

01/007028

BESLUITVORMINGS-FORMULIER *

Korte inhoud en motivering voorstel:

1.

In het kader van de besluitvorming omtrent de autoluwe binnenstad heeft in de afgelopen weken nauw overleg plaatsgevonden met vertegenwoordigers van de bewoners van Olofsbuurt-Westerkwartier. Dit heeft geleid tot het voorstel voor het reguleren van het parkeren in westelijk schil als belanghebbendenregeling met daarbij voorstellen voor een aantal nog nader uit te werken onderdelen van de regeling. In bijgaand stuk staan de voorstellen genoemd.

Bijgevoegd is ook een kort overzicht van de kenmerken van de voorgestelde belanghebbenregeling met daarbij de kenmerken van de blauwe zone (andere vorm van reguleren parkeren).

Een en ander heeft geleid tot een wijziging van de betreffende bijlage bij de parkeerverordening zoals bijgevoegd.

eventueel vervolg op pag. 2

Voorstel:

2.

Bijgaande stukken om advies voor te leggen aan de Raadscommissie Duurzaamheid.

OPMERKINGEN:

REDEN/VERKLARING:

3.

Onderwerp

B

Deadline (o.a. wettelijke bepalingen)

ja, omdat invoering regulering schil gekoppeld is aan effectuering maatregelen binnenstad

Financiële consequenties

ja/nee: overeenkomstig (meer)jarenbegroting, ja/nee; vul vak 9 in.

Personele consequenties

ja/nee, zo ja, zie toelichting op pag. 3.

Publicitaire consequenties

ja/nee, omdat

(o.a. moet nota aan alle raadsleden worden gezonden)

Voorstel van: J.Hutten

d.d. 15-3-2001

cluster. WSZ

toest. 2142

4.

Naam portefeuillehouder(s):

1. R. Grashoff

2.

directeur: par.

d.d. 0103/15

naam

toest.

5.

(niet in te vullen door de cluster)

6.

Paraaf Portefeuillehouder(s):

Paraaf secretaris:

1. par.

d.d.

15/03/01

par.

d.d.

2. par

d.d.

Besluit b en w:

d.d.

15032001

nr. 2

7.

Akkoord met het voorbehoud dat het advies van het hoofd Juridische Zaken en de nog te maken risico-analyse niet tot andere inzichten leiden.

Tel.toestemming tot verspreiding naar commissie/adj.secr (F.v.Dijk)
16-3-2001

secr.

BESLUITVORMINGS-FORMULIER *

Aantekeningen leden college/clusters/vakteams

8.

financiële consequenties, afwijkend van de geldende begroting en meerjarenbegroting:

9.

Er is wel/niet sprake van volledige, meerjarige compensatie.

Zo niet vul onderstaande tabel in:

paraaf administrateur

begrotingsjaar:	19	19	19	19	19
Netto resultaat *					

(gewone dienst)

* bedragen x f 1.000;

N = Nadelig V = Voordelig

Ook investeringen uitdrukken in lasten/baten voor de gewone dienst.

Personele consequenties van het voorstel

10.

PLANNING BESLUITVORMING

13.

Collegevergadering dd. 15-3-2001
 Commissie(s) 1.Duurzaamheid dd. 20-3-2001
 2. dd.
 Gemeenteraad dd. 29-3-2001

Medeparaaf cluster/vakteam

12.

1. voor dd. par. dd. *
 2. voor dd. par. dd. *
 3. voor dd. par. dd. *

(* voor afwijkende adviezen zie pag. 2)

Ruimte voor interne registratie

11.

clusters en vakteams

Cluster Vul hier het cluster in

Sector/vakteam.	Par	d.d.	kopie	bijl
Duza	JS	15.03.01		
Direkteur				

niet in te vullen door het cluster

Bespreken gevraagd door:

1. par. dd.
 2. par. dd.
 3. par. dd.

Besluit college (zie vak 7 aan voorzijde)

Advies commissie(s)

15.

1. akk. dd. par. *
 2. akk. dd. par. *

(* voor afwijkende adviezen pagina 2)

Projektnummer:

Raadsvergadering d.d.

par.

16.

Blauwe zone *niet* beter voor bewoners.

