

Burgemeester en Wethouders

Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 030 – 286 10 00 **Fax** 030 – 286 12 24
www.utrecht.nl

Commissie Stad en Ruimte
UTRECHT

Behandeld door	R.H. Tiemersma	Datum	4 november 2015
Doorkiesnummer	286.4933	Ons kenmerk	15.511203
E-mail	r.tiemersma@utrecht.nl	Onderwerp	Heroverweging blauwe zones bij winkelcentra
Bijlage(n)	geen	Verzonden	Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden
Uw kenmerk			
Uw brief van			

Geachte dames en heren,

De gemeente Utrecht benut het instrument ‘betaald parkeren’ als regulerend middel om lokaal parkeeroverlast in de stad tegen te gaan, onder ander bij winkelgebieden. Vanuit enkele winkelcentra is de vraag gekomen om op straat blauwe zones (formeel: parkeerschijfzones) in te voeren als (gratis) alternatief voor betaald parkeren. Naar aanleiding van de hoge parkeerdruk op de Woonboulevard Utrecht hebben wij toegezegd om het toepassen van blauwe zones bij winkelcentra stadsbreed te heroverwegen.

In de Utrechtse Nota Stallen en Parkeren, door de Raad vastgesteld in 2013, staan de volgende concrete uitspraken over parkeerregulering:

- ✓ *Betaald parkeren is een goed instrument om gebruik van de openbare ruimte in de wijk tussen de verschillende doelgroepen te reguleren en daarmee de leefbaarheid van de wijk te verbeteren.*
- ✓ *We handhaven ons beleid¹ dat we niet kiezen voor een blauwe zone als reguleringsmiddel zolang de kosten wel en opbrengsten niet voor rekening komen van de gemeente.*

Als centrale vraag voor de heroverweging hebben wij onderzocht of blauwe zones als instrument de parkeerproblemen soms beter kunnen oplossen dan het instrument betaald parkeren. Daarvoor hebben wij de signalen van winkeliers geïnventariseerd en de voor- en nadelen van beide opties vergeleken. Hieruit concluderen we dat er onvoldoende reden is om het recent geformuleerde beleid aan te passen. Betaald parkeren is nog steeds het beste instrument om parkeerproblemen, ook bij winkelcentra, tegen te gaan, zeker nu de gemeente meer mogelijkheden biedt voor aangepaste venstertijden. Het instrument blauwe zones biedt geen meerwaarde.

Gesignaleerde parkeerproblemen

Verschillende winkeliersverenigingen hebben de afgelopen jaren signalen afgegeven dat de lokale parkeersituatie het winkelen minder aantrekkelijk maakt. Het gaat vooral om de kleinere winkelgebieden en om de Woonboulevard. Die zijn globaal in te delen in twee hoofdgroepen:

¹ Dit beleid is in 2003 ingezet met de nota “Parkeren, een kwestie van kiezen

Datum 4 november 2015
Ons kenmerk 15.511203

- *Binnen betaald parkeergebied* is het meest gehoorde signaal van winkeliers dat door het betaald parkeren klanten uitwijken naar andere winkelcentra waar nog gratis geparkeerd kan worden. Deze veronderstelling is niet met objectief onderzoek gestaafd. De lagere omzet kan ook worden verklaard uit de landelijke trends zoals de opkomst van het internetwinkelen en de economische recessie van de afgelopen jaren. Uit landelijk onderzoek van CROW en ANWB² blijkt dat 78% van de respondenten niet of nauwelijks let op het parkeertarief bij winkelcentra. Wel zoekt een deel van het publiek een gratis parkeerplek op grotere (loop)afstand als die voorhanden is. Zo is op de kop van de Amsterdamsestraatweg op zondagen overlast gesignaleerd van langparkerende binnenstadbezoekers, omdat op zondagen het parkeren daar gratis is.
- *Buiten het betaald parkeergebied* zijn er signalen dat de parkeerdruk door de week soms hoog oploopt door de aanwezigheid van langparkeerders met een (werk-)bestemming elders. Signalen hierover komen vooral van winkelgebieden dichtbij betaald parkeergebied en van de Woonboulevard Utrecht. Uit een enquête op de Woonboulevard bleek dat de groep langparkeerders in meerderheid bestaat uit automobilisten die op loopafstand werken in Kanaleneiland Zuid, bij Rijkswaterstaat of op de Woonboulevard zelf. Een kleiner deel betreft informele P+R-gebruikers die met de tram of bus doorreizen naar het centrum.

