Gemeente Rotterdam

Stadsontwikkeling
Handhaving, Buitenruimte, Mobiliteit
Mr. Drs. V.P.G. Karremans

Postadres: Postbus 70012
3000 KP Rotterdam
Internet: www.rotterdam.nl

Telefoon: 14 010
E-mail:
informatiehuishouding_CRDBCO@rotterdam.nl

Ons kenmerk: M2304-2574

Onderwerp: Invoeren betaald parkeren noordelijk deel Groot-IJsselmonde en westelijk deel Oud-IJsselmonde – beantwoording burgervragen.

Datum: 16 juni 2023

Retouradres: Postbus 70012, 3000 KP Rotterdam

Aan de heer S. Lalaram
sundeep@live.nl

Beste heer Lalaram,

Hartelijk dank voor uw e-mail van 17 maart 2023 en hiermee uw betrokkenheid bij onze stad. In uw e-mail uit u uw zorgen over de mogelijke gevolgen van het invoeren van betaald parkeren in Groot- en Oud-IJsselmonde. Als bijlage bij uw e-mail heeft u een achttiental vragen toegevoegd. U vraagt mij deze te beantwoorden.

Naast uw e-mail ontving de gemeente veel reacties van bewoners, bedrijven, instellingen en de wijkraad op het voornemen om betaald parkeren in te voeren in Groot- en Oud-IJsselmonde. Deze reacties bestonden onder andere uit verzoeken voor meer oplossingen op maat, zoals ruimere regels voor parkeervergunningen voor bepaalde doelgroepen. De gemeente wil graag zorgvuldig naar deze verzoeken kijken. Het onderzoeken, uitwerken en vastleggen van deze oplossingen in het parkeerbeleid kost tijd. Om die reden is de datum van invoering uitgesteld. Bewoners en ondernemers in het betreffende gebied zijn hierover schriftelijke geïnformeerd. Ik wil hierbij opmerkingen dat ik ook e-mails heb ontvangen van buurtgenoten van u die mij vragen liever vandaag dan morgen betaald parkeren in te voeren in IJsselmonde.

Vraag 1. Heeft de gemeente onderzocht of er daadwerkelijk parkeeroverlast is in elke wijk en door wie dit wordt veroorzaakt? Feyenoord-supporters, forenzen die in de wijk parkeren etc. Is er inzicht in het aantal klachten per (deel)wijk?

Antwoord
De gemeente Rotterdam heeft de mate van parkeeroverlast onderzocht door parkeerdrukmetingen uit te laten voeren en burgermeldingen te monitoren in de betreffende wijken. De uitkomsten hiervan zijn wisselend; in de ene wijk ligt de parkeerdruk (en daarmee de parkeeroverlast) hoger dan in de andere wijk.
De mate van parkeeroverlast in één specifieke wijk binnen het in te voeren gebied is, gezien diverse andere factoren, niet doorslaggevend in de overweging om al dan niet over te gaan tot het invoeren van betaald parkeren in het betreffende gebied.

De praktijk heeft namelijk uitgewezen dat de invoering van betaald parkeren in de wijk waar de parkeeroverlast zich concentreert, praktisch altijd leidt tot een waterbedeffect en daarmee een hogere parkeerdruk en meer parkeeroverlast in aanliggende wijken waar nog geen betaald parkeren geldt. Daarom is er in het coalitieakkoord 'Eén Stad' voor

gekozen om in alle wijken binnen de ring betaald parkeren in te voeren op maandag tot en met zaterdag van 09.00 uur 's ochtends tot 23.00 uur 's avonds en op zondag van 12.00 tot 23.00 uur.

Vraag 2. Heeft de gemeente onderzocht of betaald parkeren effectief is om parkeerdruk tegen te gaan? Wat zijn de resultaten hiervan als dit onderzocht is? Zijn er geen betere oplossingen of alternatieven die net zo goed werken? In Rotterdamse wijken waar betaald parkeren is ingevoerd zeggen bewoners geen effect te zien op de parkeerdruk. Heeft de gemeente na invoering de parkeerdruk gemeten? Zo ja wat zijn de resultaten, zijn de bewoners ook gevraagd of betaald parkeren effect heeft gehad? Indien de gemeente het niet heeft gemeten hoe weet zij of dit effectief is tegen parkeerdruk?

