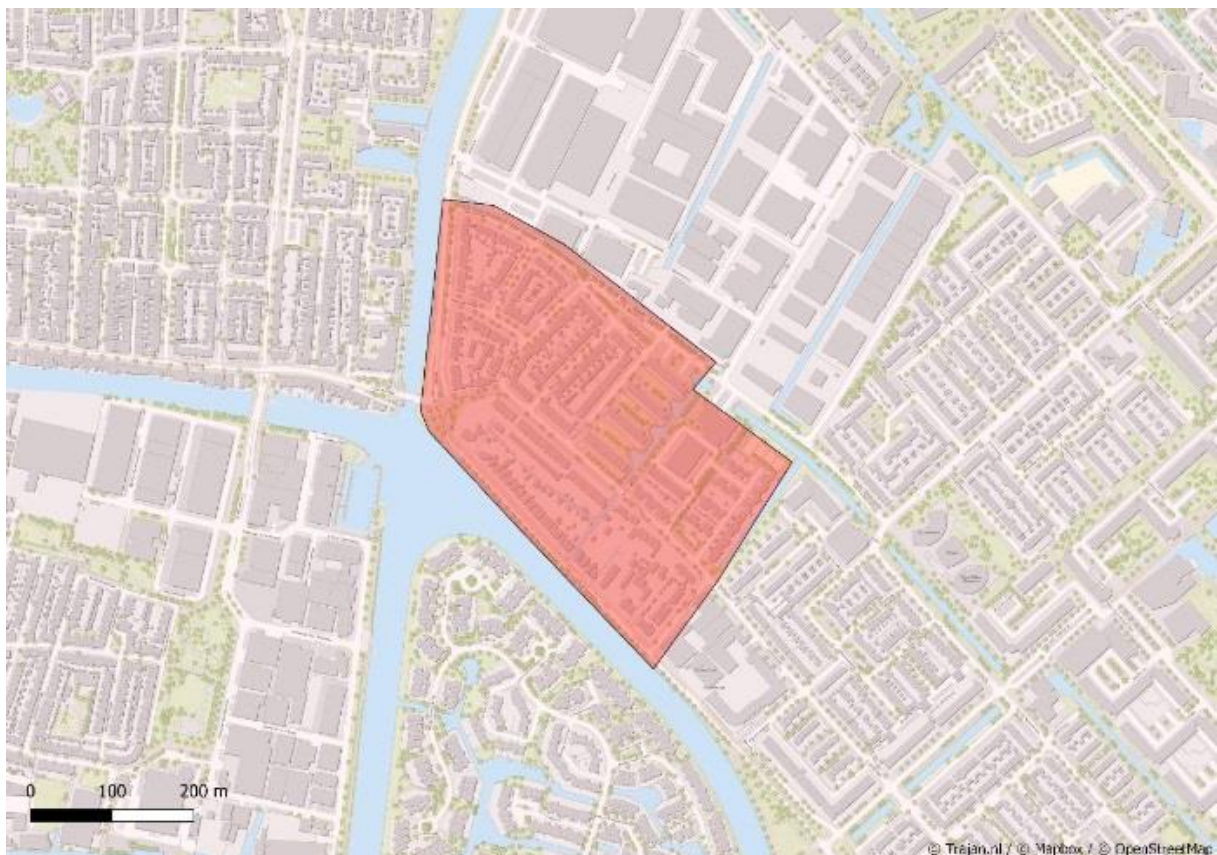


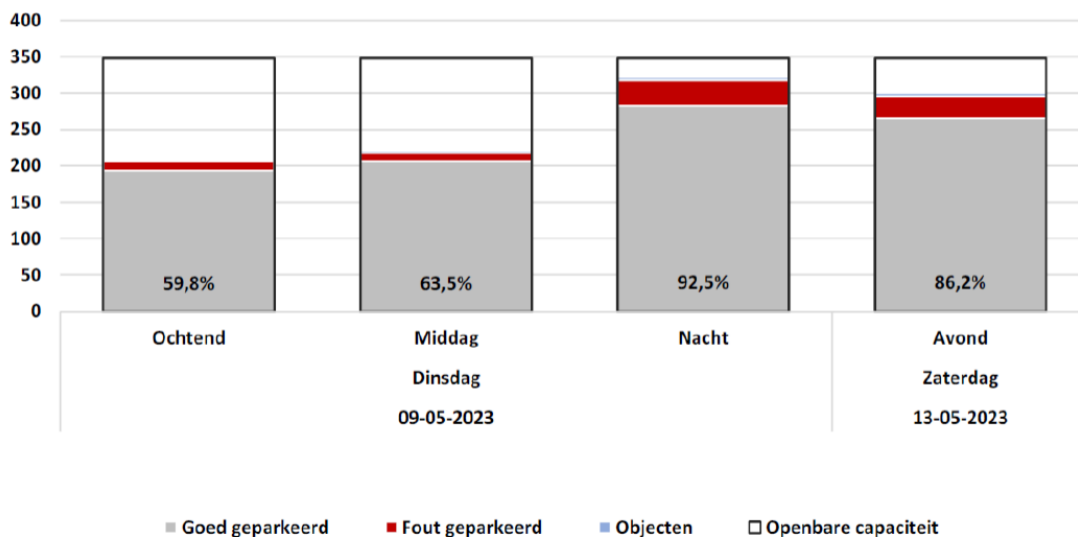
Bijlage B – Zijlkwartier

Onderzoeksbureau voor verkeer en mobiliteit Trajan heeft in mei dit jaar in opdracht van de gemeente een parkeeronderzoek uitgevoerd in het Zijlkwartier. Het doel van het onderzoek was de parkeerdruk in de wijk vast te stellen. Hiertoe is allereerst is de parkeercapaciteit in de wijken vastgesteld, door het aantal (beschikbare) openbare parkeerplaatsen te tellen. Vervolgens is op vier verschillende meetmomenten gedurende de dag en verspreid over de week de parkeerdruk gemeten. Daarbij de het gangbare verkeerskundige criterium gehanteerd dat bij een parkeerdruk overdag hoger dan 85% zorgt voor