

Bijlage 4. Nadere informatie over aanpassen en invoeren gereguleerd parkeren

Algemene ervaring met draagvlakonderzoek in Rijswijk

In de Kadernota Parkeren Rijswijk wordt ingezet op een meer proactieve manier van werken bij de aanpassing of uitbreiding van parkeerregulering. De huidige aanpak waarbij draagvlak wordt gemeten in een logisch afgebakend gebied werkt niet meer omdat:

1. Draagvlakenquêtees geen stabiele basis bieden voor beleid

Draagvlakonderzoeken kennen vaak een lage opkomst en verdeelde meningen. Tegenstanders betwifelen regelmatig de eerlijkheid of representativiteit van de uitslag, bijvoorbeeld doordat slechts een beperkte groep reageert of doordat meningsverschillen binnen buurten groot zijn. Daardoor vormt een draagvlakenquête vaak geen betrouwbare basis voor beleidsbeslissingen. Het is beter om niet te sturen op subjectieve beleving, maar op objectieve gegevens. Door parkeerdruk structureel te meten, kan feitelijk worden vastgesteld of er sprake is van parkeeroverlast. Dat biedt een veel robuustere en transparantere basis voor het uitbreiden van betaald parkeren.

2. Draagvlak pas ontstaat als het te laat is

Draagvlak voor parkeerregulering ontstaat meestal pas nadat bewoners en ondernemers al geruime tijd overlast ervaren, zoals volle straten, foutgeparkeerde auto's en een tekort aan parkeerplekken. Mensen worden vaak pas voorstander van regulering als de hinder duidelijk merkbaar is. Hierdoor komt een draagvlakenquête te laat om proactief beleid te voeren: pas als de overlast groot genoeg is, ontstaat er voldoende steun voor maatregelen.

3. Zonder brede steun blijft het probleem bestaan

In de praktijk blijkt het lastig om voldoende draagvlak te vinden voor parkeerregulering in een logisch afgebakend gebied. De overlast speelt meestal slechts in enkele straten, waar bewoners vaak voorstander zijn. In omliggende straten zonder directe hinder ontbreekt vaak de steun. Dit belemmert ingrijpen op gebiedsniveau. Als maatregelen alleen in een klein deel worden ingevoerd, verschuift de parkeerdruk naar nabijgelegen straten, waardoor het probleem verplaatst in plaats van opgelost wordt.

4. Het proces langzaam en omslachtig is

Wanneer draagvlak een harde voorwaarde is, kan uitbreiding van betaald parkeren alleen stapsgewijs en in kleine gebieden plaatsvinden. Dit leidt tot een traag, omslachtig en frustrerend proces. Bovendien duurt het invoeren van betaald parkeren meerdere maanden, zelfs als er draagvlak is. Daardoor blijft de overlast onnodig lang bestaan en is er geen flexibiliteit om snel in te kunnen spelen op parkeeroverlast.

5. Draagvlakonderzoek niet geschikt is om problemen te voorkomen

Bij toekomstige gebiedsontwikkelingen of te verwachten overlast uit omliggende gemeenten wordt parkeeroverlast vaak nog niet ervaren. Inwoners en ondernemers hebben dan nog geen urgentiegevoel, waardoor een draagvlakenquête geen realistisch beeld oplevert. Juist op zulke plekken is het belangrijk om vooraf te reguleren, om toekomstige overlast te voorkomen. Draagvlak meten belemmert tijdig en effectief optreden.

Voorbeelden uit Rijswijk

Draagvlakonderzoek in Pauwhof – Vrijeban

In de buurt Pauwhof – Vrijeban is op sommige plekken veel parkeerdruk. Vooral in de straten Pauwhof, Pauwensteijn en rond de Merellaan is het soms moeilijk om een parkeerplek te vinden. Uit meerdere onderzoeken blijkt dat er in de hele wijk geen groot parkeerprobleem is. Maar in kleinere delen van de wijk zijn er wel momenten met hoge parkeerdruk.

In 2020 is er een draagvlakonderzoek gedaan. De meeste bewoners van de hele wijk waren tegen betaald parkeren. Alleen in het deel rond Pauwhof waren meer mensen vóór. Toch kwam er ook daar veel weerstand toen de gemeente betaald parkeren wilde invoeren. Het was niet duidelijk hoeveel mensen moesten meedoen aan het onderzoek, en wat er precies nodig was om een meerderheid te hebben. Daarom besloot de gemeente in 2022 dat, volgens de regels van dat moment, betaald parkeren niet mogelijk was. Ondanks de ervaren overlast in een deel van de wijk is er géén oplossing gekomen.

