



Stichting Milieuwerkgroepen Ede
www.sme-ed.nl

IN HANDEN

Onderwerp: Indiening Bezwaar <Besluit van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Ede houdende regels omtrent gebiedsaanwijzing parkeren voor vergunninghouders en betaald parkeren (Aanwijzingsbesluit gebieden parkeren voor vergunninghouders en betaald parkeren Ede 2021), zaaknummer 169902
Ons kenmerk: U611

Bennekom, 14 november 2020

College van Burgemeester en Wethouders van de Gemeente Ede,
Postbus 9022,
6710 HK EDE

Geacht College,

Op 6 oktober 2020 (zaaknummer 169902) heeft u een besluit genomen houdende regels omtrent gebiedsaanwijzing parkeren voor vergunninghouders en betaald parkeren. Het ENKA-terrein is buiten dit besluit gelaten, waardoor de vergunningshouderszone vanaf 1 januari 2021 niet meer op het ENKA terrein bestaat.

Hierbij dient de Stichting Milieuwerkgroepen Ede (SME) een bezwaarschrift in. Dit bezwaarschrift richt zich tegen uw besluit het ENKA terrein buiten de vergunningshouderszone te laten. Alhoewel wij denken dat er gegronde redenen zijn om de onderbouwing en uitvoering van het parkeerregime onder de loep te nemen (zoals uit de afgenomen draagvlakmeting uit de wijk ENKA blijkt), zijn wij van mening dat het (tijdelijk) gratis/vergunningsvrij maken van het parkeren in de wijk ENKA, en de toenemende aantrekkelijkheid van autobezit (en daarmee gebruik) direct in strijd is met een reeks bestaande beleidsafspraken en doelstellingen van de Gemeente Ede. Dit geldt met name in relatie tot de reductie van het autoverkeer op de Parklaan. Beter is het in plaats van afschaffing van betaald parkeren in de ENKA-wijk te werken aan een betere onderbouwing en uitvoering van het parkeerregime.

Relatie tussen een parkeerregime en autobezit/gebruik.

Academische studies hebben verschillende contexten uitvoerig onderzocht. We verwijzen u met name naar het handboek van prof. D. Shoup *The high cost of free parking* (geüpdatet in 2017). In een uitgebreide empirische studie van Christiansen et al. (2017) lezen we "Recent research finds that households own more cars and use them more if they have access to off-street parking, make more car trips and drive further if there is good access to off-street parking; they also tend to choose the car even to destinations that are well served by public transport if parking norms are generous. [...] free on-street parking was estimated to increase car ownership by up to 9 percent." De studie vindt zelf ook een sterke positieve correlatie tussen de beschikbaarheid van (gratis) straatparkeren en autobezit (en vervoerwijzekeuze). Dit reguleren "would be less effective when free street parking is abundant." (ibid, p. 4194). Guo (2013) laat ook zien dat het aanbod van (gratis) parkeren een enorme positieve relatie heeft met autobezit: "results show that parking supply can largely determine household car ownership decisions" (Ibid. p. 25). In Nederland laten Van der Waerden en Van der Waerden (2020, p. 49) zien "dat parkeerkosten de belangrijkste rol spelen bij het vormen van de voorkeuren"

Het Kennisinstituut Mobiliteitsbeleid voegt hieraan toe: "Veel mensen gaan ervan uit dat je parkeert in de openbare ruimte en dat dat gratis moet zijn, maar parkeren is nooit gratis, ook niet in de openbare ruimte" (Kansen et al. 2018, p. 18).

Relatie met het Parklaan dossier

Door wethouder De Pater is met de samenwerkende milieubewegingen in Ede afgesproken er voor te zorgen dat er zo weinig mogelijk autoverkeer gebruik gaat maken van de Parklaan

tijdens spijtstijden. In de Overeenkomst van de Gemeente over de Parklaan, met de SME en Natuur&Milieu Gelderland (voorheen GNMF) is immers een actieplan (<https://parklaan.ede.nl/wat-gaat-er-gebeuren/duurzame-mobiliteit>) en het rapport "Duurzame mobiliteit Parklaan Ede: Visie en actieplan" opgesteld. Het afschaffen van de vergunningshouderszone vanaf 1 januari 2021 op het ENKA terrein zou hier haaks op staan. Het beprijzen van het gebruik van de openbare ruimte voor het stallen van private auto's is, zoals hierboven aangetoond in de internationale literatuur, een bewezen effectief beleidsinstrument. Het afbouwen hiervan in de enige wijk rondom de Parklaan waar dit momenteel gebeurt, is daar strijdig mee. In plaats daarvan is het logischer om te kijken hoe in andere buurten een parkeerregime ingevoerd kan worden. En hoe er geleerd kan worden van de onderbouwing en uitvoering in de ENKA-wijk.