Antwoord
Voorbeelden uit het verleden bewijzen dat het invoeren van betaald parkeren een effectief middel is om de parkeerdruk te verlagen. Het is de enige maatregel die de gemeente Rotterdam gebruikt om de parkeerdruk te verlagen. Alternatieven zijn er niet, of minder effectief.

Voorafgaand aan en ca. drie maanden na invoering van betaald parkeren wordt een parkeerdrukmeting gehouden. Dit geeft een beeld van het verschil van de parkeerdruk voor en van na de invoering en hiermee de effectiviteit van de maatregel. Feitelijk worden wijkvreemde parkeerders na invoering geweerd, waardoor de parkeerdruk praktisch altijd vermindert.

Vraag 3. Waterbedeffecten wordt veelvuldig genoemd door de gemeente om verschuiving van parkeeroverlast tegen te gaan. Maar is er ook gekeken of de parkeerkosten door elke wijk gedragen kan worden? In achterstandsbuurten is het gemiddelde inkomen fors lager dan bijvoorbeeld het centrum. Deze mensen worden onevenredig hard geraakt (lees ook verder over parkeervergunningen, parkeerkosten voor de oppasser, parkeerkosten om te sporten etc.). Waterbedeffecten of parkeeroverlast zijn de minste van hun zorgen. Elke maand genoeg overhouden is belangrijker! Heeft de gemeente hierover nagedacht?

Antwoord
Ja, de kosten voor bewoners van betaald parkeren zijn meegenomen in de afwegingen. Het college heeft om deze reden de kosten voor de eerste bewonersvergunning met 20 procent verlaagd.

Vraag 4. De gemeente stelt dat parkeeroverlast voornamelijk komt door (sport)evenementen in De Kuip? Waarom krijgen de bewoners de rekening gepresenteerd? Indien dit door evenementen in de kuip komt moet stichting de Kuip / Feyenoord de rekening betalen en oplossingen aandragen. Dit is de omgekeerde wereld waar het slachtoffer nu dubbel wordt gestraft en de dader/veroorzaker gaat vrijuit. Waarom is dit zo opgesteld?

Antwoord
De gemeente stelt dat evenementen in de Kuip één van de bronnen van parkeeroverlast vormen in dit gebied, maar zeker niet de enige. De gemeente Rotterdam is structureel in gesprek met Stadion Feyenoord om te komen tot een mobiliteitsaanpak waarin onder andere bewoners en ondernemers in het gebied zo veel als mogelijk worden ontlast.

Daarnaast ontvangt de gemeente Rotterdam regelmatig klachten over parkeren rondom station Lombardijen, winkelcentrum Keizerswaard en rondom de Veranda. Ook zijn er buurten waar zonder wijkvreemde parkeerders de parkeerdruk erg hoog is. Dit betreft met name de wijken Zomerland, waar de parkeerdruk in de nacht 98% is, Klein Zomerland, waar de parkeerdruk in de nacht 97% is en Sportdorp, waar de parkeerdruk in sommige wijkdelen ook ver boven de 80% is. Vanuit deze gebieden ontvangt de gemeente Rotterdam verzoeken om zo snel als mogelijk over te gaan tot invoering van betaald parkeren.

Vraag 5. Waarom is er gekozen om betaald parkeren 7 dagen in de week in te voeren van 9:00-23:00? Vooral als de gemeente stelt dat dit komt door (sport)evenementen in de kuip? Feyenoord speelt gemiddeld 1 x in de 2 weken thuis. Om betaald parkeren 7 dagen in de week in te voeren voor iets wat maar 1 x in de 2 weken speelt is waanzin. Dit is een onevenredige maatregel. De vergelijking een hele arm amputeren terwijl een vinger ziek is past hier perfect. Graag de reactie van de gemeente hierop?

