

Aan de gemeenteraad van Delft en aan burgemeester en wethouders van Delft

Advies van de Commissie voor de beroep- en bezwaarschriften (Kamer I)

Besluiten van: gemeenteraad en burgemeester en wethouders (hierna gezamenlijk te noemen: verweerders)
datum: 22 februari 2001 en 27 januari 2001
bekendgemaakt: 4 maart 2001 en 25 maart 2001 in de Stadskrant
inhoud : (I) Aanwijzingsbesluit (hoofdstuk I van de Bijlage behorende bij de Parkeerverordening gemeente Delft 2001 en de Verordening parkeerbelastingen gemeente Delft 2001) d.d. 22 februari 2001
(II) Bijlage bij de Verordening ontheffingverlening autoluw-plusgebied 2001 d.d. 22 februari 2001
(III) Verkeersbesluiten d.d. 27 februari 2001 zoals gespecificeerd in bijlage 2 bij dit advies)

Bezwaarschriften van: diverse reclamanten

Op uw verzoek brengt de Commissie voor de beroep- en bezwaarschriften, Kamer I, (hierna aangeduid met: de Commissie) advies uit over verschillende bij de raad ingediende bezwaarschriften met betrekking tot de bijlage bij de Parkeerverordening gemeente Delft 2001 en de Verordening parkeerbelastingen gemeente Delft 2001 alsmede de bijlage bij de Verordening ontheffingverlening autoluw-plusgebied 2001.

Tevens brengt de Commissie advies uit aan burgemeester en wethouders met betrekking tot de bezwaarschriften die gericht zijn tegen de verkeersbesluiten die het gevolg zijn van de regelgeving met betrekking tot het autoluw(-plus)beleid.

De indeling van het advies is als volgt:

1. Overzicht reclamanten
2. Loop van de procedure
3. Inhoud van de bezwaarschriften
4. Beoordeling van de bezwaren
 - 4.1. Ontvankelijkheid
 - 4.1.1. Rechtskarakter van de besluiten
 - 4.1.2. Bezwaartermijnen
 - 4.1.3. Belanghebbenden
 - 4.1.4. Niet-ontvankelijke bezwaren
 - 4.1.5. Conclusie
 - 4.2. Inhoudelijke beoordeling
 - 4.2.1. Juridisch kader
 - 4.2.2. Formele bezwaren
 - 4.2.3. Materiële bezwaren
 - 4.2.4. Conclusie
5. Advies
6. Aanbevelingen

Bijlagen:

1. Verslag hoorzitting d.d. 2 juli 2001 (incl. Pleitnotities)
2. Overzicht verkeersbesluiten
3. Samenvatting van de afspraken gemaakt bij de gesprekken na de hoorzitting

1. Overzicht reclamanten

Van de volgende natuurlijke en rechtspersonen zijn bezwaarschriften ontvangen (zij worden hierna aangeduid met "reclamanten") :

1. Namens onderstaande 32 ondernemers en eigenaren van bedrijven in de binnenstad, gedateerd 12-04-01, ontvangen 17-04-01, hierna te noemen: Ploegmakers c.s. (zaaknr. I01-053) :
 - a. Fa. W. Verbeek jr., M.F.X. Kouwenhoven, Beestenmarkt 9;
 - b. Rothfusz Hengelsport B.V., dhr. M. Rothfusz, Beestenmarkt 11;
 - c. J.C. Roodenrijs, Parkzoom 315, winkelier Brabantse Turfmarkt;
 - d. J.C. Valkenburg, Brabantse Turfmarkt 80;
 - e. W.J. van Velzen, Burgwal 5;
 - f. Fa. S.L. Paap V.O.F., mevrouw W. Paap, Burgwal 25;
 - g. J. de Korte, Burgwal 35;
 - h. A.J. Prins, winkelier, Choorstraat 4;
 - i. Bakkerij De Diamanten Ring, dhr. A.P. Bruggeman, Choorstraat 9;
 - j. Optiek Nouveau, dhr. S. Kleiweg, Choorstraat 13a;
 - k. Interessant, Choorstraat 16;
 - l. K. van Valen, mevr. C.M.M. van Valen, Choorstraat 30;
 - m. Pet Needs, dhr. R. Thijssen, Choorstraat 49;
 - n. Tapijtshop, dhr. B.M. Koegler, Choorstraat 51;
 - o. De Vieux Jean, dhr. R.F.A. Polman, Heilige Geestkerkhof 3;
 - p. H. Hartman, Hippolytusbuurt 39, winkelier;
 - q. M. van Veen, Jacob Gerritstraat 3, winkelier;
 - r. Ideaal Wonen, dhr. Roodenburg, Jacob Gerritstraat 5;
 - s. O.S.C. Stuivenga, Jacob Gerritstraat 6-8, winkelier;
 - t. R.G.V. Ploegmakers, Markt 36, winkelier;
 - u. Talens Foto B.V., dhr. J.W.M. Ploegmakers, Bellweg 7, winkelier Markt 36;
 - v. E.K. Wijtman, Markt 81a, rijwielhandel;
 - w. Slagerij Leo van Vliet, dhr. L.A.M. van Vliet, Oude Kerkstraat 9;
 - x. N.F. Bierhuizen B.V., de heer C.C. Janmaat, Oude Langendijk 6;
 - y. Hotel De Vlaming, dhr. ir. A.M.R. Penners, Vlamingstraat 52;
 - z. Piet Vonk B.V., de heer P. Vonk, Voldersgracht 20;
 - aa. Wines + Whiskies, dhr. G.A. de Jong, Voldersgracht 22;
 - bb. A-Tembo Computers, dhr. Koot, Vrouwjutenland 7;
 - cc. E.M. van Brenk, Vrouw Juttenland 13;
 - dd. Fa. A.H. van Renssen & Zoon, Vrouwjutenland 15;
 - ee. J.B. Stegeman, Vrouw Juttenland 27;
2. Vereniging van Delftenaren met een Functiebeperking (VDF), gedateerd en ontvangen 17-04-2001 (zaaknr. I01-51);
3. de Vereniging de Wateringse Poort, gedateerd 09-04-01, ontvangen 11-04-01 (zaaknr. I01-049);
4. de Stichting Zicht op Delft, gedateerd en ontvangen 09-04-01 (zaaknr. I01-048);
5. a. de heer dr. M. Jonquière, Voorstraat 23;
b. de heer mr. J. Timman, Voorstraat 71;
gezamenlijk bezwaarschrift, gedateerd en ontvangen 12-04-01(zaaknr. I01-050)
6. de heer ir. H.C. Knook, Oude Delft 120, gedateerd 07-04-01, ontvangen 11-04-01 (zaaknr. I01-043);
7. de heer J.H.M. van der Linden, Harmenkokslaan 15, mede namens 21 andere bewoners van de Harmenkokslaan, Oosteinde, Broerhuisstraat, Oranje Plantage en Hopstraat, gedateerd 13-04-01, ontvangen 18-04-01 (zaaknr. I01-059);
8. de heer A.J. Prins, Choorstraat 4, gedateerd 30-03-01, ontvangen 04-04-01 (zaaknr. I01-031);
9. mevr. M. Grijn, Harmenkokslaan 50, ongedateerd, ontvangen 17-04-01 (zaaknr. I01-044);
10. mevr. A.D. van der Wees, Harmenkokslaan 17, gedateerd 15-04-01, ontvangen 16-04-01 (zaaknr. I01-054);
11. OGD, Organisatie voor mensen met een lichamelijke handicap, gedateerd 09-04-01, ontvangen 12-04-01 (zaaknr. I01-042);

12. J.T.A. van Pelt, Wateringsevest 17, gedateerd 11-03-01, ontvangen 22-03-01 (zaaknr. I01-076);
13. de heer R. Witsenboer, Dirklangenstraat 40, mede namens 68 andere bewoners van de Dirklangenstraat, Dirklangendwarsstraat, en Bagijnestraat, gedateerd 04-04-01, ontvangen 06-04-01 (zaaknr. I01-046);
14. O.J. Biegel, Nieuwstraat 16/18, gedateerd 11-04-01, ontvangen 12-04-01 (zaaknr. I01-041);
15. a. G.C.M. Steenstra, Doelenstraat 77
b. H.F. Bakkeren, Doelenstraat 77
gezamenlijk bezwaarschrift, gedateerd 11-04-01, ontvangen 17-04-01 (zaaknr. I01-037);
16. a. W.C.E. Kemper - van Eendenburg en A.J. Kemper, Vlamingstraat 56
b. ir. K.J.H.W. Deen en drs. M.D.T.M. de Jong, Vlamingstraat 58
c. ir. J.A.M. Kok en A.W.M. Kok-Haarhuis, Vlamingstraat 80
d. mr. drs. M.C.M.N. Lutz - van der Kley en mr. L.J.J.M. Lutz, Vlamingstraat 86,
gezamenlijk bezwaarschrift, gedateerd 03-04-01, ontvangen 09-04-01 (zaaknr. I01-052);
17. Dhr. G. Kalter, Donkerstraat 43c, gedateerd 16-04-01, ontvangen 18-04-01 (zaaknr. I01-060);
18. E.M. van den Bulk en M. Rietveld, Harmenkokslaan 14, gedateerd 16 april 2001, ontvangen 17 april 2001 (zaaknr. I01-039)
19. mevr. P. Touw, Harmenkokslaan 20, ongedateerd, ontvangen 16-04-01 (zaaknr. I01-055);
20. G.M. Koerber, Hopstraat 33, gedateerd 15-04-01, ontvangen 16-04-01 (zaaknr. I01-056);
21. J.T.O. Schalken, Hopstraat 43, gedateerd 16-04-01, ontvangen 17-04-01 (zaaknr. I01-038);
22. Dhr. J.E. Unger, Hopstraat 67, gedateerd 15-04-01, ontvangen 18-04-01 (zaaknummer I01-058);
23. M. van Balen en P. van Gaalen, Oranjestraat 39, gedateerd 16-04-01, ontvangen 18-04-01 (zaaknr. I01-047);
24. A. Bos, Oranje Plantage 54, ongedateerd, ontvangen 17-04-01 (zaaknr. I01-040);
25. Dhr. B.T.C. Zandbergen en mevr. C.A. van der Meer, Oosteinde 202, gedateerd 16-04-01, ontvangen 18-04-01 (zaaknr. I01-057).

