

RVV ONTHEFFING NELLESTEIN

STBY voor de gemeente Amsterdam

Inhoud



Dit rapport is een verslag van co-creatief onderzoek naar de RVV ontheffing in Nellestein in Amsterdam.

Het onderzoek is uitgevoerd door STBY via Straatlabs in de buurt in mei 2018.

De opdrachtgever voor dit project is Iris van der Horst namens Stadsdeel Zuidoost.

Introductie **p. 3**
Achtergrond, randvoorwaarden, voor-
geschiedenis, methodiek, deelnemers

De huidige situatie **p. 9**
Wat is de huidige praktijk?
En hoe wordt die ervaren?

Een nieuwe regeling **p. 25**
Belangrijkste principes
Uitvoeringsopties
Voorbeeld scenario's

Randproblemen **p. 56**
Zijdelings gerelateerde suggesties



Introductie

Achtergrond



Autovrije wijk

Nellestein is een autovrije wijk in Zuidoost. Bewoners kunnen hun auto in de parkeergarage zetten en vandaar te voet hun woning bereiken. Voor de gevallen dat zij met de auto hun woning moeten bereiken, hebben zij een ontheffing nodig om over de fietspaden te mogen rijden.

Stedelijk beleid voor ontheffingen

Sinds maart 2016 moeten alle stadsdelen het stedelijke beleid voor ontheffingen volgen. Volgens dat beleid kan een ontheffing aangevraagd worden bij het stadsloket en moet hiervoor leges (100 euro) betaald worden. Deze ontheffing is maximaal 2 jaar "permanent" geldig of kan voor incidenteel eenmalig gebruik worden aangevraagd. Een ontheffing wordt standaard gekoppeld aan kenteken.

Passende regeling voor Nellestein

Stadsdeel Zuidoost kende een eigen regeling voor Nellestein: bewoners konden bij het verzorgingshuis gratis een ontheffingskaart halen die 1 uur geldig is. Deze kaart moest gecombineerd met een parkeerschijf op het dashboard van de auto gelegd worden.

Om verschillende redenen zal deze regeling aangepast moeten worden: Het verzorgingshuis verdwijnt uit de buurt, en zal de ontheffingskaarten niet meer kunnen verstrekken. En een volledig gratis regeling is niet meer mogelijk voor Nellestein omdat dit in strijd is met het beleid in andere wijken.

Om toch zoveel mogelijk recht te doen aan de unieke situatie in Nellestein zijn de gemeente Amsterdam, Stadsdeel Zuidoost en de bewoners van Nellestein in gesprek gegaan om samen een passende regeling voor Nellestein te verkennen.

Randvoorwaarden



Bestaande regels zijn het kader

De voorstellen moeten zoveel mogelijk binnen de bestaande regels voor ontheffingen vallen.

Het autovrije karakter van de wijk moet behouden blijven.

Net als in de rest van de stad, zal ook in Nellestein leges betaald moeten worden voor een ontheffing. De wethouder kan hierop helaas geen uitzondering maken, omdat dit een precedent zou scheppen.

Het risico op fraude moet tot een minimum beperkt worden.

Extra ruimte voor Nellestein

De wethouder steunt het verzoek om de bewoners zelf met voorstellen te laten komen. Hij ziet hiervoor binnen de bestaande regels voldoende mogelijkheden.

De wethouder is bereid het koppelen van een ontheffing aan kenteken los te laten. De ontheffing kan in plaats daarvan bijvoorbeeld aan een adres en persoon gekoppeld worden. De wethouder is ook bereid om de ontheffing voor Nellestein in een andere vorm aan te bieden dan in de rest van de stad gebeurt. Dit geeft bewoners de mogelijkheid om te komen met voorstellen voor bonnenboekjes, strippenkaarten of zelfs automaten. Dat betekent ook dat de ontheffing een vorm kan krijgen, die het mogelijk maakt om hem te overhandigen aan mensen die bewoners helpen of iets bij hen komen brengen.

Voorgeschiedenis



Bewonersavond

In oktober 2017 organiseerde stadsdeel Zuidoost een informatieavond over het ontheffingenbeleid voor de bewoners van Nellestein. Daar kwamen ca. 200 bewoners op af. De meesten van hen waren niet te spreken over het stedelijke beleid. Zij waren boos dat ze moeten gaan betalen voor een ontheffing, en dat de ontheffing niet meer bij het verzorgingshuis kan worden opgehaald. Ze maakten zich ook zorgen over hoe de nieuwe situatie uitpakt voor leveranciers, aanvullend openbaar vervoer en voor hun eigen bezoekers. Een verslag van deze avond is gedeeld met de bewoners.

Buurt enquête

Om beter inzicht te krijgen in het huidige gebruik van de ontheffingen, heeft OIS (in opdracht van het stadsdeel) een onderzoek uitgevoerd via een enquête die verspreid is onder bewoners. De resultaten staan beschreven in een rapport dat

inmiddels ook gedeeld is met alle betrokkenen.

Straatlabs

Om tot een passende nieuwe regeling te komen, zijn in mei 2018 vier Straatlab bijeenkomsten georganiseerd. Bewoners kregen daar de kans om in kleinere groepen mee te denken over hoe de nieuwe regeling er volgens hen uit zou moeten zien. Aan deze Straatlabs deden ongeveer 50 bewoners mee. Deze sessies moesten zoveel mogelijk input opleveren voor het ontwerp van een "RVV ontheffing Nellestein Nieuwe Stijl". De verkrijgbaarheid van een ontheffing en het houderschap speelden daarbij een cruciale rol. Het moest duidelijk worden aan welke eisen de nieuwe regeling moest voldoen, binnen de gestelde kaders van de gemeentelijke regelgeving. Dit rapport beschrijft de resultaten van de Straatlabs, en geeft suggesties over de meest gedragen oplossingsrichtingen voor de nieuwe regeling.

Straatlab methodiek



Co-creatieve exploraties

Het onderzoek naar het perspectief van de bewoners van Nellestein was gebaseerd op de 'Straatlab methodiek'. Tijdens een Straatlab wordt een mix van betrokkenen uit de buurt gevraagd om actief met elkaar in gesprek te gaan en samen hun ervaringen en voorkeuren te verkennen.

Het ging hierbij om een open en gezamenlijk gesprek en het samen nadenken over mogelijke oplossingen voor een passende regeling voor de RVV ontheffing voor de buurt.

Analyse en rapportage

De verkenningssessies informeerden het onderzoeksproces naar de meest gedragen oplossingsrichtingen voor een passende nieuwe RVV ontheffingsregeling voor Nellestein. Dit rapport is het resultaat van een grondige analyse door STBY.

System Thinking

Het onderliggende principe van deze aanpak is 'system thinking'. Dat wil zeggen dat we naar het geheel van gekoppelde elementen kijken, omdat focussen op afzonderlijke aspecten vaak een te nauwe blik oplevert en uiteindelijk niet tot een holistische oplossing voor iedereen leidt. Als je ergens in een systeem iets weghaalt of toevoegt, dan heeft dit meestal ergens anders consequenties.

Dit is het niveau waarop het leeuwendeel van de gesprekken zich afspeelde. Tijdens het faciliteren van de gesprekken in de Straatlabs is zoveel mogelijk geprobeerd om niet verstrikt te raken in hele specifieke en afzonderlijke details, maar juist om naar het grotere plaatje te kijken.

Straatlab deelnemers



Ronde-tafel gesprekken met 45 buurtbewoners

De gesprekken vonden plaats in groepen van 5-8 deelnemers. Aanvankelijk waren er 24 plaatsen beschikbaar voor buurtbewoners om mee te doen aan de Straat Labs, maar gezien de vele reacties die op de oproep kwamen is besloten extra sessies in te plannen. Uiteindelijk waren er 45 personen aanwezig.

Mix van deelnemers uit de buurt:

- Leeftijd: 5 mensen van 20-40 jaar; 15 mensen van 40-65 jaar; 31 mensen van 65+.
- Woonduur: 7 mensen minder dan 10 jaar, en 44 mensen langer in de wijk wonend.

- Autobezit: 47 autobezitters; 4 bewoners zonder eigen auto.
- Ervaring: 21 mensen maken af en toe gebruik van de ontheffing, en 30 mensen maken er vaker dan eens per maand gebruik van.

Toehoorders vanuit de gemeente:

- Projectleider Nieuwe Ontheffing Nellestein
- Projectmanager Gaasperdam
- Assistent projectmanager Gaasperdam
- Gebiedsmakelaar Nellestein
- Expert vanuit het Stadsloket



DE HUIDIGE SITUATIE

Wat is de huidige praktijk?