1. De blauwe zone legt strikt vast dat bezoekersparkeren kan en mag, voor iedereen, gratis, gebonden aan een tijdslimiet (d.m.v. de bekende parkeerschijf). Onderscheid tussen bezoekers voor de wijk of bezoekers voor de binnenstad kan dus niet worden gemaakt. Dat betekent dat de wijken toch interessant blijven als “gratis parkeerterrein” voor (korte) bezoekers van de binnenstad. Het leidt daarmee ook tot veel zoekverkeer in de wijk: er is -zeker met de parkeerduurbepanking van zo'n 1,5 uur- voor iedere bezoeker altijd wel ergens in de wijk een plekje te vinden, zal de reactie van vele binnenstadsbezoekers zijn.
2. De blauwe zone kent geen onderscheid in typen parkeerplaatsen. Je kunt dus geen parkeerplaatsen uitzonderen van het bezoekersparkeren. Elke parkeerplaats is een (potentiele) bezoekersparkeerplaats. Met het vergunningstelsel kan dat wel: een beperkt deel van de parkeerplaatsen kan (en zal) als dubbelgebruik-parkeerplaats tevens beschikbaar zijn voor bezoekers, maar lang niet allemaal. Dit biedt dus meer zekerheid dat er voor de wijkbewoners voldoende parkeerplaatsen zijn.
3. De blauwe zone vergt een ontheffing voor de wijkbewoners zelf. Die zal niet gratis zijn, net zo min als een vergunning. De discussie hoeveel geld een ontheffing of vergunning kost, heeft niets te maken met de keuze tussen blauwe zone of vergunningstelsel. Het gaat om de kosten van de handhaving. Voor een goede handhaving kunnen we niet uitgaan van intensieve politiecontrole: de politie heeft daarvoor teveel, uiterst belangrijke taken. Handhaving zou daarom -ook bij de blauwe zone- door gemeentelijke parkeercontroleurs moeten plaatsvinden. De gemeente wil die kosten doorberekenen, zoals dat bij vele andere vergunningen en diensten ook gebeurt. Weliswaar met een fikse korting voor tenminste het eerste proefjaar, maar die korting zou in beide systemen aan de orde zijn.
4. De blauwe zone gaat uit van gratis parkeren voor bezoekers. Dat betekent dat juist bewoners zouden gaan betalen voor hun ontheffing, maar bezoekers, ook voor de binnenstad, niets. Er zijn voor de gemeente geen inkomsten uit betaald parkeren, die kunnen worden gebruikt voor (bijvoorbeeld) toekomstige parkeervoorzieningen.
5. De blauwe zone is een wettelijke regeling, waarbij overtredingen leiden tot boetes die door het Rijk worden geïnd. Bij het vergunningstelsel komen de boetes bij de gemeente, die deze inkomsten altijd stort in het parkeerfonds. Een (beperkt) deel van de handhavingskosten door de gemeentelijke parkeercontroleurs kan hieruit worden betaald. De handhavingskosten voor het vergunningparkeren zijn daardoor (netto) wat lager dan bij een blauwe zone, hetgeen leidt tot een wat lagere kostprijs voor de vergunning.

VOORSTELLEN VOOR PARKEREN IN OLOFSBUURT EN WESTERKWARTIER

Op zaterdag 17 maart is er tussen 14.00 en 16.00 uur in het stadhuis op de Markt een inloopmiddag. Zowel de Belangenvereniging, wethouder Grashoff als zijn ambtenaren zijn daar aanwezig.

Wij willen daar met u praten over de voorstellen voor het parkeren in Westerkwartier en Olofsbuurt. Deze voorstellen zijn de afgelopen weken gezamenlijk opgesteld door gemeente en Belangenvereniging parkeerbeleid Olofsbuurt-Westerkwartier.

Deze voorstellen treft u hieronder aan. Zij vormen ook het voorstel dat Burgemeester en wethouders nu doen. Dit voorstel wordt eerst besproken in de raadscommissie Duurzaamheid op dinsdagavond 20 maart. Daarna volgt een besluit in de raadsvergadering van 29 maart.

