



Gemeente Utrecht

## Voorstel aan de gemeenteraad

# Parkeerregime Merwede deelgebied 5 en omgeving

Beleidsveld	Merwedekanaalzone
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Leon Peeters
Kenmerk	8209381
Vergaderdatum Raad	volgt
Geheim	Nee

### Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. Deelgebied 5, Merwede te kwalificeren als A2-gebied inclusief betaald parkeren conform de Nota Stallen en Parkeren waarmee het mobiliteitsconcept Merwedekanaalzone uitgevoerd kan worden.
2. Aansluitend op bestaand betaald parkeren gebied uiterlijk bij de oplevering van de eerste nieuwbouwwoningen in Merwede deelgebied 5, betaald parkeren in te voeren:
  - a. conform het B1-regime in Rivierenwijk, Transwijk- noord, Transwijk-zuid, Bedrijvengebied Kanaleneiland zuid (Woonboulevard en deelgebied 6 Merwedekanaalzone) en een deel van Kanaleneiland-zuid;
  - b. conform A2-regime in Dichterswijk;waarmee het mobiliteitsconcept Merwedekanaalzone uitgevoerd kan worden en parkeeroverlast door uitwijkgedrag wordt voorkomen.
3. De buurten Kanaleneiland-noord, een deel van Kanaleneiland-zuid en Oud Hoograven-noord en zuid door middel van participatie de keuze voor te leggen om gelijktijdig met de naastgelegen gebieden uit beslispunt 2 betaald parkeren in te voeren.”

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris,

De burgemeester,

## Samenvatting

Met het vaststellen van het parkeerregime Merwede (deelgebied 5) en omgeving wordt uitvoering gegeven aan een belangrijke randvoorwaarde voor het ambitieuze mobiliteitsconcept en daarmee de mogelijkheid om Merwede deelgebied 5 in de huidige vorm en met het voorgestelde bouwprogramma te ontwikkelen.

## Context

### *Aanleiding*

De Merwedekanaalzone is aangewezen als binnenstedelijke ontwikkellocatie voor 6.000 tot 10.000 nieuwe woningen. De Merwedekanaalzone moet een complete stadswijk worden die een toonbeeld is van gezond en duurzaam leven: met vernieuwende toepassingen van hergebruik, energiewinning, klimaatadaptie en innovatieve mobiliteitsoplossingen.

Vanwege de snelle groei van de stad Utrecht wordt het begrip 'systeemsprong mobiliteit' een steeds belangrijkere voorwaarde voor een gezonde en duurzame doorontwikkeling van de stad. Dan gaat het o.a. om een verschuiving van autogebruik naar lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit en de opkomst van autoluwe woonmilieus. Juist bij grotere verdichtingslocaties is het belangrijk dat hier de auto niet domineert over de ruimtelijke kwaliteit (ruimte voor groen en verblijven, oversteekbaarheid, geluidskwaliteit, verkeersveiligheid). Dit betekent dat een verhoudingsgewijs laag autogebruik nodig is en dat de infrastructuur voor autoverkeer een goede inpassing krijgt. Dan gaat het om wegen, maar ook om parkeerplaatsen. Hiervoor is een ambitieuze mobiliteitsstrategie noodzakelijk en stelt randvoorwaarden aan (flankerend) beleid voor Merwede en omgeving.

De gemeenteraad van Utrecht heeft in februari 2018 de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone vastgesteld als kader bij de verdere planvorming. Bij de besluitvorming werd benadrukt dat aanvullende mobiliteitsmaatregelen nodig zijn om in de Merwedekanaalzone meer dan 6.000 woningen te bouwen.

Voor deelgebied 5 Merwede is de afgelopen jaren gewerkt aan de planuitwerking, welke gelijktijdig met de omgevingsvisie deel 2 "Uitwerking van de Ruimtelijke agenda" wordt voorgelegd aan de gemeenteraad. Een van de uitgangspunten in de Omgevingsvisie deel 2 is om de verkeersgeneratie van en naar Merwede te beperken. Dit sluit aan op de nadrukkelijke wens voor aanvullende mobiliteitsmaatregelen. In de plan MER is daarvoor al een maximale verkeersgeneratie voor Merwede deelgebied 5 aangehouden van 1.200 motorvoertuigen per uur (in het drukste spitsuur). In de vraag naar mobiliteit wordt voorzien door een innovatief mobiliteitsconcept dat bestaat uit:

- een fijnmazig fiets- en voetgangersnetwerk, inclusief de extra loop- en fietsbruggen;
- hoogwaardig openbaar vervoer (HOV);
- invoeren betaald parkeren in de omliggende wijken;
- parkeren op afstand;
- deelmobiliteit (MaaS);
- dagelijkse voorzieningen op loop- en fietsafstand.

Onderdeel van het mobiliteitsconcept is het hanteren van lage parkeernormen. Dit betekent concreet dat het gebied aangemerkt wordt als A2-gebied (centraal stedelijk gebied met betaald parkeren). Dit gebied, als onderdeel van de Merwedekanaalzone, is aangeduid als maatwerkgebied. Omdat maatwerk wordt toegepast komen bewoners en gebruikers niet in aanmerking voor een parkeervergunning op straat. Om parkeeroverlast in de omliggende buurten te voorkomen en als onderdeel van de mobiliteitsmaatregelen is het nodig om proactief (en niet volgend) betaald parkeren in te voeren in de buurten rondom Merwede. Dit maakt ook mogelijk dat andere ontwikkelingen in Zuidwest zoals Beneluxlaan 901, Lomanlaan 103-105, Reitdiepstraat en Jutfaseweg op een autoluwe wijze kunnen worden ontwikkeld. Ook speelt dit voorstel in op de ontwikkeling van het Beurskwartier en Kruisvaartkade zodat in de Dichterswijk dit niet leidt tot een grotere parkeerdruk. Wanneer er geen betaald parkeren wordt ingevoerd, zal uitwijkgedrag ontstaan van parkeerders in de Merwedekanaalzone naar omliggende buurten en worden beoogde doelen niet gehaald.