In de huidige situatie kunnen bewoners en bezoekers een ontheffing ophalen in de buurt. Dit is gratis en er worden geen vragen gesteld. Het kaartje wordt op het dashboard gelegd met de parkeerschijf ernaast, en dan kan men maximaal 1 uur staan. Daarna rijdt men de wijk weer uit of zet de auto in de parkeergarage.

In de praktijk verschilt de mate waarin men deze regels volgt. Er wordt langer stil gestaan, of er wordt soms zelfs helemaal geen ontheffing afgehaald. Er is weinig controle en dus weinig risico op een boete. Dit leidt tot ergernis bij bewoners die zich wel aan de regels houden.

Deelnemers hebben in de labs de concrete praktijksituaties benoemd waarin ze op dit moment gebruik maken van deze ontheffing. Deze betreffen zowel de eigen auto, als auto's van

niet-bewoners zoals dienstverleners en leveranciers. De situaties vallen in twee hoofdcategorieën uiteen:

KORTER DAN EEN UUR IN DE WIJK

In de meeste gevallen gaat het om alledaags gebruik dat ontstaat uit bekende behoeftes (zware spullen afleveren, iemand die niet zelfstandig naar huis kan lopen thuisbrengen). Deze vallen binnen de huidige toegestane tijdsduur van 1 uur.

LANGER DAN EEN UUR IN DE WIJK

Daarnaast zijn er omstandigheden en behoeftes die ertoe leiden dat iemand de auto langer laat staan dan 1 uur. Deze kunnen bijvoorbeeld met een fysieke beperking te maken hebben, of het kunnen planbare omstandigheden zijn die vereisen dat de auto langer voor het huis staat (denk aan een verhuizing of verbouwing).



Maximaal een uur rijden en stilstaan in de wijk

Deze situaties komen vaak voor in het dagelijks leven in Nellestein: vooraf gepland of niet, haalt iemand een ontheffing op, rijdt door de wijk naar de bestemming en stopt kort om iets te regelen. Voor normaal laden en lossen hebben mensen aan een uur voldoende.

VOORBEELDEN VAN BEWONERS

- Bewoner met een lichamelijke beperking brengt de boodschappen thuis
- Andere bewoner helpen van/naar zorginstelling te gaan
- Ongewoon zware boodschappen of spullen lossen
- Ivm activiteiten buitenshuis spullen laden / lossen / halen / brengen (contrabas meenemen naar repetitie; machine meenemen voor naailes)
- Een buur met beperking helpen ergens heen te gaan
- Ouder zet 's avonds een slapend kind en spullen thuis af
- Auto inladen om op vakantie te gaan
- Spoedgeval : iemand of huisdier naar huisarts brengen

VOORBEELDEN VAN NIET-BEWONERS

- Zorg- of andere dienst moet onverwachts aan huis komen om iets op te lossen (aannemer, thuiszorg)
- Leverancier komt goederen zoals meubels aan huis brengen
- Partner komt werken bij bewoner thuis en moet daarvoor zware spullen afleveren
- Bezorger komt een online aankoop of maaltijd afleveren



Maximaal een uur rijden en stilstaan in de wijk

VOORBEELDEN BEWONERS

'Als ik spontaan veel spullen heb gekocht rijd ik even langs Amsta voor een briefje.'



'Je moet het slim organiseren: eerst alles uitladen en dan alles in de lift. En dan gelijk weg.'



"Heb je niet genoeg aan een uur, dan kom je later gewoon nog een keer."



ONTHEFFING HALEN

DE WIJK INRIJDEN

STILSTAAN

UITRIJDEN

"Als de bezorger vooraf belt haal ik een ontheffing en dan ontmoeten we elkaar bij Amsta."



"Meestal rijd ik mee, zo hoeft hij niet te zoeken."



'De wegen zijn er niet op gemaakt, een tegenligger is heel lastig'.



VOORBEELDEN BEZOEKERS



Langer dan een uur rijden en stilstaan

Dit zijn situaties waarin een voertuig langer dan een uur moet blijven staan. Soms is er een incidentele behoefte zoals een verhuizing, of de behoefte kan over een periode regelmatig voorkomen zoals bij zorg aan huis. De situaties kunnen spontaan opkomen.

VOORBEELDEN VAN BEWONERS

- Zelf verhuizen
- Levering van zware goederen waarvoor het langer dan een uur duurt om ze te lossen
- Mensen met (tijdelijke) fysieke beperkingen, die niet in aanmerking komen voor de gehandicaptenparkeerkaart
- Jonge vader, die een baby en allerlei andere zaken draagt en niet een aantal keer heen en weer kan lopen
- Vrouwen die 's avonds laat thuis komen en zich niet veilig voelen om naar huis te lopen. Zij rijden de auto dan voor de deur, en zetten die dan vroeg de volgende dag in de garage

VOORBEELDEN VAN NIET-BEWONERS

- Verhuizingen door een verhuisbedrijf
- Levering van zware goederen zoals tuinbenodigheden waarvoor het langer dan een uur duurt om ze te lossen
- Terugkerende zorgtaken die langer kunnen duren dan de toegestane tijd
- Brandweerwagen of andere nooddiensten komen in antwoord op melding
- Reparatie aan huis die langer dan een uur blijkt te duren
- Complicaties doen zich voor in het werk van een zorg- of andere dienstverlener; ze moeten hun apparatuur bij de hand hebben en laten de auto staan
- Bezoek van iemand met eigen auto, die tijdelijk niet zelfstandig van/naar de parkeergarage kan lopen



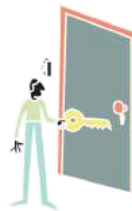
Langer dan een uur rijden en stilstaan

VOORBEELDEN BEWONERS

'Soms koop je ineens heel veel spullen voor de tuin. Dan ben je lang aan het lossen.'



'Sommige mensen draaien gewoon de parkeerschijf door. Dan kunnen ze nog even blijven.'



'Ik woon ver, met mijn knie lukt het niet om binnen een uur uit te laden en stapvoets terug te rijden.'



ONTHEFFING HALEN

DE WIJK INRIJDEN

STILSTAAN

UITRIJDEN

"Er zijn leveranciers die geen ontheffing geregeld hebben. Als bewoner weet je dat niet precies."



"Soms staan er wel vier busjes de hele dag achter elkaar in het gras."



VOORBEELDEN BEZOEKERS

..STBY..

Hoe ervaren mensen de huidige situatie?

Bewoners geven aan dat ze veel in de huidige situatie waarderen: het systeem is simpel en gratis, het is weinig gedoe om een ontheffing te halen, en weinig risico als de situatie vereist dat een auto wat langer moet staan dan formeel is toegestaan.

Er is echter ook veel onduidelijkheid over wat de praktijk is en wat precies wel of niet zou moeten mogen. Dit is prettig voor degenen die rommelen met regels, maar vervelend voor degenen die hun best doen om het autoluwe karakter van de wijk te respecteren. Zij storen zich aan de situatie.

Iedereen zou baat kunnen hebben bij meer helderheid.

Deze volgende aspecten spelen een grote rol in de ervaringen van de bewoners met de huidige ontheffingsregeling:

- Behoeft om snel en flexibel een ontheffing te krijgen
- Bewoners willen het karakter van de wijk behouden
- Onenigheid over wat een geldige reden is
- Onduidelijkheid of ontheffing voor derden nodig is
- Men stoort zich aan alledaags misbruik
- Begrip voor bijzondere omstandigheden
- Adres speelt mee in frequentie en gebruik
- Bewoners begrijpen de leges niet

Behoefte om snel, gratis, flexibel ontheffing te krijgen

Mensen vinden het belangrijk om spontaan, en met ruime openingstijden een ontheffing te kunnen krijgen.

Ze geven aan dat de huidige flexibiliteit essentieel voor ze is, want er zijn veel zaken die je niet van tevoren kunt of wilt inplannen. Denk bijvoorbeeld aan een buurtgenoot met een lichamelijke beperking helpen ergens heen te gaan, of een spoedgeval (zoals iemand of een huisdier naar een arts brengen). Ook komen bezorgers of dienstverleners binnen een ruim tijdsvak ("tussen 9 en 12") en niet op een exact van te voren afgesproken tijdstip. Het komt ook vaak voor dat bewoners een spontane aankoop doen die naar de woning gebracht moet worden om te lossen. Zelfs voor regelmatig voorkomende en voorspelbare zaken, vinden mensen omrijden om een ontheffing te halen niet praktisch.

"We moeten overdag naar het stadsdeelkantoor, we werken allebei, dat ga ik niet doen."