U heeft dus 17 en 20 maart de gelegenheid uw mening te geven over deze voorstellen. De Belangenvereniging geeft in verderop in een eigen Nieuwsbrief een eerste commentaar op dit voorstel. Zaterdag zullen zij dit verder toelichten.

Het eerste gedeelte (A) van het voorstel betreft de concrete aanpak de komende maanden. Hierin komen o.a. tijden en prijzen ter sprake.

A.

1. Er komt een systeem van vergunningparkeren in combinatie met betaald parkeren voor bezoekers, bij wijze van experiment voor 1 jaar. Na dit jaar wordt besloten over het vervolg, waarbij de mogelijkheden zijn: beëindigen van het systeem, definitief invoeren van het systeem of voortzetting van de proef voor 1 of 2 jaar, in al dan niet gewijzigde vorm.
2. Als gebied wordt het eerder voorgestelde gebied van de gehele wijken Westerkwartier-Olofsbuurt-Hof van Delft aangehouden. Dit wordt begrensd door Spoorsingel (hartlijn spoorviaduct), Ruys de Beerenbroeckstraat, Hof van Delftlaan, Westplantsoen, Krakeelpolderweg, Westlandseweg, Locomotiefpad, Parallelweg en Coenderstraat.
3. Als bloktijd wordt gekozen: maandag t/m zaterdag van 09.00 tot 11.00 uur en van 16.00 - 20.00 uur. Voor de parkeerplaatsen langs de Spoorsingel worden de vergunningtijden aangehouden gelijk aan die voor de binnenstad.
4. De eerder voorgestelde kraskaarten vervallen. Daarvoor in de plaats komt een bezoekersvergunning voor de wijkbewoners, in combinatie met een (standaard) tijdenschijf, zodat de mogelijkheid bestaat aan het bezoekersparkeren een nader te bepalen maximum (gratis) parkeertijd van circa 1 tot 4 uur te verbinden. Per adres in de wijk kan 1 bezoekersvergunning worden verkregen.
5. De vergunningprijs voor het eerste jaar wordt f 55,- te verhogen met f 10,- legeskosten. De prijs voor de bezoekersvergunning wordt voor dit jaar vastgesteld op f 5,- te verhogen met f 10,- legeskosten. Bij gelijktijdig aanschaffen van de parkeervergunning

en de bezoekersvergunning wordt slechts één keer legeskosten in rekening gebracht. Dus de totaalprijs incl. legeskosten is f 70,-.

6. Vóór de geplande raadscommissievergadering van 20 maart a.s. zal door de gemeente een nieuwsbrief huis aan huis worden verspreid waarin dit pakket van voorstellen centraal staat. Tevens wordt een inloophmiddag georganiseerd. In de nieuwsbrief wordt ingegaan op de diverse discussiepunten, inclusief de belangrijkste vraagpunten uit de enquête. Nieuwsbrief en inloophmiddag worden in overleg met de belangenvereniging georganiseerd.
7. Onder voorbehoud van het voor die datum bereiken van overeenstemming over onderstaande punten 8 t/m 13 wordt de invoeringsdatum van het nieuwe parkeerregime vastgesteld op 1 juli.

B.

Het tweede gedeelte van het voorstel bestaat uit afspraken over de verdere uitwerking van het "Actieplan wijkparkeren-plus" en de verbreding naar een aantal leefbaarheidsaspecten.

