

Toelichting over de behandeling van:

Debatstuk “Betaald parkeren en/of blauwe zone invoeren”

Van:	Ruud Klein Hemmink		
Doel:	Opinievorming		
Toelichting:	Debatstuk Gewoon Nijmegen “Betaald Parkeren en/of blauwe zone invoeren” Namens de fractie van Gewoon Nijmegen heeft Ruud Klein Hemmink het debatstuk “Betaald Parkeren en/of blauwe zone invoeren” ingediend. De fractie van Gewoon Nijmegen wisselt over de inhoud van dit stuk graag in een kamerronde van gedachten met de andere fracties. Vanwege de motivatie om met andere fracties van gedachten te wisselen heeft de agendacommissie besloten dit debatstuk te programmeren en daarbij geen portefeuillehouder aan tafel uit te nodigen. Samenvatting Gewoon Nijmegen vraagt de raadsfracties een uitspraak te doen over hun voorstel om de oplossingsmogelijkheden voor parkeeroverlast uit te breiden met het kunnen invoeren van een blauwe zone in die gebieden waar ‘vreemdparkerers’ voor overlast zorgen. Invoeren van betaald parkeren heeft volgens de fractie nadelige neveneffecten en daarom niet hun voorkeur. Een suggestie is om de mogelijkheid van een blauwe zone op te nemen als mogelijke oplossingsrichting bij parkeeroverlast. Gewoon Nijmegen geeft aan dat de fracties daarbij eventueel voorwaarden kunnen formuleren wanneer invoering van een blauwe zone een optie kan zijn. Procedure ten aanzien van een debat in de kamerronde Op grond van artikel 15 lid 3 van de Verordening burgerronde en raadskamers kunnen raadsleden of fractievolgers een verzoek doen om een debat over een bepaald onderwerp te voeren in de kamerronde. Dat verzoek dient te worden ondersteund door tenminste één raadslid of fractievolger van een andere fractie. In dit geval wordt het verzoek ondersteund door de fractie van het CDA. Ook dient aan het debat een schriftelijk stuk ten grondslag te liggen. Dat is in dit geval het discussiestuk “Betaald Parkeren en/of blauwe zone invoeren”. Tijdens de kamerbespreking kunnen de fracties over dit discussiestuk van gedachten wisselen. De raadskamer kan aan het einde van de kamerbespreking indien gewenst een behandeladvies geven ten aanzien van het vervolg.		
Naam steller: E-mail steller:	Ruud Klein Hemmink r.kleinhemmink@gewoonnijmegen.nijmegen.nl	Tel. steller:	06 – 2396 6789
Bijlagen:	Debatstuk ‘Betaald Parkeren en/of blauwe zone invoeren’, R. Klein Hemmink (Gewoon Nijmegen) Spelregels Invoering Betaald Parkeren, juni 2012 (bijlage 6 uit: Parkeernota Gemeente Nijmegen). Schriftelijke vragen Gewoon Nijmegen d.d. 27 mei 2014 “Parkeren St.Anna draagvlakonderzoek” en beantwoording college B&W d.d. 8 juli 2014. Brief van het college van B&W aan de raad d.d. 16 september 2014 “Resultaten draagvlakonderzoek parkeren St.Anna.		

Debatstuk Betaald parkeren en/of Blauwe zone invoeren

Debatstuk voor de gedachtewisseling tussen de fracties in de Nijmeegse gemeenteraad op 19 november 2014

Aanleiding

Het college van B&W overweegt om betaald parkeren in te voeren in een gedeelte van de wijk St. Anna, zo blijkt uit een brief van het college aan de raad van 16 september 2014. Gewoon Nijmegen heeft eerder dit jaar schriftelijke vragen gesteld aan het college om helderheid te krijgen over de procedure die gevoerd wordt om betaald parkeren in te voeren, al dan niet in deze woonwijk. Het college heeft hierop geantwoord op 8 juli 2014 en geïnformeerd over de werkwijze.

Op 16 september 2014 heeft het college een brief aan de raad gestuurd met de resultaten van het draagvlakonderzoek in de wijk St. Anna. In het kort komt het erop neer dat 62 % van de respondenten uit de wijk **geen** betaald parkeren in wenst te voeren. Echter, respondenten uit een aantal straten geven in meerderheid aan daar wél open voor te staan. Op basis van die uitkomst is het college voornemens om in deze straten betaald parkeren in te voeren om de overlast van langparkeerders (oftewel “vreemdparkerders”, want vermoedelijk niet uit de wijk, zijnde werknemers Radboud) in te dammen. Het gevolg zal volgens Gewoon Nijmegen zijn dat deze langparkeerders een straat verderop hun auto neerzetten en dat op kortere termijn ook vanuit deze straten het verzoek alsnog zal komen om betaald parkeren in te voeren.

Gewoon Nijmegen vindt verruiming van het gebied waar betaald parkeren geldt niet wenselijk. De fractie wil dat Nijmegen een vriendelijke stad blijft: voor bezoekers van haar bewoners, mantelzorgers, plaatselijk bestemmingsverkeer etcetera, door parkeren te reguleren echter zonder deze mensen voor het parkeren te laten betalen. In dit debatstuk doet de fractie een suggestie om het invoeren van een blauwe zone breder mogelijk te maken. Dit biedt vooral de bewoners van woonwijken een oplossing voor de overlast die veroorzaakt wordt door “vreemdparkerders”.

Huidige spelregels invoering betaald parkeren

Indien er overlast is van vreemdparkerders in een wijk heeft het college hierop maar één oplossing, zo blijkt uit “Spelregels invoering betaald parkeren” (Juni 2012, bijlage 6 bij de Parkeernota) namelijk:

“In wijken die grenzen aan gebieden waar betaald parkeren van kracht is, wordt vaak veel geparkeerd door mensen die niet in de wijk hoeven te zijn, de zogenaamde “vreemdparkerders”. Hierdoor ontstaat vaak een tekort aan parkeerruimte voor de bewoners in zo’n buurt. Ook wordt er vaak veelvuldig fout geparkeerd (op het trottoir, buiten de vakken, enz.). De invoering van betaald parkeren in combinatie met het tegen een relatief laag, maar kostendekkend tarief verstrekken van parkeervergunningen aan bewoners kan een oplossing bieden voor de problemen die dit met zich meebrengt. De beschikbare openbare parkeerplaatsen in zo’n buurt komen dan namelijk weer vooral beschikbaar voor bewoners en hun bezoekers en de zakelijke belanghebbenden. Door de verdeling wordt de parkeersituatie ook duidelijker en kan hier efficiënt worden gehandhaafd.”

Echter met het invoeren in deze gebieden van betaald parkeren wordt vaak het probleem niet opgelost, immers er vindt een verschuiving van het probleem plaats en de bewoners en hun bezoekers worden opgezaagd met het betalen van parkeergeld (al is dit kostendekkend tarief). En uiteindelijk is het resultaat dat in geheel Nijmegen alleen nog geparkeerd kan worden tegen betaling.

Voorstel: Neem ‘Invoering Blauwe zone’ op als oplossingsmogelijkheid bij parkeeroverlast

Natuurlijk zijn er meer wegen die naar Rome leiden en Gewoon Nijmegen vindt dat Nijmegen meer oplossingsmogelijkheden moet hebben bij parkeeroverlast dan alleen de invoering van betaald parkeren. Gewoon Nijmegen denkt dat het wenselijk is om naast het invoeren van betaald parkeren ook het invoeren van een Blauwe zone als mogelijkheid op te nemen in de spelregels. Daarom vragen wij de raadsfracties naar hun mening omtrent het uitbreiden van de oplossingsmogelijkheden met het kunnen invoeren van een Blauwe zone in die gebieden waar “vreemdparkerders” voor overlast zorgen. Eventueel kunnen fracties voorwaarden formuleren waaraan het invoeren van een “Blauwe zone” moet voldoen. De bestaande voorwaarden/spelregels voor het invoeren van betaald parkeren kunnen hierbij een leidraad zijn.

St. Anna kan een testgebied zijn hiervoor. In dit gebied wordt de overlast ons inziens vooral veroorzaakt door werknemers van UMC Radboud die lang parkeren. Deze overlast kan uitstekend bestreden worden door het invoeren van een Blauwe zone (parkeertijd 2 uur max). Bewoners kunnen op kenteken een ontheffing krijgen, hetgeen de controle gemakkelijk maakt.

Hierover vragen wij de fracties een uitspraak te doen. Ter voorbereiding kunt u bijgevoegde achtergrondinformatie gebruiken:

Achtergrondinformatie:

1. Spelregels Invoering Betaald Parkeren, juni 2012 (bijlage 6 uit: Parkeernota Gemeente Nijmegen).
2. Schriftelijke vragen Gewoon Nijmegen d.d. 27 mei 2014 “Parkeren St. Anna draagvlakonderzoek” en beantwoording college B&W d.d. 8 juli 2014.
3. Brief van het college van B&W aan de raad d.d. 16 september 2014 “Resultaten draagvlakonderzoek parkeren St. Anna.