2. Loop van de procedure

In de openbare vergadering van 29 juni 2000 heeft de gemeenteraad vastgesteld de Nota "Een bereikbare binnenstad, parkeerbeleid sleutel tot autoluw(plus)" van 19 april 2000 (hierna te noemen: de Nota), met inbegrip van de wijzigingen daarop, alsmede de nota van wijzigingen van 31 mei 2000 bij de Nota.

In de Nota wordt aangegeven dat op grond van een aantal motieven het autoverkeer in de binnenstad geweerd zal worden. Hiertoe wordt in het centrale deel van de binnenstad een aaneengesloten en fysiek afsluitbare voetgangerszone ingesteld (autoluw-plus) en in het overige deel (autoluw) wordt volstaan met maatregelen met betrekking tot het verdelen van de - schaarse - parkeermogelijkheden. Het gemeentebestuur gaat er daarbij vanuit dat andere vormen van vervoer dan de auto in de binnenstad prioriteit moeten hebben en bevorderd moeten worden, zoals (aangepast) openbaar vervoer, de city pendel, vervoer per fiets of te voet.

In de Nota wordt voorts het voorgenomen parkeerregime beschreven. Dit houdt onder meer in dat in de gehele binnenstad alleen nog tegen betaling of met een vergunning kan worden geparkeerd, dat een deel van de beschikbare parkeerplaatsen alleen voor vergunninghouders toegankelijk zal zijn, dat vergunninghouders een beperkt aantal ontheffingen zullen kunnen krijgen via aan te schaffen kraskaarten, dat houders van een invalidenparkeerkaart voortaan op alle parkeerplaatsen gratis kunnen parkeren en dat aan de buitenrand van het voetgangersgebied zgn. "runshopplaatsen" worden aangelegd. Voorts komt er een ontheffingssysteem voor incidentele toegang tot de voetgangerszone. Het beleid zal in vier fasen worden ingevoerd, waarbij het gereedkomen van de drie aan de randen van de binnenstad nog te bouwen parkeergarages een rol speelt. Alleen de parkeergarage aan de westrand is reeds in gebruik (Phoenixgarage).

Ter uitvoering van het in de Nota neergelegde beleid is een aantal verordeningen vastgesteld alsmede enkele andere invoeringsbesluiten, te weten de Parkeerverordening gemeente Delft 2001, de Verordening Parkeerbelastingen gemeente Delft 2001, de Bijlage behorende bij de Parkeerverordening gemeente Delft 2001 en de Verordening Parkeerbelastingen gemeente Delft

2001, de Verordening Ontheffingverlening autoluw-plusgebied 2001, de Bijlage ex artikel 2, lid 1, van de Verordening Ontheffingverlening autoluw-plusgebied 2001, wijziging van hoofdstuk 16 van de tarieventabel behorende bij de Legesverordening gemeente Delft 2001, wijziging van de verordening Ontheffingen artikel 87 RVV Delft 1996 en de Regeling parkeergarages gemeente Delft 2001.

De concepten daarvan zijn op 17 december 2000 ter inzage gelegd om aan een ieder de gelegenheid te bieden daarop zienswijzen in te dienen. Dit is bekendgemaakt in de Stadskrant van 17 december 2000. Daarop zijn 13 zienswijzen ontvangen. De regelingen zijn op 6 februari 2001 in een gecombineerde openbare vergadering behandeld van de raadscommissies Duurzaamheid en Cultuur, Kennis en Economie.

In zijn vergadering van 22 februari 2001 heeft de gemeenteraad de ter inzage gelegde verordeningen en bijlagen vastgesteld. Tevens heeft het college van burgemeester en wethouders op 27 februari 2001 een aantal verkeersbesluiten genomen, welke noodzakelijk waren ter uitvoering van het beleid autoluw(plus).

De regelingen en besluiten zijn bekend gemaakt in de Stadskrant van 4 maart en 25 maart 2001.

Tegen de regelingen en besluiten is een groot aantal bezwaarschriften ingediend. Deze bezwaarschriften zijn ter advisering in handen gesteld van de Commissie. Op verzoek van de Commissie is op 18 juni 2001 een gecombineerd verweerschrift ingediend. Op 2 juli 2001 zijn reclamanten door de Commissie in de gelegenheid gesteld de bezwaarschriften mondeling toe te lichten. Een verslag van de hoorzitting is aan dit advies gehecht.

Op voorstel van de voorzitter van de Commissie zijn na de hoorzitting gesprekken gevoerd tussen een aantal reclamanten en de betrokken wethouder en/of ambtenaren om te bezien of de knelpunten in onderling overleg opgelost konden worden. De bezwaarprocedure is opgeschort in afwachting van de uitkomsten van de gesprekken. In deze gesprekken zijn door de wethouder enkele toezeggingen gedaan die in een verslag zijn neergelegd. De verslagen van de gesprekken zijn aan de berteffende reclamanten en aan de Commissie toegestuurd. De gesprekken hebben geleid tot intrekking van één bezwaarschrift, namelijk dat van de Vereniging van Delftenaren met een Functiebeperking. De samenvatting van de afspraken die gemaakt zijn tijdens deze gesprekken zijn als bijlage 3 bij dit advies gevoegd.

3. Inhoud van de bezwaarschriften

Gezien het grote aantal bezwaarschriften heeft de Commissie de diverse bezwaren die in de bezwaarschriften vermeld worden genummerd. Indien een bezwaar meerdere malen genoemd is, wordt verwezen naar de voorgaande nummers van de bezwaren. Bij de volgorde is rekening gehouden met de omvang en de mate van ingrijpendheid van de bezwaren.

PLOEGMAKERS C.S. (reclamanten nr. 1).

Reclamanten zijn allen eigenaren/exploitanten van winkel- en andere bedrijven in het voetgangersgebied (autoluw-plus), met uitzondering van één reclamant, die eigenaar is van een hotel in de oostelijke binnenstad, even buiten het voetgangersgebied.

1. De stelling van de gemeente dat slechts tegen één verkeersbesluit een zienswijze zou zijn ingediend is onjuist. Verwezen wordt naar productie 1 bij het bezwaarschrift.
2. De voorbereidingsprocedure is op onjuiste wijze toegepast, aangezien de in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) neergelegde procedure niet is gevolgd. Deze procedure is weliswaar niet verplicht, maar nu de gemeente eenmaal heeft besloten een voorbereidingsprocedure te volgen, was zij verplicht afdeling 3.4 van de Awb te volgen. Dit leidt tot nietigheid van de besluiten.
- 2a Reclamanten handhaven hun bezwaren, zoals deze zijn neergelegd in de alinea's 5 tot en met 11 van hun zienswijze d.d. 11 januari 2001. Deze bezwaren hebben betrekking op:
 - i. De ter inzage legging van de concept-verkeersbesluiten.
Uit de aanwezigheid van een datering, de ondertekening door de burgemeester en de secretaris, de aanduiding 'minuut' alsmede de vermelding van rechtsmiddelen leiden reclamanten af dat hier geen sprake zou zijn van concept-besluiten, maar reeds van vastgestelde besluiten.

- ii. De publicatie in de Stadskrant waarbij ter inzage legging van de concept-raadsbesluiten wordt bekendgemaakt.
Hierin is niet aangegeven tegen welke besluiten na vaststelling bezwaar kon worden gemaakt. De voorbereiding wordt door reclamanten in strijd geacht met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, in het bijzonder met het zorgvuldigheidsbeginsel.
- 3. Ook na het tot stand komen van de besluiten is de procedure van ter inzage legging gebrekkig geweest. Reclamanten noemen het niet voorhanden zijn van de stukken op 13 maart 2001 betreffende de diverse genomen besluiten (zie ook 18).
- 4. Er is niet aangetoond dat door het autoluw(plus)maken van de Delftse binnenstad de doelen worden gerealiseerd die de gemeente voorstaat en ter onderbouwing van het beleid en de daarop gebaseerde besluiten worden gerealiseerd. Dat verband en de onderbouwing zijn niet terug te vinden in de Nota. Daardoor is niet voldaan aan de motiveringsplicht zoals gesteld in de Wegenverkeerswet (hierna: WVV) in samenhang met het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (hierna: BABW). Reclamanten verwijzen naar jurisprudentie in hun zienswijzen (zie ook 19).
- 5. Aan het besluit dient een belangenafweging ten grondslag te liggen en daartoe dient eerst een inventarisatie van de belangen plaats te vinden. Dit is niet gebeurd. Met name op het punt van de te verwachten omzetgevolgen voor de gevestigde middenstand heeft de gemeente zich onvoldoende geïnformeerd. Er heeft daardoor geen volledige afweging van alle relevante aspecten plaatsgevonden. Reclamanten wijzen in dit verband op artikel 3:2 en 3:4 van de Awb.
- 6. De gemeente erkent dat schade kan ontstaan voor ondernemers. Deze schade wordt beoordeeld in het kader van rechtmatig overheidshandelen en bestempeld als nadeelcompensatie. Reclamanten kunnen dit niet plaatsen aangezien eerst moet worden vastgesteld of het gaat om rechtmatig overheidshandelen en daartoe dient eerst een belangenafweging plaats te vinden.
- 7. De gemeente oordeelt op basis van de ingekomen zienswijzen dat geen sprake zal zijn van onevenredig nadeel van de betrokken burgers en bedrijven. Reclamanten achten het onjuist dat de gemeente niet zelf onderzoek heeft verricht naar de belangen maar de uiteindelijke besluitvorming kennelijk laat afhangen van de ingediende zienswijzen. Dit komt er op neer dat reclamanten het beleid van de gemeente zelf moeten doorrekenen.
- 8. A. Reclamanten hebben verzocht om inzage in de onderzoeksopzet en de vraagstelling van het onderzoek (nulmeting) door het bureau BRO dat tijdens de periode dat bezwaar kon worden gemaakt nog in uitvoering was. Hierop is niet gereageerd door de gemeente. Reclamanten hadden hiermee rekening willen houden in het kader van hun bezwaarschrift.
B. De gemeente legt de uitkomsten van het rapport van BRO in haar voordeel uit, terwijl de negatieve aspecten over het hoofd worden gezien. Reclamanten benadrukken echter de negatieve aspecten van de uitkomst en zien het advies van BRO om na elke fase van het autoluwproces een monitor op te stellen als een bevestiging van hun standpunt.
- 9. Reclamanten maken bezwaar tegen de huns inziens te ruime bevoegdheden van burgemeester en wethouders met betrekking tot het verlenen van ontheffingen. Zij wijzen hier onder meer op de alinea's 33 tot en met 52 van hun zienswijze d.d. 11 januari 2001. Ter zitting is dit bezwaar, dat is gericht tegen de Verordening ontheffingverlening ingetrokken en behoeft geen verdere bespreking.