8. Uiterlijk 2 maanden voor de afloop van het proefjaar, te rekenen vanaf de invoeringsdatum van het systeem, wordt geëvalueerd met een onafhankelijk onderzoek, waarbij het systeem wordt beoordeeld op basis van gezamenlijk vast te stellen criteria. Als criteria worden in elk geval beschouwd de tevredenheid van de wijkbewoners, de tevredenheid van de gemeente en objectieve cijfers over de parkeersituatie op basis van het genoemde onderzoek.
9. In gezamenlijk overleg zullen voor 1 mei a.s. aantallen en locaties van de betaald parkeerplaatsen worden vastgelegd. Als uitgangspunt wordt gekozen een systeem van dubbelgebruik van de betaald parkeerplaatsen, dat wil zeggen dat vergunninghouders tevens gebruik kunnen maken van de betaald parkeerplaatsen. Voorafgaand aan het definitief vastleggen van deze locaties en aantallen zal in overleg met de belangenvereniging, eind april, een extra bijeenkomst met ondernemers in de wijk worden gehouden.
10. In gezamenlijk overleg zullen voor 1 juni a.s. nadere afspraken worden gemaakt over locaties en planning van de in de wijken extra te realiseren parkeerplaatsen, door middel van herinrichtingsmaatregelen. Uitgangspunten daarbij zijn:
 - toevoegen van in totaal circa 120 extra parkeerplaatsen;
 - te realiseren in 2 jaar tijd, te rekenen vanaf de invoeringsdatum, globaal elk jaar 60 extra plaatsen;
 - herinrichtingen in overleg met de bewoners van de betreffende straten, onder randvoorwaarde van de op wijkniveau gemaakte afspraken.
11. Bij toekomstige nieuwbouwplannen in de wijk en bij de realisatie van de spoortunnel zal, voor zover mogelijk, getracht worden om daarbij extra parkeerplaatsen ten behoeve van de wijkbewoners te realiseren.
12. Bij het verdere overleg zullen diverse aspecten van leefbaarheid in de wijk, zoals afval en zwerfvuilproblematiek, fietsroutes en -stallingsvoorzieningen, wijkgroen, speelplekken e.d. worden betrokken. Bestedingsvoorstellen voor wijkbudget worden in die discussie betrokken. Voor de verdere uitwerking van- en communicatie over deze afspraken zal voor de periode t/m september 2001 de belangenvereniging i.o. van gemeente een bijdrage in de gemaakte en te maken vergader- en reproductiekosten verkrijgen van f 5.000,-.

13. De belangenvereniging i.o. zal op korte termijn daadwerkelijk komen tot oprichting van de vereniging en daarbij streven naar een zo breed mogelijk ledenbestand en representativiteit voor de wijk. Zij zoekt daarbij samenwerking met reeds bestaande overlegvormen en buurtnetwerken.

Bovenstaande 13 punten zijn opgesteld in overleg tussen Belangenvereniging parkeerbeleid Westerkwartier-Olofsbuurt en wethouder Grashoff op 12 maart 2001. Verderop, in een aparte Nieuwsbrief, treft u een eerste reactie van de Belangenvereniging aan.

Blauwe zone of parkeervergunning?

Een veel gehoorde vraag gaat over het instellen van een blauwe zone in plaats van een systeem van parkeervergunningen. Het gemeentebestuur pleit voor een systeem van vergunningen omdat dit grotere beleidsvrijheid geeft t.a.v. duur van de regulering, de tarieven, het dubbelgebruik en de bezoekersregeling. Een belangrijke reden is ook dat de opbrengsten van betaald parkeren en naheffingen naar de gemeente gaan en de handhaving gewaarborgd is door de inzet gemeentelijke parkeercontroleurs. Bij een vergunningsstelsel kan bovendien beter onderscheid worden gemaakt tussen bezoekers van bewoners (met een bezoekerspas) en andere parkeerders. Bij de instelling van een blauwe zone is dergelijk maatwerk amper mogelijk. Opbrengsten uit boetes komen niet bij de gemeente terecht en de handhaving is primair een taak van de politie.

Daarnaast kost een ontheffing voor een blauwe zone ook geld; het is niet gratis.

Een vergunningsstelsel inclusief de bezoekerspas legt de verantwoordelijkheid voor financiën en handhaving duidelijk in één hand, bij de gemeente. Dat betekent dat kosten en inkomsten en het niveau van handhaving bespreekbaar blijven en er dus voor een ieder het meest gunstige stelsel te bouwen is.

Minimabeleid

Vraag 5 in de bewonersenquête ging over de wens een gratis vergunning in het kader van het minimabeleid te verstrekken. Het gemeentebestuur kiest er voor op dit onderdeel geen minimabeleid te voeren. Zij is van mening dat zgn. automobilität niet onder het stedelijk minimabeleid valt. Autobezit wordt beschouwd als een individuele keuze en er zijn voldoende alternatieven voorhanden. Bovendien is de voorgestelde prijs van de vergunning (f 65,- per jaar) dermate laag dat deze naar onze mening niet van invloed zal zijn op het autobezit.