Met vriendelijke groeten

Ruud Klein Hemmink
Fractie Gewoon Nijmegen

Spelregels invoering betaald parkeren

Gemeente Nijmegen

Inhoudsopgave

1	Aanleiding	1
2	Doel en doelgroep invoering betaald parkeren.....	2
	2.1 Doel	2
	2.2 Doelgroep	2
	2.3 Parkeren op eigen terrein	3
3	Proces.....	4
	3.1 Start onderzoeken	4
	3.2 Informatieavond.....	5
	3.3 Uitvoering draagvlakonderzoek.....	5
	3.4 Invoering betaald parkeren.....	6
	3.5 Communicatie	7
4	Verantwoordelijkheden en bevoegdheden	8
5	Bijlage.....	9
	Bijlage 1. Stappenplan Proces en Procedures.....	9

1 **Aanleiding**

Het is niet altijd duidelijk voor de burger hoe de gemeente omgaat met de invoering van betaald parkeren. Ook is niet altijd duidelijk wat er moet gebeuren om betaald parkeren ingevoerd te krijgen in de buurt. De invoering van een nieuw parkeergebied leidt daarom regelmatig tot vragen en klachten bij bewoners. Vaak gaan de klachten over de uitkomsten van parkeeronderzoeken en over de manier waarop deze uitkomsten worden geïnterpreteerd. Met deze notitie hebben we de werkwijze van de gemeente in één document voor bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden overzichtelijk vastgelegd.

In deze spelregels worden de processen en voorwaarden omschreven waaraan moet worden voldaan om betaald parkeren in te voeren in een gebied. Dit is ook een procedure die wordt opgenomen in de (herziening) Parkeervisie die in 2010 van kracht wordt.

2 Doel en doelgroep invoering betaald parkeren

In dit hoofdstuk gaan we in op de vragen waarom we betaald parkeren invoeren in buurten en wie er in aanmerking komt voor een parkeervergunning.

2.1 Doel

In wijken¹ (zie ook bij 2 buurtafbakening) die grenzen aan gebieden waar betaald parkeren van kracht is, wordt vaak veel geparkeerd door mensen die niet in de wijk hoeven te zijn, de zogenaamde “vreemdparkerders”. Hierdoor ontstaat vaak een tekort aan parkeerruimte voor de bewoners in zo’n buurt. Ook wordt er vaak veelvuldig fout geparkeerd (op het trottoir, buiten de vakken, enz.). De invoering van betaald parkeren in combinatie met het tegen een relatief laag, maar kostendekkend tarief verstrekken van parkeervergunningen aan bewoners kan een oplossing bieden voor de problemen die dit met zich meebrengt. De beschikbare openbare parkeerplaatsen in zo’n buurt komen dan namelijk weer vooral beschikbaar voor bewoners en hun bezoekers en de zakelijke belanghebbenden. Door de verdeling wordt de parkeersituatie ook duidelijker en kan hier efficiënt worden gehandhaafd.

2.2 Doelgroep

In de ‘Parkeerverordening’ en het ‘Uitwerkingsbesluit Parkeren’ wordt aangegeven wie in aanmerking komt voor een vergunning en hoe de vergunninguitgifte bepaald wordt. In de ‘Parkeerverordening’ en het ‘Uitwerkingsbesluit Parkeren’ is een passage opgenomen waarin wordt beschreven welke doelgroepen recht hebben op een vergunning. Onderstaande verdeling geldt voor mensen die geen parkeerplek hebben op eigen terrein:

Bewoners

Per adres wordt op aanvraag één parkeervergunning afgegeven. Als er nog ruimte is, bestaat de mogelijkheid een 2^e parkeervergunning per adres aan te vragen. Voorwaarde is dat er meer dan één bewoner op het adres woont en dat de auto op een andere naam staat dan de auto voor de eerste vergunning. Maximaal wordt 90% van het aantal beschikbare plaatsen op de openbare weg in het betreffende gebied als bewonersvergunning uitgegeven. Als er geen plek meer is in het gebied, komen aanvragers voor een vergunning in hun eigen vergunninggebied op de wachtlijst. Aanvragers krijgen een tijdelijke vergunning in een ander gebied als daar nog wel ruimte is. Op het moment dat er ruimte vrijkomt in het eigen gebied, wordt de tijdelijke vergunning omgeuild voor een vergunning in hun eigen gebied.

Zakelijke parkeerders

Een bedrijf dat kan aantonen dat het gevestigd is in een gereguleerd gebied, een gebied waar betaald parkeren is/wordt ingevoerd, heeft in ieder geval recht op één vergunning. Binnen de singels geldt dat bedrijven daarnaast per tien volledige arbeidsplaatsen (fte) een extra vergunning kunnen aanvragen. Buiten de singels kunnen bedrijven een extra vergunning krijgen per vijf volledige arbeidsplaatsen. Deze aanvragen lopen via het gemeentelijke bedrijvenloket. Er wordt maximaal 30% van het aantal beschikbare plaatsen aan zakelijke vergunningen verstrekt.

Bezoekers

Voor bewoners van een betaald parkeren gebied bestaat de mogelijkheid tot aanschaf van bezoekersvergunningen. Daarmee kunnen hun (privé)bezoekers de auto tegen gereduceerd tarief (na)bij de woning van de houder van de bewonersvergunning parkeren. Bewoners hoeven geen auto te hebben om een bezoekersvergunning aan te vragen.

Het bezoek moet deze vergunning zichtbaar in de auto leggen, samen met een bezoekersparkeerkaartje uit de parkeerautomaat. Dit geldt op maandag tot en met vrijdag tussen

¹ Een wijk is een combinatie van buurten. In deze procedure gaat het over wel/niet invoeren van betaald parkeren in een **buurt**. Onder een buurt wordt verstaan een gebied met logische grenzen (natuurlijk of door hoofdstraten) en een aaneengesloten gebied van straten.

9.00 - 18.00 uur, op koopavonden tot 21.00, op zaterdag van 9.00 - 17.00 uur en op koopzondagen. Dit geldt voor zowel de vergunningzones als daar waar men betaald kan parkeren.

2.3 Parkeren op eigen terrein

Mensen die wél beschikken over een parkeerplek op eigen terrein of over een eigen parkeerplaats elders, komen niet in aanmerking voor een bewonersvergunning. Mensen met twee auto's en één eigen parkeerplaats, komen in aanmerking voor een 2^e bewonersvergunning, tegen een hoger tarief, overigens alleen als er ruimte in het gebied is.

3 Proces

In dit hoofdstuk wordt op hoofdlijnen het proces beschreven dat vooraf gaat aan het besluit om in een bepaald gebied al dan niet betaald parkeren in te voeren. In bijlage 1 is het proces schematisch weergegeven.

3.1 Start onderzoeken

Een parkeerdrukmeting wordt opgestart als er minimaal 20 signalen over hoge parkeerdruk of verzoeken tot invoering van betaald parkeren uit een buurt zijn ontvangen binnen een tijdsbestek van een half jaar. De signalen moeten wel verspreid uit de buurt komen.

Als de parkeerdruk in een buurt op enig meetmoment hoger is dan 80% dan wordt overgegaan tot een draagvlakonderzoek. Deze parkeerdruk betekent dat 80% van het aantal parkeerplaatsen bezet is en dat het dusdanig druk is in de buurt dat men moet zoeken naar een parkeerplaats.

Binnen een periode van zes maanden wordt in eenzelfde buurt niet twee keer een draagvlakonderzoek uitgevoerd en er moeten dan wel weer minimaal 20 signalen van verschillende belanghebbenden zijn voor een nieuw onderzoek:

- een hernieuwd draagvlakonderzoek in een buurt kan niet eerder plaatsvinden dan 6 maanden na invoering van betaald parkeren in een aangrenzende buurt. Hierbij wordt de invoerdatum gehanteerd uit het aanwijzingsbesluit, of
- een hernieuwd draagvlakonderzoek kan zes maanden na een vorig draagvlakonderzoek worden gehouden, waar niet voldoende respons of voorstanders waren. Hierbij wordt de datum bekendmaking van de resultaten (d.m.v. een brief aan de belanghebbenden) als ijkpunt aangehouden.

Wordt er op basis van de parkeerdrukmeting geen draagvlakonderzoek gehouden, dus een parkeerdruk lager dan 80%, dan kan een half jaar na de gehouden parkeerdrukmeting opnieuw een verzoek worden ingediend voor een parkeerdrukmeting. Als er dan weer 20 verschillende signalen uit buurt zijn binnengekomen, wordt de parkeerdrukmeting uitgevoerd.

De parkeerdruk wordt bepaald door het aantal bezette parkeerplaatsen te delen door het totaal aantal in het enquêtegebied aanwezige reguliere openbare parkeerplaatsen. Het betreft niet de gemiddelde parkeerdruk, maar de hoogst gemeten parkeerdruk (er wordt op verschillende momenten gemeten). In woonwijken zal dit doorgaans 's nachts zijn. In een wijk met veel woon- / werkverkeer zal dit meestal doordeweeks overdag zijn. In een gebied met een belangrijke winkelfunctie is dit doorgaans de koopavond en de zaterdag.