Buiten de centrale stad (Leidsche Rijn en Vleuten/de Meern) signaleren de winkeliers weinig parkeerproblemen. Er is doorgaans genoeg (gratis) parkeerruimte, deels op maaiveld, deels in gebouwde voorzieningen. Wel is de parkeerdruk op zaterdag in de openbare ruimte soms hoog. De oorzaak hiervan ligt niet zozeer bij een tekort aan parkeerplaatsen als geheel, maar doordat parkeren op straat populairder en sneller is dan parkeren in een gebouwde parkeervoorziening, ook als daarvoor niet betaald hoeft te worden.

Blauwe zones versus betaald parkeren

Blauwe zones worden in Nederland toegepast als instrument om langparkeerders te weren en om op piekmomenten te zorgen dat automobilisten niet onnodig lang een parkeerplaats bezet houden. Invoering van blauwe zones op straat is een maatregel in het kader van de Wegenverkeerswet. Op basis hiervan kan het college via een verkeersbesluit de parkeerduur in een bepaald openbaar gebied beperken. De automobilist die er parkeert dient met een parkeerschijf aan te geven vanaf welk moment de auto staat geparkeerd. De maximale parkeerduur mag niet worden overschreden. Kleinere gemeenten passen dit vaak toe bij hun winkelcentra, omdat zij geen ervaring hebben met betaald parkeren. In grotere steden wordt dit soms toegepast in de kleinere winkelgebieden buiten het centrum.

Tussen winkel- en parkeerexperts in Nederland is vorig jaar een levendige discussie geweest over betaald parkeren versus blauwe zones als maatregel voor winkelgebieden. Opvallend is dat men het over veel punten eens is:

- Parkeren is niet kosteloos. Bouw of aanleg, exploitatie en beheer van parkeerruimte kost nu eenmaal geld en ook de grond in de stad heeft zijn prijs.
- Het winkelend publiek in een aantrekkelijk winkelcentrum wil best parkeergeld betalen.
- Tariefstijgingen (en -dalingen) hebben maar weinig invloed op het bezoek. Uitwijkgedrag naar andere centra is vooral het gevolg van te hoge parkeerdruk.

² Trends in Parkeren, CROW / ANWB, november 2014

Datum 4 november 2015
Ons kenmerk 15.511203

- Blauwe zones hebben een negatiever effect op de gemeentelijke parkeerexploitatie dan betaald parkeren.

Het meningsverschil spitst zich vooral toe op de (al dan niet tijdelijke) effecten van het *invoeren* van betaald parkeren, vooral bij kleinere, minder onderscheidende winkelcentra. Het maatwerk dat we bieden met kortere betaalde venstertijden komt overigens tegemoet aan deze vermeende effecten.

Voor- en nadelen van blauwe zones

Vergelijken we voor winkelgebieden het introduceren van blauwe zones met de invoering betaald parkeren, dan zien we zowel voor- als nadelen. Argumenten vóór het toepassen van blauwe zones:

- Het is een eenvoudige maatregel die relatief snel is in te voeren (verkeersbesluit).
- De initiële kosten zijn relatief laag. Er hoeven geen dure parkeerautomaten te worden geplaatst.
- Voor de automobilist is het instrument gratis. De parkeerschijf kan snel worden ingesteld.

Toch kleven er ook belangrijke nadelen aan blauwe zones:

- De handhavingskosten van blauwe zones zijn hoog. De controle van de parkeerschijf kan niet worden geautomatiseerd en de inkomsten uit de boetes (gemeentelijke beschikkingen voor overtredingen) moeten geheel worden afgedragen aan het rijk;
- Het instrument is fraudegevoelig: Er zijn automatisch doordraaiende parkeerschijven vrij verkrijgbaar in Nederland. Deze zijn soms moeilijk te onderscheiden van de legale parkeerschijven. Ook dit bemoeilijkt de handhaving.
- Blauwe zones bieden alleen de mogelijkheid om de parkeerduur te beperken. Betaald parkeren biedt ook deze mogelijkheid, maar kent een veel rijker instrumentarium, zoals tariefdifferentiatie, variatie in tijdenvensters en eventueel beperking van de vergunninguitgifte. Hiermee kan beter op maat worden gestuurd.
- Blauwe zones zijn alleen toepasbaar in gebieden met veel kortparkeerders. Betaald parkeren is als instrument ook elders effectief, zoals in woon-, werk- en gemengde gebieden. Dit maakt de organisatie van de parkeerhandhaving efficiënter en effectiever.
- Blauwe zones stimuleren niet het gebruik van fiets en OV als alternatief voor de auto.