Op de volgende pagina's treft u Nieuwsbrief nummer 2 aan van de Belangenvereniging parkeerbeleid Olofsbuurt-Westerkwartier.

NIEUWSBRIEF NR 2 : MAART 2001

*Dit is een nieuwsbrief van is de **Belangenvereniging parkeerbeleid Olofsbuurt/Westerkwartier**; dit geen bericht van de gemeente Delft.*

1. Waar stonden we ?

Vorige maand hebben wij u ingelicht over de stand van zaken met betrekking tot de invoering van vergunningparkeren in de Olofsbuurt en het Westerkwartier.

Kort gezegd kwam het erop neer dat:

- Het raadsbesluit een maand is uitgesteld
- De belangenvereniging de enquête namens 950 wijkbewoners, waaruit blijkt dat 55 % tegen vergunningparkeren is, heeft overhandigd aan de wethouder
- Gemeente en belangenvereniging hebben overlegd over aanpassing van het raadsvoorstel voor "de schil"
- De gemeente betere voorlichting heeft toegezegd

Met deze tweede nieuwsbrief van de belangenvereniging willen wij u op de hoogte stellen over de laatste ontwikkelingen.

Tevens kunnen wij medelen dat er a.s. zaterdag 17 maart van 14.00 tot 16.00 uur een inloopmiddag in het stadhuis is.

U kunt daar de belangenvereniging aanspreken op de stand van zaken; ook wethouder Grashoff en zijn ambtenaren kunnen u een toelichting geven op de aangepaste voorstellen.

2. Wat is er gebeurd?

We hebben de afgelopen tijd twee keer zeer intensief gesproken met wethouder Grashoff en voorstellen gedaan voor verbetering van het raadsvoorstel.

Daarbij is ons uitgangspunt dat er thans geen meerderheid is in de beide wijken voor invoering van vergunningparkeren: 55 % is tegen. Er zijn daarnaast ook wel veel mensen die voor een regulerend voorstel zijn (43 %). Niets doen kan ertoe leiden dat de parkeersituatie ook vanuit de binnenstad in "de schil" de komende jaren uit de hand gaat lopen.

Kortom: we willen best praten over een systeem van regulering (vergunningen of blauwe zone) maar dan moet het duidelijk iets opleveren voor de mensen.

Zowel de gemeente als wij hebben voorstellen gedaan voor aanpassingen. Het overleg is de afgelopen weken constructief verlopen. Dat wil niet zeggen dat we het overal mee eens zijn.

3. Wat heeft het overleg opgeleverd?

Het overleg met wethouder Grashoff heeft wel geleid tot een aangepast raadsvoorstel. Dat betekent een aantal verbeteringen, dat betekent ook dat we het over een aantal zaken grondig oneens blijven en een aantal zaken is voor ons nog steeds onhelder.

De winst

- Belangrijkste winstpunt is dat de gemeente de komende 2 jaar 120 extra parkeerplaatsen zal realiseren. Die plaatsen gaan we de komende tijd zoeken en moeten nog voor de zomer op tafel komen. Daar komt geld voor.
- Tweede winstpunt: er komt een proef van een jaar, maar die kan ook langer duren (2 of 3 jaar) als dat nodig is. De proef kan na 1 jaar gestopt worden als er niks verbeterd. Bewoners kunnen na dat jaar hun mening geven over het functioneren van het systeem.
- Derde winstpunt: er komen geen kraskaarten maar een bezoekerspas die het hele jaar geldig is.
- Vierde winstpunt: vergunningparkeren op betaald parkeerplaatsen wordt toegestaan.
- En tenslotte: de gemeente houdt in april een aparte informatie-avond voor ondernemers in de wijk.

Deze punten sluiten aan bij de uitkomsten van de enquête.

Het tarief: winst en geen winst.

- Het tarief gaat in het eerste jaar verder omlaag naar 55 gulden (van 185 via 90 gulden). Daar komt 10 gulden leges bij. De bezoekerspas kost het eerste jaar 5 gulden als je ook een vergunning koopt.
- Ook zonder auto kun je apart een bezoekerspas kopen, één per huishouden. Daarvoor betaal je dan 15 gulden.
- Over het tarief in de jaren erna blijven we van mening verschillen: wij vinden een laag maatschappelijk tarief redelijk, de wethouder houdt vast aan een kostendekkend tarief.