Antwoord
Om verplaatsing van de parkeerdruk naar gebieden met afwijkende venstertijden te voorkomen is in coalitieakkoord 'Eén Stad' gekozen om de venstertijden binnen de gehele ring gelijk te trekken (09.00 uur 's ochtends tot 23.00 uur 's avonds).

Langere betaald parkeertijden zijn gewenst om parkeerders van buiten de wijk te stimuleren gebruik te maken van het openbaar vervoer of de fiets en de parkeergelegenheid zoveel mogelijk vrij te houden voor de bewoners uit de wijk. Voor de bewoners en bedrijven met een vergunning heeft deze uitbreiding geen gevolg voor de prijzen van vergunningen.

Vraag 6. Waarom zijn de tijden zo opgesteld voor betaald parkeren, wat is de onderbouwing hiervan (9:00-23:00)? In de meeste wijken is het dagelijks na 20:00 leeg op straat en de meeste mensen zijn dan al thuis. Rotterdam gaat veel verder dan andere steden. Ter vergelijking Den haag heeft in veel wijken van 18:00-24:00 betaald parkeren ingevoerd. Nog een voorbeeld, op 5 minuten afstand van station Amsterdam Sloterdijk is er betaald parkeren tot en met 19:00. Rotterdam gaat veel verder, waarom is dit? Dit is schieten op een mug met een kanon oftewel een onevenredige maatregel.

Antwoord
Bij het invoeren van betaald parkeren wordt qua betaald parkeertijden aansluiting gezocht bij omliggende sectoren. Iedere gemeente hanteert haar eigen parkeerbeleid. Dit vertaalt zich naar verschillen in venstertijden, maar ook naar verschillen in het aanbod aan parkeervergunningen. Zo kent de gemeente Amsterdam in tegenstelling tot de gemeente Rotterdam geen bezoekersvergunning. Zie ook het antwoord op vraag 5.

Vraag 7. Strookt dit met een lange termijnvisie voor IJsselmonde? IJsselmonde is sterk aan het vergrijzen, een kwart van de bevolking is 45+ jaar. De wijk heeft behoefte aan jonge gezinnen. Door betaald parkeren in te voeren, jaag je jonge gezinnen juist weg. Bij huishoudens met jonge kinderen wordt er vaak door een naaste thuis (opa/oma of oom/tante) opgepast. In zulke doorsnee situaties komt er minimaal (1 dag in de week) EUR 21.12 per maand aan parkeerkosten bij voor de oppasser (gerekend met bezoekersvergunning). Deze huishoudens worden hierdoor extra hard getroffen met onnodige maandelijkse kosten. Dit loopt rap op, als er 2 dagen in de week wordt opgepast zijn de maandelijkse kosten EUR 42.24 en bij 3

dagen is dit EUR 63.36. Deze kosten komen boven op de parkeervergunningen van EUR 97.60 en EUR 265.20 per jaar. Hoe is dit beleid gericht om jonge gezinnen aan te houden en/ of aan te trekken. Dit heeft direct impact op de leefbaarheid van IJsselmonde. Indien er geen jonge gezinnen worden aangetrokken zal de wijk doodbloeden. Wat is de reactie van de gemeente hierop?

Antwoord
De gemeente Rotterdam is zich ervan bewust dat het invoeren van betaald parkeren kosten met zich meebrengt voor bewoners, ondernemers en bezoekers. Om bewoners tegemoet te komen heeft het college de kosten voor de eerste bewonersvergunning met 20 procent verlaagd. Om de kosten voor het ontvangen van bezoekers te beperken wordt de bezoekersvergunning aangeboden. Daarnaast onderzoekt de gemeente Rotterdam momenteel in de breedte naar maatwerkoplossingen die beter aansluiten bij de behoefte van de stad.