parkeeroverlast, voor de nacht is dit vastgesteld op hoger dan 90%. Tenslotte is onderzocht of de geparkeerde auto's een herkomst hebben in de wijk of van elders komen.

Figuur 1. Onderzoeksgebied

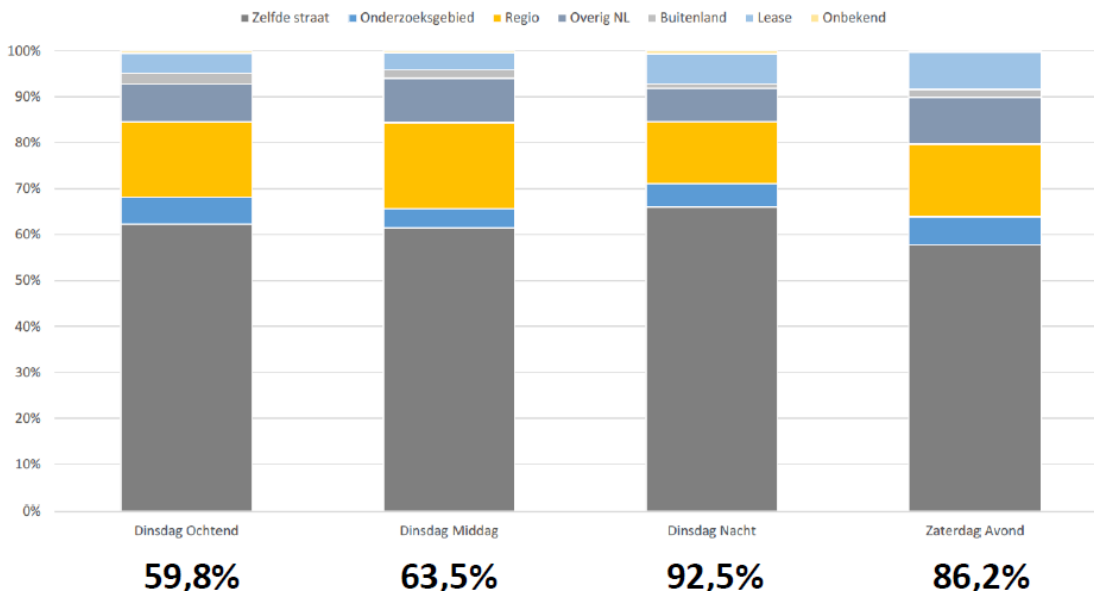


Figuur 2. Gemeten parkeerdruk in het Zijkwartier



NB: objecten zijn parkeerplaatsen die niet beschikbaar waren, of bezet waren door objecten

Figuur 3. Herkomst van parkeerders in het Zijkwartier, met de bijbehorende parkeerdruk (te lezen als: op dinsdagmiddag was de parkeerdruk 63,5%, van al deze aanwezige was meer dan de helft (grijs gebied) afkomstig uit dezelfde straat)



Oplossingen

Tabel 1. Opgehaalde mogelijke oplossingsrichtingen Zijkwartier tijdens parkeerpanel