Relatie met andere beleidsafspraken en doelstellingen

De **Provincie Gelderland** schrijft in haar beleid "ontwikkelingen vragen een brede blik en een samenhangende aanpak tussen mobiliteit en de inrichting van woonwijken en bedrijventerreinen, voorzieningen en vervoerssystemen."ⁱ Internationale literatuur laat zien dat het gebruik van het duurzamere OV wordt bevorderd door hoge dichtheden en auto-ontmoedigend beleid op korte afstand van stations (Curtis et al. 2009). In gesprekken met beleidsmakers van de Provincie blijkt de hoge parkeernorm die is toegepast in een wijk op loopafstand van een IC station met straks 6x per uur een directe verbinding met alle grote steden, een doorn in het oog. Het afbouwen van een parkeerregime in de directe nabijheid van zo'n hoogwaardige knoop past niet in de duurzaamheidsambities van de Provincie. Wij wijzen er hierbij op dat tegelijkertijd met de (tijdelijke) afschaffing van het parkeerregime ook de P&R aan de zuidzijde van het station wordt afgesloten en er wordt begonnen met de bouw van het station. Deze ongelukkige timing leidt mogelijk tot extra parkeerdruk in de ENKA-wijk en daarmee ook tot een afname van veiligheid in een gebied waar veel ontwikkelingen plaatsvinden.

In het Convenant Mobiliteit van de **Regio FoodValley** onderschrijft de Gemeente het streven naar een "toename van het gebruik van andere vormen van mobiliteit dan de auto".ⁱⁱ In het Bestuursakkoord 2018-2022 stelt de **Gemeente Ede** ook duurzame mobiliteit te willen bevorderen door in te zetten op fiets en -OV gebruik.ⁱⁱⁱ Voor al die doelen is een parkeerregime een bewezen effectief beleidsinstrument.ⁱⁱ Daarnaast heeft Gemeente Ede een ambitieus **fietsplan**^{vi} waarvoor een algeheel geldend parkeerregime een belangrijke toekomstig instrument kan zijn (Harms et al. 2014).

Samen met de wethouder wordt er komende tijd door bewoners van ENKA werk gemaakt van het vergroten van de verkeersveiligheid in de wijk, afname van autoritten naar de school en inzet van een Mobility Hub (als Living Lab invulling gevend aan ambitie uit Bestuursakkoord om daar onderzoek naar te doen). Het afbouwen van een parkeerregime is hiermee niet consistent.

In de bredere, maatschappelijke discussie over **klimaatdoelstellingen** past het niet om autobezit te stimuleren door de openbare ruimte gratis ter beschikking te stellen. Datzelfde geldt voor **stikstof**. Een verbeterd parkeerregime kan zelfs direct bijdragen aan NOx- en CO₂-reductie door bijvoorbeeld vrijstellingen te verlenen aan elektrische auto's en deelauto's. In **de anderhalve meter samenleving** bleek tevens dat veel ruimteclaims voor de openbare ruimte (denk aan spelen, ontmoeten, recreëren, etc.) niet passen vanwege de hoeveelheid geparkeerde auto's in woonwijken^{iv}.

Wat stellen wij voor?

Een draagvlakmeting is een goed instrument om een gevoel te krijgen voor wat er leeft onder de bevolking. Maar niet als daarin een keuze wordt gesteld (wilt u iets gratis of ervoor betalen?) die geen recht doet aan de potentieel grootschalige, negatieve consequenties van een besluit hierover op een waaier aan beleidsafspraken en -doelstellingen die achter die keuze schuil gaat. Datzelfde geldt voor het argument dat de parkeervergunning geld kost. Het Kennisinstituut Mobiliteitsbeleid zegt daarover: "In de meeste gevallen worden de kosten van de parkeerplek niet gedekt door de kosten van een vergunning. [...]" Parkeervergunningen zijn een goed alternatief om parkeren te reguleren omdat capaciteitsmaatregelen duurder zijn en het invoeren van betaald parkeren vaak politiek gevoelig ligt" (Kansen et al. 2018, p. 19).