DE VERENIGING DE WATERINGSE POORT (reclamante nr. 3),

DE STICHTING ZICHT OP DELFT (reclamante nr. 4),

M. JONQUIÈRE en H.J. TIMMAN (reclamanten nr. 5a en 5b).

De Vereniging De Wateringse Poort is een vereniging van bewoners uit de noordelijke binnenstad en stelt zich volgens haar statuten tot doel het behoud en bevordering van een goed woon- en leefklimaat voor bewoners en bedrijven in het noordelijk gedeelte van de binnenstad van Delft, in het bijzonder in het gedeelte van de Oude Delft ten noorden van de Oude Kerk, het Noordeinde, de Kolk en de Voorstraat.

De Stichting Zicht op Delft heeft volgens haar statuten als doel het bevorderen en beschermen van het 'eigen' karakter van de Delftse binnenstad in het algemeen en de noordelijke stadsrand van Delft in het bijzonder, waarbij het woon- en leefklimaat voorop staat.

De heer Jonquièrre is arts met praktijk in de Voorstraat; de heer Timman is bewoner van de Voorstraat. Beiden hebben één gezamenlijk bezwaarschrift ingediend.

De inhoud van de drie bezwaarschriften zijn voor wat betreft de hieronder onder de nummers 10 t/m 26 aangeduide bezwaren identiek.

10. Overdag is in de binnenstad reeds sprake van een autoluwe situatie, gezien de intensiteit van het verkeer in de binnenstad, 's avonds is wel sprake van een parkeerprobleem, dat echter op andere wijze opgelost dient te worden.
11. De parkeerdruk op de randen van de binnenstad, waar nu reeds een parkeerprobleem is omdat ze werken als buffer voor de binnenstad, zal toenemen. Reclamanten vrezen dat in de noordrand zowel overdag als 's avonds een groot parkeerprobleem zal ontstaan als gevolg van de voorgenomen maatregelen.
12. Reclamanten twijfelen aan het motief "behouden en versterken van de historische kwaliteit", aangezien de historisch en esthetisch belangrijkste delen niet autovrij worden (Oude Delft, Koornmarkt, en het grootste gedeelte van de Voorstraat).
13. Door de te nemen maatregelen zal het "versterken van het totale economisch functioneren" als doelstelling niet bereikt worden. In tegendeel, men ziet juist grote leegstand optreden. Reclamanten wijzen op de kwetsbaarheid door de nabijheid van winkelcentra in Delft en Rijswijk en de stadscentra van Zoetermeer, Den Haag en Rotterdam.
- 13a. Reclamanten wijzen in dit verband op het totaal ontbreken van enige afweging van belangen (zie ook 5).
14. Met betrekking tot de verkeersbesluiten wordt opgemerkt dat het onderliggende beleid dat is vastgesteld door de gemeenteraad, niet kan dienen als aan de verkeersbesluiten ten grondslag liggende motivering. De raad is ingevolge artikel 10:16 Awb niet bevoegd om concrete aanwijzingen te geven bij een gedelegeerde bevoegdheid (nemen van verkeersbesluiten).
15. In de voorbereidingsfase is onvoldoende bekendheid gegeven aan de voornemens van de gemeente inzake het autoluw (-plus)beleid. Daardoor is aan een groot aantal burgers het recht op inspraak onthouden. De mensen die wel hebben gereageerd waren onverdeeld negatief ten aanzien van het beleid.
16. De ter inzage legging van de vastgestelde besluiten vertonen gebreken aangezien de stukken steeds onvolledig waren en bovendien verzuimd was aan te geven waar de stukken ter inzage lagen (zie ook nr. 2). De ter inzage gelegde verkeersbesluiten waren niet als concept ter inzage gelegd, maar als schijnbaar definitieve verkeersbesluiten, wat tot grote verwarring heeft geleid (zie ook nr. 2a i).
17. In de fase van de besluitvorming heeft onvoldoende belangenafweging plaatsgevonden (zie ook nr. 5).
18. Ook na de besluitvorming, in de bezwarenfase, is de ter inzage legging van de stukken niet op correcte wijze geschied. Op 13 maart 2001 om 15.30 uur waren de stukken niet compleet (zie ook nr. 3).
19. De motivering van de verkeersbesluiten is niet "dragend". Zo wordt als motief o.a. genoemd "het versterken van het totale economisch functioneren". De ondernemers vrezen juist een economische teruggang. Omdat in de besluiten geen verdere belangenafweging heeft plaatsgevonden, zijn deze in strijd met artikel 21, lid 2 van het BABW juncto artikel 2 van de WVV (zie ook 4).
20. De besluiten zijn bovendien gebrekkig omdat ingevolge artikel 24 van het BABW is bepaald dat verkeersbesluiten slechts kunnen worden genomen na overleg met de Korpschef.
21. Met betrekking tot het gebied dat is aangewezen tot autoluw-plusgebied is bemerkt dat dit gebied wordt afgesloten door zogenaamde verzinkbare palen. Dit is niet geregeld in de Verordening ontheffingverlening autoluw-plusgebied 2001. Dit handhavingsmiddel komt in strijd met de eenmalige ontheffingsmogelijkheid. Door middel van een zichtbaar neergelegde kaart zou kenbaar moeten zijn dat er sprake is van een eenmalige ontheffing. Voor zover de eenmalige ontheffing wordt gegeven via een praatpaal, is dat in strijd met de verordening en biedt dit geen privacy en rechtszekerheid. Reclamant maakt bezwaar tegen het pollersysteem en voert daartoe de 13 bezwaren aan, die het college aanvankelijk tegen dit systeem had.
22. Er zijn geen praktische mogelijkheden om het autoluw-plusbeleid te handhaven; de pollers worden pas in december operationeel en extra handhavers zijn er, voor zover bekend, niet.
23. In het voetgangersgebied worden fietsers zonder beperking toegelaten. Dit betekent een ontoelaatbare gevaarzetting. Voor bromfietsers en snorfietsers geldt dat zij niet toegelaten worden in het voetgangersgebied; zij kunnen echter niet - fysiek - geweerd worden.

- Hiervoor is geen handhavingsmogelijkheid, aangezien de politie Haaglanden reeds heeft laten weten hiervoor geen mankracht te hebben.
24. Als compensatie voor het laten verdwijnen van parkeerplaatsen worden de 200 parkeerplaatsen in de nieuwe parkeergarage aan de Phoenixstraat genoemd. Deze is echter na 20.00 uur gesloten, terwijl de helft van het aantal kaarten wordt uitgegeven aan abonneementshouders. Avondbezoeken per auto aan bewoners wordt onmogelijk gemaakt, afgezien van de kraskaarten, waarvan het gebruik ook onduidelijk is.
 25. Het instellen van runshopplaatsen, die slechts parkeergelegenheid bieden gedurende een half uur, is onredelijk, omdat een half uur te kort is voor ouderen, die wat slechter te been zijn.
 26. De gemeente heeft de bewoners voor een fait accompli willen stellen door reeds te beginnen met de herbestrating.

VERENIGING DE WATERINGSE POORT

Naast de bezwaren 10 t/m 26 heeft de vereniging de volgende specifieke bezwaren ingediend:

27. Als gevolg van de verkeersbesluiten met de nummers 00/030460, 00/030433 en 00/030441 (het afsluiten van de Heilige Geestkerkhof, de Oude Kerkstraat en een gedeelte van de Voorstraat) wordt de doorstroming van het verkeer belemmerd. De afsluiting heeft geen doel, aangezien hier geen sprake is van een winkelgebied. Het afsluiten van deze straten zal leiden tot opstoppingen en chaotische taferelen, aangezien voor automobilisten niet meer duidelijk is hoe zij uit de wijk kunnen komen (zie ook 40).
28. Het aantal parkeerplaatsen voor bewoners, buiten de werktijden is onvoldoende.
29. Het aantal betaald parkeerplaatsen voor de bedrijven die gevestigd zijn in het gebied rond de Heilige Geestkerkhof, de Oude Kerkstraat, de Voorstraat en het Noordeinde is absoluut onvoldoende.
30. De parkeergarage zal onvoldoende plaatsen bieden en is te ver weg gelegen voor veel bewoners. Bovendien sluit de garage om 20.00 uur.
31. Het maximum aantal kraskaarten dat aan ondernemers beschikbaar wordt gesteld, komt lang niet tegemoet aan de behoefte van de ondernemers; dit zal leiden tot het wegtrekken van die ondernemers! Reclamanten tonen het tekort aan parkeerplaatsen aan door middel van een inventarisatie.

STICHTING ZICHT OP DELFT

Naast de bezwaren 10 t/m 26 heeft de stichting de volgende specifieke bezwaren ingediend.