Zelfs met de huidige openingstijden is het niet altijd handig of mogelijk een ontheffing te halen.

Soms lopen mensen een vertraging op waardoor ze buiten de openingstijden aankomen. (denk aan terugkomst van een reis). Of bij een spoedgeval, waarbij er geen tijd is om een ontheffing te halen op de gebruikelijke manier. Verschillende bewoners zeiden dat ze een ontheffing te allen tijde willen kunnen regelen, ook voor niet-bewoners (bijv. leveranciers).

"Iedere keer haal je nu die ontheffing en zet je die parkeerschijf op de tijd. Die ontheffing krijg je altijd en dat vind ik wel makkelijk."

"Ik ga altijd naar Ikea voor een rekje en dan kom ik terug met een kast."

Onenigheid over wat een geldige reden is

Men is het er niet over eens wat een redelijke aanleiding voor het gebruik van een ontheffing is.

Mensen verschillen in wat ze een aanvaardbare reden vinden om kort de auto te laten staan. De meningen lopen vooral uiteen over de volgende situaties:

- Mag je boodschappen thuis afleveren? Hoe veel en hoe zwaar dan?
- Mag je kinderen voor de deur afzetten? Of moet je altijd vanaf de garage met ze naar huis lopen?
- Wat als je de auto laat staan tijdens een bezoek van iemand met een lichamelijke beperking? Of moet men de auto meteen na aankomst weer in de garage (laten) zetten?

Het verschil in perceptie uit zich ook in het gebruik van verschillende termen, zoals 'vergunning' in plaats van 'ontheffing'. En 'parkeren' in plaats van 'staan' en 'laden/lossen'.

Die onduidelijkheid over de praktijk is prettig voor degenen die de ontheffing voor allerlei situaties gebruiken, en vervelend voor mensen die de ontheffing 'zuiver' gebruiken.

"Als oudere mantelzorger breng ik twee keer per week boodschappen, ik zie niet voor me hoe ik dat anders kan doen."

"Ik heb zo'n karretje en daarmee sjouw ik alles naar huis toe."

"We worden allemaal ouder, en hebben vaker behoefte om met de auto voor te rijden. Maar we moeten wel goed opletten of het echt nodig is."

Bewoners willen het karakter van de wijk behouden

Bewoners willen graag een autoluwe wijk

De bewoners in de Straat Labs waarderen het karakter van de wijk. De fietspaden zijn eigenlijk te krap om er met een auto te rijden en stil te staan. Men vindt het belangrijk dat de ontheffing niet wordt gebruikt als een parkeervergunning.

Ze storen zich aan mensen die dat onvoldoende respecteren

Bewoners storen zich aan medebewoners die de wijk inrijden wanneer het ook anders kan; in het gras en op de fietspaden rijden; het gebruik van illegale 'sluiproutes'. Deelnemers hebben de indruk dat mensen die hier een huis kopen, niet van tevoren lezen hoe het werkt in de wijk. Soms weten ze niet hoe het hoort, maar soms willen ze het misschien niet weten.

Slechte vindbaarheid leidt tot meer rijden in de wijk

Sommige adressen zijn voor bezoekers heel moeilijk te vinden en dat werkt het rijden en het gebruik van ontheffingen in de hand (men wil liever bij de deur afgezet worden).

Zoeken naar adressen betekent dat men ook verder en langer in de wijk rondrijdt. Sommige leveranciers keren om of gaan zonder ontheffing de wijk in als ze het ingewikkeld vinden.

"Ik vind dat Nellestein een voorbeeldfunctie heeft voor de hele stad."

"Mensen wonen hier met een hele andere reden dan dat ze normaal ergens gaan wonen."

Men stoort zich aan alledaags misbruik

Mensen storen zich aan het misbruik van de huidige situatie en het gebrek aan controle

Auto's blijven die langer dan een uur staan wekken ergernis. Er is weinig controle en dus is er weinig risico. Zo kan een bewoner die ver weg van de garage woont, de afstand te groot vinden om na een lange werkdag af te leggen en dan de auto een nachtje laten staan. Ook is het gemakkelijk om het parkeerschijf 'door te draaien', waardoor de auto langer kan staan dan toegestaan is. Het komt ook voor dat bezoekers op visite bij een bewoner de auto langer laten staan.

Het gebrek aan toezicht is prettig voor degenen die 'misbruik' maken van de huidige situatie, en vervelend voor de mensen die hun best doen om de wijk autovrij te houden.

"Veel mensen gebruiken de ontheffing als een soort parkeervergunning."

"De irritatie ontstaat vooral bij parkeren. Laden en lossen is geen probleem voor de wijk."

"Geen misbruik van de ontheffing is 'wishful thinking'."

"Het allerbelangrijkste is dat er handhaving is, want anders heeft niks zin."

Begrip voor bijzondere omstandigheden

Bewoners tonen begrip voor medebewoners die door overmacht langer of vaker voor de deur moeten stoppen.

Vooral om gezondheidsredenen vinden bewoners het begrijpelijk als mensen de auto langer voor de deur zetten (een invalide buurvrouw op bezoek; 's avonds laat thuis en onveilig gevoel om naar huis te lopen).

Kijkend naar de toekomst zijn bewoners bezorgd over de oudste en minst valide bewoners in de wijk. Sommige bewoners zijn echt afhankelijk van anderen om opgehaald en gebracht te worden.

Bewoners verwachten begrip voor speciale omstandigheden

Sommige mensen verwachten dat voor bijzondere omstandigheden en in geval van overmacht, een uitzondering wordt gemaakt. In de huidige praktijk maken mensen een afweging (onthefving halen of boete riskeren) op basis van haast, tijdstip, gemak, andere factoren.

"Ik maak in toenemende mate gebruik van de ontheffing. Mijn vrouw heeft hartproblemen en het hangt van de dag en de weersomstandigheden af of ze zelf naar de parkeergarage kan lopen. Dat is niet te plannen maar we weten wel dat dit meer zal worden."

Adres speelt mee in frequentie en duur gebruik

De locatie van een woning kan de behoefte aan een ontheffing vergroten.

Als een woning zich 700 meter van de garage bevindt, in hoogbouw, is het heel anders om naar huis te lopen met boodschappen, kinderen, en andere zaken, dan als men dichterbij woont.

Als men niet goed ter been is kan dit een serieus obstakel worden. Ook de hoogte van de plek in de parkeergarage speelt een rol. Samen kunnen deze hindernissen een aanleiding zijn om vaker de wijk binnen te rijden, en/of de auto langer te laten staan dan is toegestaan.

"Zolang ik nog kan, loop ik naar de parkeergarage. Zodra ik het niet meer kan, heb ik behoefte aan voorzieningen die mij voor de deur kunnen brengen."

"Er zijn mensen die absoluut afhankelijk zijn van mensen, dat ze thuis gebracht en opgehaald worden."

Onduidelijkheid of ontheffing voor derden nodig is

Het is niet duidelijk wie een structurele ontheffing heeft en voor wie een ontheffing geregeld moet worden.

Noodhulpdiensten en de meeste bezorgdiensten hebben een permanente ontheffing waarmee ze de wijk in kunnen rijden, maar onder de dienstverleners (zoals sommige thuiszorgdiensten) heeft niet iedereen al een ontheffing. Het is de bewoners dus niet altijd duidelijk voor wie een ontheffing van te voren geregeld moet worden. Deelnemers gaven aan dat ze graag ontheffingen goed willen regelen voor leveranciers en andere niet-bewoners.

"Taxi's willen soms niet voor de deur komen omdat ze geen ontheffing hebben. Dan moet een bewoner naar de parkeerplaats komen."

Bewoners begrijpen de leges niet

Mensen begrijpen de kosten van de ontheffing niet.

Mensen betalen al voor een parkeerplaats in de garage en zijn gewend dat het laden en lossen en eventueel als uitzondering langer laten staan, gewoon een recht is. Ze begrijpen niet waarom ze straks daar bovenop ook voor laden en lossen moeten betalen. Waarom kost het 100 Euro? Waar betalen ze eigenlijk voor, en waarom moet iedereen hetzelfde betalen terwijl niet iedereen in gelijke mate gebruik van de ontheffing maakt? Zou het niet als een perverse prikkel werken die tot meer verkeer in de wijk leidt? Mensen vinden 100 Euro duur, vooral voor mensen die van een bescheiden inkomen leven.

"De ene maakt er veel meer gebruik van dan de andere. Waarom niet betalen naar gebruik?"

"Als ik dan toch 100 Euro heb betaald, dan ga ik dat natuurlijk veel vaker doen..."

