten noorden en zuiden)	104	33	deel invloedgebied Cartesiusdriehoek, verwacht waterbedeffect vanuit Ondiep
Voordorp	91	202	aanwezig en verwacht waterbedeffect vanuit sportvelden
Grauwaart	92	5	waterbedeffect LRC
Van Liefland, Tuindorp West	107	17	eiland in betaald parkerengebied