Buurtafbakening

Bij de bepaling van de buurtafbakening wordt rekening gehouden met de volgende aspecten:

- uit welke straten komen de signalen/verzoeken van bewoners;
- hoogte van de parkeerdruk;
- fysieke en natuurlijke grenzen;
- buurtspecifieke kenmerken;
- rijrichting;
- buurt moet met bebording en parkeerautomaten zo in te richten zijn dat handhaving door Bureau Toezicht mogelijk is.

Betaald parkeren wordt, afhankelijk van de uitslag van het draagvlakonderzoek, in een gebied ingevoerd dat afgebakend kan worden met logische grenzen. De logische grenzen kunnen natuurlijk van aard zijn of bijvoorbeeld een hoofdstraat. Het in te voeren gebied is bij voorkeur een cluster van straten. De invoering van één straat wordt daarbij zoveel mogelijk voorkomen, omdat er dan minder flexibiliteit is in de uitwisseling van parkeerplaatsen. Het enquêtegebied kan groter zijn dan de buurt waar de klachten vandaan komen en waar uiteindelijk betaald parkeren wordt

ingevoerd. Dit heeft dan te maken met dezelfde logische grenzen. Ook is het zo dat er vaak verschuiving plaatsvindt. Dit kan worden opgevangen door een groter gebied te enquêteren.

Signalen / verzoeken

Een signaal over hoge parkeerdruk / verzoek tot invoering van betaald parkeren kan zowel telefonisch, schriftelijk als elektronisch binnenkomen bij:

- de gemeenteraad of het college
- bij de wethouder
- bij de Stadswinkel/Open Huis/Klantcontactcentrum,
- bij de wijkmanager/-beheerder
- bij het Bureau Verkeer en Parkeerbeheer
- bij Bureau Vergunningen
- bij de afdeling Mobiliteit
- bij elke andere gemeentelijke instantie

Alle signalen/verzoeken worden doorgestuurd naar de afdeling Mobiliteit, die een lijst bijhoudt van ontvangen signalen/verzoeken. De signalen/verzoeken dienen afkomstig te zijn van belanghebbenden. Dat zijn (in een gebied met een woonfunctie) in de eerste plaats bewoners, maar bijvoorbeeld ook ondernemers (als het gebied een belangrijke winkelfunctie kent). Meerdere handtekeningen waarvan de herkomst bekend is (bijvoorbeeld geplaatst op een handtekeningenlijst), tellen mee bij de bepaling van het aantal signalen/verzoeken. Per woon-/bedrijfsadres kan één signaal/verzoek worden ingediend.

De indiener van een signaal krijgt een schriftelijke bevestiging dat signaal/verzoek door Afdeling Mobiliteit is geregistreerd.

3.2 Informatieavond

Op basis van signalen wordt in een buurt een parkeerdrukmeting uitgezet. Als de uitkomst is dat de parkeerdrukmeting boven de 80% uitkomt (zie onder paragraaf 3.1), dan wordt een informatieavond georganiseerd voor de buurt (gebied waar de parkeerdruk is gemeten). Tijdens deze avond wordt aangegeven wat de resultaten zijn en dat er wordt overgegaan tot een draagvlakonderzoek. Er wordt dan ook een toelichting gegeven op het proces en hoe het traject eruit ziet bij het eventueel invoeren van betaald parkeren.

3.3 Uitvoering draagvlakonderzoek

Vragenlijst

Het draagvlakonderzoek wordt uitgevoerd in opdracht van de afdeling Mobiliteit. Zij schakelt daarvoor een onafhankelijk adviesbureau in. De draagvlakmeting vindt plaats door middel van een korte vragenlijst. Deze vragenlijst gaat vergezeld van informatie over betaald parkeren, een kaartje met daarop aangegeven de buurt waar de draagvlakmeting wordt gehouden en een retourenveloppe (antwoordnummer). Per kadastraal geregistreerd woonadres wordt een vragenlijst bezorgd, gericht aan de hoofdbewoner van ieder adres. Per woonadres wordt één vragenlijst bezorgd. Het criterium woonadres is ook het criterium dat gehanteerd wordt bij de uitgifte van parkeervergunningen. Daarnaast wordt aan ieder bij de Kamer van Koophandel ingeschreven bedrijf een vragenlijst verzonden. De vragenlijst wordt in principe per adres verspreid en als het niet anders kan huis-aan-huis.

Communicatie

Alle belanghebbenden, bewoners en bedrijven in het te onderzoeken gebied, ontvangen een brief waarin de aanleiding wordt weergegeven voor het houden van het draagvlakonderzoek. Dit is tevens de uitnodiging voor een informatieavond waarop alles nog mondeling wordt toegelicht. Aan de brief is een enquêteformulier toegevoegd.

Stap 1 Bepaling geldigheid uitslag draagvlakonderzoek

Afhankelijk van het aantal adressen in het onderzoeksgebied wordt in samenwerking met het onderzoeksbureau bepaald hoeveel enquêtes minimaal nodig zijn om betrouwbare uitspraken over het gebied te doen. Het onderzoek moet representatief zijn.

De uitslag van het draagvlakonderzoek is geldig als blijkt dat de respons minimaal 30% bedraagt. De vragenlijsten zijn geldig als deze volledig en correct zijn ingevuld en voor het verlopen van de in de enquête vermelde terugstuurtermijn zijn teruggestuurd. In verband met de door TNT Post gehanteerde verwerking van aan antwoordnummers gerichte post (48 uur), worden ook vragenlijsten die tot en met twee werkdagen na de gestelde sluitingstermijn binnenkomen geaccepteerd en beoordeeld.

Stap 2 Bepaling wel of niet invoeren van betaald parkeren

Betaald parkeren wordt ingevoerd in het gehele enquêtegebied, in een gedeelte daarvan of in het geheel niet. Het invoeringsgebied wordt vastgesteld aan de hand van logische grenzen en de uitslag van de enquête. Als uit de uitslag van het draagvlakonderzoek blijkt dat het draagvlak voor invoering van betaald parkeren groter is dan 50%, dan wordt betaald parkeren ingevoerd. Het draagvlak voor invoering van betaald parkeren wordt bepaald door na te gaan hoeveel respondenten voor en hoeveel respondenten tegen hebben gestemd. Alleen volledig en correct ingevulde enquêtes worden meegenomen in de bepaling van het aantal voor- / tegenstemmen. Als er meer voor- dan tegenstemmen worden geteld, is het draagvlak groter dan 50%. **Het gaat dus om het aantal respondenten en niet om het aantal adressen in de straat.** De antwoorden 'geen mening' worden wel meegenomen bij de respons (> 50%), maar hebben geen invloed op het wel/niet invoeren van betaald parkeren, dus tellen niet mee bij de 50%.

Bijvoorbeeld:

In een buurt zijn 300 adressen. Van de adressen krijgen we 100 reacties. De respons is dan 33,3%. Daarmee is het dus een representatief onderzoek. Van de 100 reacties zijn er 20 die geen mening hebben. Deze 20 vallen af. Van de 80 reacties die dan overblijven zijn 45 adressen voor invoering van betaald parkeren. Dit is 56,3%. Dit is dus een meerderheid en er wordt betaald parkeren ingevoerd.

Communicatie

Alle belanghebbenden ontvangen een brief met daarin de uitslag en een toelichting waarom wel of niet betaald parkeren wordt ingevoerd. Indien betaald parkeren wordt ingevoerd, zijn bij de brief ook aanvraagformulieren voor een vergunning en een antwoordenveloppe (antwoordnummer) toegevoegd.

3.4 Invoering betaald parkeren

Aanwijzingsbesluit en begrotingswijziging

Als uit de resultaten van het draagvlakonderzoek blijkt dat er in de buurt voldoende draagvlak voor invoering van betaald parkeren is, wordt aan het College van B&W geadviseerd om tot invoering van betaald parkeren over te gaan. Het college van B&W stelt invoering betaald parkeren vast door het nemen van een aanwijzingsbesluit. Met dit besluit worden de grenzen van het nieuwe betaald parkeer gebied officieel vastgelegd en wordt de heffing van parkeerbelasting in nieuwe invoergebieden wettelijk mogelijk.

De financiële aspecten moeten geregeld worden met een begrotingswijziging. Hierin worden de middelen vrijgegeven voor invoering van het gebied en voor de inzet van Bureau Toezicht. Dit is een beslissing van de raad; het besluitvormingstraject duurt circa 8 weken.

Het nemen van een aanwijzingsbesluit en het opstellen van een begrotingswijziging met betrekking tot betaald parkeren wordt tweemaal per jaar gedaan. Dit gebeurt in april/mei en oktober/november, zodat de gebieden officieel ingevoerd worden op 1 juni en 1 december. Het gehele jaar door worden dus wel onderzoeken gehouden naar wel/niet invoeren van betaald parkeren, maar de daadwerkelijke invoering gebeurt maar twee keer per jaar.