32. De overlegavond op 13 juni 2001 is te laat georganiseerd. Ook is de wethouder zijn uitdrukkelijke toezegging om vooraf te overleggen met de stichting "Zicht op Delft" niet nagekomen.
33. Het instellen van een parkeerverbod, waarbij de hele binnenstad wordt aangegeven als vergunningplichtig en bij wijze van uitzondering parkeerapparatuurplaatsen worden aangewezen, leidt tot onduidelijkheden voor belanghebbenden. Niet duidelijk is wanneer men in aanmerking komt voor een vergunning en indien men beschikt over een vergunning, ook daadwerkelijk een plaats beschikbaar zal zijn. De kraskaart biedt te weinig soelaas.
34. Met betrekking tot de Nieuwe Plantage worden grote parkeerproblemen verwacht als gevolg van:
 - de uitbreiding van de Delftse schoolvereniging
 - de uitbreiding van Ipse met o.a. een logeerfunctie voor invaliden met als gevolg bezoekersparkeren
 - de vestiging van GGZ Delfland met polikliniekfunctie, met dito gevolg
 - de in gang zijnde herontwikkeling van de in de onmiddellijke nabijheid gelegen TU-gebouwen tot een appartementencomplex, bestaande uit 100 appartementen
 - de intensieve bedrijfsfunctie van de voormalige burgemeesterswoningDeze problematiek is niet betrokken bij de belangenafweging. Gelet op de huidige parkeercapaciteit, de te verwachten toekomstige parkeerdruk en het ontbreken van (meerdere) bereikbare parkeergarages aan de randen van de binnenstad, zijn de besluiten niet acceptabel.

M. JONQUIÈRE en H.J. TIMMAN (reclamanten nr. 5a en 5b)

Beide reclamanten zijn bewoners van de noordelijke binnenstad, even buiten de voetgangerszone. Naast de bezwaren 10 t/m 26 hebben deze reclamanten in hun bezwaarschrift ook het volgende naar voren gebracht.

35. Het opheffen van de 5 betaald parkeerplaatsen aan de beide einden van de Voorstraat aan de westzijde en aan de oostzijde het opheffen van 34 betaald parkeerplaatsen en het daarvoor in de plaats instellen van parkeerplaatsen voor vergunninghouders, belemmert in hoge mate de mogelijkheid van privé- en zakelijk bezoek. De als alternatief geboden parkeergarage aan de Phoenixstraat is verder weggelegen en bovendien na 20.00 uur gesloten. Thans is er (althans overdag) geen parkeerprobleem. Door de voorgestane wijziging ontstaan juist problemen.
36. Door het opheffen van de betaalde parkeerplaatsen wordt bewerkstelligd dat de straten overdag doodstil zijn en na achten alle bezet zijn door horecabezoekers, terwijl vergunninghouders geen plaats meer kunnen vinden.
37. Het is niet consistent om voor de binnenstad een systeem van kraskaarten in te voeren, terwijl voor de aangrenzende schil, Westerkwartier en Olofsbuurt een geheel ander regime wordt gehanteerd met een bezoekerskaart en een zeer laag vergunningentarief.
38. De gemeente heeft niet duidelijk gemaakt waarom het niet mogelijk zou zijn om het systeem van betaald parkeren te handhaven.
39. Er heeft onvoldoende overleg met de bewoners plaatsgevonden, de talrijke bewoners van de binnenstad zijn niet vertegenwoordigd in het "binnenstadsforum". Zodoende heeft onvoldoende belangenafweging plaatsgevonden.
40. Als gevolg van de verkeersbesluiten met de nummers 00/030460, 00/030433 en 00/030441 (het afsluiten van de Heilige Geestkerkhof, de Oude Kerkstraat en een gedeelte van de Voorstraat) wordt de doorstroming van het verkeer belemmerd. De afsluiting heeft geen doel, aangezien hier geen sprake is van een winkelgebied. Het afsluiten van deze straten zal leiden tot opstoppingen en chaotische taferelen, aangezien voor automobilisten niet meer duidelijk is hoe zij uit de wijk kunnen komen. (zie ook nr. 27).

De heer Jonquièrre heeft daarnaast de volgende specifieke bezwaren.

41. Voor Jonquièrre (arts voor manuele geneeskunde) geldt dat zijn patiënten veelal te kampen hebben met klachten die voortkomen uit het bewegingsapparaat. Zij komen dus met de auto en kunnen in de huidige situatie moeiteloos vlakbij de praktijk parkeren. Straks zou dat anders zijn. Hij heeft een zienswijze ingediend tegen het voorgenomen beleid. Daarop is nooit - zoals toegezegd - echt een reactie ontvangen. Deze maatregelen zouden ervoor zorgen dat ondernemers wegtrekken uit de binnenstad. De parkeergarage aan de Phoenixstraat is geen reële optie voor de patiënten van Jonquièrre.
42. Het verplaatsen van een algemene invalidenparkeerplaats van de Voorstraat (ter hoogte van de Oude Kerkstraat naar de overzijde is onacceptabel, aangezien de patiënten van Jonquièrre hiervan regelmatig gebruik maken. Door de verplaatsing naar de overzijde zouden zij de brug moeten oversteken, die bij regen en gladheid gevaarlijk is.

H.C. KNOOK (reclamant nr. 6)

Reclamant is bewoner van het pand Oude Delft 120.

43. Reclamant maakt bezwaar tegen het aanwijzen van 2 invalidenparkeerplaatsen op het Oude Delft ter hoogte van pand 120. Hij vreest dat deze invalidenparkeerplaatsen weinig benut zullen worden voor het doel waarvoor zij zijn aangewezen, waardoor terrasvorming op deze plaatsen wordt gestimuleerd. Het gevolg zal zijn dat niemand meer van deze plaatsen gebruik zal maken, mede gezien het feit dat uit ervaring blijkt dat handhaving in dit soort gevallen niet plaatsvindt. Daarom stelt reclamant voor de beide invalidenparkeerplaatsen aan te leggen aan de overzijde van de gracht, ter hoogte van nummers 145 en 147.
44. Om dezelfde reden maakt reclamant bezwaar tegen het autoluw-plus maken van de Nieuwstraat. Onder andere door het ontbreken van duidelijke richtlijnen voor terrassen van de horeca, het ontbreken van handhavingsbeleid, het negeren van wensen en klachten van bewoners en de slechte vormgeving van de nieuwe bestrating, zal in de Nieuwstraat de horeca een overwegend stempel drukken op het gebruik van de openbare ruimte.

DHR. J.H.M. VAN DER LINDEN C.S. (reclamanten nr. 7)

Reclamanten zijn bewoners van de Harmenkokslaan, Oosteinde, Broerhuisstraat, Oranje Plantage en Hopstraat. Dit betreft het zuidoostelijke gedeelte van de binnenstad, buiten het voetgangersgebied.

45. In het voetgangersgebied worden fietsers zonder beperking toegelaten. Dit betekent een ontoelaatbare gevaarstelling. (zie ook bezwaar nr. 23)
46. Het invoeren van een parkeervergunningensysteem tussen Oosteinde en Oranje Plantage leidt tot een vermindering van het aantal parkeerplaatsen in de binnenstad met 200.
47. Het aantal vergunningen dat wordt verstrekt is veel meer dan dat er plaatsen zijn.
48. Er is nog geen parkeergarage en de vergunning zal niet geldig zijn voor de parkeergarage, de helft van het aantal plaatsen in de parkeergarage is bovendien al bestemd voor abonnementhouders.
49. De wijze van informatieverstrekking is niet te volgen, de Nota is niet te lezen en de Stadskrant is niet het geëigende middel om burgers attent te maken op een dergelijke ingrijpende wijziging. De brief van 6 maart, gericht aan de bewoner van dit pand doet vermoeden dat de burger nader geïnformeerd zou worden, wat dus niet het geval blijkt te zijn.
50. De tellingen die ten grondslag liggen aan het beleid zijn niet representatief, want ze zijn gehouden tijdens de pinkstervakantie, in welke periode zeker 25 % van de mensen met vakantie was.
51. Het verkeersbesluit met nummer 00/004824 (instellen van een parkeerverbod aan de Nieuwe Plantage, Klein Vrijenban, Annageer, Plantagegeer, Kampveld, Dirklan-gendwarsstraat, Bagijnestraat, Asvest, Torenstraat, Zusterlaan, Ezelsveldlaan en Nieuwelaan) is in tegenspraak met het autoluw-plus maken van de binnenstad. Volgens de Nota zouden op de Nieuwe Plantage extra parkeerplaatsen worden gerealiseerd voor betaald parkeren en een aantal vrije parkeerplaatsen bij het Zuidpoortgebied omdat daar gebouwd gaat worden (Ezelsveldlaan/Nieuwelaan etc).

A.J. PRINS (reclamant nr. 8)

Reclamant is eigenaar van een winkel (kantoorvakhandel) aan de Choorstraat 4

52. Met de afsluiting van de Heilige Geestkerkhof voor autoverkeer wordt de natuurlijke toegangsrouten voor autoverkeer naar de winkels in de Choorstraat tenietgedaan. Bij de vervanging van de brug voor de Peperstraat - ook een deel van deze route - is omzetverlies gebleken. De route afsluiten voor autoverkeer zal een economische terugslag geven voor winkeliers in het noordelijk stadsdeel.
53. De distributie-economische en planologische aspecten van de afsluiting van het Heilige Geestkerkhof zijn nooit onderzocht (bijvoorbeeld mogelijk uitwijkgedrag van bezoekers naar andere winkelcentra).
54. Beter is het niet meteen af te sluiten, maar eerst te bezien hoe de omzetten van de bedrijven zich ontwikkelen en of de gerealiseerde voorzieningen ook werken zoals ze bedacht zijn. Pas nadat alle parkeergarages open zijn, kan de route geleidelijk worden afgesloten.
55. Reclamant geeft voorbeelden van bedrijven die het zeer moeilijk zullen krijgen.

M. GRIJN (reclamante nr. 9).

Reclamante is bewoonster van het zuidoostelijke gedeelte van de binnenstad (buiten de voetgangerszone).