Standpunt college

Het resultaat van deze heroverweging is dat wij ons standpunt over blauwe zones bij winkelcentra niet aanpassen. Doorslaggevend voor deze keuze is de ongunstige kosten/batenverhouding van de handhaving. De parkeerschijf dient handmatig (op zicht) te worden gecontroleerd. Daarnaast gaan de opbrengsten van de uitgeschreven boetes in een blauwe zone sinds 1 januari van dit jaar volledig naar het rijk. Daarbij komt dat blauwe zones fraudegevoelig zijn. Parkeerschijven met een mechanisme dat het tijdstip van aankomst automatisch verschuift zijn niet altijd gemakkelijk herkenbaar.

Wij houden vast aan de invoering van betaald parkeren als instrument om parkeerproblemen op te lossen, ook bij winkelgebieden. Betaald parkeren is sinds jaar en dag een effectief instrument om hoge parkeerdruk tegen te gaan en is voldoende flexibel om de nadelen er van tot een minimum te beperken. De tarieven en venstertijden kunnen worden gevarieerd. Daarnaast is betaald parkeren een instrument waarmee de leefbaarheid en de kwaliteit van verblijfsgebieden kan worden verbeterd en biedt het een stimulans om met andere vervoermiddelen te reizen.

Uw raad heeft begin 2015 de *herziene procedure invoering betaald parkeren* vastgesteld. In de nieuwe procedure zijn de processtappen beschreven die waarborgen dat er voldoende draagvlak is voor de

Datum 4 november 2015
Ons kenmerk 15.511203

invoering van betaald parkeren. Met de korte venstertijd van 6 tot 11 uur tijdens werkdagen bieden we maatwerk. Hierdoor kan het overgrote deel van de winkelbezoekers nog steeds gratis parkeren, terwijl de hoge parkeerdruk door gebiedsvreemde langparkeerders afneemt.

Woonboulevard Utrecht: samenwerking en meer kwaliteit in de openbare ruimte

De vraag van de Woonboulevard Utrecht naar blauwe zones staat niet op zichzelf. In 2014 heeft de gemeente samen met de Woonboulevard Utrecht het Ontwikkeldkader voor de Woonboulevard opgesteld. Dit biedt een toekomstbeeld voor de Woonboulevard en een toetsingskader voor nieuwe initiatieven. Eén van de aandachtspunten is de kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte. Samen met de Woonboulevard wordt gewerkt aan een inrichtingsplan voor het middengebied. De gemeente heeft hiervoor €300.000,- uit het budget voor de Economische Agenda 2012-2018 gereserveerd.

Tijdens recent bestuurlijk overleg heeft de Woonboulevard voorgesteld om, als alternatieve maatwerkoplossing voor de parkeerproblemen, bij elke winkelentree enkele parkeerplaatsen specifiek voor klanten te reserveren, door het aanbrengen van parkeerbeugels. Deze kunnen dan door het personeel bij begin en eind van de winkelopeningstijd omlaag en omhoog gezet worden. Het college is van mening dat dit geen geschikt alternatief is in plaats van, of naast de invoering van betaald parkeren: Er ontstaan 'eilandjes' van niet-openbare parkeerplaatsen in openbaar gebied en een versnipperde eigendoms- en beheersituatie. Deze versnippering kan initiatieven in de weg staan om de openbare ruimte meer kwaliteit te geven. Wij vinden het daarnaast bezwaarlijk dat de parkeerbeugels in gaan tegen een van de hoofdkeuzes uit het ambitiedocument 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar' en de nota Stallen en Parkeren: Het stimuleren van meervoudig gebruik van parkeerruimte, uit oogpunt van zorgvuldig ruimtegebruik.

Het college houdt vast aan het invoeren van betaald parkeren als maatregel om parkeeroverlast aan te pakken. Hierbij bieden we maatwerk aan in de vorm van korte venstertijden, die beperkt kunnen blijven tot doordeweekse dagen van 6-11 uur. Dit zou betekenen dat voor het overgrote deel van de bezoekers van de Woonboulevard het parkeren gratis blijft, maar dat parkeeroverlast door werknemers beperkt wordt. We zullen nu in gesprek gaan met Woonboulevard Utrecht om deze maatregel te bespreken. We zullen alleen overgaan tot de invoering van betaald parkeren als er voldoende draagvlak is. Indien aan de orde, zullen we vooraf een draagvlakmeting houden.

Vanuit de Woonboulevard is begin dit jaar aangegeven de Bedrijven InvesteringsZone (BIZ) Woonboulevard te willen verlengen tot 2020. Op dit moment werken gemeente en Woonboulevard er aan om dit mogelijk te maken. Voornaamste doelen van de BIZ zijn marketing, professioneel parkmanagement en het verbeteren van de uitstraling van de woonboulevard.

Wij verwachten u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. We hebben de vertegenwoordigers van de Woonboulevard Utrecht schriftelijk op de hoogte gebracht van ons standpunt.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris,

De burgemeester,