Belangrijkste behoeften vanuit bewoners

MAKKELIJK

- Zo min mogelijk gedoe, ook voor zorgverleners en leveranciers
- Spontaan te regelen, 24/7 verkrijgbaar
- Iedereen moet het kunnen regelen (zowel online als offline)

RECHTVAARDIG

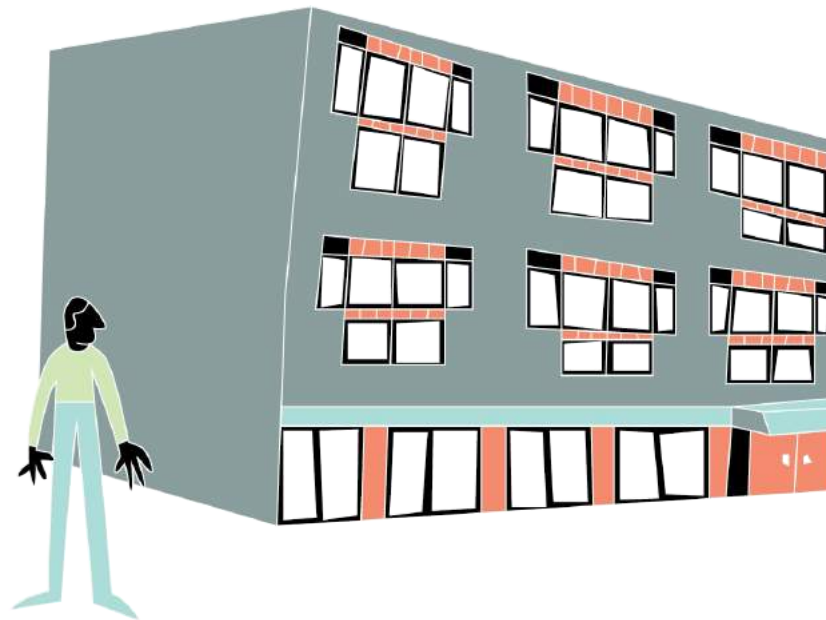
- Passende oplossingen voor een aantal verschillende situaties
- Duidelijk toezicht op wie er in het gebied is, en voor hoe lang
- Voorkomen dat mensen te lang blijven staan

DUIDELIJK

- Duidelijk hoe het werkt
- Duidelijk aangeven waar het gebied begint/eindigt

BEWAKEN VAN HET AUTOLUW KARAKTER

- Voorkomen dat auto's onnodig hele wijk op en neer gaan
- Voorkomen dat auto's fietsers en voetgangers hinderen





EEN NIEUWE REGELING

Een passende oplossing voor Nellestein



Er zijn twee directe aanleidingen voor een nieuwe RVV ontheffingsregeling voor Nellestein:

De huidige manier (kaartje ophalen bij een lokale instelling) verdwijnt. Een ontheffing ophalen bij het stadsdeelkantoor is geen aantrekkelijke optie voor de meeste mensen. Dit is niet praktisch, en ontheffingen zullen dan ook minder afgehaald/aangemeld kunnen worden. Dit staat in contrast met de praktijk dat bewoners en bezorgers ondanks het autovrije karakter toch af en toe even de buurt in moeten rijden. Het aanvragen van een ontheffing moet makkelijk te regelen zijn.

Daarnaast moeten sinds 2016 alle stadsdelen het stedelijke beleid voor betaalde ontheffingen volgen. Dit beleid sluit niet aan bij de huidige regeling voor Nellestein waarin bewoners van de wijk gratis een 1 uurs ontheffing kunnen krijgen

Er zal in de nabije toekomst op een of andere manier afgerekend moeten worden, maar wanneer, hoe en hoeveel?

In de Straatlabs hebben bewoners, naast het in kaart brengen van de huidige praktijken en behoeftes, ook gezamenlijk verkend wat voor hen een acceptabele regeling voor de toekomst zou kunnen zijn. Daarbij zijn de randvoorwaarden van de gemeente als kader aangehouden, en er is gekeken naar wat voor Nellestein het meest passende alternatief zou zijn.

Analyse van de door hen aangedragen oplossingsrichtingen heeft geleid tot een aantal **uitgangspunten** waaraan de nieuwe regeling moet voldoen, aangevuld met een reeks van mogelijke **keuzes t.a.v. beleid en uitvoering**. Deze uitgangspunten en keuzen staan in dit hoofdstuk nader toegelicht, en geïllustreerd met een aantal voorbeeldscenarios.

Behouden van autovrij karakter

Grote overeenstemming over autovrije wijk

Een duidelijk positief punt is dat iedereen het erover eens lijkt te zijn dat het autovrije karakter van de buurt belangrijk is en behouden moet blijven. In- en uitrijden moet tot een minimum beperkt blijven. Situaties zoals beschreven in het vorige hoofdstuk komen echter wel voor, en moeten dus ook mogelijk zijn binnen de toekomstige nieuwe regeling.

Makkelijke, rechtvaardige en duidelijke regeling

Vrijwel alle bewoners vinden het redelijk dat zij of anderen even bij hun huis kunnen komen om zware spullen of een behoeftig persoon af te zetten of op te halen. Met een simpele regeling voor toegang tot maximaal een uur wordt de bulk van dit snelle laad- en losverkeer opgelost. En met een meer systematische, duidelijkere en eerlijkere regeling wordt ook de huidige verwarring en onrust over de feitelijke praktijk opgelost. Hiernaast en op de volgende pagina's staan de belangrijkste principes die uit de Straat Labs naar voren kwamen beschreven.

Belangrijkste uitgangspunten voor een nieuwe regeling

1. Onderscheid tussen kort en lang de wijk in
2. Onderscheid tussen regelmatig en incidenteel
3. Onderscheid tussen eigen en andere auto
4. Makkelijke aanmelding
5. Controle op toegang en gebruik
6. Duidelijke communicatie
7. Variatie in betaling

Op de volgende pagina's worden al deze uitgangspunten een voor een nader toegelicht.

1. Onderscheid tussen kort en lang de wijk in

Huidige regeling maakt geen onderscheid

Uit de Straatlabs kwam duidelijk naar voren dat de meest voorkomende situatie waarin iemand de wijk in moet rijden een ritje van korter dan een uur is. Dit gaat om even naar een adres rijden om iets of iemand af te leveren of op te halen. Dit is erg belangrijk voor bewoners, en moet het liefst zo makkelijk mogelijk blijven. De huidige regeling gaat ervan uit dat elke ontheffing maximaal voor 1 uur is, dat is een van de oorzaken dat sommigen hiermee rommelen. Dit kan eventueel terecht zijn (wat ze moeten laden/lossen kost nu eenmaal meer tijd dan 1 uur), of onterecht (tijd rekken door de parkeerschijf te verzetten). Deze situatie en praktijk zorgt voor veel onduidelijkheid, onrust, frustratie en ergernis. De nieuwe regeling kan dit verhelderen door ook een ontheffing voor langer dan 1 uur te erkennen en mogelijk te maken.

Bewoners willen korte ontheffing liefst gratis houden

In de huidige situatie zijn alle ontheffingen gratis. Bewoners houden dat natuurlijk het liefst zo. De gemeente beslist hier uiteindelijk over, en het algemene beleid is dat voor

ontheffingen betaald moet worden. De meeste ophef omtrent de betaling betreft de korte ritten de wijk in. Mensen zijn gewend aan de huidige gratis regeling en zien de redelijkheid van betaling hiervoor niet in. Het zal heel goed uitgelegd moeten worden als er een tarief ingevoerd wordt. Wellicht dat een gratis ‘bonnenboekje’ speciaal voor bewoners, waarmee ze voor een beperkt aantal keer per jaar kort de buurt in mogen rijden, de pijn van de invoering van een tarief kan verzachten.

Betalen als je langer dan 1 uur in de wijk moet zijn

Er zijn zoals uit het vorige hoofdstuk bleek ook situaties waarin bewoners langer dan een uur de wijk in moeten. Het gaat hierbij om situaties waarbij het laden/lossen van de auto langer dan een uur duurt. Voor langer dan een uur rijden en stilstaan vinden de meeste mensen het redelijk dat er een ontheffing moet worden aangevraagd, en ook dat het tarief daarvoor oploopt naarmate ze langer in het gebied zijn geweest.

2. Onderscheid tussen regelmatig en incidenteel

Huidige regeling maakt geen onderscheid

Uit de Straatlabs kwam ook naar voren dat er voor de bewoners een verschil is tussen incidentele of regelmatig voorkomende aanleidingen. Ook dit maakt dat ze op verschillende manieren tegen de ontheffingsregeling aankijken.