Parkeervergunning: aanvraag, toetsing en uitgifte

Als betaald parkeren wordt ingevoerd, krijgen belanghebbenden minimaal drie weken de tijd om één of meerdere parkeervergunningen aan te vragen. Ingediende aanvragen voor een parkeer- of bezoekersvergunning worden door Bureau Vergunningen getoetst aan de criteria, vastgelegd in de 'Parkeerverordening' en het 'Uitwerkingsbesluit Parkeren'. Als een aanvraag wordt gehonoreerd, ontvangt de aanvrager een brief waarin staat wanneer de vergunning(en) opgehaald kan/kunnen worden aan de balie van de Stadswinkel. Bij de invoering van betaald parkeren in grotere gebieden kan worden besloten dat op een centraal punt in (of op korte afstand van) de buurt een tijdelijk uitgiftepunt wordt gerealiseerd. Vooralsnog moeten klanten bij de eerste keer contant of met pin aan de balie betalen. Daarna is bij de verlengingen automatische incasso mogelijk.

3.5 Communicatie

In de hiervoor beschreven stappen is al de communicatie met de betrokkenen in het gebied omschreven. Daarnaast moet er ook aandacht worden besteed aan alle belanghebbenden die wonen of gevestigd zijn in buurten die grenzen aan het gebied waar betaald parkeren wordt ingevoerd. Zij worden door middel van de betreffende wijkkrant geïnformeerd. Ook krijgen ze informatie over de mogelijke vervolgstappen die de gemeente Nijmegen hierop neemt (bijvoorbeeld start nieuwe draagvlakonderzoeken of parkeerdrukmetingen uitvoeren).

Verder wordt er nog op de volgende manier gecommuniceerd:

- Twee weken voor invoering van betaald parkeren

Door een publicatie bij de gemeentelijke mededelingen in de krant 'De Brug' worden alle burgers van Nijmegen geïnformeerd over het invoeren van betaald parkeren in een nieuwe buurt.

- Website gemeente Nijmegen

Op de website van de gemeente Nijmegen wordt de informatie ook weergegeven.

4 Verantwoordelijkheden en bevoegdheden

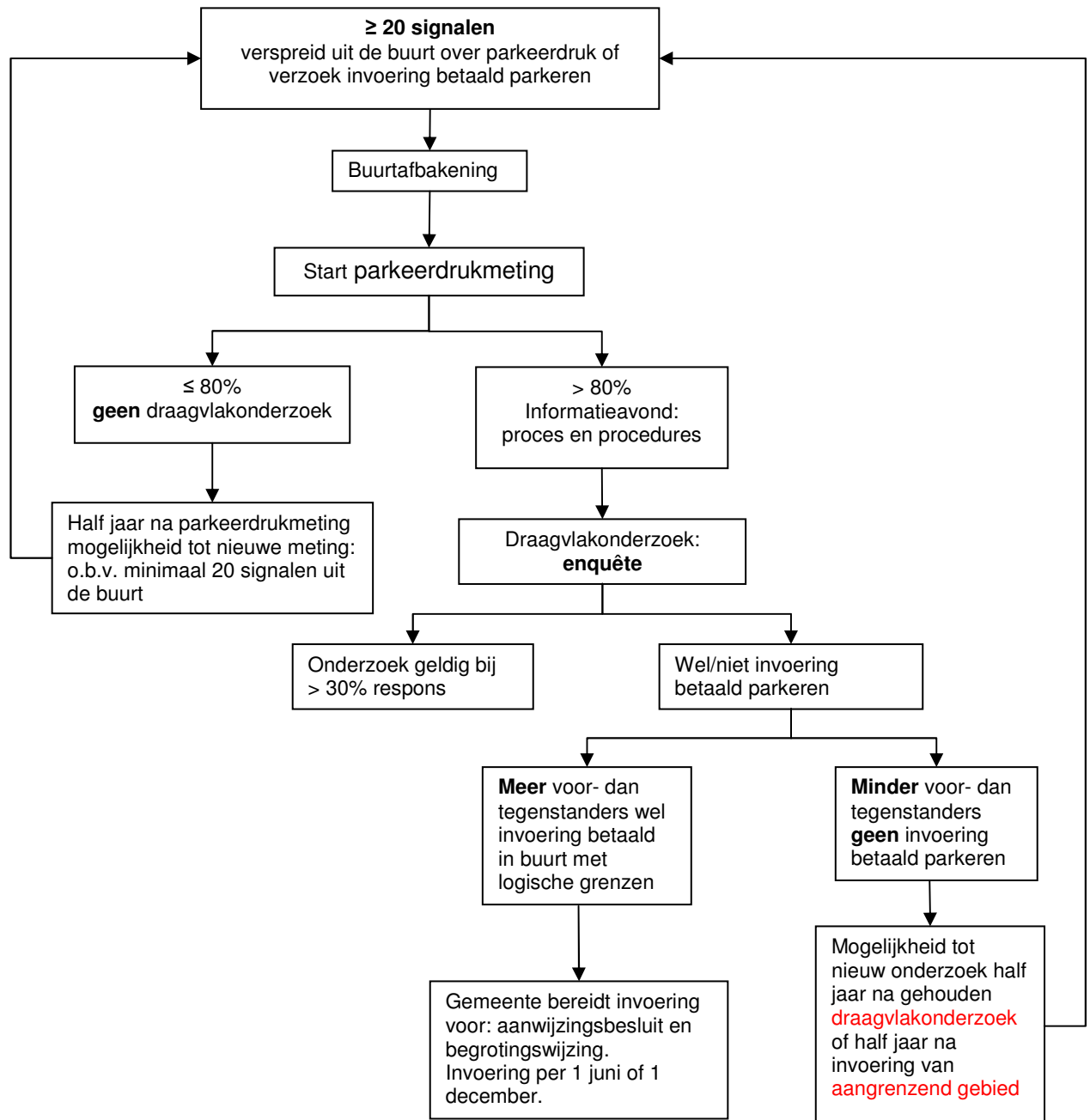
De verantwoordelijkheden en bevoegdheden bij de invoering van betaald parkeren zijn in onderstaande tabel weergegeven:

Beslissing	Beslissingsbevoegdheid	Opstellen
1. Opstellen Parkeervisie en uitvoeringsprogramma met bijbehorend investeringsbudget.	Gemeenteraad	▪ Beleidsadviseur mobiliteit ▪ Productgroepmanager mobiliteit
2. Starten draagvlakonderzoek (parkeerdruk en enquête): schriftelijk en mondeling toelichting PO mobiliteit	Budgethouder na informeren en instemmen wethouder.	▪ Beleidsadviseur mobiliteit
3. Resultaat draagvlakonderzoek: – Wel invoeren betaald parkeren => aanwijzingsbesluit en begrotingswijziging – Niet invoeren betaald parkeren	– College van B&W + begrotingswijziging naar de Raad – College van B&W (rondvraag)	▪ Bureau Verkeer- en parkeerbeheer ▪ Bureau Vergunningen

Het besluit om betaald parkeren in te voeren en het aanwijzingsbesluit (punt 3) worden gezamenlijk aan het college aangeboden. In hetzelfde besluit wordt de begrotingswijziging aan de raad aangeboden. Aangezien dit twee keer per jaar plaatsvindt is een combinatie van de besluiten belangrijk.

5 Bijlage

Bijlage 1. Stappenplan Proces en Procedures





Onderwerp

Beantwoording art. 39 vragen van de fractie Gewoon Nijmegen over
Parkeren St. Anna, draagvlakonderzoek

Programma / Programmanummer
Mobiliteit / 1072

BW-nummer

Portefeuillehouder
B. van Hees

Samenvatting

Op 27 mei 2014 heeft de fractie Gewoon Nijmegen vragen gesteld aan het college met betrekking tot het draagvlakonderzoek "Parkeren in St. Anna". In bijgevoegde brief geeft ons college antwoord op de gestelde vragen.

Directie/afdeling, ambtenaar, telefoonnr.
MB10, Ellen Stam, 9241

Datum ambtelijk voorstel
17 juni 2014

Registratienummer
14.0007289

Ter besluitvorming door het college

1. Brief aan de fractie Gewoon Nijmegen over het draagvlakonderzoek 'Parkeren in St. Anna' vast te stellen.

Paraaf Datum
akkoord

Steller
Ellen Stam

☒ Alleen ter besluitvorming door het College

Besluit B&W d.d. 8 juli 2014 nummer: 3.14

- X Conform advies
☐ Aanhouden
☐ Anders, nl.

