

Zienswijze aan Raadscommissie I&D, vergadering 17 mei 2017

.....

Geachte Raadsleden,

Op uw vergadering van 17 mei staat geagendeerd de brief van het college van B&W aan de leden van de raad met betrekking tot *Afdoening Motie 386 Shavsavari-Jansen*. Deze motie -- “inzake de aanpak parkeeroverlast stadshart (voorbereidingen treffen om te beginnen met pilot buurtparkeren)”-- verzoekt om uiterlijk januari 2017 een definitieve rapportage te presenteren over het effect van de door de wethouder van VV&O voorgestelde pilotmaatregelen om deze parkeeroverlast tegen te gaan, en om tegelijkertijd met de initiatiefnemers te werken aan een solide uitwerking van de mogelijke kaders van de proef buurtparkeren.

In deze brief van het college wordt aangegeven dat de ingevoerde pilotmaatregelen positieve uitkomsten hebben opgeleverd. En dat het daarom naar de mening van het college volstaat deze pilotmaatregelen te continueren.

Het college adviseert – impliciet – daarom geen verder gevolg te geven aan het tweede deel van de motie om tevens een “haalbare variant van buurtparkeren” uit te werken; ook al hebben deze discussies inmiddels geresulteerd in een in nauw overleg tussen de werkgroep buurtparkeren.nu en betrokken ambtenaren opgestelde *Haalbaarheidsnotitie buurtparkeren*.

De initiatiefgroep Buurtparkeren hecht er aan u over onze zienswijze op deze brief van het college te informeren. Want wij komen, zeker op grond van de u als bijlage meegezonden presentatie, tot geheel andere conclusies.

Aanleiding van de pilotmaatregelen

In februari 2014 heeft de bewonersgroep Groenburgwal e.o. een petitie “Buurtparkeren” met concrete voorstellen ingediend naar aanleiding van geconstateerde verkeers- en parkeeroverlast in de buurt. In februari 2015 heeft het algemeen bestuur van de bestuurscommissie van Stadsdeel Centrum ingestemd met een reactie op deze petitie, waarin positief wordt gereageerd op het houden van een proef tot het verminderen van de overlast van zoekverkeer en het verbeteren van de parkeermogelijkheden voor bewoners, ondernemers en hun bezoek.

In reactie daarop heeft de wethouder VV&O zelf een alternatief voorgesteld in de vorm van een aantal alternatieve pilotmaatregelen die naar zijn mening beter c.q. sneller aan de problematiek tegemoet zouden komen. Parallel daaraan zijn wel, sedert juni 2016, conform de motie, intensieve besprekingen gestart tussen de initiatiefgroep-Buurtparkeren en enige ambtenaren over het Buurtparkeren-initiatief en vergelijkbare varianten, resulterend in een, nog niet geheel afgerond, document dat deze verschillende varianten beschrijft en onderling vergelijkt: de *Haalbaarheidsnotitie buurtparkeren*.

Haalbaarheidsnotitie buurtparkeren

In deze notitie is het initiatiefvoorstel voor Buurtparkeren, zoals door de initiatiefgroep ingediend in 2014, nader geanalyseerd en uitgewerkt op zijn juridische, financiële en organisatorische aspecten. Daarnaast zijn in nauw overleg met de betrokken ambtenaren nog 5 andere varianten ontwikkeld en uitgewerkt.

Wij vinden het onbegrijpelijk dat het geformuleerde initiatiefvoorstel en de varianten -- die het resultaat zijn van ruim een jaar overleg met ambtenaren -- door de wethouder zo maar terzijde worden geschoven. De alternatieve maatregelen van de wethouder zelf dragen op geen enkele wijze bij aan de oplossing van het probleem dat door Buurtparkeren is aangekaart. Waar ging Buurtparkeren ook al weer over? Het betrof het verbeteren van de parkeersituatie, het terugdringen van het zoekverkeer en het verbeteren van de leefomgeving. De 5 maatregelen van de wethouder hebben geen relatie met Buurtparkeren. De effecten van deze maatregelen zijn zo marginaal dat het een gotspe zou zijn als een

pilot Buurtparkeren hierdoor geen doorgang zou vinden. Of was het misschien nooit de bedoeling dat er echt een pilot Buurtparkeren zou komen?

Resultaten pilotmaatregelen Aanpak Parkeeroverlast Groenburgwal

De argumenten op grond waarvan de alternatieve pilotmaatregelen van het afgelopen jaar tot positieve resultaten zouden hebben geleid, en waardoor verdere discussies over andere varianten niet zinvol meer zouden zijn, zijn blijkens de brief gebaseerd op de volgende drie uitkomsten:

- a) 57% van de bewoners ervaart verbetering.
- b) Bewoners kunnen sneller een parkeerplek vinden.
- c) Bewoners kunnen dichterbij hun huis parkeren: de gemiddelde looptijd is verlaagd van 108 naar 90 seconden.

Naar onze mening zijn deze conclusies deels ongefundeerd en zijn de resultaten bovendien selectief in de brief opgenomen. Ter toelichting hiervan:

Ad a): Ervaren verbetering:

Deze conclusie is gebaseerd op een enquête bij circa 120 huishoudens (25%). Niet vermeld is dat in oktober inmiddels 50% van de bewoners verwachtte dat de effectiviteit van de maatregelen zou afnemen (was 23% in april; presentatie pag 23).