Incidenteel kort de wijk in

Iemand die slechts heel af en toe iets/iemand aan huis komt afleveren/ophalen (bijvoorbeeld een kast gekocht bij IKEA), die vindt het een heel gedoe om hier speciaal een ontheffing voor aan te vragen, en om hiervoor de door de gemeente voorgestelde som van €100 te betalen. Dit voelt onredelijk voor hen. Een lager tarief zou beter te begrijpen zijn.

Incidenteel iets langer de wijk in

Vrijwel iedereen leek er mee te kunnen leven dat voor incidentele langere laad/los-klussen aan huis (bijvoorbeeld een verhuizing) een ontheffing aangevraagd moet worden, en dat hier waarschijnlijk voor betaald zal moeten worden.

Regelmatig kort de wijk in

Iemand die regelmatig even kort de buurt in moet rijden om iets/iemand aan huis af te leveren of op te halen (bijvoorbeeld een partner die slecht ter been is), vindt het vervelend om hiervoor steeds een nieuwe ontheffing te moeten aanvragen. Deze persoon zou gebaat zijn bij een permanente ontheffing. Wat hen betreft het liefst gratis, zoals nu, maar een redelijke prijs zou ook acceptabel kunnen zijn.

Regelmatig iets langer de wijk in

Vrijwel iedereen leek het er over eens dat in verband met het autovrije karakter van de wijk het niet logisch is dat er een reden zou zijn om regelmatig voor langere tijd met een auto de wijk in te hoeven. Hier lijkt dus geen speciale regeling voor nodig.

3. Onderscheid tussen eigen en andere auto

Geen onderscheid in huidige regeling

Met de huidige kaartjes die men kan ophalen en op het dashboard leggen is er geen onderscheid tussen situaties waarin bewoners een ontheffing voor hun eigen auto of voor een andere auto nodig hebben (bijvoorbeeld voor een familielid of voor een leverancier die iets komt afleveren). In de nieuwe regeling zonder deze kaartjes is het passender als de ontheffing zowel op kenteken als op adres geregistreerd kan worden. Dit heeft ook te maken met de manier van afrekenen. Soms zal dit door de bewoner, en soms door een ander gebeuren. (zie pagina 31 en 34 over aanmelding en betaling)

Ontheffing voor eigen auto

Voor een doorlopende of tijdelijke ontheffing voor de eigen auto is er al een koppeling tussen het adres en het kenteken, dus dit is geen gecompliceerde situatie.

Ontheffing voor auto van bekende

Bewoners willen graag op ook voor iemand anders een ontheffing kunnen regelen. Deze ontheffing kan dan aan hun

adres gekoppeld worden en indien nodig ook via hen afgerekend worden. Eventuele onderlinge verrekening is aan de betrokkenen.

Ontheffing voor ‘speciale’ leveranciers

Voor bijzondere leveringen hebben bewoners vaak direct contact met leveranciers. Bijvoorbeeld in geval van een verhuizing. Zij kunnen daarvoor een ontheffing aanvragen, gekoppeld aan hun adres, zodat ze het kenteken van de leverancier niet nodig hebben. Eventuele onderlinge verrekening is aan de betrokkenen. In dit geval kan het zowel gaan om een ontheffing voor korte tijd, minder dan een uur, als voor langere tijd. Hiervoor is een getrappt tarief denkbaar.

Ontheffing voor ‘onbekende’ leveranciers

In veel gevallen heeft de bewoner geen persoonlijk contact met deze leveranciers. Bijvoorbeeld een pakketbezorgdienst. Het lijkt dan ook niet redelijk dat het regelen van een ontheffing bij bewoners ligt. Dit zou de gemeente rechtstreeks met regelmatige bezorgers moeten afspreken.

4. Makkelijke aanmelding

Huidige systeem met kaartjes verdwijnt

Het huidige systeem met het afhalen van kaartjes was in zekere zin makkelijk, omdat het in de buurt kon en ook gratis was, maar had ook nadelen zoals de beperkte openingstijden van het afhaalpunt. Voor de nieuwe regeling is het belangrijk dat ontheffingen snel en direct kunnen worden aangemeld.

Meerdere mogelijkheden tot vooraf aanvragen

Om aan de voorkeuren en mogelijkheden van alle bewoners tegemoet te komen zou het aanvragen van een ontheffing via meerdere kanalen moeten kunnen gebeuren. Zowel digitaal (website en/of app), als aan het stadsloket, of eventueel zelfs telefonisch. Hiermee wordt optimaal rekening gehouden met verscheidenheid van mensen in de buurt.

Meerdere mogelijkheden voor ter plekke aanmelden

Idealiter is er ook een optie om ter plekke bij de toegang van de buurt een ontheffing te regelen. Een 'ontheffingsautomaat' bij de toegang tot de buurt zou het mogelijk maken om

bijvoorbeeld kenteken of adres in te voeren en een bonnetje te krijgen, net als bij een parkeerautomaat. Hiermee is ook meteen de afrekening te regelen; ofwel bij aanmelding ofwel achteraf als je de buurt uit rijdt en je kaart weer in een automaat moet steken (net als bij parkeergarages). Andere mogelijkheden om de aanmelding en afrekening te regelen zijn het gebruik van een pasje/token (bijvoorbeeld de pasjes die bewoners al hebben voor de garages), of het gebruiken van een app (zoals bij parkeren in de stad).

Ook voor leveranciers

Deze oplossing bij de entree tot de buurt kan ook door leveranciers eenvoudig gebruikt worden om een ontheffing aanvragen en af te rekenen. Daarmee hoeft dit niet meer perse via bewoners te lopen.

(zie ook pagina 31 over toegang, en pagina 33 over betalen)

5. Controle op toegang en gebruik

Huidige situatie is onduidelijk

Veel mensen geven aan dat de controle op auto's die de wijk in rijden, en er voor een korte of langere tijd blijven staan, niet hoog is, en daardoor is er nogal wat verwarring over of er wel of niet misbruik gemaakt wordt van de bestaande regeling. Een meer doorlopende registratie hiervan zou veel rust kunnen geven. Nellestein heeft maar één officiële toegangsoptie, dus het zou mogelijk moeten zijn om goed toezicht te houden op in- en uitgaand verkeer en tijdsduur van verblijf. Dit zou de onrust en meningsverschillen over misbruik in sterke mate oplossen. Er kwamen in de Straat Labs verschillende suggesties op dit vlak naar voren.

Persoonlijk toezicht

Met een bemande post bij de toegang tot de buurt zou de registratie en handhaving van de regels kunnen gebeuren. Af en toe door de buurt lopen om te kijken hoe en waar de auto's rijden en staan is daarnaast waarschijnlijk ook nog steeds nuttig.

Digitaal toezicht

Een andere optie zou zijn om de registratie aan de toegang tot de buurt digitaal te doen. Bijvoorbeeld met een camera die alle kentekens registreert en een systeem daarachter dat controleert wie er wel/niet een ontheffing heeft, hoe lang de auto in de buurt is geweest, of dit klopt met de regels, en wat er eventueel afgerekend moet worden. Bewoners en bezorgers kunnen daarmee automatisch een rekening thuis krijgen (vergelijkbaar met de 'Congestion charge' in Londen). Dit leek een scenario te zijn waar veel mensen zich in konden vinden.

Deze manier van controle op toegang en gebruik maakt dat de uitvoering van de regeling meer systematisch is. Voor iedereen en op elke tijd hetzelfde. Dit komt tegemoet aan alle behoeften die door de bewoners geuit werden. En het is ook duidelijk en eenvoudig voor leveranciers en bezoekers.

6. Duidelijke communicatie

Bewoners begrijpen dat er een ontheffingsbeleid moet zijn om de wijk autovrij te houden, maar tegelijkertijd is er veel onrust over de veranderingen die op komst zijn. Duidelijke uitgangspunten voor de regeling en een heldere toelichting erop zijn erg belangrijk, niet alleen bij invoering maar ook doorlopend en via meerdere kanalen.

Communicatie via meerdere kanalen

Zowel analoog als digitaal: een huis aan huis brief om de nieuwe regels goed uit te leggen, email nieuwsbrief, website, lokale media, etc. Maar ook hele duidelijke borden op het punt van in- en uitrijden en verspreid door de wijk heen (langs de weg en op panden).

Communicatie over de ontheffing naar leveranciers

Er zijn leveranciers die vaker in Nellestein komen, maar nog geen permanente RVV ontheffing hebben. De gemeente kan hen hierover het beste direct benaderen om nieuwe afspraken te maken. Het lijkt niet logisch om dit via bewoners te doen. Bewoners kunnen wel een rol spelen in het communiceren van

de bijzondere situatie in Nellestein richting afzonderlijke leveranciers die maar incidenteel naar Nellestein komen.