Paraaf Datum
akkoord

Bestuursagenda

Portefeuillehouder



Korte Nieuwstraat 6
6511 PP Nijmegen
Telefoon 14024
Telefax (024) 323 59 92
E-mail gemeente@nijmegen.nl

Aan de fractie Gewoon Nijmegen
T.a.v. de heer R. Klein Hemmink

Postbus 9105
6500 HG Nijmegen

Datum
8 juli 2014

Ons kenmerk
MB10/14.0007290

Contactpersoon
Ellen Stam

Onderwerp
Beantwoording art. 39 vragen van de fractie
Gewoon Nijmegen over "Parkeren St. Anna,
draagvlakonderzoek"

Datum uw brief
27-05-2014

Doorkiesnummer
(024) 3299241

Geachte heer Klein Hemmink,

Op 27 mei heeft u ons college acht vragen gesteld over het draagvlakonderzoek dat is gehouden in de wijk St. Anna. Met deze brief beantwoorden wij uw vragen.

Vraag 1.

Is het college ermee bekend dat er een selectieve distributie heeft plaatsgevonden van de brief, waarbij ondernemers en een deel van bewoners geen brief hebben ontvangen?

Er heeft geen selectieve distributie plaatsgevonden. De bezorgdienst heeft fouten gemaakt. Deze fouten zijn, nadat deze bekend waren, recht getrokken. Alle bewoners en bedrijven die geen enquête hadden ontvangen hebben deze alsnog toegestuurd gekregen.

Vraag 2.

Is het college het met Gewoon Nijmegen eens dat gelet op punt 1 dit draagkrachtonderzoek niet representatief is en derhalve ter zijde gelegd dient te worden?

Aangezien uiteindelijk iedereen toch de enquête heeft ontvangen en er voldoende tijd was om deze alsnog in te vullen, zien wij geen reden om de uitkomst ter zijde te leggen.

Vraag 3.

Is het college het eens met Gewoon Nijmegen dat gelet op de vraagstelling en de opbouw van de vragen in het responsformulier er altijd een draagvlak gecreëerd kan worden voor het invoeren van betaald parkeren in een wijk?

Nee, aangezien er eerst gekeken wordt of men voor of tegen betaald parkeren is. Is men voor, dan wordt pas gekeken naar de andere vragen waarin de voorkeur van tijden kan worden aangegeven.

Vervolgvel

1

Vraag 4.

Is het college met Gewoon Nijmegen eens dat deze wijze van onderzoek zeker geen recht doet aan het beoogde doel: vast te stellen of er werkelijk draagkracht is voor het betaald parkeren in deze/een wijk?

Deze methode van onderzoek wordt al vele jaren gebruikt in Nijmegen. De spelregels zijn bestuurlijk vastgesteld bij de vaststelling van de Parkeernota in 2012. Wij hebben mede op advies van onze afdeling Onderzoek en Statistiek deze enquête opgezet. De enquête geeft een goed beeld van wat de wijk wil, zeker als er voldoende respons binnenkomt.

Vraag 5.

De houding en de werkwijze van de wijkraad in deze is discutabel, gelet op hun eigen notulen. Is het college het met Gewoon Nijmegen eens dat derhalve de conclusie getrokken kan worden, dat het verzoek tot betaald parkeren zeker niet een initiatief vanuit de wijk is geweest en derhalve afgewezen moet worden?

Om te voorkomen dat hierover discussie zou ontstaan, hebben wij dit draagvlakonderzoek uitgezet om te polsen of de uitspraken van de wijkraad overeenkomen met wat de wijk wil. Ook hebben wij eerst een informatieavond georganiseerd. Overigens heeft de wijkraad in verschillende wijkbulletins de bewoners van de wijk St. Anna op de hoogte gehouden van zijn werkwijze. Alle bewoners konden dus op de hoogte zijn van de gesprekken die de wijkraad heeft gevoerd met de gemeente en het UMC.

Vraag 6.

Is het college het met Gewoon Nijmegen eens dat de overlast grotendeels wordt veroorzaakt door de werknemers van het UMC Radboud. Dat het probleem in principe van de overlast opgelost moet worden door het UMC (eigen terrein)?

De wijk St. Anna ligt dichtbij één van de grootste werkgevers van Nijmegen, namelijk campus Heijendaal. Deze locatie heeft een verkeersaantrekkende werking, doordat er veel werknemers en bezoekers zijn. Het UMC Radboud heeft voldoende capaciteit aan parkeren op eigen terrein. Maar blijkbaar kiest een deel van de werknemers en bezoekers voor andere opties.

Vraag 7.

Is het college bereid om met het UMC de hoge parkeertarieven voor haar werknemers ter discussie te gaan stellen en met het UMC tot een bevredigde oplossing te komen om overlast van het parkeren door haar werknemers in de wijk op eigen terrein op te lossen?

Wij zijn hierover in goed overleg, zowel ambtelijk als bestuurlijk, met de partners op Heijendaal. Wij delen overigens uw conclusie niet dat er sprake is van hoge tarieven voor werknemers.

Vervolgvel
2

Vraag 8.

Is het college het met Gewoon Nijmegen eens als het UMC het onder punt 7 genoemde probleem niet op eigen terrein oplost, dat na invoeren van eventueel betaald parkeren in het gebied St. Anna/Hatertseweg zich verder zal verplaatsen in de wijk?

Parkeerregulering kent in enige mate een olievlekwerking. Echter als de loopafstanden te groot worden, neemt de olievlekwerking af. Op een zeker moment zullen mensen de te lopen afstand zwaarder vinden wegen dan de kosten van betaald parkeren. Wij voeren sowieso een evaluatie uit van de parkeerregulering enige tijd na invoering en bekijken dan de effecten.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
college van Burgemeester en Wethouders van Nijmegen,

De Burgemeester,

De Gemeentesecretaris,

drs. H.M.F. Bruls

drs. B. van der Ploeg



GEWOON NIJMEGEN

E-mail: fractie@gewoonnijmegen.nijmegen.nl

Telefoon: 024.3299622

Postadres: Fractiekamer Gewoon Nijmegen

Postbus 9105

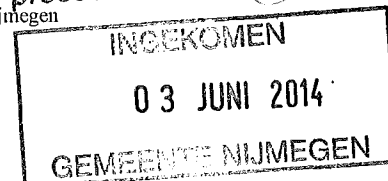
6500 HG Nijmegen

reg.nr.: 14.0006732

procesverantw.: BK20

class.nr.: 751

afgelezen:



Aan: Het college van Burgemeester en Wethouders van Nijmegen
Van: Ruud Klein Hemmink, Fractie Gewoon Nijmegen
Betreft: Schriftelijke vragen, conform artikel 39 van reglement van de raad
Onderwerp: Parkeren in St. Anna, draagvlakonderzoek

Nijmegen, 27 mei 2014

Betreft: Onderzoek betaald parkeren

Geacht college,

Gewoon Nijmegen wordt door diverse bewoners, ondernemers aangesproken in het gebied St. Anna straat/Hatertseweg over het betaald parkeren dat de gemeente Nijmegen van plan is in te voeren.

In het verleden Gewoon Nijmegen al vraagtekens gezet bij de wijze waarop de gemeente Nijmegen middels een draagvlakonderzoek het invoeren van betaald parkeren onderbouwd. De wijze van tellen etc. bevreemde ons toen, omdat er altijd op deze wijze een draagvlak gecreëerd kan worden voor het invoeren van betaald parkeren in het betreffende gebied.

Ook nu is het responsformulier zo opgezet dat iedere uitslag gemanipuleerd kan worden door diegene die de analyse doet. Als bijlage 1 is het betreffende responsformulier bijgevoegd.

Door het invullen van de vragen 5 en 6 is diegene die reageert altijd **voor** het invoeren van betaald parkeren in het betreffende gebied. Dit kan toch niet de bedoeling zijn van een draagvlak onderzoek.

Daarnaast zijn er diverse ondernemers in het gebied geweest, die ons aangegeven hebben dat zij geen formulier ontvangen hebben. Zij hebben hierover contact met de betreffende afdeling (Mevrouw Stam) gehad. Zij vond het vreemd dat de ondernemers geen brief ontvangen hadden. Wel werd door haar aangegeven dat AH de formulieren wel gehad had.

Na wat rond vragen is ons tevens gebleken dat lang niet alle bewoners in het betreffende gebied van de gemeente Nijmegen het vragenformulier ontvangen hebben. Een voorzichtige voorlopige conclusie kan getrokken worden dat lang niet iedereen het formulier ontvangen c.q. toegestuurd heeft gekregen en dat er een selectieve distributie heeft plaats gevonden.

De wijkraad heeft het verzoek om betaald parkeren voor het betreffende gebied bij de gemeente ingediend. Als bijlage 2 treft u aan een deel van de notulen van de vergadering van de wijkraad d.d. 16 januari 2014 met de betreffende link.

Met verbazing hebben wij deze notulen gelezen en Gewoon Nijmegen kan maar tot een conclusie komen in deze: De wijkraad is een selectief groepje bewoners die zonder ruggenspraak met de bewoners betaald parkeren wilt invoeren en zeker niet de wijkbewoners vertegenwoordigen in deze. Daarnaast is het duidelijk dat zij hoe dan ook het betaald parkeren in willen voeren en zelfs tegen een draagvlak onderzoek zijn. Waarom?