56. De parkeerdruk op de randen van de binnenstad, waar nu reeds een parkeerprobleem is omdat ze werken als buffer voor de binnenstad, zal toenemen (zie ook 11).
57. De informatie over de inhoud en de uitvoering van het beleid schiet te kort
58. Bij iedere parkeervergunning moet gratis een bezoekersvergunning worden verstrekt.
59. Bewoners zouden tussen 17.00 uur en 10.00 uur de volgende dag de auto neer moeten kunnen zetten in het autoluw-plusgebied. Dit vergroot de levendigheid in de stad en zal het parkeerprobleem wat minder groot maken.
60. Bewoners en leveranciers van de winkels zouden een pasje moeten krijgen waardoor zij de binnenstad in kunnen. Deze mensen rijden recht op hun doel af (huis of winkel). Dit houdt de binnenstad ook autoluw. Ontheffingen zijn dan niet meer nodig en het voorkomt parkeeroverlast in de gebieden rond het autoluw-plusgebied.
61. Het bedrag voor een vergunning is erg hoog. Het is ongepast dat voor het systeem f 215,-- per jaar betaald moet worden ervan uitgaande dat een vergunning maar f 25,-- kost.

MEVR. A.D. VAN DER WEES (reclamante nr. 10).

Reclamante is bewoonster van het zuidoostelijke gedeelte van de binnenstad en woont buiten de voetgangerszone.

62. In het voetgangersgebied worden fietsers zonder beperking toegelaten. Dit betekent een ontoelaatbare gevaarzetting. Voor bromfietsers en snorfietsers geldt dat zij niet toegelaten worden in het voetgangersgebied; zij kunnen echter niet - fysiek - geweed worden. Hiervoor is geen handhavingsmogelijkheid, aangezien de politie Haaglanden reeds heeft laten weten hiervoor geen mankracht te hebben (zie ook nr. 23).
63. Het invoeren van een parkeervergunningensysteem tussen Oosteinde en Oranje Plantage leidt tot een vermindering van het aantal parkeerplaatsen in de binnenstad met 200 (zie ook nr. 46).
64. Het aantal vergunningen dat wordt verstrekt is veel meer dan dat er plaatsen zijn (zie ook nr. 47).
65. Er is nog geen parkeergarage en de vergunning zal niet geldig zijn voor de parkeergarage, de helft van het aantal plaatsen in de parkeergarage is bovendien al bestemd voor abonnementhouders (zie ook nr. 48).
66. De wijze van informatieverstrekking is niet te volgen, de Nota is niet te lezen en de Stadskrant is niet het geëigende middel om burgers attent te maken op een dergelijke ingrijpende wijziging. De brief van 6 maart, gericht aan de bewoner van dit pand doet vermoeden dat de burger nader geïnformeerd zou worden, wat dus niet het geval blijkt te zijn (zie ook nr. 49).
67. De tellingen die ten grondslag liggen aan het beleid zijn niet representatief, want ze zijn gehouden tijdens de pinkstervakantie, in welke periode zeker 25 % van de mensen met vakantie was (zie ook nr. 50).
68. Het verkeersbesluit met nummer 00/004824 (instellen van een parkeerverbod aan de Nieuwe Plantage, Klein Vrijenban, Annageer, Plantagegeer, Kampveld, Dirklangendwarsstraat, Bagijnestraat, Asvest, Torenstraat, Zusterlaan, Ezelsveldlaan en Nieuwelaan) is in tegenspraak met het autoluw-plus maken van de binnenstad. Volgens de Nota zouden op de Nieuwe Plantage extra parkeerplaatsen worden gerealiseerd voor betaald parkeren en een aantal vrije parkeerplaatsen bij het Zuidpoortgebied omdat daar gebouwd gaat worden (Ezelsveldlaan/Nieuwelaan etc). (zie ook nr. 51)

ORGANISATIE VOOR MENSEN MET EEN LICHAMELIJKE HANDICAP DELFT (OGD) (reclamante nr. 11)

De OGD is een vereniging die volgens haar statuten o.m. tot doel heeft het behartigen van de belangen van mensen met een lichamelijke functiebeperking, wonende in Delft.

69. In de verordening ontheffingverlening autoluw-plusgebied ontbreekt de mogelijkheid dat zelfrijdende mensen met een functiebeperking met een invalidenparkeerkaart zich zelfstandig in het autoluwe gebied begeven. Zij rijden zelf en kunnen dus niet in het autoluwe gebied worden afgezet. De auto moet op de plek blijven staan waar de bestuurder is uitgestapt.
70. Reclamante maakt bezwaar tegen de tijden dat geen ontheffingen verleend worden. Op deze wijze worden mensen met een lichamelijke functiebeperking ernstig benadeeld.
71. Reclamante maakt bezwaar tegen het aanwijzen van een aantal algemene invalidenparkeerplaatsen en het intrekken van een aantal algemene invalidenparkeerplaatsen.
72. De voorwaarde voor het verkrijgen van een landelijke invalidenparkeerkaart is dat betrokkene niet meer dan 100 meter kan lopen (dus 50 meter heen en terug naar de auto). Doordat aan de rand van de autoluwe binnenstad de speciale vakken niet in een straal van 50 meter liggen, komen veel mensen die van deze vakken gebruik maken in de problemen. Bovendien dient aan de achterkant en zijkant van een invalidenparkeerplaats een extra ruimte van 1,5 meter te zijn om te kunnen draaien met de rolstoel. Deze plaatsen zijn bijna niet langs de grachten in Delft te realiseren. Er zullen dus alternatieven gezocht moeten worden.
73. Het aanwijzen van drie algemene invalidenparkeerplaatsen aan de Voorstraat ter hoogte van Drie Akerstraat: deze plaatsen komen op meer dan 100 meter van de rand van de autoluwe binnenstad. De loopafstand wordt dus te groot.
74. Het aanwijzen van twee algemene invalidenparkeerplaatsen aan de Oude Langedijk: als deze plaatsen schuin worden aangelegd voldoen ze niet.

75. Het intrekken van algemene invalidenparkeerplaatsen aan de Boterbrug, Nieuwstraat, Oude Langendijk en Voorstraat ter hoogte van de Oude Kerkstraat: deze parkeervakken voldoen wat betreft afmetingen redelijk goed. Het is zonde hiervoor een slechter aangelegd vak terug te krijgen.

J.T.A. VAN PELT (reclamant nr. 12)

Reclamant is bewoner van het pand Wateringsevest 17.

76. De parkeerdruk op de randen van de binnenstad, waar nu reeds een parkeerprobleem is omdat ze werken als buffer voor de binnenstad, zal toenemen. Reclamanten vrezen dat in de noordrand zowel overdag als 's avonds een groot parkeerprobleem zal ontstaan als gevolg van de voorgenomen maatregelen (zie ook 11).
77. Reclamant tekent bezwaar aan tegen het parkeerverbod op de Nieuwe Plantage, het laantje achter Wilhelmina, het Klein Vrijenban, het Kampveld, de Dirklangendwardsstraat, de Bagijnestraat enz. aangezien dit parkeerverbod zal leiden tot een vergrote parkeerdruk aan de Wateringsevest, waar hij woonachtig is. Wellicht zou het mogelijk zijn om een parkeervergunningsstelsel in te voeren voor de bewoners van de Wateringsevest 12 t/m 20.

R. WITSENBOER en 68 omwonenden (reclamanten nr. 13)

Reclamanten zijn bewoners van de Dirklangenstraat, de Dirklangendwardsstraat en de Bagijnestraat.

78. Reclamant maakt bezwaar tegen de aanwijzing van het gebied vanaf de Hugo de Grootstraat, binnen de as van het spoorviaduct tot en met de Kampveldweg, tot gebied waar parkeerapparatuurplaatsen gerealiseerd zullen worden. Hierdoor hebben vergunninghouders minder kans op een parkeerplaats. Dit gebied zou juist aangewezen moeten worden als parkeren voor vergunninghouders. Zijn verzoek wordt gesteund door 68 medebewoners (handtekeningen).

O.J. BIEGEL (reclamant nr. 14)

Reclamant is bewoner van de Nieuwstraat 16/18.

79. In het voetgangersgebied worden fietsers zonder beperking toegelaten. Dit betekent een ontoelaatbare gevaarzetting (zie ook 23).
80. het gevaar bestaat dat handhaving onmogelijk wordt, horecaondernemers zullen de binnenstad gebruiken als een groot terras, wat zeer veel overlast zal gaan geven.

G.C.M. STEENSTRA en H.F. BAKKEREN (reclamanten nr. 15a en 15b)

Reclamanten zijn bewoners van de Doelenstraat 73 en 77.

81. Er wordt bezwaar gemaakt tegen invoering van een vergunningstelsel, terwijl nu al bekend is dat er niet genoeg parkeerplaatsen zijn in het centrum van Delft. Deze situatie wordt nijpender als in de toekomst de parkeerplaatsen in de omgeving van de Paardenmarkt verdwijnen en de nieuwe woningen in het gebied gereed zijn. Daardoor zal de parkeerdruk op de Paardenmarkt toenemen.
82. Verzocht wordt met de invoer van het vergunningstelsel op de Paardenmarkt te wachten en de parkeervergunningen tijdelijk gratis of tegen zeer gereduceerd tarief te verstrekken aan de bewoners, tot de parkeergarages aan de rand van het centrum gereed zijn.
83. Voorgesteld wordt op de Paardenmarkt gedeeltelijk betaald en gedeeltelijk het vergunningstelsel in te voeren.

KEMPER-VAN EENDENBURG C.S. (reclamanten nr. 16a, 16b, 16c en 16d)

Reclamanten zijn bewoners van de Vlamingstraat 56, 58, 80 en 86.

84. De gemeente heeft de bewoners voor een fait accompli willen stellen door reeds te beginnen met de herbestrating (zie ook 26).
85. De maatregelen leiden tot een beperking van het sociale leven, aangezien parkeren voor bezoekers onmogelijk wordt. Het maximum aantal kraskaarten voor bezoekers is 25 (per jaar). Dit betekent een onacceptabele inbreuk op het sociale leven. Dit is in strijd met de doelstelling "het bieden van een gastvrije omgeving". Door de maatregelen wordt de parkeerdruk in de Vlamingstraat verhoogd. Een parkeergarage aan de oostzijde van de stad zal nog jaren op zich laten wachten. Reclamanten pleiten daarom voor een ruimere bezoekersregeling

86. Vele ondernemers zullen als gevolg van het beleid wegtrekken, omdat het economisch niet haalbaar is om in de binnenstad te blijven. De binnenstad zal op den duur veranderen in een aaneenschakeling van cafés. Een doelstelling als "het behoud en het versterken van de historische kwaliteit" kan op deze manier niet worden nagestreefd. In het bijzonder wordt bezwaar aangetekend tegen de verkeersbesluiten met de nummers 00/030440 en 00/030442 (aanwijzen Voldersgracht en de westzijde van Vrouwjutenland tot voetgangersgebied).