Vraag 9. De gemeente heeft de ambitie om Rotterdam als een echte sportstad neer te zetten. Hoe strookt dit met het beleid nu sportverenigingen door betaald parkeren dreigen om te vallen? Ook wordt (sport)subsidies aan jongeren in kansarme gezinnen nu deels tenietgedaan. Aan de ene kant wordt er geld gegeven d.m.v. subsidies aan de andere kant wordt dit weer afgepakt d.m.v. betaald parkeren. Heeft de gemeente hierover nagedacht?

Vraag 10. Door de huidige woningcrisis wonen er genoeg jongvolwassenen noodgedwongen nog thuis. Een deel van deze mensen heeft hun auto nodig voor woon-werk verkeer omdat het OV geen goed alternatief biedt. Bijvoorbeeld door vroege of late wisseldiensten wanneer het OV nog niet opgestart is of werken in gebieden waar het OV niet toereikend is. De gemeente geeft maximaal 2 parkeervergunningen per adres. Indien huishoudens nu 3 auto's per adres hebben, wat moeten deze mensen nu doen? Volle pond betalen of zijn ze gedwongen hun baan op te zeggen en hun auto weg te doen? Sommige van deze mensen werken in sectoren waar ze mensen hard nodig hebben (zorg, techniek etc.) Wat voor oplossing biedt de gemeente hun?

Vraag 11. Bedrijven krijgen een maximaal aantal parkeervergunningen op basis van de KVK-registratie. Indien de vergunningen niet toereikend zijn voor het personeelsbestand, moet het bedrijf dit zelf ophoesten of nog erger de werknemer. Dit is extreem nadelig voor de bedrijvigheid in IJsselmonde en omstreken, zeker nu er werknemerstekorten zijn. Werknemers zullen hierdoor eerder geneigd zijn van baan te wisselen dan zelf de kosten te gaan betalen. Indien bedrijven dit zelf gaan vergoeden dan lopen de kosten enorm op waardoor een bedrijf minder concurrerend wordt met als gevolg faillissement of sluiting. Heeft de gemeente nagedacht over de gevolgen van bedrijvigheid in IJsselmonde en omstreken?

Vraag 12. Scholen krijgen maximaal 50% van het personeelsbestand aan vergunningen. Veel leerkrachten in Rotterdam komen van buiten de wijk of zelfs van buiten Rotterdam. Indien een leraar dus straks zijn auto niet meer gratis kan parkeren, waarom zou hij/zij nog hier willen werken? In tijden van leraar tekorten zouden we het ze niet nog onaantrekkelijker moeten maken om in Rotterdamse wijken aan de slag te gaan. Wat voor oplossing biedt de gemeente hun?

Vraag 13. Mensen in vitale beroepen (zorgmedewerkers, leerkrachten) waarbij de parkeerkosten niet volledig vergoed zullen worden gaan ergens anders aan de slag. Hoe wordt hiermee omgegaan? Worden zij ontzien? Deze mensen zijn broodnodig en

er is een schreeuwend tekort aan dit soort mensen. Zij worden met open armen ontvangen in andere regio's waar ze niet te maken hebben met parkeerkosten. Hoe wil de gemeente dit tegen gaan en deze mensen behouden voor de regio IJsselmonde en omstreken waar vergrijzing hard toeslaat?

Geclusterd antwoord op vragen 9, 10, 11, 12 en 13
De mogelijkheden voor het leveren van maatwerk voor verschillende doelgroepen worden momenteel onderzocht. Daar waar er zorgen zijn bij maatschappelijke organisaties maar ook bij bepaalde doelgroepen over de (verwachte) kosten voor parkeren voelen we ons betrokken. Het ontwikkelen van gerichte (parkeer)producten kan bijdragen aan het verlichten van deze zorg.