Ad b): Bewoners zouden sneller een parkeerplek kunnen vinden:

Dit is in feite dezelfde vraag als ad a), want daar antwoordt die 57% van de bewoners bevestigend op (presentatie pag 23).

Argument a) valt samen met argument b); er is dus sprake van slechts één argument.

Ad c): Bewoners kunnen dichterbij hun huis parkeren:

De brief spreekt in dit kader van een verlaging van de gemiddelde looptijd tussen parkeerplek en woonhuis, en wel van 108 naar 90 seconden. Desgevraagd blijkt deze looptijd niet gekomen uit de bewoners-enquête, maar blijkt deze berekend door de waargenomen locatie van de geparkeerde auto via de parkeervergunning te koppelen aan het huisadres van de eigenaar en vervolgens via een stadsplattegrond de afstand (en daarmee de looptijd) tussen auto en woonhuis vast te stellen.

Los van het feit dat hoogstwaarschijnlijk elke bewoner van de binnenstad uiterst tevreden zou zijn met een gemiddelde parkeerplek op minder dan 2 minuten loopafstand, achten wij een vermindering van de gemiddelde looptijd met 18 seconden nauwelijks relevant.

Maar nog belangrijker: het aangevoerde argument in de brief is geheel in tegenstelling met de enquêtegegevens (presentatie pag 22): daar is het percentage van de bewoners die meer dan 10 minuten moeten lopen tussen parkeerplek en woonadres **niet gedaald, maar juist gestegen**, van 23% in april naar 40% in oktober.

In het onderzoek van de wethouder zijn vooraf geen criteria opgesteld van wat acceptabele looptijden zouden zijn en voor wie. Is voor een moeder met twee kleine kinderen 10 minuten acceptabel?

Bovendien zijn de metingen van een aantal metingen zo marginaal dat daaruit nauwelijks effecten te verwachten zijn. Zo leverde het verlaagde weekendnachtstarief in de Stoperagarage (1 van de 5 maatregelen van de wethouder) een gemiddelde stijging van 10 auto's per nacht in de parkeergarage op.

Daarnaast blijken de metingen uitgevoerd tijdens slechts twee tijdsperiodes: tijdens werkdagen (maandag en woensdag) tussen 12:00 en 14:00u) en op de nacht van vrijdag op zaterdag (00:00 – 02:00u). Dus tijdens de logische perioden op werkdagen tussen 18:00 – 20:00u, wanneer de meeste bewoners thuis komen en de gesignaleerde problemen zich vooral voordoen, zijn geen metingen uitgevoerd.

Onze conclusie omtrent de brief

Blijkens de brief zijn deze 3 factoren bepalend geweest voor de conclusie dat de pilot-maatregelen succesvol waren. Hetgeen wij dus om bovengenoemde redenen bestrijden.

Bovendien zijn begin 2016 bij de voorbereiding van de pilot 5 doelstellingen vastgesteld om het eventuele succes te kunnen meten. Niet in de brief vermeld, maar wel opgenomen in de presentatie (pag 25): van deze 5 zijn **3 doelstellingen niet behaald** (*bezettingsgraad op piekmomenten minder dan 90%; niet meer dan 6 niet-lokale vergunninghouders; minder dan 6% bezoekersauto's in weekendnachten*). Het vierde argument is o.i. evenmin behaald: behaald zou zijn de doelstelling van kleinere looptijden; maar dat is nu naar onze mening onjuist, gegeven de argumenten hierboven ad c). Gedeeltelijk wel behaald is de 5^e doelstelling, een verhoging van de betalingsgraad. Die ligt nu tussen de 80 en 88% t.o.v. een doelstelling van meer dan 95%. Dat voordeel is natuurlijk prima voor de financiën van de Gemeente, maar heeft geen enkele relatie met de bewoners-problematiek die juist aanleiding was voor het Buurtparkeren-initiatief. Betere handhaving schrikt misschien sommigen af, maar trekt steeds nieuwe mensen als parkeerders aan die zich niet laten afschrikken door handhaving.

Samengevat: de ingevoerde pilot-maatregelen hebben niet geleid tot een verbetering van de situatie. Ondanks de maatregelen van de wethouder is de parkeerdruk toegenomen.

Hoe nu verder?

De pilotmaatregelen van de zijde van de wethouder zijn niet geslaagd; er is dus geen oplossing bereikt voor de problematiek waarvoor het initiatief van de bewonersgroep is ontwikkeld.

Ondertussen wordt het probleem van zoekverkeer alleen maar groter door de toenemende drukte en wordt de noodzaak voor een goede oplossing steeds urgenter.

Wij dringen er daarom met alle kracht bij u op aan te bevorderen dat de discussie rondom de varianten zoals beschreven in de Haalbaarheidsnotitie op zo kort mogelijke termijn wordt afgerond, waarna een concreet voorstel voor een realistische pilot voor maatregelen in september 2017 aan de raad kan worden voorgelegd.

Vanzelfsprekend staat de initiatiefgroep Groenbrugwal e.o. nog steeds open voor nader constructief overleg.

.....