DHR. G. KALTER (reclamant nr. 17)

Reclamant is bewoner van de Donkerstraat 43c.

87. Bezwaar tegen het invoeren van een vergunningenbeleid. Er worden te weinig parkeerplaatsen voor vergunninghouders aangeboden

E.M. VAN DEN BULK en M. RIETVELD (reclamanten nr. 18)

Reclamanten zijn bewoners van de Harmenkokslaan 14.

88. De parkeerdruk op de randen van de binnenstad, waar nu reeds een parkeerprobleem is omdat ze werken als buffer voor de binnenstad, zal toenemen (zie ook 11).
89. De vergunningen zijn niet overal geldig; in de schil wordt weer een ander soort vergunning ingevoerd.

MEVR. P. TOUW (reclamante nr. 19)

Reclamante is bewoonster van de Harmenkokslaan 20.

Zij sluit aan bij de bezwaren 15, 42, 45, 46 en voegt daaraan het volgende bezwaar toe

90. De informatievoorziening naar de bewoners over het invoeren van het beleid laat te wensen over.
91. Het aantal kraskaarten is ontoereikend.
92. De binnenstad wordt voor bezoek onbereikbaar: bewoners raken in isolement.
93. Het aantal vergunningen dat wordt verstrekt is veel meer dan het aantal plaatsen dat beschikbaar is.
94. de tijden waarop de vergunningplicht geldt, zou uitgebreid moeten worden tot bijvoorbeeld 22.00 uur)

G.M. KOERBER (reclamant nr. 20)

Reclamant is bewoner van de Hopstraat 33.

95. De informatievoorziening naar de bewoners over het invoeren van het beleid laat te wensen over.
96. Het aantal vergunningen dat wordt verstrekt is veel meer dan dat er plaatsen zijn (zie ook 47).

J.T.O. SCHALKEN (reclamant nr. 21)

Reclamant is bewoner van de Hopstraat 43.

97. De informatievoorziening naar de bewoners over het invoeren van het beleid laat te wensen over.
98. Het aantal vergunningen dat wordt verstrekt is veel meer dan dat er plaatsen zijn (zie ook 47).
99. De vergunningen zijn niet overal geldig; in de schil wordt weer een ander soort vergunning ingevoerd

DHR. J.E. UNGER (reclamant nr. 22)

Reclamant is bewoner van de Hopstraat 67.

100. Het aantal vergunningen dat wordt verstrekt is veel meer dan dat er plaatsen zijn (zie ook 47).
101. De informatieverstrekking naar bewoners over invoering van vergunninghouder parkeren schiet te kort (zie ook 49).

M. VAN BALEN en P.VAN GAALEN (reclamanten nr. 23)

Reclamanten zijn bewoners van de Oranjestraat 39.

102. Het aantal vergunningen dat wordt verstrekt is veel meer dan er plaatsen zijn (zie ook 47).

A. BOS (reclamant nr. 24)

Reclamant is bewoner van de Oranje Plantage 54.

103. Parkeervergunning is slechts in een beperkt gebied geldig.

104. Parkeervergunning verplicht stellen tot 23.00 uur

105. Te weinig parkeerplaatsen voor vergunninghouders in de binnenstad

DHR B.T.C. ZANDBERGEN en MEVR. C.A. VAN DER MEER (reclamanten nr. 25)

Reclamanten zijn bewoners van het Oosteinde 202.

106. het aantal parkeerplaatsen zal afnemen met 200

107. Het aantal vergunningen dat wordt verstrekt is veel meer dan dat er plaatsen zijn.

108. De vergunning is slechts in een beperkt gebied geldig.

VERENIGING VAN DELFTENAREN MET EEN FUNCTIEBEPERKING (reclamante nr. 2)

Deze vereniging heeft de bezwaren, n.a.v. het gesprek dat heeft plaatsgevonden met de gemeente na de hoorzitting op 2 juli 2001 en een gezamenlijke rondgang door de stad, per brief d.d. 13 september 2001 ingetrokken. Deze bezwaren zullen dan ook niet worden behandeld.

4. Beoordeling van de bezwaren

4.1.1. Rechtskarakter van de besluiten

In de artikelen 7:1 en 8:1 e.v. van de Awb is bepaald of en, zo ja, voor wie, bezwaar en beroepsmogelijkheden openstaan tegen een besluit. De Commissie dient in de eerste plaats te beoordelen of de bestreden besluiten en regelingen zijn aan te merken als besluiten in de zin van artikel 1:3 Awb.

In het kader van het autoluw maken van een deel van de binnenstad van Delft heeft de gemeenteraad de volgende regelingen en besluiten vastgesteld :

- a. Parkeerverordening gemeente Delft 2001
- b. Verordening Parkeerbelastingen gemeente Delft 2001
- c. Verordening Ontheffingverlening autoluw-plusgebied 2001
- d. Wijziging hoofdstuk 16 van de tarieventabel behorende bij de Legesverordening gemeente Delft 2001
- e. Wijziging van de verordening Ontheffingen artikel 87 RVV Delft 1996
- f. Nadeelcompensatieverordening gemeente Delft 2001
- g. Regeling parkeergarages gemeente Delft 2001
- h. Bijlage behorende bij de Parkeerverordening gemeente Delft 2001 en de Verordening Parkeerbelastingen gemeente Delft 2001, bestaande uit twee onderdelen:
 - I. Aanwijzingsbesluit
 - II. Tarieven
- i. Bijlage ex artikel 2, lid 1, van de Verordening Ontheffingverlening autoluw-plusgebied 2001, inhoudende aanwijzing van straten als autoluw-plusgebied (voetgangersgebied)

Door Burgemeester en wethouders zijn daarnaast nog de volgende besluiten vastgesteld:

- j. Verkeersbesluiten d.d. 27 februari 2001

De Commissie stelt vast dat ingevolge artikel 8:2 van de Awb geen bezwaar en beroep mogelijk is tegen algemeen verbindende voorschriften. Verordeningen zijn algemeen verbindende voorschriften. Tegen het vaststellen dan wel wijzigen van de hiervoor onder a. tot en met f. genoemde verordeningen staat derhalve geen bezwaar en beroep open. De bezwaren die gericht zijn tegen deze verordeningen zijn dan ook niet-ontvankelijk.

De Regeling parkeergarages gemeente Delft 2001 (hierna: Regeling), hiervoor genoemd onder g., bevat regelen en voorschriften inzake gebruik, exploitatie en beheer van publiek toegankelijke gebouwde parkeervoorzieningen. In deze Regeling worden onder meer de tarieven en de openstellingstijden vastgesteld. De gemeente exploiteert de garage als onderneming. De Regeling is niet gericht op rechtsgevolg en heeft geen publiekrechtelijk karakter. De Regeling is geen besluit in de zin van artikel 1:3 Awb. Tegen deze regeling staat dan ook geen beroep en bijgevolg

evenmin bezwaar open. De bezwaren die gericht zijn tegen deze Regeling zijn derhalve niet-ontvankelijk.

Ten aanzien van de Bijlage behorende bij de Parkeerverordening gemeente Delft 2001 en de Verordening Parkeerbelastingen gemeente Delft 2001, de Bijlage bij de Verordening Ontheffingverlening autoluw-plusgebied 2001 en de door burgemeester en wethouders genomen verkeersbesluiten, hiervoor genoemd onder h. tot en met j., overweegt de Commissie het volgende.

De Bijlage behorende bij de Parkeerverordening gemeente Delft 2001 en de Verordening Parkeerbelastingen gemeente Delft 2001)

De bijlage behorende bij de Parkeerverordening gemeente Delft 2001 en de Verordening Parkeerbelastingen gemeente Delft 2001 bestaat uit twee onderdelen, te weten :

- I. Aanwijzingsbesluit
- II. Tarieven

Ten aanzien van onderdeel II (Tarieven) stelt de Commissie vast dat dit de nadere regels bevat met betrekking tot de heffing en invordering van de parkeerbelasting die door de raad worden vastgesteld op grond van de artikelen 4, 5 en 6 van de Verordening parkeerbelasting gemeente Delft 2001. Ingevolge het bepaalde in artikel 8:4, onder g van de Awb kan geen beroep worden ingesteld tegen een besluit genomen op grond van een wettelijk voorschrift inzake belastingen. De Verordening Parkeerbelasting gemeente Delft 2001 moet als een dergelijk wettelijk voorschrift worden aangemerkt. Het is naar het oordeel van de Commissie daarom niet mogelijk tegen dit onderdeel van bedoelde Bijlage bezwaar te maken. Bezwaren die gericht zijn tegen dit onderdeel van de Bijlage zijn dan ook niet-ontvankelijk.

Onderdeel I van de Bijlage vindt zijn grondslag in artikel 2, lid 1, van de Parkeerverordening gemeente Delft 2001. Het betreffende onderdeel heeft geen relatie met de Verordening Parkeerbelasting gemeente Delft 2001 en is niet te beschouwen als een fiscale regeling. De Parkeerverordening gemeente Delft 2001 berust op artikel 149 van de Gemeentewet en artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994 en geeft regels over het aanwijzen van parkeerplaatsen, het verlenen van parkeervergunningen en van ontheffingen van verbodsbepalingen.