Vraag 14. Prinsenplein is een klein winkelstraatje in IJsselmonde met een blauwe zone. Veel wijkbewoners doen daar de boodschappen zodat ze de drukte van keizerswaard ontwijken en tevens gratis kunnen parkeren. Indien betaald parkeren wordt ingevoerd, dan zullen de meeste mensen uitwijken naar Keizerswaard (waar toch al betaald parkeren is en meer winkels zijn) of naar Bolnes, waar parkeren gratis is. Omrijden naar Bolnes is net geen 5 minuten, hiermee bespaar je direct EUR 1,92 per uur (2 pakken melk of 1 zak brood). Is hierover nagedacht? Wat zal er gebeuren met de omzet van deze winkels. Zullen ze nog bestaan wanneer een grote groep weg zal blijven? Heeft de gemeente hierover nagedacht?

Antwoord
Wijkbewoners die woonachtig zijn in dezelfde parkeersector als Prinsenplein kunnen met hun parkeervergunning parkeren zonder extra kosten naast hun parkeervergunning. Verder zal aan het "Prinsenplein" een Stop en Shop-regeling gelden. Dit betekent dat er in deze parkeerzone de eerste 30 minuten tegen een tarief van €0,10 kan worden geparkeerd. Daarna geldt het gewone straattarief van de parkeerzone. Het gunstige parkeertarief voor de eerste 30 minuten zorgt ervoor dat de klanten van de winkeliers in de straat makkelijk een plek vinden en minder betalen. Deze tarieven zijn ook zo ingesteld bij de betaalautomaten en de mobiele parkeerproviders.

Vraag 15. Er zijn wachtlijsten ontstaan voor parkeervergunningen in wijken waar betaald parkeren is ingevoerd. Hoe gaat de gemeente om met een wachtlijst, waar moet je je auto laten als je nog geen vergunning hebt gekregen. Kan je een parkeerboete krijgen? Wat als je uiteindelijk geen vergunning krijgt omdat alle vergunningen zijn weggeven, ben je dan gedwongen je auto weg te doen?

Antwoord
De gemeente Rotterdam stelt alles in het werk om hinder van deze aard te voorkomen. Zo staat het vergunningenplafond de eerste maand na invoering nog niet vast. Hiermee worden bewoners en ondernemers in de gelegenheid gebracht om een eerste en eventueel een tweede parkeervergunning in de eerste maand na invoering aan te vragen zonder de beperkingen van een vergunningenplafond.

Na de eerste maand wordt het vergunningenplafond vastgesteld. De gemeente Rotterdam vindt het belangrijk dat bewoners en ondernemers met een parkeervergunning een parkeerplaats in hun gebied kunnen vinden, ongeacht het tijdstip. In elke parkeersector geldt daarom een maximumaantal vergunningen dat wordt uitgegeven. Zodra dit maximum is bereikt, ontstaat een wachtlijst. Deze wachtlijst voorkomt dat te veel parkeervergunningen worden uitgegeven. Bewoners die op de wachtlijst staan voor de

aanvraag voor een eerste bewonersparkeervergunning krijgen voorrang op de aanvragen van bewoners voor een tweede bewonersparkeervergunning

Vraag 16. De wijken worden opgedeeld in meerdere parkeerzones, dit heeft als ongewenst effect dat als je naar de andere kant van de wijk gaat voor boodschappen of bezoek, je opeens moet betalen voor parkeer. Terwijl je nog steeds in dezelfde wijk bevindt. Waarom is dit en hoe is dit te rechtvaardigen voor de wijkbewoner die opeens geconfronteerd wordt met nog meer parkeerkosten (naast de parkeervergunningen) in zijn of haar bloedeigen wijk?

Antwoord
Er wordt gekozen voor meerdere parkeersectoren, omdat een parkeervergunning primair is bedoeld om te kunnen parkeren nabij de eigen woning. Door het gebied op te splitsen in verschillende sectoren kan de parkeerdruk worden gereguleerd door een vergunningenplafond in te stellen. Indien de zones te groot zijn, dan kan een ongelijkmatige verdeling van de parkeerdruk ontstaan.