Uit deze notulen blijkt ook dat de wethouder dit gebied ook als pilot wilt gebruiken voor digitaal vergunningensysteem. Hierover wordt in de brief aan de bewoners met geen woord gerept.

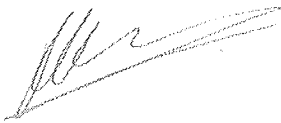
De overlast van het parkeren in dit gebied wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door werknemers van het UMC Radboud die in de wijk hun auto's parkeren. Enig navraag leert dat de werknemers in de parkeervoorziening op het terrein van het UMC Radboud voor een halve dag een bedrag van € 7,49 kwijt zijn.

Gewoon Nijmegen heeft daarom de volgende vragen aan het college:

1. Is het college ermee bekend dat er een selectieve distributie heeft plaats gevonden van de brief, waarbij ondernemers en een deel van bewoners geen brief ontvangen hebben..
2. Is het college het met Gewoon Nijmegen eens dat gelet op punt 1 dat deze draagkracht onderzoek niet representatief is en derhalve ter zijde gelegd dient te worden?
3. Is het college het eens met Gewoon Nijmegen dat gelet op de vraagstelling en de opbouw van de vragen in het responsformulier er altijd een draagvlag gecreëerd kan worden voor het invoeren van betaald parkeren in een wijk.
4. Is het college met Gewoon Nijmegen eens dat deze wijze van onderzoek zeker geen recht doet aan het beoogde doel: Vast te stellen of er werkelijk draagkracht is voor het betaald parkeren in deze/een wijk
5. De houding en de werkwijze van de wijkraad in deze discutabel is, gelet op hun eigen notulen. Is het college het met Gewoon Nijmegen eens dat derhalve de conclusie getrokken kan worden, dat het verzoek tot betaald parkeren zeker niet een initiatief vanuit de wijk is geweest en derhalve afgewezen moet worden.
6. Is het college het met Gewoon Nijmegen eens dat de overlast grotendeels wordt veroorzaakt door de werknemers van het UMC Radboud. Dat het probleem in principe van deze overlast op gelost moet worden door het UMC. (op eigen terrein)
7. Is het college bereid om met het UMC de hoge parkeertarieven voor haar werknemers ter discussie te gaan stellen en met het UMC tot een bevredigende oplossing te komen om de overlast van het parkeren door haar werknemers in de wijk op eigen terrein op te lossen.
8. Is het college het met Gewoon Nijmegen eens als het UMC het onder punt 7 genoemde probleem niet op eigen terrein oplost, dat na het invoeren van eventueel betaald parkeren in het gebied St Anna/Hatertseweg zich verder weg zal verplaatsen in de wijk.

Dit zijn vooralsnog onze eerste vragen.

Met vriendelijke groet,
Gewoon Nijmegen

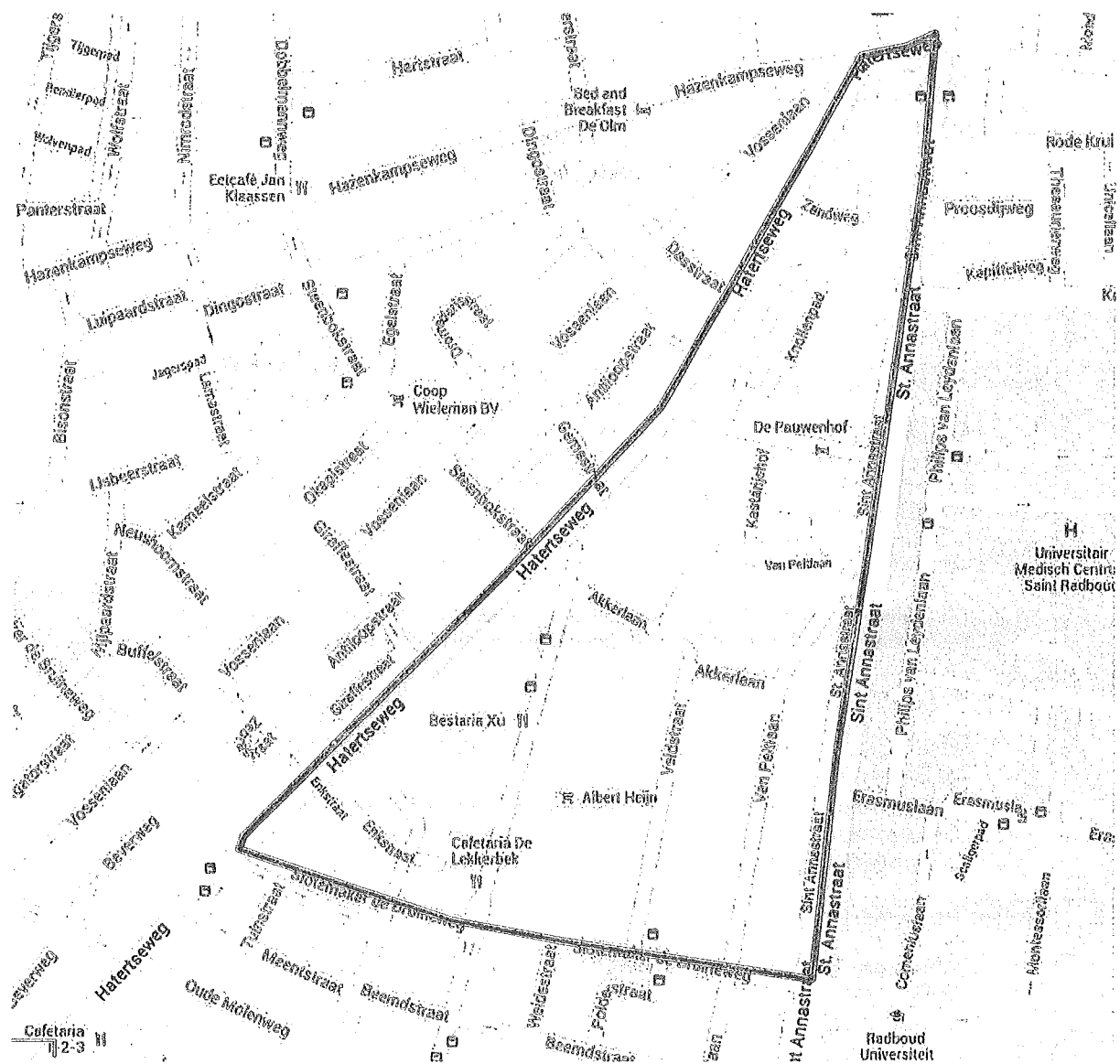


R.Klein Hemmink

De gegevens worden vertrouwelijk verwerkt.

Gemeente Nijmegen
T.a.v. Secretariaat Afdeling Mobiliteit (G910)
o.v.v. Draagvlakonderzoek Parkeren in St. Anna
Antwoordnummer 1939
6500 VC Nijmegen

- 1



Het initiatief van betaald parkeren in de buurt ligt bij de bewoners en niet bij de gemeente. De wijkraad (adviserende functie aan gemeente en bestaande uit bewoners en ondernemers) heeft de gemeente verzocht betaald parkeren in te voeren. Ze zijn zelfs tegen een enquête van de gemeente.

Een interessant stukje uit de notulen van hun vergadering:

5. Stand van zaken voorstel parkeerverlast St. Anna

Hieronder de e-mail die de werkgroepleden hebben ontvangen en die de laatste stand van zaken weergeeft.

Het schiet nog even niet op met de draagvlakmeting zoals wij die graag wilden. De parkeerdruk-meting is inmiddels wel helemaal afgerond, zie bijlage. En op basis van de resultaten ervan, is er ook formeel voor de gemeente een reden om een draagvlakmeting te doen, dus niet alleen omdat de werkgroep dit wil. **Maar... de wethouder (Beerten) wil eerst een bewonersbijeenkomst organiseren om de mensen nogmaals op het hart te drukken dat er alleen maar betaald parkeren komt als mensen dit zelf willen, d.w.z. als er een meerderheid vóór stemt bij de draagvlakenquête. Ik had al eerder via Ellen aangegeven dat zo'n bijeenkomst niet hoeft omdat we daar nu juist de werkgroep voor hebben opgericht, die vertegenwoordigt de bewoners.** De wethouder wilde daar nog een keer over overleggen. Ruben en ik zijn anderhalve week geleden daarvoor bij hem op bezoek geweest.

Uit dat overleg is toch gekomen dat er een bewonersbijeenkomst wordt georganiseerd. De wethouder heeft de gemeenteraad beloofd dat er altijd zo'n bijeenkomst wordt georganiseerd, en hij heeft duidelijk gemaakt dat hij niet om deze verplichting heen kan. Op die bijeenkomst komt hij zelf het een en ander uitleggen, en de werkgroep/wijkraad natuurlijk ook. Wanneer die bijeenkomst zal plaatsvinden, is nog niet duidelijk. Er is altijd veel drukte rondom een wethouder, en dat wordt nog versterkt door de gemeenteraadsverkiezingen op 19 maart. Ik houd jullie natuurlijk op de hoogte.