Draagvlakonderzoek in Huis te Lande

In de buurt Huis te Lande kwamen in 2019 veel klachten over parkeren. De parkeerdruk was hoog. Ook stonden er veel auto's van mensen die niet in de buurt wonen, vooral uit Den Haag. In 2020 is een vragenlijst verspreid onder de bewoners. Van de 1.200 inwoners reageerden er 395. Van hen was 60% voor een vorm van betaald parkeren. 32% wilde het gratis parkeren behouden. Omdat de meerderheid vóór was, besloot de gemeente om betaald parkeren in te voeren. Dit is in november 2020 gebeurd. Er is uiteindelijk ingegrepen, maar pas nadat bewoners op al lange tijd te maken hebben gehad met parkeeroverlast. Het duurt heel lang voordat er uiteindelijk een oplossing is gekomen voor het parkeerprobleem.

Parkeeroverlast omgeving CT-Storklaan

In de omgeving van de CT-Storklaan wordt al langere tijd parkeeroverlast ervaren. Uit meldingen blijkt dat bewoners het lastig vinden om een parkeerplek te vinden in de straat. De gemeente meet de parkeerdruk op wijkniveau. Dat betekent dat gekeken wordt naar het gemiddelde aantal bezette parkeerplaatsen in de hele wijk. Volgens de huidige Kadernota Parkeren is een parkeerdruk van meer dan 90% nodig voordat de gemeente een draagvlakmeting (enquête onder bewoners) uitvoert. De verwachting is dat het draagvlak voor de invoering van parkeerregulering onvoldoende zou zijn. Daardoor wordt er in dit geval geen maatregel genomen, ook al ervaren sommige bewoners rondom de CT Storklaan wel degelijk parkeeroverlast.

Voorbeelden uit Delft en Rotterdam

Draagvlakonderzoek in de Ministersbuurt en het Agnetapark in Delft

In 2019 voerde de gemeente Delft een draagvlakenquête uit in de Ministersbuurt en het Agnetapark vanwege aanhoudende signalen over parkeeroverlast. Van de respondenten (45,5% van de adressen) bleek slechts 26% vóór invoering van betaald parkeren, waardoor de maatregel toen niet werd doorgezet. De overlast bleef echter bestaan en nam zelfs toe. Dit leidde uiteindelijk tot nieuw parkeerdrukonderzoek en op 1 maart 2022 werd alsnog betaald parkeren ingevoerd – zonder opnieuw het draagvlak te peilen.

De gemeente Delft concludeerde dat draagvlakmetingen in deze context geen effectief instrument zijn, omdat ze niet hebben geleid tot een oplossing voor het probleem. Sinds 2020 kiest de gemeente Delft ervoor om bij vergelijkbare situaties niet langer te vertrouwen op

draagvlakonderzoek, maar keuzes voor de uitbreiding van betaald parkeren te baseren op objectieve criteria.

Draagvlakonderzoek in Vreewijk in Rotterdam

De gemeente Rotterdam kreeg regelmatig meldingen over hoge parkeerdruk in Vreewijk. Doordat in omliggende wijken al betaald parkeren was ingevoerd, werd het overdag steeds moeilijker om in Vreewijk een parkeerplek te vinden. In 2019 voerde de gemeente een draagvlakonderzoek uit, waarop 48% van de bewoners reageerde. Van de deelnemende ondernemers bleek 75% tegenstander van de invoering van betaald parkeren; 17% was voorstander en 7% had geen mening. Ondanks deze uitkomsten besloot het college van B&W om op 1 april 2021 in enkele delen van de wijk betaald parkeren in te voeren, met als doel de parkeerdruk te verlagen. Deze maatregel leidde echter tot nieuwe problemen, zoals verplaatsing van parkeerdruk, conflicten en overlast. Uiteindelijk voerde de gemeente op 1 november 2021 betaald parkeren in voor heel Vreewijk.

Gemeenten pakken parkeerregulering steeds vaker proactief aan

Steeds meer gemeenten in Nederland kiezen voor een nieuwe aanpak voor de uitbreiding van parkeerregulering. Onder andere de gemeenten Den Haag, Delft, Zwolle, Amersfoort, Utrecht en Haarlem hebben in de afgelopen jaren hun beleid aangepast. In deze steden is draagvlak niet langer een harde voorwaarde voor de invoering van betaald parkeren.

Elke gemeente kiest haar eigen manier om betaald parkeren uit te breiden:

- Sommige gemeenten, zoals Delft en Haarlem, kijken vooral naar objectieve gegevens, zoals de gemeten parkeerdruk. Ze baseren besluiten minder op wat bewoners subjectief vinden van de situatie.
- Andere gemeenten, zoals Utrecht, Zwolle en Amersfoort, werken met een stapsgewijze invoering in de hele stad. In Utrecht is bijvoorbeeld besloten om de hele stad aan te wijzen voor betaald parkeren. Dit gebeurt in fases, over meerdere jaren. Bewoners worden goed geïnformeerd, maar er is geen draagvlakonderzoek meer per buurt.

Gemeenten willen meer regie, betere onderbouwing met feiten en een aanpak die vooruitkijkt in plaats van alleen reageert op bestaande overlast. Daarom vervangen ze het draagvlakonderzoek steeds vaker door een proactieve aanpak gericht op het algemeen belang en op het verbeteren van leefbaarheid en bereikbaarheid in hun gemeenten.