Onderlinge communicatie stimuleren

Veel bewoners gaven aan dat ze zich storen aan stilstaande voertuigen voor hun deur, en dat het helpt als ze de reden begrijpen. Als er een briefje in de hal of bij de auto wordt opgehangen met de reden en de duur van het stilstaan, dan wordt het veel makkelijker geaccepteerd.

Bezwaar maken in het geval van een boete

Bewoners die in een noodsituatie hebben gehandeld en de auto langer hebben laten staan dan toegestaan is, moeten achteraf bezwaar kunnen maken tegen eventuele (automatisch opgelegde) boetes.

Toelichting op toekomstige tarieven

Vooral communicatie over de achtergrond van de tarieven is essentieel. Sommigen denken dat de gemeente gewoon zoveel mogelijk geld wil binnen halen met de nieuwe regeling.

7. Variatie in betaling

Overgang van gratis naar betalen is lastig

Het is niet zo verwonderlijk dat er onrust en ophef is over het feit dat iets wat mensen voorheen gratis kregen in de toekomst betaald zou moeten worden. Er lijken in de discussie verschillende aspecten van betaling door elkaar te lopen:

Waar moeten we voor betalen?

Bewoners zijn bang dat ze in de toekomst voor elk klein, en voor hen noodzakelijk, ritje de wijk in moeten gaan betalen. Om hier goed mee om te gaan is het onderscheid tussen kort en lang de wijk inrijden. Met een getrapt tarief is hieraan tegemoet te komen.

Hoeveel moeten we betalen?

Bewoners zijn ook bang dat zonder variatie in de tarieven de kosten bij regelmatig gebruik uit de hand kunnen lopen of dat ze voor incidenteel gebruik onevenredig hoog zijn. Het enige bedrag dat tot nu toe circuleert (€100) schept veel verwarring.

Wie moet er betalen?

Als er betaald zal moeten worden voor het inrijden van de wijk, dan maken bewoners zich zorgen dat sommige leveranciers ofwel niet meer willen komen of dat de bewoners voor die kosten opdraaien. Dit is voor 'speciale leveranties' (zie pagina 29) eventueel nog wel te doen, maar niet voor leveranciers waar bewoners helemaal geen contact mee hebben.

Hoe betalen we?

Verschillende vragen en suggesties in de Straat Labs gingen over de manier van betalen. Is dit een rekening die je thuis krijgt? Kan het direct bij een automaat als je in de buurt bent?

Betaling kan helpen om buurt autoluw te houden

Afgezien van alle persoonlijke zorgen en onrust rondom de toekomstige betaalde regeling voor ontheffingen, waren de meeste bewoners het er wel over eens dat het principe van betaling wel zal helpen om het autoverkeer in de wijk tot een minimum beperkt te houden.

Keuzes t.a.v. beleid en uitvoering

Tijdens de analyse van de Straatlabs bleek dat het, om de discussies over de mogelijke nieuwe regeling begrijpelijk en constructief te houden, nodig is om een onderscheid te maken tussen de **belangrijkste uitgangspunten** waar de nieuwe regeling aan zal moeten voldoen en de verschillende suggesties voor de **meer praktische uitvoering en beleidskeuzes** die hier op gebaseerd zijn.

Bij verschillende uitgangspunten zijn meerdere opties voor beleid en uitvoering denkbaar. Zij sluiten elkaar vaak niet uit. Het is soms mogelijk en zelfs nuttig om verschillende uitvoeringsopties naast elkaar te realiseren (zoals bijvoorbeeld online of via een automaat ter plekke aanvragen). Deze beslissing zal door de gemeente gemaakt moeten worden, en zal afhankelijk zijn van budget, techniek en wetgeving.

Het lijkt raadzaam om eerst overeenstemming te bereiken over de algemene uitgangspunten, en daarna invulling te geven aan

de precieze keuzes voor beleid en uitvoering. Hiervoor zijn waarschijnlijk ook nadere berekeningen en afstemming nodig.

Op de hierna volgende pagina's staan 2 overzichten waarin de 7 belangrijkste uitgangspunten die in dit rapport beschreven staan als uitkomsten van het onderzoek, in relatie gebracht worden met de verschillende meer praktische keuzes voor beleid en uitvoering die naar voren kwamen tijdens de Straatlabs. Pagina 36 geeft een overzicht van de meest haalbare opties op de korte termijn, terwijl pagina 37 een meer visionaire indicatie geeft van mogelijke oplossingen voor de langere termijn.

De keuzes voor beleid en uitvoering in deze 2 schema's zijn tijdens de analyse en rapportage zo goed mogelijk afgewogen op de bestaande kennis over wat de randvoorwaarden aan de nieuwe regeling zijn, wat het meest wenselijk is voor de bewoners, en wat technisch mogelijk lijkt te zijn.

UITGANGSPUNTEN

KEUZES T.A.V. BELEID EN UITVOERING OP KORTE TERMIJN

1. Onderscheid tussen kort en lang

Bewoners of bezorgers die regelmatig kort de wijk in moeten, vragen een doorlopende ontheffing aan (€100 voor 2 jaar - in lijn met algemene beleid van de gemeente)

2. Onderscheid tussen regelmatig en incidenteel

Bewoners of bezorgers zonder permanente ontheffing die kort of lang de wijk in moeten, doen de aanmelding en betaling per keer (getrapt tarief: korte ontheffing is €... en lange ontheffing is €...)

3. Onderscheid tussen eigen en andere auto

Bewoners met een permanente ontheffing krijgen een bonnenboekje om een beperkt aantal keer per jaar een andere auto (bezoek of leverancier) een ontheffing te kunnen verlenen (bijvoorbeeld ...x kort en ...x lang)

4. Makkelijke aanmelding

Aanmelden via website, app, telefonisch, of bij stadsloket (naar keuze)

+

Bij aanmelding van ontheffing registreren met ofwel adres in wijk of kenteken van auto

5. Controle op toegang en gebruik

Vermelding ontheffing via sticker op auto of bon uit bonnenboekje, in combinatie met parkeerschijf

+

Handhaving door regelmatige controle in de wijk. (Eventueel iemand voor een tijd bij toegang zetten.)

6. Duidelijke communicatie

Brief aan huis voor bewoners, en directe communicatie naar regelmatige leveranciers

+

Duidelijke borden bij toegang tot de wijk, en herhaling van borden in de wijk

Algemene communicatie via media (lokale krant, radio, tv, website)

+

Overleg met bewoners na pilotperiode, en optie voor meldingen en/of bezwaren bieden

7. Variatie in betaling

Direct afrekenen bij aanvraag van doorlopende of incidentele ontheffing

+

Beperkt aantal bonnen per bewoner voor incidentele overdraagbare ontheffing

UITGANGSPUNTEN

KEUZES T.A.V. BELEID EN UITVOERING OP LANGE TERMIJN

1. Onderscheid tussen kort en lang

Iedere auto die de wijk in rijdt wordt automatisch geregistreerd (digitale kentekenscan), gecontroleerd op ontheffing en krijgt indien nodig een rekening thuis (getrapt tarief voor korte of lange ontheffing)

2. Onderscheid tussen regelmatig en incidenteel

Bewoners of bezorgers die regelmatig kort de wijk in moeten rijden, hebben een doorlopende ontheffing (€100 voor 2 jaar) en krijgen geen rekening toegestuurd

3. Onderscheid tussen eigen en andere auto

Iedere auto die zonder ontheffing of langer dan 8 uur in de wijk is krijgt een boete en/of wordt weggesleept

4. Makkelijke aanmelding

Aanmeldingsoptie bij automaat aan toegangsweg tot wijk (kenteken invoeren of met garagepasje)

+

Ontheffing in vorm van papieren ticket uit automaat (uitgifte bij inrijden, inname bij uitrijden)

5. Controle op toegang en gebruik

Kentekenscan en/of automaat bij toegang bieden doorlopende tijdsduurcontrole

+

Bij overschrijding van tijdsduur of ontbreken van ontheffing wordt rekening naar adres gestuurd

6. Duidelijke communicatie

Brief aan huis voor bewoners, en directe communicatie naar regelmatige leveranciers

+

Duidelijke borden bij toegang tot de wijk, en herhaling van borden in de wijk

Algemene communicatie via media (lokale krant, radio, tv, website)

+

Overleg met bewoners na pilotperiode, en optie voor meldingen en/of bezwaren bieden

7. Variatie in betaling

Rekening thuis op basis van kentekenregistratie

+

Afrekening bij aanmelding via automaat

Pilot periode

Evalueren op basis van daadwerkelijk gebruik

Het lijkt raadzaam om na afgewogen besluitvorming en introductie, de nieuwe regeling voor een bepaalde proefperiode in te stellen en daarna te evalueren. Hiermee kan de beoordeling plaatsvinden op basis van een betere bekendheid met het daadwerkelijk gebruik van de ontheffingen. In de huidige situatie bestaat door de rommelige praktijk van toepassing (bijvoorbeeld door oneigenlijk/langer gebruik en gebrek aan controle) zoveel onduidelijkheid en verwarring dat dit de discussie over de nieuwe regeling wat onzuiver maakt.

