

**Aan: Gemeente Leiden, College van B&W, Postbus 9100, 2300 PC Leiden**  
**Betreft: Onze zienswijze inzake ontwerp-verkeersbesluit blauwe zone**

Leiden, 4 maart 2011

Geacht college, geachte wethouder van Verkeer,

Hierbij reageren wij op uw ontwerp-verkeersbesluit blauwe zone. Wij hebben in de afgelopen twee jaar al meerdere malen aan u en aan de gemeenteraad onze visie laten weten t.a.v. dit onderwerp. De behoefte aan en mening over parkeerregulering ligt onder onze bewoners zeer verdeeld. Logisch natuurlijk: overlast doet zich met name voor in specifieke straten.

Uw besluit om het restrictiegebied in onze wijken behoorlijk uit te breiden roept daarom gemengde gevoelens op. Wat ons betreft zal het proefkarakter daarom zorgvuldig ingevuld moeten worden. Immers: alle betrokken bewoners zullen de eventuele voordelen moeten gaan ervaren. En eventuele voorziene en onvoorziene nadelen van de proef zullen snel gesignaleerd moeten worden. Verder zullen de evaluatiecriteria helder en toetsbaar moeten zijn. Wij vinden tevens dat er al tussentijds, dus tijdens de periode van de proef, momenten van tussenevaluatie moeten zijn. Specifiek hebben wij de volgende opmerkingen, respectievelijk vragen.

#### **Beschikbaarheid parkeervoorzieningen**

Een belangrijke oorzaak van parkeeroverlast in onze wijken is het ontbreken van betaalbare en bereikbare parkeervoorzieningen vlakbij de binnenstad. Daarom blijven wij aandringen op het realiseren van voldoende parkeercapaciteit tegen een aantrekkelijke prijs. Parkeergarages dragen hier aan bij.

#### **Zichtbaarheid blauwe zoneaanduiding**

Wij vrezen een ontsierende aanduiding in het gehele gebied van onze wijken waar dit beleid gaat gelden met vele blauwe lijnen resp. blauwe stoepranden. Wij zouden deze aanduiding daarom graag anders opgelost zien worden. In een gebied dat eerdaags beschermd stadsgezicht wordt, is blauwe belijning op de openbare weg/stoep zeer ontsierend.

#### **Intensiteit controle handhaving**

Wij zouden graag willen weten met welke frequentie de handhavers in het gebied toezicht gaan houden. Voorkomen moet immers worden dat (in sommige buurten) het toezicht zodanig beperkt of onregelmatig is, dat 'vreemd-parkeerders' hier misbruik van kunnen maken.

#### **Waterbedeffecten op straten net buiten het gebied**

Een voorstelbare vrees van bewoners die net buiten het betreffende gebied wonen, is dat juist bij hen de 'vreemdparkeerders' hun voertuigen achter laten. U geeft aan hier middels meerdere verkeerstellingen informatie over te verzamelen. Wij stellen voor de praktijkbeleving van bewoners hieraan toe te voegen. Zij immers kunnen veelal goed overzien of het parkeergedrag in hun straat verandert. Het recente signaal van de bewoners in de buurt Zoeterwoudsesingel-Fruinlaan-P.J.Blokstraat van bestaande en gevreesde parkeeroverlast moet door u serieus worden genomen. Specifieke parkeertellingen en auto-identificaties op korte termijn vormen een eerste stap.

### **Meldpunt parkeeroverlast**

U kunt overwegen om tijdens het experiment een ‘meldpunt parkeeroverlast’ te openen. Hier kunnen dan alle op- en aanmerkingen over het parkeergedrag tijdens de proef gemeld worden. Bewoners zullen zeker bereid zijn om melding te maken van eventuele ‘creatieve’ parkeerschijf gebruikers (sleutelbos-koeriers en auto's met zelfregulerende parkeerschijven), zodat het parkeerregiem op haar beurt hiertegen kan optreden.

### **Prijs en aantal kraskaarten**

U geeft aan dat er per huishouden slechts een beperkt aantal kraskaarten voor parkeerontheffingen voor gasten/bezoekers/visite beschikbaar zijn, namelijk 50 per jaar. Waarom is dat? Waarom geeft u dit niet vrij?

### **Bedrijfsontheffing**

Bewoners kunnen 2 ontheffingen per huishouden ontvangen. Wij vatten dit op als een vergunning voor maximaal 2 auto's per huishouden. Klopt dat?

Wij begrijpen dat er per bedrijf slechts twee ontheffingen 'op naam' versterkt kunnen worden. Is dit dan dus het maximum per bedrijf? Dat lijkt ons al te restrictief.

### **Evaluatie en signalering bewoners**

U heeft toetsingscriteria aangegeven om te bepalen wanneer de proef geslaagd is. Deze toetsingscriteria hebben enerzijds betrekking op objectieve gegevens, als de bezettingsgraad van de parkeerplaatsen, het effect van de maatregel en de kosten van de handhaving en anderzijds op de subjectieve beleving van de bewoners. Onder de bewoners vallen wat ons betreft ook de bewoners in het omliggende gebied, waar geen parkeerrestrictie is ingevoerd.

Het criterium van 50%+1 bewonerstevredenheid vinden wij te laag. Een ontevredenheid van 49% creëert naar onze mening onvoldoende draagvlak. De tevredenheid zou een hoger percentage moeten worden van tenminste tweederde. Ook zal er gedifferentieerd naar (sub)buurten gekeken moeten worden.

Ook pleiten wij hierboven al voor een meldpunt.

De parkeerbezettingnormen voor overdag en de avond willen wij graag nader uitgelegd krijgen. Ook hier lijken de percentages (80/15% - 85/10%) ons erg bescheiden.

Tot slot willen wij niet 2 jaar wachten voordat een eerste 'tussenbalans' wordt opgemaakt. Wij willen ieder half jaar een peiling. Bij tegenvallende effecten of grote ontevredenheid moet een tussentijdse bezinning plaatsvinden, waar wij graag gesprekspartner bij zijn.

Met vriendelijke groet,

Thomas van Duin  
Voorzitter wijkvereniging Professo- en Burgemeesterswijk