

Venstertijden betaald parkeren

Aanleiding

Tijdens het hoofdlijnenberaad op 22 november heeft het college gesproken over het stadsbreed invoeren van betaald parkeren. Naar aanleiding hiervan hebben wij onderstaande notitie gemaakt waarin wij de verschillende mogelijkheden voor toepassen van venstertijden onderzoeken en toelichten.

Huidige situatie

Utrecht is ingedeeld in drie parkeerzones: A, B en C. In (bijna) de hele A-zone is op dit moment al betaald parkeren. In een deel van de B-zone (B1) ook. In de C-zone hoeft nog nergens betaald te worden voor parkeren op straat.

De A-zone bestaat uit A1 en A2. Beide subzones hebben hun eigen venstertijden, die in de hele subzone gelijk zijn. In B1 is op dit moment een variatie aan venstertijden, maar komen twee venstertijden verreweg het meest voor.

Subzone	Venstertijden
A1	ma t/m za 7.00 – 1.00 uur en zo 12.00 – 18.00 uur
A2	ma t/m za 9.00 – 23.00 uur
B1 (lang)	ma t/m za 9.00 – 21.00 uur
B1 (kort)	ma t/m vrij 6.00 – 11.00 uur

De B1-gebieden die grenzen aan A2-gebied en/of veel voorzieningen hebben waar bezoekers op af komen, hebben lange venstertijden. De overige B1-gebieden (voornamelijk woonwijken) hebben korte venstertijden.

In subzone B1 zijn een aantal parkeerrayons met venstertijden die afwijken van de standaard lange of korte venstertijd:

- Lodewijk Napoleonplantsoen: ma t/m vrij 9.00 – 18.00 uur
- Amsterdamsestraatweg ma t/m zaterdag 9.00 - 18.00 uur (winkeltijdenregime)
- Nieuw Welgelegen west: ma t/m vrij 9.00 – 14.00 uur
- Leidsche Rijn Centrum: ma t/m zo 9.00 – 21.00 uur
- Smaragdplein: ma t/m zo 6.00 – 11.00 uur

Tot nu toe was het doel van betaald parkeren in Utrecht voornamelijk het tegengaan of voorkomen van parkeeroverlast. Daar zijn de venstertijden dan ook op afgestemd.

Advies venstertijden

- Doorgaan met de huidige systematiek: lange venstertijden in gebieden die grenzen aan A2-gebied en/of voorzieningen hebben die veel bezoekers trekken, en korte venstertijden in de overige gebieden (met name woonwijken).
- Op termijn, bijvoorbeeld na afronding fase 1 of zelfs pas na afronding fase 3, de korte venstertijden uitbreiden (naar de huidige lange venstertijden, of naar een 'tussenvariant' zoals 9.00 tot 18.00 uur).
- Eventueel in de tussenliggende periode onderzoeken of we in beeld kunnen brengen hoe groot het effect is van langere venstertijden op het parkeer- en mobiliteitsgedrag van verschillende doelgroepen.

Onderbouwing

Het ligt voor de hand dat langere venstertijden invloed hebben op de mobiliteitskeuzes die mensen maken. Hoe vaker of langer iemand moet betalen voor parkeren, hoe groter de kans dat diegene een alternatieve vervoerswijze of parkeerlocatie kiest. We weten echter niet hoe groot dat effect is. We verwachten dat met name de invoering van betaald parkeren invloed heeft op het mobiliteitsgedrag en gaan ervan uit dat de venstertijden minder impact hebben, zeker zolang nog niet in de hele stad betaald hoeft te worden voor parkeren. Voor bewoners en bedrijven die een parkeervergunning hebben maakt het niet uit op welke tijden betaald parkeren geldt. Zij kunnen met hun vergunning immers 24/7 parkeren. Voor bezoekers is het lastiger inschatten wat de impact is. Zo lang zij elders (in de buurt van hun bestemming) nog gratis kunnen parkeren, zorgen langere venstertijden er waarschijnlijk voor dat ze hun auto ergens anders neer zetten.

We weten dus niet wat precies de impact is van langere venstertijden op het parkeergedrag van mensen. Wat we wel weten is dat er in de stad veel weerstand is tegen betaald parkeren, zeker nu er een flinke tariefstijging op komst is. Voor bewoners en bedrijven betekent de invoering van betaald parkeren dat zij voortaan kosten moeten maken voor het parkeren voor de deur. Ook bezoek moet betalen voor parkeren als zij met de auto komen. Bewoners geven aan dat zij dit ongestoord vinden en zijn bang dat betaald parkeren bezoekers wegjaagt, waardoor eenzaamheid toeneemt. Daarnaast hebben bewoners zorgen over mantelzorgers en oppasopa's en -oma's, voor wie het uitvoeren van zorgtaken kostbaarder wordt wanneer zij parkeergeld moeten betalen. Ook bedrijven zijn vaak huiverig voor betaald parkeren, omdat zij bang zijn dat bezoekers en/of klanten wegblijven als ze niet langer gratis kunnen parkeren.

Met een overgangsperiode waarin we vasthouden aan de korte venstertijden (in wijken waar dat passend is) komen we bewoners en bedrijven die niet blij zijn met betaald parkeren tegemoet. Bewoners en bedrijven kunnen op deze manier wennen aan betaald parkeren. Zij betalen zelf weliswaar voor een parkeervergunning, maar hun klanten en bezoek kunnen in de middag en avond gratis blijven parkeren. We hebben dan bovendien de mogelijkheid om de alternatieven voor de auto op orde te brengen, zodat het in de toekomst voor bezoekers ook makkelijker wordt om niet met de auto te komen.