Metten is weten (en eventueel bijstellen)

Als in de uitvoering van de nieuwe regeling de optie van doorlopende digitale registratie bij in/uitrijden van de wijk op basis van kentekens verwerkt zit, dan is na relatief korte tijd duidelijk hoe vaak en voor hoe lang bepaalde auto's de wijk in gaan. Op basis hiervan kan gekeken worden of de insteek en toepassing van de regeling inderdaad passend en redelijk is.

Mogelijkheid tot aanspreken van onbekende auto's

Momenteel ligt de grootste druk voor het regelen van ontheffingen bij bewoners, terwijl er ook leveranciers in de wijk komen waar bewoners geen contact mee hebben. Doorlopende digitale registratie biedt de mogelijkheid om snel te weten wie dat zijn, en hoe vaak het gebeurt. De gemeente kan direct met hen afspraken maken over betaling voor permanente of incidentele ontheffing.

Nellestein als proeftuin

Nellestein kan een interessante proeftuin zijn voor andere buurten in Amsterdam die in de toekomst meer autoluw of autovrij zullen worden. Ook hiervoor moet er veel uitgezocht worden. Nellestein loopt hierop vooruit, en dat kan ook als interessante kans gezien worden om samen met de bewoners een makkelijke, rechtvaardige en duidelijke oplossing te vinden. Ook initiële investeringen in uitvoeringsopties kunnen in dit licht gezien worden. Mogelijk levert dit experiment op termijn juist besparingen op?

Voorbeeldscenarios

Illustraties van de nieuwe regeling in de praktijk

De voorbeeldscenarios op de volgende pagina's geven een impressie van hoe de nieuwe regeling er op basis van de uitgangspunten beschreven in dit rapport in de praktijk uit zou kunnen zien.

Variabele uitvoeringen mogelijk

In de voorbeeldscenarios worden een paar verschillende praktische uitwerkingen geïllustreerd die genoemd staan op pagina 36 en 37, zowel voor de korte als langere termijn. Omdat de definitieve keuzes over het beleid en de uitvoering nog gemaakt moet worden, zijn de voorbeeldscenarios slechts een indicatie van wat er mogelijk en denkbaar is. Dit dient alleen om een indruk te geven van hoe de nieuwe situatie op korte of langere termijn zou kunnen zijn.



REGELMATIG KORT DE BUURT IN RIJDEN (korte termijn)

VOORBEELDEN

1. Een bewoner heeft een partner met gezondheidsproblemen. Vaak is het nodig hem/haar met de auto thuis te halen en brengen.
2. Een alleenstaande en niet meer mobiele oudere wordt regelmatig door zijn/haar dochter opgehaald en naar het ziekenhuis gebracht



Ontheffing aanvragen

Bewoner vraagt bij het Stadsloket een ontheffing aan. Deze staat geregistreerd op adres i.p.v. kenteken, geldt voor maximaal 60 minuten per keer, en is 2 jaar geldig.



Bonnenboekje voor bekenden

Met de ontheffingskaart krijgt de bewoner ook een bonnenboekje om kort laden en lossen door bekenden te vereenvoudigen. Op deze manier kan de ontheffing incidenteel worden 'uitgeleend' aan bijvoorbeeld familieleden.



Duidelijk tonen in auto

De persoonlijke adresgebonden ontheffingskaart moet in combinatie met de parkeerschijf onder de voorruit gelegd worden, zodat handhaving kan controleren dat er inderdaad kort wordt geladen of gelost.



Herhaaldelijk gebruiken

Bij het uitrijden van de wijk kan de ontheffingskaart in het dashboardkastje worden opgeborgen voor de volgende keer. Of hij kan worden meegenomen om uit te lenen aan kennissen die vergelijkbare hulp verlenen.

..STBY...

REGELMATIG KORT DE BUURT IN RIJDEN (lange termijn)

VOORBEELDEN

1. Een bewoner heeft een partner met gezondheidsproblemen. Vaak is het nodig haar met de auto thuis te halen en brengen.
2. Een bewoner heeft online iets gekocht en dit wordt door een leverancier thuis bezorgd.



Registratie bij de ingang

De ingang is vrij, er wordt een foto gemaakt van het kenteken van de auto. Het systeem herkent of er een doorlopende ontheffing op het kenteken geregistreerd staat. *



Communicatie van de leefregels

Door de wijk heen worden automobilisten gewezen op het autoluwe karakter van de wijk. *



Controle op tijdsduur

Door digitale controle bij in- en uitgang met kentekenherkenning is precies bekend hoe lang alle auto's in de wijk zijn. *



Stoplicht bij de uitgang

Het stoplicht wordt groen als de auto minder dan een uur in de wijk was. Automobilisten zonder ontheffing krijgen een rekening thuis gestuurd. *

INCIDENTEEL KORT DE BUURT IN RIJDEN (korte termijn)

VOORBEELDEN

1. Een vriendin komt een grote kast brengen. Ze heeft geen doorlopende ontheffing, de bewoner regelt dat ze met de auto tot de deur kan komen.
2. Een bewoner zonder doorlopende ontheffing wil heel incidenteel zware spullen thuis brengen.



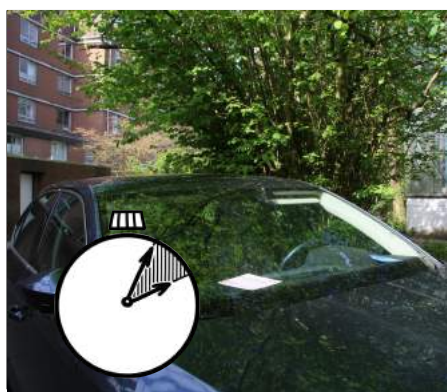
Ontheffing lenen

Degene die alleen voor een keertje even de buurt in moet om iets af te leveren kan de doorlopende ontheffing van een geregistreerde bewoner lenen. Deze is immers aan een adres en niet aan een kenteken gekoppeld.



Ontheffingskaart of bon uit boekje

Het uitlenen van de ontheffing kan zowel via de ontheffingskaart of via een bon uit het bonnenboekje. Het is belangrijk dat de kaart of bon voordat men de wijk in rijdt al in de auto is en zichtbaar onder de voorruit ligt.



Combinatie met parkeerschijf

Ook in dit geval moet de ontheffingskaart of bon in combinatie met de parkeerschijf getoond worden, zodat Handhaving kan controleren of er inderdaad kort geladen of gelost wordt.



Eenmalig gedateerd gebruik

Het gebruik van een bon uit het boekje is eenmalig, dus bij elk gebruik moet de datum van die dag er op geschreven worden. Na het gebruik wordt de bon weggegooid, of de ontheffingskaart weer terug gegeven.

..STBY..

INCIDENTEEL KORT DE BUURT IN RIJDEN (lange termijn)

VOORBEELDEN

1. Een bewoner zonder doorlopende ontheffing wil zware spullen thuis brengen.
2. Een vriendin komt een grote kast brengen. Ze heeft geen doorlopende ontheffing, de bewoner regelt dat ze met de auto tot de deur kan komen.