Vanaf de oplevering van de eerste woningen en voorzieningen is het essentieel dat het voor bewoners en gebruikers niet mogelijk is in omliggende buurtengratis te parkeren. Daarnaast biedt de ontwikkeling van Merwede en het invoeren betaald parkeren in de omliggende buurten ook mogelijkheden om de openbare ruimte in deze buurten aantrekkelijker te maken. Zo is met bewoners

uit Rivierenwijk en Transwijk gewerkt aan een buurtaanpak waarmee een maatregelenpakket wordt gemaakt voor de verbetering van de openbare ruimte. Voor Dichterswijk wordt momenteel gewerkt aan een buurtagenda. Zowel de buurtaanpak als -agenda is vastgesteld door het college. Het invoeren van betaald parkeren in deze buurten draagt bij aan het creëren van ruimte voor bijvoorbeeld vergroening van de openbare ruimte.

#### *Noodzaak besluit*

Dit raadsvoorstel, loopt parallel met de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2, inclusief het voorstel voor de buurtaanpak. Dit raadsvoorstel is nu noodzakelijk omdat in de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 1 en deel 2 en in de ruimtelijke onderbouwing van de bestemmingsplannen wordt uitgegaan van een A2-parkeerregime met betaald parkeren in Merwede deelgebied 5 en de Dichterswijk. In de overige buurten in de omgeving wordt uitgegaan van een B1-parkeerregime, als onderdeel van het innovatieve mobiliteitsconcept. Nu enkel een besluit nemen over het A2-parkeerregime in Merwede deelgebied 5, zonder een besluit te nemen over het invoeren van dat betaald parkeren in de Dichterswijk, Rivierenwijk, Transwijk noord, Transwijk-zuid, Bedrijfsgebied Kanaleneiland-zuid (Woonboulevard en deelgebied 6 Merwedekanaalzone) en een deel van Kanaleneiland-zuid, geeft onvoldoende zekerheid dat het A2-parkeerregime en het mobiliteitsconcept goed zal functioneren en parkeeroverlast in de omliggende buurten wordt voorkomen.

Via de reguliere procedure invoeren betaald parkeren blijft het mogelijk om betaald parkeren in te voeren in de betreffende gebieden, vooruitlopend op de realisatie van Merwede (deelgebied 5), indien uit de draagvlakmeting(en) blijkt dat er een meerderheid voor invoeren betaald parkeren is.

#### *Eerdere besluitvorming en informatievoorziening*

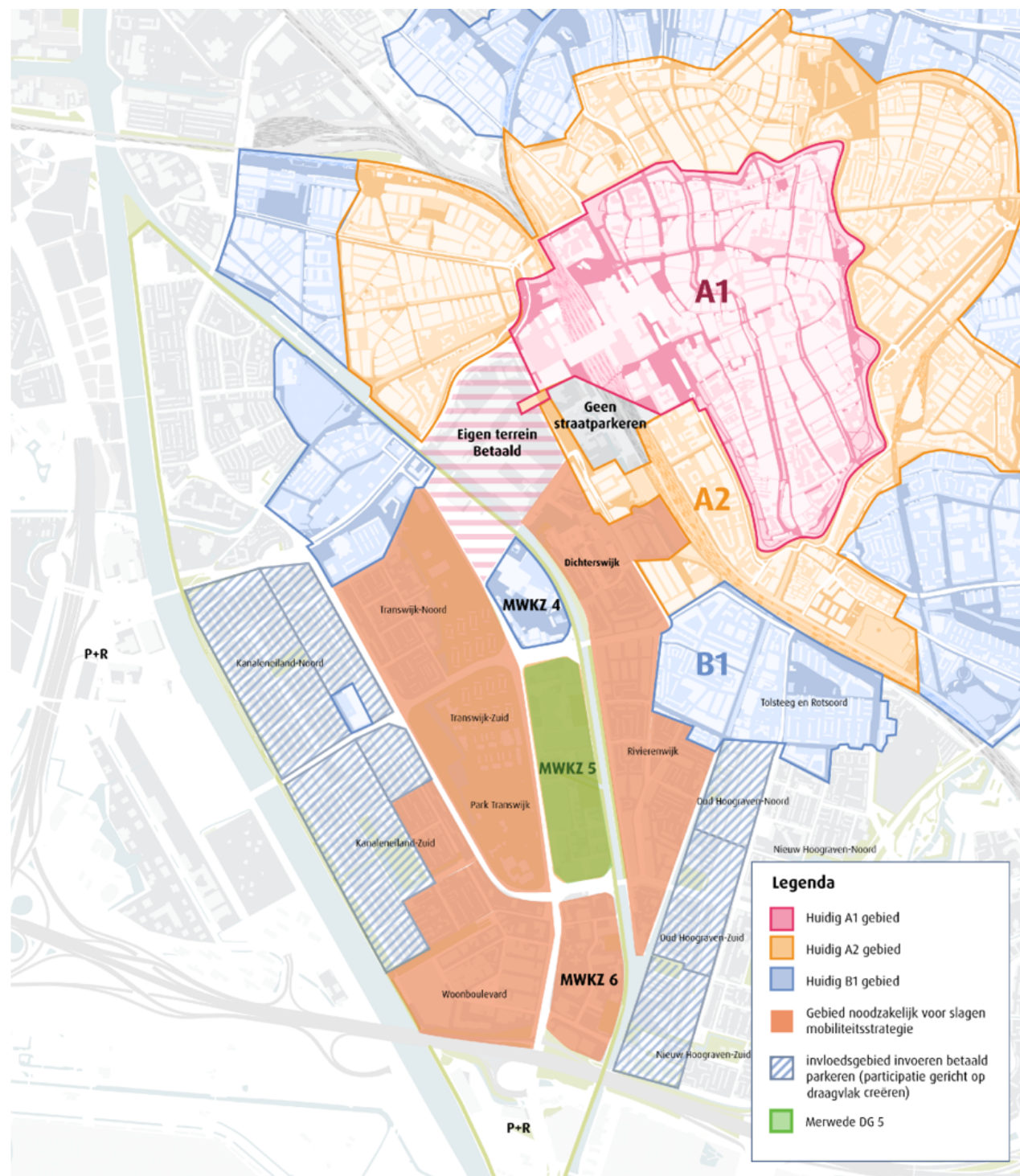
- [8 februari 2018](#): Raadsbesluit Omgevingsvisie 'Ruimtelijke Agenda voor de toekomst van de Merwedekanaalzone' en bijbehorende milieueffectrapportage (MER)
  - o Milieueffectrapportage (MER);
  - o Ruimtelijke Agenda van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone (deel 1);
- Voorstel 1050 Addendum Nota parkeernormen Fiets en Auto.
- Relevante samenhangende besluitvorming:
- Omgevingsvisie deel 2: Het uitwerkingsplan;
  - o Mobiliteit Merwedekanaalzone (Goudappel Coffeng);
  - o Mobiliteitsconcept voor Merwede (Rebel en Goudappel Coffeng)