Een nadeel van korte venstertijden is dat we bezoekers in de middag en avond niet stimuleren om de auto te laten staan. Als we in de toekomst bovendien alsnog de venstertijden uitbreiden, moeten we twee keer met slecht nieuws de wijk in.

Samengevat

Voordelen voortzetten huidige systematiek

- bewoners en bedrijven kunnen wennen aan betaald parkeren: ze betalen zelf voor een parkeervergunning, maar hun bezoek kan in de middag en avond gratis parkeren
- als we na een paar jaar alsnog de venstertijden uitbreiden, zijn bewoners en bedrijven al gewend aan betaald parkeren en is de stap minder groot
- we hebben tijd om te onderzoeken of we de impact van venstertijden op het mobiliteitsgedrag in beeld kunnen brengen
- we hebben tijd om de alternatieven voor de auto op orde te brengen

Nadelen voortzetten huidige systematiek

- we moeten mogelijk twee keer de wijk in met slecht nieuws: één keer dat we betaald parkeren invoeren en één keer dat we de venstertijden uitbreiden

- bezoekers parkeren in de middag en avond nog steeds gratis en worden zo niet gestimuleerd om te kiezen voor een ander vervoersmiddel

Alternatieve scenario's

Direct overal lange(re) venstertijden

In dit scenario breiden we direct de korte venstertijden in bestaand betaald parkeergebied uit (naar de huidige lange venstertijden, of een tussenvariant). Ook alle nieuwe gebieden krijgen meteen lange(re) venstertijden bij invoering betaald parkeren.

Als we voor dit scenario kiezen, kunnen we een aantal (recente) afspraken over korte venstertijden in gebieden waar op korte termijn betaald parkeren wordt ingevoerd (of net is ingevoerd) niet nakomen.

Voordelen

- we hoeven maar één keer de wijk in met slecht nieuws
- bewoners en bedrijven weten meteen waar ze aan toe zijn
- de venstertijden zijn in de hele B- en C-zone gelijk
- bezoekers worden direct gestimuleerd om een alternatief te kiezen voor de auto of elders te parkeren
- hogere inkomsten uit bezoekersparkeren dan bij voortzetten huidige systematiek

Nadelen

- de stap van gratis naar betaald parkeren mét lange venstertijden is erg groot voor bewoners, bedrijven en hun bezoek
- we komen recente afspraken over invoeren van korte venstertijden niet na
- aanpassen van venstertijden in bestaand betaald parkeergebied kost tijd en inzet, waardoor de uitrol van betaald parkeren in de rest van de stad vertraging oploopt
- er is (zolang er nog niet in de hele stad betaald parkeren is) waarschijnlijk een sterker waterbedeffect, omdat bezoekers niet alleen in de ochtend maar ook in de middag en avond uitwijken naar gebieden waar ze nog gratis kunnen staan
- we kunnen op dit moment beleidsmatig onvoldoende onderbouwen dat lange venstertijden een grote impact hebben op de mobiliteitstransitie

Onderscheid oude en nieuwe gebieden

In dit scenario behouden de bestaande gebieden met betaald parkeren, en de gebieden waarmee we al afspraken hebben gemaakt over venstertijden, voorlopig de korte venstertijden. In de nieuwe gebieden voeren we wel meteen lange venstertijden in. Als we in de hele stad betaald parkeren hebben ingevoerd, breiden we de korte venstertijden in de oude gebieden uit.

Voordelen

- we respecteren (recente) afspraken over toepassen van venstertijden in bestaande (of op korte termijn in te voeren) gebieden
- bewoners en bedrijven in bestaande gebieden met korte venstertijden hebben tijd om zich voor te bereiden op de uitbreiding van venstertijden over een aantal jaar
- in nieuwe gebieden worden bezoekers direct gestimuleerd om een alternatief te kiezen voor de auto of elders te parkeren

Nadelen

- bewoners en bedrijven in nieuwe gebieden vinden het niet eerlijk dat zij direct lange venstertijden krijgen, terwijl gebieden die eerder aan de beurt waren nog jaren korte venstertijden houden
- er is in de middag en avond een risico op overloop van parkeerders vanuit nieuwe gebieden naar bestaande gebieden
- bezoekers parkeren in de bestaande gebieden in de middag en avond nog steeds gratis en worden zo niet gestimuleerd om te kiezen voor een ander vervoersmiddel

Andere gemeenten

Andere gemeenten kennen een grote variatie aan venstertijden. Korte venstertijden zoals in Utrecht komen in ieder geval in de G3¹ en een aantal andere steden (o.a. Den Bosch en Groningen) niet voor. In de meeste gemeenten heeft de binnenstad de langste venstertijden, en hebben de gebieden daarbuiten kortere venstertijden. In de buitenste randen van betaald parkeren geldt betaald parkeren vaak tot 18 of 19 uur.² In Amsterdam en Rotterdam heeft het grootste deel van betaald parkeergebied lange venstertijden (in Amsterdam tot 21 of 24 uur en in Rotterdam tot 23 uur). Rotterdam zegt daarover op de website dat deze lange venstertijden helpen om vreemdparkerders te weren, waardoor bewoners makkelijker een plek kunnen vinden. In andere gemeenten beperkt betaald parkeren zich bijna helemaal tot gebieden vergelijkbaar met de Utrechtse A- en B-zone. Er zijn (nog) geen voorbeelden van grote gemeenten waar in de hele stad betaald parkeren is ingevoerd.

¹ Den Haag kent wel een venstertijd van 18.00 – 24.00 uur.

² Den Haag is hierop een uitzondering. Hier verschillen de begintijdstippen voor betaald parkeren, maar loopt het altijd tot 24.00 uur.