De Commissie is van oordeel dat onderdeel I van de bedoelde Bijlage (hierna te noemen "Aanwijzingsbesluit") een besluit van algemene strekking is, niet zijnde een algemeen verbindend voorschrift of beleidsregel. Het Aanwijzingsbesluit is derhalve aan te merken als een besluit in de zin van artikel 1:3 Awb. Anders dan tegen onderdeel II van de onderhavige Bijlage, staat naar het oordeel van de Commissie tegen het Aanwijzingsbesluit wel bezwaar en beroep open.

De Bijlage bij de Verordening ontheffingverlening autoluw-plusgebied 2001

De Bijlage bij deze Verordening berust op artikel 2, lid 1, van genoemde Verordening en somt de straten en wegen op die vallen in het autoluw-plusgebied, waar autoverkeer alleen toegang toe heeft na verleende ontheffing. Dit zijn de straten die behoren tot het autoluw-plusgebied.

De Bijlage (hierna te noemen: "Aanwijzing Autoluw-plus") is een besluit van algemene strekking, niet zijnde een algemeen verbindend voorschrift of beleidsregel. De Bijlage is derhalve aan te merken als een besluit in de zin van artikel 1:3 Awb. Tegen de Aanwijzing Autoluw-plus staat naar het oordeel van de Commissie bezwaar en beroep open.

De Verkeersbesluiten

De verkeersbesluiten zijn besluiten van algemene strekking, niet zijnde een algemeen verbindend voorschrift of beleidsregel. Zij bevatten concrete maatregelen ter uitvoering van het verkeers- en parkeerbeleid. Een overzicht van de genomen verkeersbesluiten is bij dit advies opgenomen als bijlage 2 (hierna tezamen te noemen: "Verkeersbesluiten"). Elk van deze besluiten is een besluit in de zin van artikel 1:3 Awb. Tegen deze besluiten staat dan ook bezwaar en beroep open.

De Commissie merkt ten slotte nog op dat ter uitvoering van de bovengenoemde besluiten verschillende feitelijke handelingen worden verricht, zoals het uitvoeren van herbestratingen en het plaatsen van fysieke afsluitingen. Dit betreft geen besluiten in de zin van artikel 1:3 Awb. Bezwaren die gericht zijn tegen de feitelijke uitvoeringshandelingen zijn dan ook niet-ontvankelijk.

4.1.2. Bezwaartermijnen

Ingevolge art. 7:1 juncto 6:7 Awb kan tegen een besluit waartegen beroep mogelijk is, binnen 6 weken na de bekendmaking een bezwaarschrift worden ingediend bij het bestuursorgaan dat het besluit heeft genomen.

Het Aanwijzingsbesluit en de Aanwijzing autoluw-plus zijn op 22 februari 2001 vastgesteld door de gemeenteraad en conform de wettelijke voorschriften bekendgemaakt in de Stadskrant van 4 maart 2001. De termijn voor het indienen van een bezwaarschrift ving aan op 5 maart en eindigde op 15 april 2001. Aangezien deze datum op eerste paasdag viel, eindigde de termijn van indienen krachtens het bepaalde in de Algemene Termijnenwet op de eerste werkdag nadien, in dit geval dus op 17 april 2001.

De Verkeersbesluiten zijn op 27 februari 2001 vastgesteld door burgemeester en wethouders en zijn, op twee na, bekendgemaakt in de Stadskrant van 4 maart 2001. In de Stadskrant van 25 maart 2001 zijn de verkeersbesluiten bekendgemaakt met de nummers 01/004804 en 01/004817 (het aanwijzen van drie invalidenparkeerplaatsen aan de Oude Delft ter hoogte van huisnummer 173 en aanwijzen van invalidenparkeerplaats aan de Voorstraat). De termijn voor het indienen van een bezwaarschrift eindigde voor de Verkeersbesluiten derhalve op 17 april 2001, respectievelijk 7 mei 2001.

De Commissie constateert dat alle bezwaarschriften tijdig zijn ingediend.

3.1.3. Belanghebbenden

Reclamanten die hun bezwaarschrift tijdig hebben ingediend, zijn

- . bewoners en/of eigenaren van bedrijven in de binnenstad;
- . rechtspersonen met als doel het bevorderen van de leefbaarheid in (een deel van) de binnenstad;
- . rechtspersonen met als doel het behartigen van de belangen - ook met betrekking tot hun mobiliteit - van invaliden.

Naar de mening van de Commissie zijn de belangen van reclamanten rechtstreeks bij de betreffende besluiten betrokken; daarmee zijn zij als belanghebbende in de zin van de Awb te beschouwen.

3.1.4. Niet-ontvankelijke bezwaren

De Commissie stelt vast dat tegen het Aanwijzingsbesluit, de Aanwijzing autoluw-plus en tegen de Verkeersbesluiten bezwaar en beroep openstaat en dat reclamanten in hun bezwaar kunnen worden ontvangen voorzover de bezwaren gericht zijn tegen een of meer van deze besluiten. Reclamanten kunnen niet in hun bezwaren worden ontvangen voor zover hun bezwaren gericht zijn tegen de hiervoor genoemde verordeningen of de Regeling parkeergarages (zie hiervoor onder 3.1.1). Het betreft de volgende bezwaren.

Gericht tegen de Verordening ontheffingverlening autoluwplusgebied 2001

- bezwaar 21: betoogd wordt dat het pollersysteem zijn grondslag zou dienen te vinden in deze verordening.
De Commissie overweegt dat het al dan niet volledig zijn van de verordening niet ter beoordeling staat.
- bezwaar 60 en 69: voorgesteld wordt in plaats van een ontheffingensysteem een pasjessysteem in te voeren (bezwaar 60). Verder wordt voorgesteld mensen met een functiebeperking altijd toegang te verlenen tot het autoluwplusgebied (bezwaar 69).
De Commissie overweegt dienaangaande dat het ontheffingensysteem zijn grondslag vindt in de verordening. Eveneens is in de verordening geregeld wie in aanmerking komt voor en onder welke voorwaarden een ontheffing kan worden verleend. Deze bezwaren zijn gericht tegen de verordening en staan derhalve in de onderhavige bezwaarschriftprocedure niet ter beoordeling.
- bezwaar 70: bezwaar tegen de perioden naar uren per etmaal waarvoor geen ontheffing kan worden verleend.
De Commissie overweegt dat in artikel 6, vierde lid, van de Verordening ontheffingverlening

autoluwplusgebied 2001 is bepaald voor welke locaties en welke tijden geen ontheffing kan worden verleend. De regeling dat bijvoorbeeld geen ontheffing kan worden verleend voor zaterdagen van 11.00 tot 17.00 uur is derhalve gebaseerd op de verordening. Deze regeling staat niet ter beoordeling. Overigens heeft de Commissie begrepen dat de gemeenteraad inmiddels voornemens is artikel 6, vierde lid, aan te passen in die zin dat voor de zaterdagavond en de zondag wel een ontheffing kan worden verleend.

Gericht tegen de Parkeerverordening gemeente Delft 2001:

- bezwaar 31 en 91: het aantal kraskaarten is niet toereikend. De Commissie refereert aan artikel 10 van de Parkeerverordening gemeente Delft, waarin is bepaald dat burgemeester en wethouders nadere regels stellen inzake het verstrekken en het gebruik van kraskaarten. Het maximum aantal kraskaarten dat per aanvrager wordt verstrekt is derhalve niet geregeld in één van de thans ter beoordeling staande besluiten.
- bezwaar 37: kraskaarten in binnenstad en bezoekerskaarten daarbuiten.
De Commissie overweegt dat het systeem van kraskaarten zijn grondslag heeft in de verordening en derhalve niet geregeld is in één van de thans ter beoordeling staande besluiten. Het parkeerregime voor de buurten buiten de aangewezen gebieden staat thans niet ter discussie. Daarvoor zal een apart aanwijzingsbesluit moeten worden genomen.
- bezwaar 58: verstrek een gratis bezoekersvergunning bij een parkeervergunning
De Commissie overweegt dat in de parkeerverordening is geregeld wie voor een parkeervergunning in aanmerking komt en onder welke voorwaarden die verleend kan worden. De verordening staat thans niet ter beoordeling.
- bezwaar 89, 94, 99, 103, 104 en 108: tijden waarop en het gebied waarin de vergunning geldig is.

In artikel 4, lid 4 van de verordening is bepaald dat burgemeester en wethouders aan een vergunning beperkingen verbinden met betrekking tot de te gebruiken parkeerplaatsen alsmede de tijdstippen waarop de vergunning van kracht is. Bezwaren gericht tegen het geldig zijn van een vergunning tot 20.00 uur zijn derhalve (thans) gericht tegen dit voorschrift uit de verordening. Deze staan niet ter beoordeling van de Commissie. Dat geldt evenzeer voor de bezwaren die gericht zijn tegen het voornemen van burgemeester en wethouders om de te verlenen vergunningen voor een bepaald gebied geldig te laten zijn. Deze bezwaren staan thans niet ter beoordeling nu ze op dit moment slechts zijn terug te voeren op de verordening. Dergelijke bezwaren kunnen naar het oordeel van de Commissie mogelijk wel aan de orde komen in een procedure tegen een verleende parkeervergunning.

Gericht tegen de Verordening parkeerbelastingen gemeente Delft 2001

bezwaar 61: parkeervergunning is te duur. De tarieven staan niet ter discussie. Deze zijn gebaseerd op een wettelijk voorschrift inzake belastingen (artikel 8:4, onder g Awb)

Gericht tegen feitelijk handelen

bezwaar 21, 26 en 84: plaatsen van de pollers en het herbestraten van de binnenstad
De Commissie merkt op dat het plaatsen van de pollers en de herbestratering van de straten van de binnenstad zijn aan te merken als feitelijk handelen. Hiertegen staat geen bezwaar en beroep open. Reclamanten zijn in zoverre dan ook niet-ontvankelijk in hun bezwaren.

3.1.5. Conclusie

Resumerend dienen de bezwaren als omschreven in hoofdstuk 2 onder de nummers 21, 26, 31, 37, 58, 60, 61, 69, 70, 84, 89, 91, 94, 99, 103, 104 en 108 naar het oordeel van de Commissie niet-ontvankelijk te worden verklaard. De overige bezwaren zijn naar het oordeel van de Commissie ontvankelijk.