Nieuw is als de pilot er komt (als een meerderheid bij de draagvlakmeting dus 'ja' zegt), dat de wethouder dan wil proberen er meteen ook pilot van te maken met het invoeren van een digitaal vergunningensysteem, d.w.z. van de bewonersvergunningen. Voor wat betreft de bezoekersvergunningen is de gemeente bezig met digitaliseren.'

<http://www.hazenweb.nl/content/verslag-wijkraadvergadering-st-annaheyendaal-16-januari-2014>



Onderwerp

Resultaten draagvlakonderzoek parkeren St. Anna

Programma / Programmanummer
Mobiliteit / 1072

BW-nummer

Portefeuillehouder
B. van Hees

Samenvatting

In mei/juni 2014 is een draagvlakonderzoek naar een eventuele invoering van gereguleerd parkeren gehouden. In het gehele onderzoeksgebied is gebleken dat er geen meerderheid voor invoering van betaald parkeren is. In een logisch afgebakend deel binnen het onderzoeksgebied is zo'n meerderheid wel aanwezig. Als college hebben we het voornemen om in dit afgebakende deel gereguleerd parkeren in te voeren. Tijdens een bewonersavond worden de resultaten besproken en wordt verder ingegaan op het voornemen van het college. Vervolgens nemen we een besluit over de invoering van betaald parkeren. Conform de besluitvorming in de Parkeernota informeren wij de raad voorafgaand aan de invoering van parkeerregulering.

Directie/afdeling, ambtenaar, telefoonnr.
MB10, Ellen Stam, 9241

Datum ambtelijk voorstel
26 augustus 2014

Registratienummer
14.0009694

Ter besluitvorming door het college

1. De rapportage met de resultaten van het draagvlakonderzoek parkeren St. Anna vast te stellen.
2. De brief aan de raad over Resultaten draagvlakonderzoek parkeren St. Anna vast te stellen

Paraaf Datum
akkoord

Steller
Ellen Stam

- ☒ Alleen ter besluitvorming door het College
☒ Actief informeren van de Raad (uiterlijk september 2014)

Besluit B&W d.d. 16 september 2014 nummer: 2.1

- X Conform advies
☐ Aanhouden
☐ Anders, nl.

Paraaf Datum
akkoord

Bestuursagenda

Portefeuillehouder

1 Probleemstelling

Vanuit de wijk St. Anna en via de wijkraad zijn meerdere signalen over de hoge parkeerdruk bij de gemeente binnengekomen. Een parkeerduurmeting heeft uitgewezen dat er inderdaad op een groot gedeelte van de dag een erg hoge parkeerdruk is. Deze parkeerdruk wordt onder andere veroorzaakt door een concentratie van een aantal grote werkgevers in en om de wijk St. Anna, zoals de universiteit en het ziekenhuis. De parkeerdruk is op sommige tijdstippen dusdanig hoog dat er veel zoekverkeer ontstaat naar een parkeerplaats en dat bewoners ook vaak moeten zoeken naar een parkeerplaats. Naar aanleiding hiervan is een draagvlakonderzoek uitgezet in het onderzoeksgebied (zie kaartje hieronder).

2 Juridische aspecten

Als de bewoners het voorstel om gereguleerd parkeren in het gearceerde deel positief ontvangen, wordt er een voorstel opgesteld met een gewijzigd aanwijzings- en uitwerkingsbesluit. Een besluit voor invoering is noodzakelijk voor het verstrekken van de vergunningen.

3 Doelstelling

De resultaten worden besproken op een bewonersavond. Daarmee wordt dan het voornemen van ons college om gereguleerd parkeren in te voeren gepresenteerd.

4 Argumenten

Om de bewoners te informeren over de resultaten van het draagvlakonderzoek is het noodzakelijk om de rapportage vast te stellen en vrij te geven.

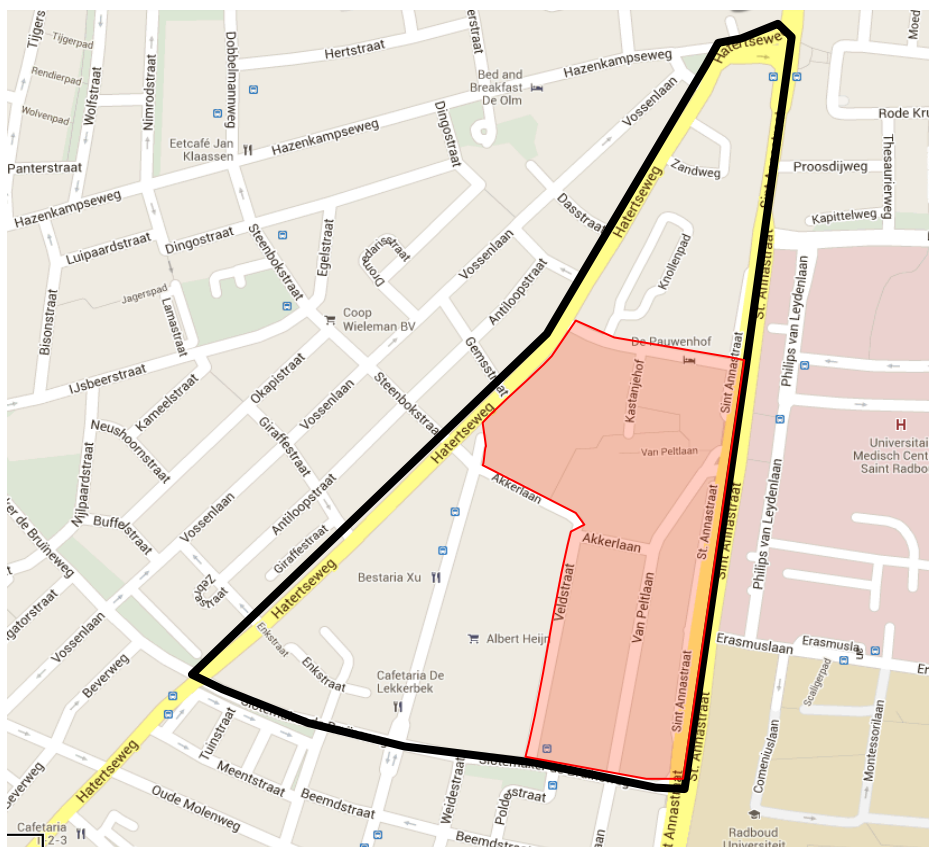
Het onderzoek is uitgezet onder 1045 adressen. Er zijn 437 enquêtes retour gekomen. Oftewel een respons van 41,8%. Hiermee is het benodigde aantal retourzendingen om de enquête geldig te verklaren gehaald.

In het gehele onderzoeksgebied is 62% tegenstander van het invoeren van betaald parkeren. Dus als gekeken wordt naar het gehele onderzoeksgebied, dan blijft de situatie zoals die nu is.

Echter er is in de informatiebrief, die was toegevoegd aan de enquête, aangegeven dat er gekeken kan worden naar een ander logisch afgebakend gebied binnen het gehele onderzoeksgebied. Een logisch afgebakend gebied bestaat uit verschillende straten die wel samen een geheel vormen. De wijkraad heeft van te voren zelf aangegeven dat de grootste problemen zich in een deel van het onderzoeksgebied voordoen. De grootte van het onderzoeksgebied is gekozen naar aanleiding van de parkeerdrukmeting die voorafgaande aan de enquête is gehouden. Afgaande op de uitkomsten van de enquête is er zo'n logisch afgebakend gebied te formuleren bestaande uit de straten:

- Veldstraat
- deel Akkerlaan
- Kastanjelaan
- Kastanjehof
- Van Peltlaan
- St. Annastraat (zie kaartje)

Vervolgvel
2



In onderstaande tabel is weergegeven hoe de verdeling over de straten qua percentage is.

	Betaald parkeren?			Maatwerkoplossing				Totaal
	1. Betaald parkeren	2. Geen betaald parkeren	Totaal	1. Tussen 9 - 16u / ma - vrij	2. Tussen 9 - 16u / ma - zon	3. Tussen 9 - 13u / ma - zon	4. Betaald tussen 9 - 18u / ma - zon	
Hatertseweg	16%	84%	100%	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Van Peltlaan	70%	30%	100%	85%	4%	0%	11%	100%
Veldstraat	64%	36%	100%	100%	0%	0%	0%	100%
St. Jacobslaan	10%	90%	100%	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Kastanjehof	45%	55%	100%	69%	4%	15%	12%	100%
St. Annastraat	56%	44%	100%	79%	4%	4%	14%	100%
Slotemaker de Bruineweg	18%	82%	100%	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt %
Kastanjelaan	72%	28%	100%	92%	4%	4%	0%	100%
Enkstraat	17%	83%	100%	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Akkerlaan	50%	50%	100%	100%	0%	0%	0%	100%
Knollenpad	25%	75%	100%	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt

In dit afgebakende gebied is een meerderheid van de respondenten voorstander van gereguleerd parkeren, namelijk 66%. Van de 189 respondenten zijn er 124 adressen voor invoering van betaald parkeren. Met als kanttekening dat er in de Kastanjehof in principe geen meerderheid

voor betaald parkeren is, maar wel valt binnen een logisch af te bakenen gebied. Voor de weggebruiker moet een gebied met gereguleerd parkeren duidelijk zijn. Nemen we de Kastanhof niet mee, dan zal dit minder duidelijk zijn, maar ook zal de parkeeroverlast hier zeker toenemen.