## **Beslispunten, Argumenten en Kanttekening/Risico's**

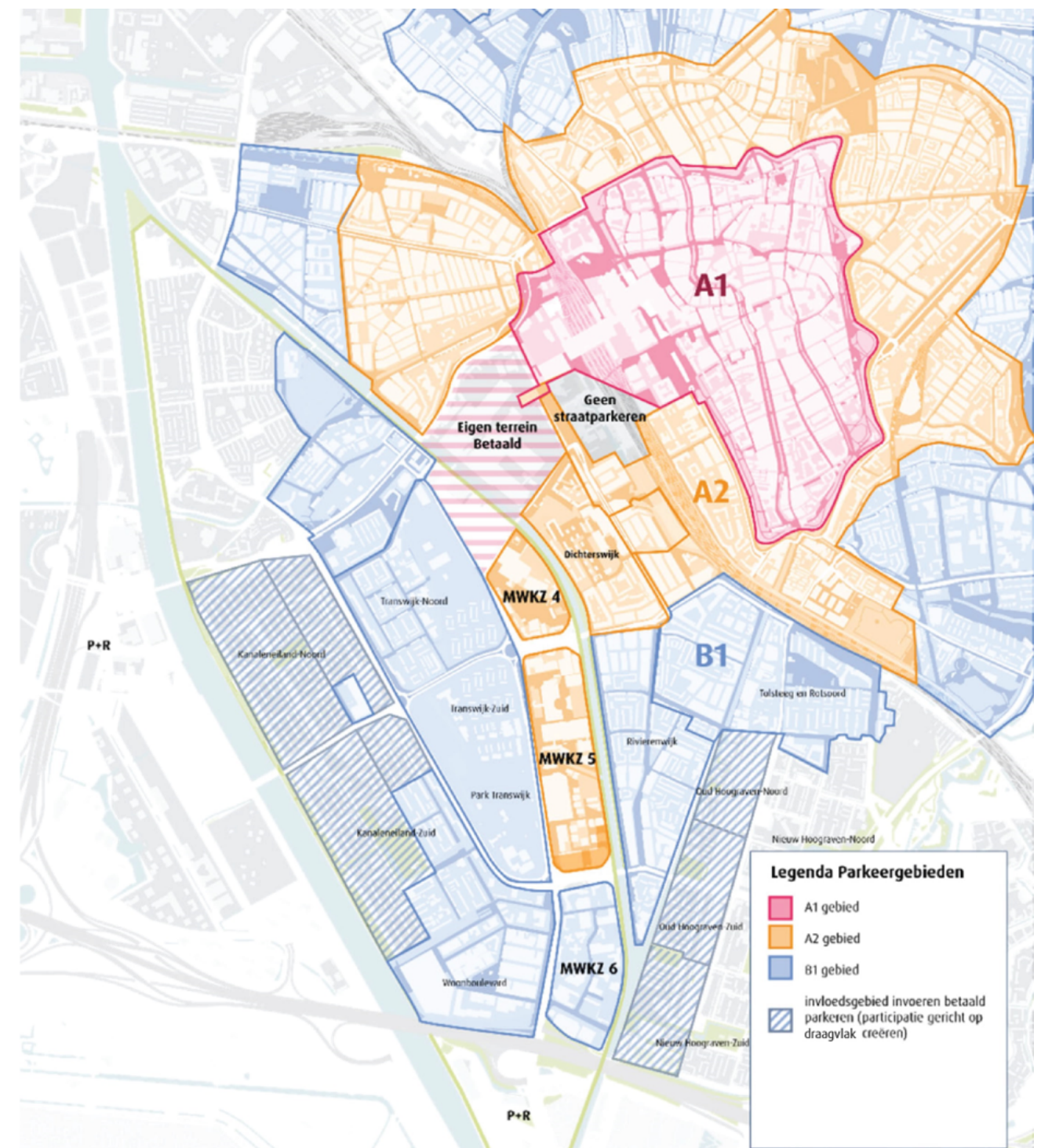
<b>Besispunt</b>	
1	Deelgebied 5, Merwede te kwalificeren als A2-gebied inclusief betaald parkeren conform de Nota Stallen en Parkeren waarmee het mobiliteitsconcept Merwedekanaalzone uitgevoerd kan worden.
<b>Argumenten</b>	
1.1	<u>Het A2-parkeerregime draagt bij aan een leefbare en gezonde stad, duurzaamheid, kwaliteit openbare ruimte en een lage belasting van de auto-infrastructuur.</u> Merwede is straks een centrumgebied met een mix aan wonen en voorzieningen. Er wordt een gemengd programma gebouwd welke past bij een centrumgebied, waarbij voorzieningen op loopafstand van de woningen liggen. Dit wordt verder versterkt door het mobiliteitsconcept dat inzet op een fijnmazig netwerk voor langzaam verkeer (met nieuwe loop- en fietsbruggen) en een kwaliteitssprong van het openbaar vervoer. Verder wordt er voor de bewoners, bezoekers en (op termijn) omwonenden van de Merwedekanaalzone een mobiliteitshub ontwikkeld. Het gebied functioneert daarmee straks als een centrumgebied met de daarbij horende hoeveelheid verkeer. De behoefte en noodzaak voor het autogebruik ligt daardoor lager. Lage parkeernormen, conform A2 centrumgebied zijn dan ook passend en randvoorwaardelijk voor het mobiliteitsconcept.
1.2	<u>Het hanteren van lage parkeernormen is noodzakelijk om de verkeersgeneratie te beperken.</u>