Vraag 17. Wordt betaald parkeren ingevoerd bij seniorencomplexen? Zo ja dan zullen senioren minder bezoek krijgen omdat visites nu eenmaal geld gaat kosten (bezoekersvergunning of geldende parkeertarief, het kost geld). In seniorenwijken waar betaald parkeren is ingevoerd zijn er minder visites. Hierdoor komen senioren in een sociaal isolement, dit maakt vele inspanningen van de gemeente om sociaal isolement tegen te gaan juist kapot. Met name in een vergrijsd buurt als IJsselmonde zal dit als een bom inslaan. Heeft de gemeente hierover nagedacht?

Antwoord
Eind jaren ‘90 deed de bezoekersparkeerregeling in Rotterdam zijn intrede. Veel bewoners waren toen bevreesd voor een afname van het sociaal bezoek vanwege het betaald parkeren. Voor het toenmalige gemeentebestuur reden om voor dit bezoek een lager parkeertarief aan te bieden met een maximum van honderd dagdelen (een dagdeel is vijf uur parkeren) per kalenderjaar. In 2017 is de bezoekersparkeervergunning geflexibiliseerd. De techniek maakte het mogelijk om deze regeling fijnmaziger in te regelen. Daar waar voorheen nog werd gewerkt met een afname van dagdelen van vijf uur, ook als het bezoek korter parkeerde, is het mogelijk dit nauwkeuriger, per eenheid, te doen. Per jaar heeft men de beschikking over maximaal 500 uur (3.000 eenheden). Per gebruikte eenheid van 10 minuten betaalt men € 0,11, oftewel € 0,66 per uur.

Vraag 18. De gemeente heeft wijkraden opgericht zodat je als burger mag meedenken en beslissen. Hieronder de tekst wat op rotterdam.nl staat:

De wijkraden zijn het middelpunt in de samenwerking tussen de wijk en de gemeente. Via de wijkraad kunnen bewoners, organisaties en ondernemers bij de gemeente aandacht vragen voor dingen die zij belangrijk vinden in de wijk. De wijkraad vraagt wijkbewoners om mee te denken en mee te doen. De wijkraad brengt verschillende groepen in de wijk samen en luistert wat mensen in de wijk belangrijk vinden. De wijkraad zorgt er ook voor dat iedereen in de wijk mee kan doen.

De wijkraad heeft een negatief advies gegeven om betaald parkeren in te voeren. Bij een gemeentelijk besluit dat een groot impact heeft op de leefbaarheid van de wijk,

wordt een wijkraad terzijde geschoven om toch dit beleid door te voeren. Hoe strookt dit met bovenstaande tekst?

Bewoners te laten denken dat ze kunnen meebeslissen maar daadwerkelijk alle adviezen en weerstand van burgers en wijkraden naast je neerleggen. Is dit niet onfatsoenlijk en onverantwoordelijk van de gemeente? Waarom neemt de gemeente het advies van bewoners en wijkraden niet over? Zij wonen immers daar en weten als geen ander wat de gevolgen kunnen zijn op de korte en lange termijn. Kortom, de gemeente is met een plan gekomen zonder te kijken of er parkeerdruk/overlast ook echt in elke wijk bestaat. Is er nut en noodzaak achter dit plan? Wat zijn de ongewenste effecten van betaald parkeren en weegt dit ook op tegen de voordelen. Wat doet dit met de leefbaarheid in elke wijk? Als dit in sommige wijken toch speelt, is maatwerk juist niet beter passend?

Antwoord
In het coalitieakkoord is er om stadsbrede redenen voor gekozen om in alle wijken binnen de ring betaald parkeren in te voeren tot 23.00 uur. Parkeren draagt namelijk bij aan meerdere stadsbrede doelstellingen.

In het kader 'Invoering betaald parkeren en verlenging venstertijden' heeft de gemeenteraad naast de planning ook het participatieproces vastgesteld. Daarin is onder andere opgenomen dat de wijkraad in de gelegenheid wordt gesteld een advies te geven. In geval van IJsselmonde wordt onderzocht welke punten uit het advies van de wijkraad kunnen worden overgenomen.

Hopende u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Vincent Karremans
Wethouder Handhaving, Buitenruimte, Mobiliteit