Oplossing	Omschrijving maatregel	Voordelen en nadelen	Mogelijke oplossing?
1. Bordjes plaatsen met <i>'alleen bewoners parkeren'</i>	Bij openbare parkeerplaatsen een bordje plaatsen dat de parkeerplaats alleen beschikbaar is voor bewoners van de wijk.	Deze bordjes zijn juridisch niet te handhaven, inwoners beamen dit. De verwachting is dat dit snel bekend is, zodat deze oplossing niet voor de lange termijn zal werken.	Nee
2. Realiseren extra openbare parkeerplaatsen	Door het realiseren van extra parkeerplaatsen of door een directe verbinding te maken van de wijk naar de parkeerterreinen van bedrijventerrein De Baanderij een alternatief bieden voor parkeren in de wijk.	Inwoners verwachten dat extra parkeerplaatsen meer verkeer aantrekt en snel vol zijn, waardoor de ervaren parkeeroverlast niet opgelost wordt.	Nee
3. Wijk fysiek afsluiten met slagbomen of verzinkbare palen	Door de wijk fysiek af te sluiten met slagbomen of verzinkbare palen is de wijk niet meer toegankelijk voor derden. Bewoners en bedrijven kunnen de wijk wel in met een pasje.	Het fysiek afsluiten van de wijk beïnvloedt de bereikbaarheid. Daarnaast wordt de wijk geïsoleerd, waardoor vrijheid wordt aangetast. Dit wordt als ongewenst ervaren.	Nee
4. Invoeren van een parkeervergunningstelsel	Bij vergunningstelsel wordt er toestemming gegeven wie er wel/niet mag parkeren. Inwoners van de wijk en werkers in de wijk kunnen vergunning krijgen. Iemand die geen vergunning heeft mag helemaal niet parkeren in de wijk.	Vergunningstelsel wordt interessant gevonden, omdat wijkvreemde parkeerders die geen recht hebben op een vergunning worden buitengesloten. Wel worden de kosten van een vergunning voor nu als in de toekomst als aandachtspunt gezien, omdat de wijk ook gezinnen met lage inkomens kent.	Ja, al waren er ook de nodige financiële kanttekeningen

<p>5. Instellen parkeerduurbepering (blauwe zone)</p>	<p>Parkeerduurbepering voor geparkeerde auto's gedurende (een deel van) de dag. Inwoners van de wijk en personeel dat in de wijk moet zijn kunnen een ontheffing krijgen voor deze parkeerduur.</p> <p>Gevolg: Iedereen kan in de wijk blijven parkeren gedurende een bepaalde tijd, alleen inwoners van de wijk en personeel dat in de wijk moet zijn kan onbeperkt parkeren</p>	<p>Panelleden vinden een parkeerschijf fraude gevoelig. Of deze vorm van regulering een positief effect heeft is vooral afhankelijk van handhaving.</p> <p>Bewoners zien wel de voordelen van een beperkte parkeerduur in, als bewoners een ontheffing krijgen.</p>	<p>Ja</p>
<p>6. Openbare parkeerplaatsen alleen voor inwoners door deze te voorzien van een beugel</p>	<p>Door openbare parkeerplaatsen te geven/verkopen/verpachten aan bewoners hebben bewoners de beschikking over een eigen parkeerplaats. Deze privé parkeerplaatsen kunnen met een beugel voor derden niet toegankelijk worden gemaakt.</p>	<p>Door deze maatregel zou elke woning de beschikking krijgen over 1 parkeerplaats. Dit biedt voor elk huishouden de garantie op 1 parkeerplaats. Door deze maatregel kunnen derden nog wel in de wijk parkeren (op parkeerplaatsen die geen beugel krijgen), zodat de parkeerdruk in de wijk er niet mee weggenomen wordt.</p>	<p>Ja</p>
<p>7. Parkeren in voortuinen</p>	<p>Verschillende voortuinen kunnen worden omgezet naar parkeerplaatsen, hierdoor hebben inwoners garantie op een eigen parkeerplaats.</p>	<p>Panelleden wijzen erop dat deze oplossing niet voor iedereen mogelijk is, aangezien er ook appartementen zijn in de wijk.</p>	<p>Nee</p>
<p>8. Geen maatregelen nemen</p>	<p>De huidige parkeersituatie kan ook geaccepteerd worden.</p>	<p>Verschillende inwoners wijzen erop dat oplossingsrichtingen ook financiële</p>	<p>Nee</p>

		<p>consequenties kunnen hebben voor de inwoners zelf. Niet iedereen is bereid/draagkrachtig genoeg om kosten te maken voor parkeren aangezien parkeerprobleem niet door de wijk zelf wordt veroorzaakt. Geconcludeerd wordt dat kosten een aandachtspunt is bij de oplossingsrichting.</p>	
--	--	--	--