	De extra verkeersgeneratie op de Europalaan die ontstaat als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen, mag conform de plan MER niet hoger zijn dan 1.200 motorvoertuigen per drukste uur. Door het minder beschikbaar zijn van parkeerplaatsen is er minder ruimte voor de auto in Merwede en zijn er minder verkeersbewegingen. Een B1 scenario waarbij het mobiliteitsconcept niet functioneert zal leiden tot een verdubbeling van het aantal motorvoertuigen in het drukste spitsuur. Daarom is gekozen, als onderdeel van de ambitieuze parkeerstrategie, om een binnenstedelijk milieu (A2) als uitgangspunt te hanteren. Aangevuld met de overige maatregelen binnen het mobiliteitsconcept Merwede.
1.3	<u>Merwede is straks een centrumgebied</u> Merwede zet naast een mix van woningen in op een mix van voorzieningen (zoals scholen, winkels horeca en een gezondheidscentrum). Zowel nieuwe bewoners van Merwede als bewoners uit de omliggende wijken kunnen gebruik maken van deze voorzieningen. Evenals nieuwe bewoners van Merwede gebruik kunnen maken van bijvoorbeeld de winkels aan de Rijnlaan en andere winkelcentra zoals Winkelcentrum Kanaleneiland. Dit wordt verder versterkt door het mobiliteitsconcept dat inzet op een fijnmazig netwerk voor langzaam verkeer (met nieuwe loop- en fietsbruggen) en een kwaliteitssprong van het openbaar vervoer.
<b>Kanttekeningen/Risico's</b>	
1.1	<u>Lage parkeernormen vragen en stimuleren ander gedrag van toekomstige bewoners en gebruikers.</u> De toekomstige gebruiker, koper of huurder heeft beperkt ruimte voor de eigen auto en komt niet in aanmerking voor een parkeervergunning op straat. Dat kan omdat een innovatieve mobiliteitssysteem aanwezig is, dat bestaat uit: <ul style="list-style-type: none"> <li>- een fijnmazig fiets- en voetgangersnetwerk, inclusief de extra loop- en fietsbruggen;</li> <li>- hoogwaardig openbaar vervoer (HOV);</li> <li>- invoeren betaald parkeren in de omliggende wijken</li> <li>- parkeren op afstand;</li> <li>- deelmobiliteit (MaaS);</li> <li>- dagelijkse voorzieningen op loop- en fietsafstand.</li> </ul> <p>Dit moet vooraf duidelijk zijn, zodat men zich realiseert welk mobiliteitsgedrag van hen verwacht wordt. Bij de verdere uitwerking van het plan worden met de ontwikkelaars afspraken gemaakt over de wijze waarop hierover met de toekomstige bewoners en andere gebruikers wordt gecommuniceerd.</p>
<b>Beslispunt</b>	
2	Aansluitend op bestaand betaald parkeren gebied uiterlijk bij de oplevering van de eerste nieuwbouwwoningen in Merwede deelgebied 5, betaald parkeren in te voeren: <ol style="list-style-type: none"> <li>a. conform het B1-regime in Rivierenwijk, Transwijk- noord, Transwijk-zuid, Bedrijfsgebied Kanaleneiland zuid (Woonboulevard en deelgebied 6 Merwedekanaalzone) en een deel van Kanaleneiland-zuid;</li> <li>b. conform A2-regime in Dichterswijk;</li> </ol> <p>waarmee het mobiliteitsconcept Merwedekanaalzone uitgevoerd kan worden en parkeeroverlast door uitwijkgedrag wordt voorkomen. Zoals aangegeven op bijgaande kaartbeelden.</p>