Het nu voorgestelde tarief ligt dus hoger dan de 30/40 gulden waarop we met de enquête hebben ingezet. Over het tarief op termijn blijft onenigheid bestaan.

Geen winst

- Het ontzien van mensen met een minimuminkomen door hen kosten van vergunning kwijt te schelden, is onbespreekbaar bij de wethouder en bij dit hele College. De stelling is dat wie een auto

kan betalen in alle gevallen ook een vergunning kan betalen.

Op dit punt komt de gemeente niet tegemoet aan de uitkomst van de enquête. We zijn als belangenvereniging van plan hierover indien de mogelijkheid zich voordoet een proefproces aan te spannen. We willen ons hierbij niet neerleggen.

Het systeem

- We hebben zeer uitvoerig gesproken over een alternatief voor het vergunningparkeren: de blauwe zone. Veel gemeenten in onze omgeving hebben zo'n systeem. De gemeente Delft wil hier niet aan omdat ze inkomsten mist uit bekeuringen (gaan naar het Rijk), het systeem niet flexibel genoeg vindt en geen onderscheid met de binnenstad wil.
- De belangenvereniging heeft niettemin een voorkeur uitgesproken voor de blauwe zone, maar heeft tegelijkertijd geconstateerd dat de tijd te krap is geweest om de systemen grondig tegen elkaar af te wegen.
- Er komen twee blokken waarop in de proefperiode doordeweeks en op zaterdag het systeem van toepassing is: van 9-11 en van 16-20 uur.

Een systeem van vergunningparkeren wijkt af van de uitkomst van de enquête. Nietsdoen lijkt ons echter ook geen oplossing, want dan neemt de overlast alleen maar toe, ook vanuit de binnenstad.

Het beste is om er de komende maanden nog eens goed naar te kijken en de invoering niet persé op 1 juli a.s. te stellen.

We zullen daarom in de proefperiode als belangenvereniging verder kijken naar de blauwe zone als alternatief en zonodig extern onderzoek laten doen.

We houden u hierover op de hoogte.

4. Hoe gaat het verder ?

Wethouder Grashoff heeft in februari van de gemeenteraad een maand uitstel gekregen. Hij zal op grond van bovenstaande voorstellen nog deze week een aangepast raadsvoorstel bij de gemeenteraad indienen.

Dat voorstel wordt op dinsdag 20 maart in de raadscommissie behandeld. De belangenvereniging zal daar inspreken. Ook individuele bewoners kunnen daar het woord voeren. Op 29 maart komt het voorstel in de gemeenteraad.

Hieraan voorafgaand is a.s. zaterdag van 14.00 tot 16.00 uur een informatie/inspreekmiddag in het stadhuis.

U kunt daar met de wethouder en zijn ambtenaren spreken.

U kunt ook ons als belangenvereniging aanspreken.

Wij zullen namelijk op 20 maart zeker het woord voeren bij de commissie-vergadering en willen daarom graag van tevoren uw mening horen. Dus laat van u horen a.s. zaterdag of op een andere wijze. Met name willen wij weten of u met de proef kunt instemmen zoals die er nu ligt of niet en of uitstel van de invoering nodig is omdat er nog onvoldoende duidelijk is.

Wij zullen in april een echte ledenvergadering te houden waar u ons formeel kunt aanspreken en waar we ook willen spreken over waar de extra parkeerplaatsen zouden kunnen komen. Want één ding is wel duidelijk: er zijn gewoon te weinig parkeerplekken in de beide wijken. Alleen het weren van niet-wijkbewoners lost het parkeerprobleem echt niet op. Bij die extra plaatsen is grote zorgvuldigheid geboden omdat dit niet ten koste mag gaan van speelruimte voor kinderen of noodzakelijk groen.

5. Tevreden ?

Moeten we nu tevreden zijn over wat er op tafel ligt of niet?

Dat oordeel is uiteindelijk aan u als wijkbewoner, nu en tijdens de proef van een jaar.