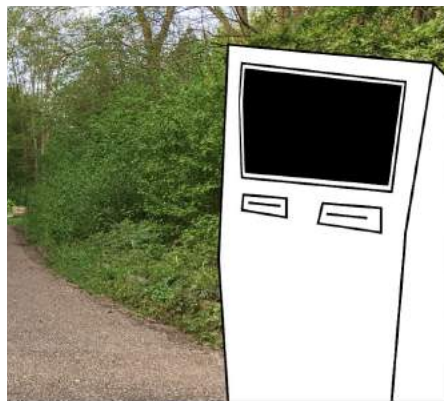
Inrijticket uitnemen

Bij de toegang van het gebied halen alle auto's een ticket uit een paal. Bewoners hebben een bonnenboekje met een aantal ontheffingen.*



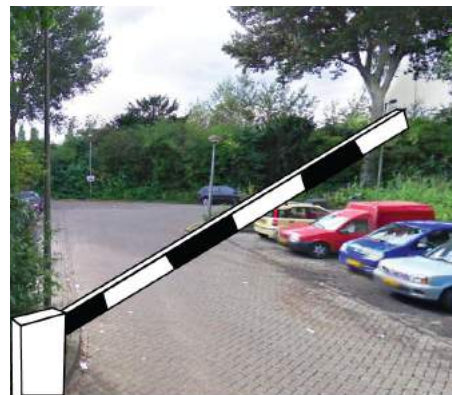
Binnen een uur lossen en terug

De spullen worden thuis gelost. Bewoners kunnen anderen zonder doorlopende ontheffing een bonnetje geven voor de uitgang.*



Langs de automaat met inrijticket

Bij een automaat wordt het inrijticket gecontroleerd. Het bedrag voor de 1 uurs ontheffing wordt getoond. Betalen kan met ontheffingsbon, cash of pin.*



Controle bij uitrijden van de wijk

Bij uitrijden voert de automobilist het inrijticket in. Als er betaald is gaat een slagboom open.*

INCIDENTEEL LANG DE BUURT IN RIJDEN (korte termijn)

VOORBEELDEN

1. Een bewoner verhuist met de eigen auto en het laden en lossen duurt langer dan een uur.
2. Een klusbedrijf komt een reparatie doen die uitloopt. Voor het werk is het nodig dat de auto met apparatuur in de buurt blijft.



Ontheffing aanvragen

Bewoner vraagt bij het Stadsloket een ontheffing aan. Deze staat geregistreerd op adres i.p.v. kenteken, geldt voor maximaal 60 minuten per keer, en is 2 jaar geldig. Hierbij krijgt de bewoner ook een bonnenboekje.



Speciaal aantal bonnen

Het bonnenboekje bevat naast een aantal bonnen voor kort de wijk in rijden ook enkele bonnen om incidenteel wat langer in de wijk te kunnen laden of lossen. Deze bonn moet in combinatie met de parkeerschijf duidelijk onder de voorruit getoond worden.



Ook overdraagbaar

Het gebruik van de speciale bonn voor langere laden/lossen kan ook door de bewoner overgedragen worden aan een ander, zoals een verhuisbedrijf of een reparateur die aan huis komt werken. Al bij inrijden in de wijk moet de bonn duidelijk getoond worden, in combinatie met de parkeerschijf.



Eenmalig gedateerd gebruik

Het gebruik van de bonn is eenmalig, dus bij elk gebruik moet de datum van die dag er op geschreven worden. Na het gebruik kan de bonn weggegooid worden.

INCIDENTEEL LANG DE BUURT IN RIJDEN (lange termijn)

VOORBEELDEN

1. Een bewoner verhuist met de eigen auto en het laden en lossen duurt langer dan een uur.
2. Een klusbedrijf komt een reparatie doen die uitloopt. Voor het werk is het nodig is dat de auto met apparatuur in de buurt blijft.



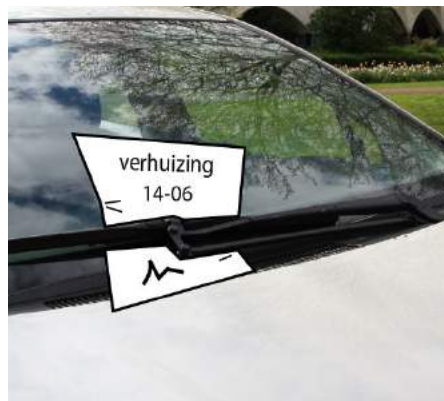
Tijd instellen via een app

Bewoners en leveranciers maken vooraf afspraken over de betaling van de ontheffing. Bewoners en leveranciers kunnen via een app aangeven hoe laat ze inrijden.*



De tijd in de gaten houden

Als een kenteken is aangemeld gaat de tijd in. De app waarschuwt als het eerste uur ten einde loopt en het langer stilstaan tarief in gaat.*



De buren informeren

Iemand die langer voor de deur staat legt even een briefje bij de voorruit met de reden van stilstaan, zodat de buren weten waar ze aan toe zijn.*



Handhaven in de wijk

Een handhaver controleert in de wijk op het bezit van ontheffingen. Bij uitrijden wordt het kenteken weer afgemeld.*



RANDPROBLEMEN

Problemen en oplossingen rondom de regeling



Tijdens de discussies in de Straat Labs gaven bewoners ook andere, zijdelings gerelateerde suggesties om de wijk beter autoluw te houden. Deze vallen buiten de reikwijdte van de nieuwe RVV ontheffingsregeling en staan apart beschreven in dit hoofdstuk.

Een aantal suggesties sluit goed aan bij de introductie van een nieuw RVV ontheffing systeem. Naast een passende regeling kan dit helpen om de wijk autoluw te houden. Met de zijdelings gerelateerde suggesties kunnen veel van de huidige ergernissen en zorgen van bewoners verminderd worden.

Meer manieren om de wijk autoluw te houden

Communicatie over de ‘leefregels’ in de autoluwe wijk

Veel bewoners storen zich aan het rijgedrag van automobilisten op de voet- en fietspaden. Het zou goed zijn om de gedragsregels uit te leggen aan (nieuwe) bewoners en partijen die vaker in Nellestein komen. Ook in de fysieke omgeving kan duidelijker aangegeven worden waar je wel en niet mag komen en wat de regels voor het rijden en stoppen in de wijk zijn.

Hard rijden in de buurt ontmoedigen

Veel bewoners gaven aan dat autos die de wijk in rijden zich met een veel te hoge snelheid over de fietspaden bewegen. Dit is ergerlijk en gevaarlijk. Dit probleem kan waarschijnlijk opgelost worden met duidelijkere communicatie. Wellicht realiseren sommige automobilisten (zoals bijvoorbeeld leveranciers) zich niet dat ze op een fietspad rijden. Meer borden in de wijk die automobilisten wijzen op een maximale snelheid en de verplichting om voorrang te geven aan fietsen en voetgangers zou goed zijn.

Aanwijzingen voor leveranciers en andere bezoekers

Betere bewegwijzering in de buurt helpt om mensen in één keer naar het gewenste adres te leiden. Dat voorkomt dat leveranciers onnodig veel door het gebied rijden omdat ze een huis niet kunnen vinden. Een aantal bewoners heeft zelf een bestand gemaakt met aanwijzingen voor leveranciers, zo’n document kan onderling uitgewisseld worden zodat meer mensen vooraf hun leveranciers informeren.

Leveranciers van kleine pakketten uit de wijk houden

Een aantal keer werd het idee opgebracht om een verzamelpunt op te zetten voor pakketjes zodat die auto’s de wijk niet in hoeven. Er moet dan een oplossing komen voor alle mensen die niet in staat zijn zelf zo ver een pakketje te dragen. Men denkt aan distributie door een chauffeur die de wijk goed kent. Er lijkt onder de deelnemers geen bereidheid om het pakketpunt zelf te bemannen, of te betalen voor een dergelijke service voor de laatste honderden meters.

Overige problemen en suggesties voor verbetering

De veiligheid voor mensen die 's nachts naar huis moeten lopen verbeteren

Een situatie die niet heel veel voorkwam bij de deelnemers maar wel aandacht vraagt, is dat vrouwen soms niet in het donker van de parkeergarage naar huis durven te lopen.

Mensen zijn het er over eens dat er een oplossing moet komen voor mensen die uit veiligheidsoverwegingen niet 's nachts in de parkeergarage durven te parkeren. Betere verlichting van de garage wordt genoemd als een onderdeel van die oplossing.

Eerlijk gebruik van de parkeergarage

Een bron van ergernis is bezoekers die in de wijk parkeren, omdat de bewoners op bezoekersplekken parkeren in de parkeergarage. Het zou helpen als bewoners alleen gebruik maken van hun eigen parkeerplaatsen. Dit zou door de eigenaren van de parkeerplaats opgelost moeten worden.

Meer in/uitgangen om routes te verkorten

Op dit moment moet iedereen naar binnen via Leerdamhof.

Sommige mensen denken dat het handiger is om ook op andere punten toegangspunten te maken. Dan hoeven sommige bewoners minder ver door de buurt te rijden. Andere bewoners vrezen dat dat tot meer verkeer zal leiden, bijvoorbeeld omdat mensen dan in verleiding zullen komen om hun kinderen met de auto naar de nabij gelegen school te brengen.

Straat Labs Nellestein

Onderzoek en rapportage door STBY voor de Gemeente Amsterdam
Contact: Iris van der Horst, i.van.der.horst@amsterdam.nl