Figuur 1: gebieden huidig betaald parkeren en voorstel gebieden invoeren betaald Merwede en omgeving (opgenomen als bijlage 3)



Figuur 2: eindbeeld parkeerregime Merwede en omgeving (opgenomen als bijlage 4)



	Argumenten
2.1	<p><u>Voor het slagen van het innovatief mobiliteitsconcept is het noodzakelijk dat er in de directe omgeving geen vrije (gratis) beschikbare parkeerplaatsen zijn voor bewoners en gebruikers van Merwede deelgebied 5.</u></p> <p>Wanneer dit niet wordt gedaan, zal uitwijkgedrag ontstaan van parkeerders in Merwede. Invoeren betaald parkeren in de omgeving van Merwede is daarnaast noodzakelijk om het beoogde lage autobezit onder de bewoners en het autogebruik onder personeel en bezoekers te realiseren. Wanneer zij gratis parkeermogelijkheden in de directe omgeving hebben, zal de mobiliteitsstrategie die lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit stimuleert als hoofdvervoermiddelen, niet het gewenste effect bereiken. Vanaf de oplevering van de eerste woningen en voorzieningen is het essentieel dat het voor bewoners en gebruikers niet mogelijk is in omliggende wijken gratis te parkeren.</p>
2.2	<p><u>De maximale verkeersgeneratie wordt overschreden als het strikte parkeerregime ontweken kan worden in naastgelegen gebieden.</u></p> <p>Vanuit de MER is de hoeveelheid verkeer van en naar Merwede gemaximeerd op 1.200 motorvoertuigen in het drukste spitsuur op de Europalaan, uitgaande van een maatwerkgebied. Wanneer er geen parkeerregulering in de omgeving is, zal het autobezit en -gebruik hoger worden en zal het inzetten van extra maatwerk niet leiden tot de noodzakelijke beperking van verkeer. Hier is ook sprake van indien alleen fase 1 van Merwede deelgebied 5 ontwikkeld wordt.</p> <p>De omvang van het gebied waar betaald parkeren moet worden ingevoerd is afhankelijk van de maximaal geaccepteerde loopafstanden. Deze afstand zal voor iedereen anders zijn. Goudappel Coffeng (april 2020, bijlage 1) adviseert om een werkelijke loopafstand van 750 meter als uitgangspunt te nemen. Dit is ook in lijn met maximale loopafstanden uit de Nota Stallen en Parkeren voor de functie wonen. De parkeervraag van de overige functies wordt voor een groot deel op afstand gerealiseerd en er is maar een beperkt aantal parkeerplaatsen voor bezoekers in het plangebied zelf beschikbaar.</p> <p>In bijlage 2 zijn de loopisochronen van 750 en 1.000 meter inclusief nieuwe bruggen van en naar Merwede deelgebied 5 en de gebieden waar uitwijkgedrag naar toe te verwachten is opgenomen. Dit voorstel betreft de invoering van betaald parkeren die nodig is voor de ontwikkeling van Merwede deelgebied 5. In de besluitvorming rond het parkeerregime Cartesiusdriehoek heeft u als raad aangegeven eenduidige gebieden hiervoor terug te willen zien in het voorstel. In dit voorstel hebben we eenduidige gebieden als volgt bepaald: op basis van de loopafstanden is het invloedsgebied vanuit deelgebied 5 vastgesteld. Vervolgens vertaald naar logische gebiedsgrenzen, rekening houdend met natuurlijke barrières zoals watergangen, brede wegen e.d., het functioneren van het gebied en rekening houdend met aaneengesloten gebieden met betaald parkeren. Dit leidt tot de gebieden voor invoeren betaald parkeren zoals in de figuur in bijlage 3 zichtbaar is. Dit zijn Dichterswijk, Rivierenwijk, Transwijk-noord, Transwijk-zuid, Bedrijfsgebied Kanaleneiland zuid (Woonboulevard en deelgebied 6 Merwedekanaalzone) en een deel van Kanaleneiland-zuid. Voor de gebieden direct grenzend aan de gebieden waar in dit voorstel invoeren betaald parkeren wordt voorgesteld, wordt de vraag voorgelegd of en op welke wijze zij willen aansluiten bij de invoeren van betaald parkeren in het naastgelegen gebied. Hierover vindt participatie plaats. Dit betreft de volgende gebieden (gearceerd in de figuur in bijlage 3): Kanaleneiland-noord, een deel van Kanaleneiland-zuid en Oud Hoograven-noord en zuid. Er is gekozen om deze buurten als geheel als schilgebied op te nemen in dit voorstel omdat: Oud Hoograven-noord en -zuid deels binnen en deels buiten de loopisochronen van 750 meter vallen, maar omdat deze gebieden ervaren worden als eenduidige woonbuurten vraagt dit een duidelijk herkenbare begrenzing. Het deel van Oud Hoograven-noord en -zuid dat binnen de 750 meter valt sluit niet volledig aan op gebieden met betaald parkeren waardoor eilanden zonder betaald parkeren kunnen ontstaan. Vanuit Merwede ligt Oud Hoograven op twee natuurlijke barrières afstand (Merwedekanaal en Vaartsche Rijn).</p>