Het voorstel zoals het er nu ligt bevat duidelijk een aantal verbeteringen: extra parkeerplaatsen, bezoekerspas ipv kraskaarten, lager tarief. Ook wordt aangesloten bij het debat over verbetering van de leefbaarheid van de Delftse wijken.

Maar de minpunten zijn ook duidelijk: tarief komt niet volledig tegemoet aan wensen bewoners, minima worden niet ontzien. En het gevaar blijft bestaan dat het parkeerprobleem voorlopig niet wordt opgelost, met welke regeling dan ook.

Ook is het alternatief van de blauwe zone niet uitgediscussieerd vanwege gebrek aan tijd.

Onze indruk is dat we zijn opgeschoten in de goede richting, maar dat dit nog niet het voorstel is waar we 100 procent achter kunnen staan.

We zullen dan ook verbeteringen blijven bepleiten.

De hamvraag is of het systeem ook op korte termijn werkt? Zijn er geen negatieve bij-effecten?

Immers, op de stoep parkeren (grijsparkeren) is er straks niet meer als de controleurs tijdens de bloktijden de wijk ingaan. Bewoners riskeren dan een bon. Dat betekent dat veel auto's ergens anders een plek zullen moeten vinden.

Maar: is die plek er wel en tijdig, met name 's avonds?

Om die reden hebben wij sterk aangedrongen op het snel realiseren van extra parkeerplaatsen. Gelukkig ziet de gemeente daar de noodzaak ook van in. Dat gaat alleen niet zo snel.

Het risico blijft dus levensgroot dat de parkeersituatie de komende tijd eerst zal verslechteren. Dat moeten we natuurlijk voorkomen, daar is niemand bij gebaar. Daar willen we de komende tijd met de gemeente verder over praten.

Als het nodig is, zullen we volgende week in de gemeenteraad bepleiten om juist vanwege die onzekerheid de invoering uit te stellen tot 1 oktober a.s.; zodat we ook de leden en sympathisanten van belangenvereniging kunnen raadplegen en er zicht is of voldoende uitbreiding te realiseren is.

Belangenvereniging parkeerbeleid Olofsbuurt-Westerkwartier.

Harry van Adrichem, Buitenwatersloot 131

Harry.adrichem@wanadoo.nl

John van Campenhout, Willemsstraat

j.van.campenhout@benelux.privaweb.com

Ernst Damen, Hugo de Grootplein 15

e.c.damen@dendw.nl

Willem Melchior, Loudonstraat 38

Melchior@wanadoo.nl

Gert Riphagen, Buitenwatersloot 198

Riphagen@casema.net

Sylvia Ruigrok, Pootstraat 137

Corinne Schot, Buitenwatersloot 212

Schotwest@raketnet.nl

Berekening minimale kosten vergunning Olofsbuurt / Westerkwartier

* Inleiding:

De prijs van de vergunning wordt niet bepaald door het aantal uren van gereguleerd parkeren, maar door het aantal momenten van controle in het gebied en de duur van deze controle.

Voor de berekening ben ik uitgegaan van de volgende punten:

· Per dag zijn er twee controle rondes. Elke ronde wordt er door twee parkeercontroleurs, één uur gecontroleerd. (Eén uur is minimaal als uitgangspunt, in de praktijk is dit waarschijnlijk meer om de gehele buurt te controleren).

· Inkoop van de vergunningen en kraskaarten.

· Verwachting hoeveel vergunningen er verkocht gaan worden. (Aannamen 55 % van de autobezitters in het gereguleerde gebied in de binnenstad heeft een vergunning)

· Administratie kosten (leges) fl. 10,00. (vastgesteld)

Basis berekening

Omschrijving	Aantal	à	Kosten
Aantal controleurs	2	fl 85	fl 170
Aantal controlerondes van één uur per wijk/dag	2	fl 170	fl 340
Aantal dagen per week dat er gecontroleerd wordt	6	fl 340	fl 2.040
Controlekosten per wijk per jaar	52	fl 2.040	fl 106.080
Controlekosten m.b.t. het totale gebied	2	fl 106.080	fl 212.160

Omschrijving	Aantal
Aantal geparkeerde auto's	2.944
75% daarvan zijn auto's van bewoners (zie onderzoeksrapport Grontmij blz. 16)	2.208
Uitgangspunt, 55 % van de bewoners binnenstad met een auto heeft een vergunning	1.214
Kosten gedeeld door het aantal verwachte vergunningen	175

Onzekerheden met betrekking tot de aannames:

* Het aantal te verlenen vergunningen. Bij hoger aantal, lagere prijs.