De Akkerlaan is bij de knip opgesplitst. In het deel dat nu binnen het afgebakende gebied valt zijn alle respondenten voorstander van invoering van gereguleerd parkeren. In het nu niet aangeduide deel van de Akkerlaan zijn 9 tegenstanders en 2 voorstanders en dus geen meerderheid voor invoering. Gelet op het feit dat de Akkerlaan een fysieke knip kent, is het risico van parkeeroverlast beperkt.

Het deel Slotemaker de Bruineweg tussen Veldstraat en St. Annastraat kent van de 12 adressen maar 2 respondenten. Deze zijn wel voorstander van invoering gereguleerd parkeren. Dit is echter geen reden om deze zijde mee te nemen in het logisch afgebakende gebied.

De Hatertseweg tussen de Akkerlaan en de Kastanjelaan beschikt over langsparkeren aan beide zijden van de weg. De respondenten van de adressen langs dit deel van de Hatertseweg zijn geen voorstander van betaald parkeren. Van de 28 respondenten zijn er 23 tegen invoering van betaald parkeren. Wij zien geen noodzaak om de Hatertseweg toe te voegen aan het in te voeren gebied.

5 Klimaat

Door invoering van gereguleerd parkeren ontstaat er meer ruimte om te kunnen parkeren.. Door het ontstaan van deze ruimte is er minder zoekverkeer. Dit leidt tot minder luchtvervuiling en geluidhinder.

6 Financiën

De financiën worden t.z.t. in het voorstel voor het aanwijzings- en uitwerkingsbesluit opgenomen.

7 Participatie en Communicatie

In het voortraject om te komen tot een draagvlakonderzoek heeft een werkgroep van bewoners overleg gevoerd met de gemeente. Mede op basis van de uitkomsten van deze gesprekken zijn we gekomen tot het onderzoek naar de invoering van gereguleerd parkeren in het gearceerde gebied.

Door middel van een brief worden de bewoners in het gehele onderzoeksgebied op de hoogte gebracht van de resultaten van het draagvlakonderzoek. Deze brief is tevens een uitnodiging voor een bewonersavond waar een toelichting op de resultaten wordt gegeven.

Het embargo is bedoeld om eerst de bewoners te informeren over de resultaten. Wij willen niet dat zij dit uit de media moeten vernemen.

8 Uitvoering en evaluatie

Als de bewonersavond positief verloopt, dan kan het college via het aanwijzings- en uitwerkingsbesluit gereguleerd parkeren in het gearceerde gebied vaststellen.

9 Risico

Aan dit voorstel zijn risico's verbonden.



Korte Nieuwstraat 6
6511 PP Nijmegen
Telefoon 14024
Telefax (024) 323 59 92
E-mail gemeente@nijmegen.nl

Aan de gemeenteraad van Nijmegen

Postbus 9105
6500 HG Nijmegen

Datum
16 september 2014

Ons kenmerk
MB10/14.0009695

Contactpersoon
Ellen Stam

Onderwerp
Resultaten draagvlakonderzoek parkeren St.
Anna

Datum uw brief
-

Doorkiesnummer
(024) 3299241

Geachte leden van de raad,

Bij het vaststellen van de Parkeervisie: Parkeren in Nijmegen, Kiezen en Delen in oktober 2012 is met u afgesproken dat wij u op de hoogte stellen als er een voornemen is om in een wijk gereguleerd parkeren in te voeren.

Ons college heeft het voornemen om in een gedeelte van de wijk St. Anna betaald parkeren in te voeren. Voordat het voornemen omgezet wordt in een besluit, wordt eerst een bewonersavond georganiseerd. Wordt ons voorstel positief ontvangen, dan gaan wij over tot het nemen van een besluit om gereguleerd parkeren in te voeren.

In de bijlage treft u de rapportage met de resultaten van het draagvlakonderzoek aan. Hieronder vindt u samengevat het voorstel van ons college.

Samenvatting resultaten en voorstel

De respons is met een percentage van 42% hoog genoeg. In het gehele onderzoeksgebied is 62% tegenstander van het invoeren van betaald parkeren. Dus als gekeken wordt naar het gehele onderzoeksgebied, dan blijft de situatie zoals die nu is.

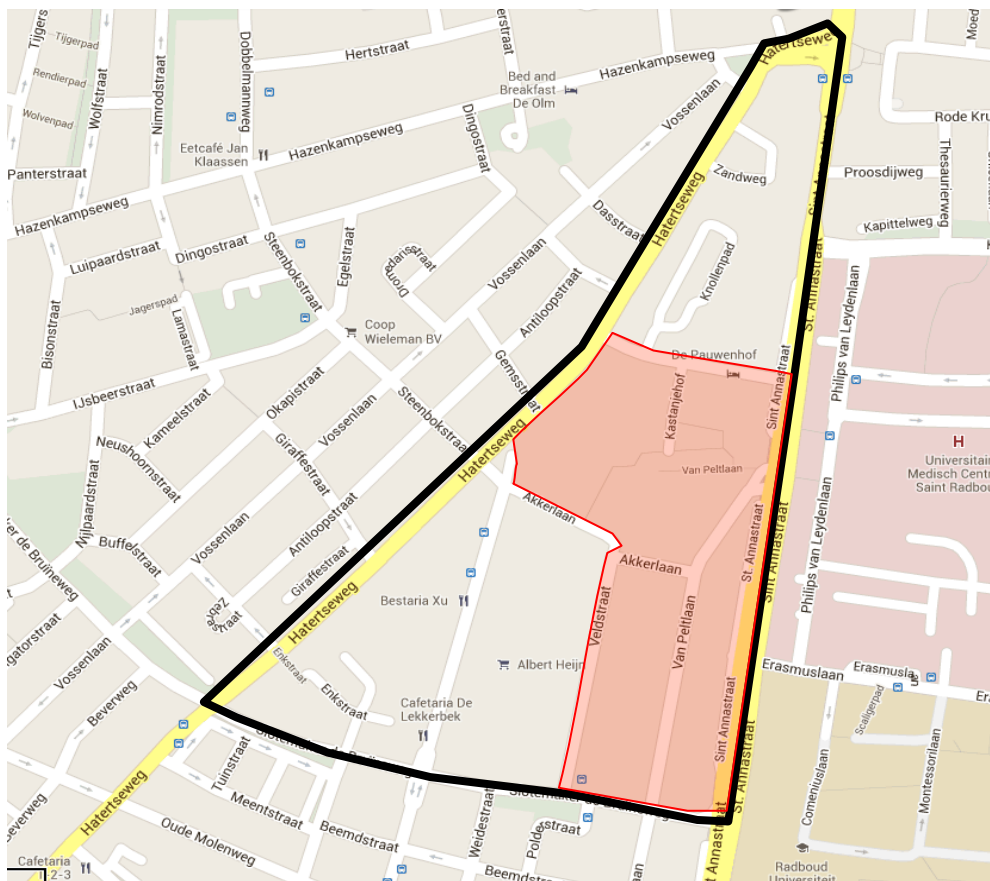
Echter, wij hebben met bewoners en wijkraad afgesproken (in de informatiebrief bij de enquête) dat er gekeken kan worden naar een ander logisch afgebakend gebied binnen het gehele onderzoeksgebied. Een logisch afgebakend gebied bestaat uit verschillende straten die samen een geheel vormen. De wijkraad heeft ook aangegeven dat de grootste problemen zich in een deel van het onderzoeksgebied voordoen. De grootte van het onderzoeksgebied is gekozen naar aanleiding van de parkeerdrukmeting die voorafgaande aan de enquête is gehouden.

Gezien de uitkomsten van de enquête is er zo'n logisch afgebakend gebied te formuleren bestaande uit de straten:

- Veldstraat
- deel Akkerlaan
- Kastanjelaan
- Kastanjehof
- Van Peltlaan
- St. Annastraat (zie kaartje)

Vervolgvel

1



In dit afgebakende gebied is een meerderheid van de respondenten voorstander van gereguleerd parkeren, namelijk 66%. De enige kanttekening betreft de Kastanjehof, daar is net geen meerderheid voor invoering van parkeerregulering. Het is echter logisch om deze straat binnen het voorgestelde gebied mee te nemen, omdat anders in de Kastanjehof de parkeeroverlast fors gaat toenemen.

Zoals aangegeven gaan wij over het bovenstaande eerst met bewoners in gesprek.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

college van Burgemeester en Wethouders van Nijmegen,

De Burgemeester,

De Gemeentesecretaris,

drs. H.M.F. Bruls

drs. B. van der Ploeg