2.3	<u>Als er geen betaald parkeren wordt ingevoerd in de omliggende buurten, kan er minder programma worden gebouwd in Merwede deelgebied 5.</u>
	<p>Om de maximale verkeersgeneratie niet te overschrijden wordt een combinatie van maatregelen genomen. Een lage parkeernormen volgens A2-regime, aangevuld met een innovatief mobiliteitsconcept, bestaande uit:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- een fijnmazig fiets- en voetgangersnetwerk, inclusief de extra loop- en fietsbruggen;</li> <li>- hoogwaardig openbaar vervoer (HOV);</li> <li>- invoeren betaald parkeren in de omliggende wijken;</li> <li>- parkeren op afstand;</li> <li>- deelmobiliteit (MaaS);</li> <li>- dagelijkse voorzieningen op loop- en fietsafstand.</li> </ul> <p>Door deze maatregelen wordt de gemiddelde parkeernorm, en daarmee het aantal parkeerplaatsen in het plangebied verlaagd. Van 0,7 naar 0,3. De totale verkeersgeneratie vanuit Merwede deelgebied 5 zakt daardoor van ongeveer 2.400 naar minder dan 1.200 motorvoertuigen per uur in de spits. Verkeerskundig is een toename van maximaal 1.200 motorvoertuigen in het drukste spitsuur acceptabel. Wanneer men voor het parkeren gratis kan uitwijken naar de directe omgeving, waardoor alsnog de eigen auto als belangrijkste vervoermiddel gebruikt kan worden, hebben de bovengenoemde maatregelen geen effect. De kans op succes van het mobiliteitsconcept is daardoor erg laag. De parkeervraag vanuit Merwede stijgt dan weer, naar een gemiddelde van 0,7 parkeerplaats per woning. Dat werkt door in een verkeersgeneratie van ongeveer 2.400 motorvoertuigen in het drukste uur. Ontwikkeling van alleen fase 1 zal in dat geval ook leiden tot een hogere verkeersgeneratie dan 1.200 motorvoertuigen/drukste spitsuur. Om zonder bovengenoemde maatregelen de parkeervraag niet te laten stijgen en de verkeersgeneratie onder de 1.200 motorvoertuigen per uur te houden moet het totale bouwprogramma (woningen en voorzieningen) verlaagd worden met ongeveer de helft.</p>
2.4	<u>Invoeren van betaald parkeren in de omliggende buurten voorkomt dat er parkeeroverlast ontstaat</u>
	<p>Wanneer er geen betaald parkeren wordt ingevoerd, zal uitwijkgedrag ontstaan van parkeerders in Merwede naar omliggende buurten. Hierdoor loopt in deze buurten de parkeerdruk verder op, waardoor parkeeroverlast ontstaat. Met het invoeren van betaald parkeren wordt dit ongewenste effect voorkomen.</p>
2.5	<u>Invoeren van betaald parkeren in de omliggende buurten maakt het mogelijk om andere ontwikkelingen in deze buurten autoluw te ontwikkelen.</u>
	<p>In gebieden met betaald parkeren zijn er mogelijkheden voor autoluw ontwikkelen. Zo is de parkeernorm in betaald parkeren gebied lager, is er de mogelijkheid om een deel van de parkeereis om te zetten in deelauto's en/of extra fietsparkeren, met een reductie van het aantal te realiseren parkeerplaatsen tot gevolg. Toekomstige ontwikkelingen zoals Beneluxlaan 901, Lomanlaan 103-105, Reitdiepstraat en Jutfaseweg kunnen op basis van dit besluit, gebruik maken van deze mogelijkheden en daarmee de groei van het autoverkeer verder beperken.</p>
2.6	<u>Invoeren van betaald parkeren in de omliggende buurten draagt bij aan het aantrekkelijker maken van de openbare ruimte in deze buurten</u>
	<p>Invoeren betaald parkeren in de omliggende buurten biedt ook mogelijkheden om de openbare ruimte in deze buurten aantrekkelijker te maken. Zo is met bewoners uit Rivierenwijk en Transwijk gewerkt aan een buurtaanpak waarmee een maatregelenpakket wordt gemaakt voor de verbetering van de openbare ruimte. De buurtaanpak is onderdeel van de omgevingsvisie deel 2. Voor Dichterswijk wordt momenteel gewerkt aan een buurtagenda. Het invoeren van betaald parkeren in deze buurten draagt bij aan het creëren van ruimte voor de uitvoering van de maatregelen uit de buurtaanpak en buurtagenda zoals bijvoorbeeld vergroening van de openbare ruimte.</p>