* Is de wijk te controleren binnen één uur. Bij meer uren, hogere prijs.

* *Inkomsten door naheffingen niet meegenomen, deze inkomsten dekken de kosten van de apparatuur en a*

Dit betreft een voorzichtige benadering.

Bij de uit te geven vergunningen is uitgegaan van het ervaringscijfer voor de binnenstad

Daarnaast zijn de volgende kosten niet meegenomen in de berekening:

Kosten aanschaf vergunningen en kraskaarten	fl 12.000,0	Terugkerend
* Plaatsen en aansluiten per parkeerautomaat à	fl 32.000,0	Eenmalig
* Plaatsen van bebording incl. materiaal à	fl 770,0	Eenmalig
* Aanbrengen van hoeksteentjes à	fl 40,0	Eenmalig

Berekening minimale kosten vergunning Olofsbuurt / Westerkwartier

Berekening inclusief naheffingen:

Omschrijving	Aantal	à	Kosten
Aantal controleurs	2	fl 85	fl 170
Aantal controlerondes van één uur per wijk/dag	2	fl 170	fl 340
Aantal dagen per week dat er gecontroleerd wordt	6	fl 340	fl 2.040
Controlekosten per wijk per jaar	52	fl 2.040	fl 106.080
Controlekosten m.b.t. het totale gebied	2	fl 106.080	fl 212.160
Kosten apparatuur en handling naheffingen			PM

Inkomsten naheffingen	500	fl 70	fl 35.000
uitgaande van ruim 4 naheffingen per jaar en ca. 100 betaald parkeerplaatsen			

Controlekosten - inkomsten naheffingen	fl 177.160
--	------------

Omschrijving	Aantal
Aantal geparkeerde auto's	2.944
75% daarvan zijn auto's van bewoners (zie onderzoeksrapport Grontmij blz.. 16)	2.208
Uitgangspunt, 55 % van de bewoners binnenstad met een auto heeft een vergunning	1.214
Kosten gedeeld door het aantal verwachte vergunningen	146

Berekening optimistisch scenario (meer uit te geven vergunningen):

Omschrijving	Aantal	à	Kosten
Aantal controleurs	2	fl 85	fl 170
Aantal controlerondes van één uur per wijk/dag	2	fl 170	fl 340
Aantal dagen per week dat er gecontroleerd wordt	6	fl 340	fl 2.040
Controlekosten per wijk per jaar	52	fl 2.040	fl 106.080
Controlekosten m.b.t. het totale gebied	2	fl 106.080	fl 212.160

Omschrijving	Aantal
Aantal geparkeerde auto's	2.944
75% daarvan zijn auto's van bewoners (zie onderzoeksrapport Grontmij blz.. 16)	2.208
Uitgangspunt, 75 % van de bewoners met een auto heeft een vergunning	1.656
Kosten gedeeld door het aantal verwachte vergunningen	128

Berekening beperkte variant (een tijdsblok/dag):

Omschrijving	Aantal	à	Kosten
Aantal controleurs	2	fl 85	fl 170
Aantal controlerondes van één uur per wijk/dag	1	fl 170	fl 170
Aantal dagen per week dat er gecontroleerd wordt	6	fl 170	fl 1.020
Controlekosten per wijk per jaar	52	fl 1.020	fl 53.040
Controlekosten m.b.t. het totale gebied	2	fl 53.040	fl 106.080

Berekening minimale kosten vergunning
Olofsbuurt / Westerkwartier

Omschrijving	Aantal
Aantal geparkeerde auto's	2.944
75% daarvan zijn auto's van bewoners (zie onderzoeksrapport Grontmij blz.. 16)	2.208
Uitgangspunt, 55 % van de bewoners met een auto heeft een vergunning	1.214
Kosten gedeeld door het aantal verwachte vergunningen	87