2.7	<p><u>Er is nog voldoende tijd om met bewoners en ondernemers uit de Dichterswijk, Rivierenwijk, Transwijk noord, Transwijk-zuid, Bedrijfsgebied Kanaleneiland-zuid (Woonboulevard en deelgebied 6 Merwedekanaalzone) en een deel van Kanaleneiland-zuid om over de wijze van invoering een participatietraject te doorlopen.</u></p>
	<p>De oplevering van de eerste woningen in Merwede deelgebied 5 wordt medio derde of vierde kwartaal 2023 verwacht. Uiterlijk op dat moment moet het betaald parkeren zijn ingevoerd in de Dichterswijk, Rivierenwijk, Transwijk noord, Transwijk-zuid, Bedrijfsgebied Kanaleneiland-zuid (Woonboulevard en deelgebied 6 Merwedekanaalzone) en een deel van Kanaleneiland-zuid. Er is daarmee nog voldoende tijd om met de bewoners en ondernemers van deze betreffende gebieden in gesprek te gaan over de exacte invulling van het betaald parkeren. Betrokkenheid van de omgeving bij de ontwikkeling van het mobiliteitsconcept in Merwede draagt bij aan het succes hiervan. Hoe breder dit ondersteund wordt hoe groter de kans op succes. Niet alle onderwerpen rond betaald parkeren bieden echter evenveel ruimte voor participatie omdat die onderdeel zijn van bestaand beleid. De inzet blijft echter wel, zoals u als raad ook heeft aangegeven in de besluitvorming rondom het parkeerregime Cartesiusdriehoek, om zoveel als mogelijk aan te sluiten bij de wensen van de omgeving en betaald parkeren op een passende wijze in te voeren. Een aanpak hiervoor wordt nu opgesteld en uitgevoerd voor de Schepenbuurt als onderdeel van de ontwikkeling Cartesiusdriehoek. Deze aanpak en die voor Merwede is er op gericht om alle betrokken belanghebbenden te vragen hoe de regulering in de buurt het beste kan worden ingevoerd en op welke wijze het mobiliteitsconcept Merwede aantrekkelijk genoeg is om te gaan gebruiken. De aanpak en ervaringen uit de Schepenbuurt nemen we op in de nieuwe module Aanpak betaald parkeren, onderdeel van de Parkeervisie. Dit wordt naar verwachting tweede kwartaal 2021 ter besluitvorming aan u voorgelegd en vormt ook de basis voor de participatie in de buurten rondom Merwede.</p>
2.8	<p><u>Invoeren van betaald parkeren in de Dichterswijk conform A2 parkeerregime en invoeren van betaald parkeren conform B1 parkeerregime in Rivierenwijk, Transwijk- noord, Transwijk-zuid, Bedrijfsgebied Kanaleneiland zuid (Woonboulevard en deelgebied 6 Merwedekanaalzone) en een deel van Kanaleneiland -zuid sluit aan op de gebiedszonering in het huidige (en toekomstige) mobiliteits- en parkeerbeleid.</u></p>
	<p>De gebiedsindeling voor de fiets- en autoparkeernormen en bijbehorend parkeerregime is gebaseerd op de ABC-indeling van het huidige (en toekomstige) mobiliteits- en parkeerbeleid. De indeling in parkeerzones hangt samen met:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• de bereikbaarheid van gebieden met openbaar vervoer en fiets;</li> <li>• de mate van functiemenging;</li> <li>• de intensiteit van het gebruik van openbare ruimte.</li> </ul> <p>De Dichterswijk valt in zijn geheel binnen de A-zone. Huidige gebieden binnen de Dichterswijk met betaald parkeren hebben een A2 parkeerregime.</p> <p>De overige gebieden: Rivierenwijk, Transwijk- noord, Transwijk-zuid, Bedrijfsgebied Kanaleneiland zuid (Woonboulevard en deelgebied 6 Merwedekanaalzone) en een deel van Kanaleneiland -zuid, vallen binnen de B-zone en zijn daarom als B1 parkeerregime opgenomen in dit voorstel.</p>
	<p>Kanttekeningen/Risico's</p>
2.1	<p><u>Het invoeren van betaald parkeren kan op weerstand stuiten bij bewoners en ondernemers van de betreffende gebieden</u></p>
	<p>Het addendum Nota Parkeernormen Fiets en Auto biedt de mogelijkheid om ook zonder draagvlakmeting betaald parkeren in te voeren. Juist daarom vinden wij het belangrijk om met de bewoners en ondernemers in gesprek te gaan in het participatietraject. Zo wordt het betaald parkeren straks op een voor dat gebied passende manier ingevoerd. Bovendien is het zo dat als er geen betaald parkeren wordt ingevoerd in de omgeving de parkeerdruk in die gebieden zeer hoog zal worden als gevolg van een hoge parkeervraag vanuit de Merwede. Ook dat zal bezwaren oproepen vanuit bewoners en ondernemers in de gebieden.</p>
	<p><b>Beslispunt</b></p>



3	De buurten Kanaleneiland-noord, een deel van Kanaleneiland-zuid en Oud Hoograven-noord en zuid door middel van participatie de keuze voor te leggen om gelijktijdig met de naastgelegen gebieden uit beslispunt 2 betaald parkeren in te voeren.
Argumenten	
3.1	<u>Uitwijkgedrag naar de schilgebieden is vanuit maximale loopafstanden vanuit deelgebied 5 niet cijfermatig te onderbouwen</u> De maximale loopafstanden van 750 meter zijn het uitgangspunt bij het bepalen van het directe uitwijkgebied. De grenzen worden vervolgens bepaald aan de hand van natuurlijke barrières zoals brede wegen, bruggen of waterwegen het functioneren van het gebied en rekening houdend met aaneengesloten gebieden met betaald parkeren. Gebieden grenzend aan de gebieden waar betaald parkeren wordt ingevoerd kunnen ook te maken krijgen met parkeeroverlast doordat in naastliggende gebieden betaald parkeren wordt ingevoerd. Om proactief daarop in te spelen wordt in deze gebieden (per gebied) de vraag voorgelegd of en op welke wijze zij willen aansluiten bij het invoeren van betaald parkeren in het naastgelegen gebied. <i>In de schilgebieden gelegen naast een ander schilgebied stellen we dezelfde vraag, mits het naastgelegen gebied kiest voor invoeren betaald parkeren. Deze werkwijze hebben we eerder toegepast in de Dichterswijk eind 2021. Op deze wijze voorkomen we ook dat eilanden van betaald parkeren ontstaan, we sturen op aaneengesloten gebieden van betaald parkeren. Hier houden we ook rekening mee in de fasering van de participatie in de schilgebieden.</i> In de participatie , staat draagvlak creëren centraal. De precieze vorm en inhoud van deze participatie zal nader worden uitgewerkt en opgenomen in de uitwerkingsmodule Aanpak betaald parkeren, onderdeel van de Parkeervisie. Deze zal naar verwachting eerste kwartaal 2021 ter besluitvorming aan u worden voorgelegd.
Kanttekeningen/Risico's	
3.1	<u>De uitkomst van de participatie kan ook als resultaat hebben dat er geen betaald parkeren wordt ingevoerd in de schilgebieden, voor oplevering eerste woningen Merwede, deelgebied 5.</u> In dat geval wordt er geen betaald parkeren wordt ingevoerd, is dit parkeerregime er dus niet als de eerste woningen in Merwede worden opgeleverd. Dit is niet noodzakelijk en heeft dus geen gevolgen voor de ontwikkeling van Merwede deelgebied 5. Door eventuele overloop van de aangrenzende buurten, waar betaald parkeren wordt ingevoerd, is het de verwachting dat de parkeeroverlast als gevolg van foutparkeerders en het verder oplopen van de parkeerdruk dan toeneemt. Dan ontstaat de situatie dat er niet op korte termijn betaald parkeren kan worden ingevoerd. Dit kan de leefbaarheid in deze gebieden onder druk zetten. Dit wordt ook meegenomen in de communicatie rond de voorgestelde participatie. Indien er parkeeroverlast ontstaat blijft de mogelijkheid bestaan om betaald parkeren in te voeren, via de reguliere procedure invoeren betaald parkeren.

## Financiën

De extra opbrengsten van uitbreiden betaald parkeren landen in de parkeerexploitatie. Daar tegenover staan extra kosten voor vergunningverlening handhaving.

Bij invoering betaald parkeren in kleinere gebieden zien we dat baten en lasten ongeveer met elkaar in evenwicht zijn. Voor de uitbreiding die nu voorligt wordt dit nog in kaart gebracht. Jaarlijks wordt de parkeerexploitatie meerjarig bijgesteld in het Meerjaren Perspectief Ruimte waarin ook de effecten van het invoeren betaald parkeren zullen worden verwerkt.

## Vervolg

Nadat uw raad heeft ingestemd met voorliggend voorstel wordt in Merwede deelgebied 5, na de oplevering van de nieuwbouw, het A2-parkeerregime van toepassing. Voor het invoeren van betaald parkeren in de volgende omliggende buurten: Dichterswijk, Rivierenwijk, Transwijk noord , Transwijk-zuid, Bedrijfsgebied Kanaleneiland zuid (Woonboulevard en deelgebied 6 Merwedekanaalzone) en een deel van Kanaleneiland-zuid volgt een participatietraject met inwoners en ondernemers van de betreffende gebieden. Uw raad wordt over de uitkomst hiervan geïnformeerd via een raadsbrief. Daarna neemt het college een aanwijzingsbesluit voor deze gebieden.

Voor de gebieden direct grenzend aan de gebieden waar in dit voorstel invoeren betaald parkeren wordt voorgesteld, te weten: Kanaleneiland-noord, een deel van Kanaleneiland-zuid en Oud Hoograven-noord en zuid, wordt de vraag voorgelegd of zij willen aansluiten bij de invoeren van betaald parkeren in het naastgelegen gebied. Hierover vindt participatie plaats, waarin draagvlak creëren centraal staat. De precieze vorm en inhoud van deze participatie zal nader worden uitgewerkt en opgenomen in de uitwerkingsmodule Aanpak betaald parkeren, onderdeel van de parkeervisie. De parkeervisie inclusief uitwerkingsmodule Aanpak betaald parkeren zal naar verwachting tweedekwartaal 2021 ter besluitvorming aan u worden voorgelegd.

De procedure Invoering Betaald Parkeren kan enkel worden toegepast op die gebieden die hiervoor door de raad zijn aangewezen in het Meerjaren Perspectief Bereikbaarheid 2021. Niet alle gebieden zijn onderdeel van deze gebiedsindeling. In het volgende Meerjaren Perspectief Bereikbaarheid wordt deze gebiedsindeling hierop aangepast.

## **Participatie**

De wijze van participatie wordt nader uitgewerkt in de uitwerkingsmodule Aanpak betaald parkeren, onderdeel van de parkeervisie. De periode voor participatie is 2021 tot 2023 en dient te zijn afgerond uiterlijk voordat de eerste woningen in Merwede worden opgeleverd.

## **Communicatie**

Aansluiten bij omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2

## **Bijlagen**

Bijlagen besluitvorming

-

Bijlagen informatief

- Onderzoek Goudappel Coffeng: Parkeerregulering in de omgeving van de Merwedekanaalzone;
- Figuur: Loop isochronen Merwedekanaalzone, deelgebied 5 inclusief nieuwe bruggen;
- Figuur: Gebieden Invoeren betaald parkeren omgeving Merwede (DG5);
- Figuur: Eindbeeld parkeerregime Merwede en omgeving