4.2. Inhoudelijk beoordeling

4.2.1. Juridisch kader

Aanwijzingsbesluit

Het Aanwijzingsbesluit is gebaseerd op artikel 2, lid 1 van de parkeerverordening gemeente Delft 2001. In het Aanwijzingsbesluit worden gebieden en zones aangewezen voor parkeren voor vergunninghouders, betaald parkeren, parkeerterreinen, runshopplaatsen en parkeerplaatsen en -terreinen met een gecombineerde functie.

In het besluit worden alle weggedeelten binnen het gebied "Reineveldbrug midden, Rijn-Schiekanaal tot en met Zuidkolk, Westsingel, bebouwing westelijk aan de Spoor singel tussen Havenstraat en Hugo de Grootstraat, de as van het spoorviaduct tot en met Kampveldweg, de wegas Kampveldweg, de wegas Wateringsevest tot Reineveldbrug midden", die thans dienst doen als openbare parkeerplaatsen, aangewezen als weggedeelten voor het parkeren van voertuigen van vergunninghouders. Voorts is binnen dit gebied een aantal parkeerplaatsen gerealiseerd voor andere categorieën parkeerders dan wel andere weggebruikers (o.a. betaalde parkeerplaatsen). Tevens wordt een aantal parkeerterreinen aangewezen (enkele met dubbele functie, zowel bestemd voor vergunninghouders als betaald parkeren).

Aanwijzing Autoluw-plus

De bijlage is gebaseerd op artikel 2, lid 1 van de Verordening ontheffingverlening autoluw-plusgebied 2001.

Hierbij is aangewezen het gebied dat geldt als autoluw-plusgebied. Het betreft een aantal straten die zijn aangewezen tot autoluw-plusgebied oftewel voetgangersgebied.

De verordening (waarbij het besluit behoort) is gestoeld op de artikelen 150 WVV en 87 van het Reglement Verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV).

Verkeersbesluiten (zie bijlage 2)

In artikel 18 lid 1, aanhef en onder d., van de Wegenverkeerswet 1994 (WVV) is bepaald dat de bevoegdheid om verkeersbesluiten te nemen berust bij de gemeenteraad, of krachtens besluit van de raad bij burgemeester en wethouders. In het Delegatiebesluit van 27 mei 1999 heeft de gemeenteraad van Delft het nemen van verkeersbesluiten gedelegeerd aan het college van burgemeester en wethouders. Burgemeesters en wethouders zijn derhalve bevoegd ten behoeve van het verkeer in de binnenstad van Delft verkeersbesluiten te nemen.

Artikel 18, derde lid WVV luidt: "Bij algemene maatregel van bestuur worden regels vastgesteld omtrent de eisen waaraan verkeersbesluiten dienen te voldoen alsmede omtrent de totstandkoming en de inwerkingtreding van die besluiten."

Artikel 21 Besluit administratieve bepalingen wegverkeer (BABW) bepaalt dat verkeersbesluiten met redenen moeten zijn omkleed en dat het bevoegde gezag in het besluit moet aangeven wat met de plaatsing van een verkeersteken of met het treffen van een voorziening aan de weg wordt beoogd. Voorts zal uit het verkeersbesluit moeten blijken, welke van de in artikel 2, lid 1 en 2 WVV genoemde belangen en welke andere belangen in het geding zijn en op welke wijze deze belangen tegen elkaar zijn afgewogen.

Art. 2, lid 1 WVV 1994 luidt:

De krachtens deze wet vastgestelde regels kunnen strekken tot:

- a. het verzekeren van de veiligheid op de weg;
- b. het beschermen van weggebruikers en passagiers;
- c. het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;
- d. het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van verkeer.

Ingevolge het tweede lid kunnen de krachtens deze wet vastgestelde regels voorts strekken tot:

- e. het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer;
- f. het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden.

4.2.2. Formele bezwaren

Dit betreft de bezwaren met de volgende nummers: 1, 2, 2a, 3, 14, 16, 18, 20 en 32

Vorbereidingsprocedure (bezwaar nr. 2, 2a en 16)

Ingevolge artikel 3:10 van de Awb dient de in afdeling 3.4 van de Awb geregelde procedure voor de voorbereiding van besluiten te worden gevolgd indien dat bij wettelijk voorschrift of bij besluit van het bestuursorgaan is bepaald.

De Commissie is van mening dat er geen wettelijke grondslag is aan te wijzen op basis waarvan burgemeester en wethouders en/of de raad een voorprocedure in de zin van afdeling 3.4 van de Awb hadden moeten volgen. Evenmin is gebleken dat de raad en burgemeester en wethouders daartoe expliciet hebben besloten.

In de publicatie in de Stadskrant van 17 december 2000 wordt evenwel gesteld dat het college van burgemeester en wethouders heeft besloten de concept-verkeersbesluiten, het concept-aanwijzingsbesluit en de concept-bijlage voor een periode van vier weken ter inzage te leggen ten einde een ieder in de gelegenheid te stellen zijn of haar zienswijze te geven.

De Commissie heeft geconstateerd dat de procedure van afdeling 3.4 van de Awb in feite is toegepast. Immers, de gevolgde procedure is identiek aan de procedure die afdeling 3.4 Awb van de Awb voorschrijft.

Ingevolge artikel 3:12, derde lid, van de Awb - voorzover van belang - dient in de kennisgeving van de ter inzage legging van het ontwerp te worden vermeld waar en wanneer de stukken ter inzage worden gelegd.

In de kennisgeving in de Stadskrant van 17 december 2000 is nagelaten te vermelden op welke plaats de stukken konden worden ingezien. De Commissie overweegt dat verweerders hebben aangegeven de omissie in de volgende Stadskrant van 24 december 2001 te hebben hersteld, dat besluiten e.d. normaliter bij de Publieksbalie aan de Phoenixstraat ter inzage worden gelegd en dat dit laatste bij de vertegenwoordigers van reclamanten als bekend mag worden verondersteld. Naar de mening van de Commissie hadden reclamanten bovendien de mogelijkheid zelf te informeren op welke plaats de stukken ter inzage lagen.

Dat het mogelijk is geweest de stukken in te zien blijkt ook uit het grote aantal tijdig ingediende zienswijzen, waaronder ook die van reclamanten.

De Commissie is dan ook van mening dat reclamanten door de omissie in de kennisgeving niet in hun belangen zijn geschaad.

Onjuiste vermelding over aantal ingediende zienswijzen (bezwaar 1)

In de Stadskrant van 4 maart 2001, waarin onder meer de Verkeersbesluiten bekend zijn gemaakt, is vermeld dat één zienswijze is ingediend naar aanleiding van de tervisielegging van de concept-Verkeersbesluiten. De overige zienswijzen zijn door de gemeente aangemerkt als zijnde gericht tegen de overige concept-besluiten ter uitvoering van de Nota, waaronder het concept-Aanwijzingsbesluit. De Commissie constateert dat in de toelichting bij de bekendmaking van deze besluiten is vermeld dat dertien zienswijzen zijn ingediend tegen deze concept-besluiten. De Verkeersbesluiten, het Aanwijzingsbesluit en de Bijlage beogen tezamen uitvoering te geven aan het invoeren van het autoluw(plus)beleid. Een zienswijze tegen het concept-Aanwijzingsbesluit zal dan ook mede betrekking hebben op enkele verkeersbesluiten. De gemeente heeft deze samenhang erkend en de procedures voor deze besluiten gelijktijdig laten lopen. De Commissie is van mening dat reclamanten niet in hun belangen zijn geschaad door de vermelding in de publicatie dat één zienswijze tegen de concept-Verkeersbesluiten is ingediend, terwijl in dezelfde publicatie wordt vermeld dat er dertien zienswijzen tegen het concept-aanwijzingsbesluit en de concept-bijlage zijn ingediend.

Tervisielegging stukken (bezwaar 3 en 18)

Met betrekking tot het bezwaar van reclamanten dat de stukken niet voortdurend voorhanden waren op de plaats waar deze ter inzage waren gelegd, hebben verweerders aangegeven dat zij achteraf hebben moeten vaststellen dat enkele malen stukken uit het dossier zijn onttrokken, maar dat de vermiste stukken op zeer korte termijn zijn vervangen. Indien belanghebbenden hierom zouden hebben verzocht, zouden zij de gevraagde stukken binnen een half uur hebben kunnen krijgen. Reclamanten hebben niet aannemelijk kunnen maken dat zij door het wellicht niet

voortdurend ter beschikking zijn van de stukken in hun belangen zijn geschaad. Voor zover hier kan worden gesproken van schending van een vormvoorschrift, kan daar met een beroep op artikel 6:22 van de Awb aan voorbij worden gegaan.

Delegatie en het geven van aanwijzingen (bezwaar 14)

Ten aanzien van het bezwaar dat de motivering van de Verkeersbesluiten in strijd is met het bepaalde in artikel 10:16 van de Awb, overweegt de Commissie het volgende.

In het betreffende artikel is bepaald dat het bestuursorgaan ter zake van de uitoefening van gedelegeerde bevoegdheden uitsluitend beleidsregels kan geven. Bij delegatie ontbreekt de mogelijkheid om aanwijzingen te geven in een concreet geval. De bevoegdheid tot het nemen van de Verkeersbesluiten is gedelegeerd aan burgemeester en wethouders. Voor de motivering van deze besluiten wordt verwezen naar de Nota. Naar het oordeel van de Commissie vormt de Nota de politieke en beleidsmatige grondslag voor de bestreden besluiten. De Nota bevat geen aanwijzingen over de inhoud van de Verkeersbesluiten. De mogelijkheid om in concrete besluiten te verwijzen naar onderliggend beleid wordt door artikel 10:16 van de Awb niet uitgesloten.

Artikel 24 BABW: overleg korpschef (bezwaar 20)

Artikel 24 BABW bepaalt dat verkeersbesluiten worden genomen na overleg met de Korpschef van het betrokken regionale politiekorps. In de Verkeersbesluiten is niet vermeld dat dit overleg heeft plaatsgevonden. Van de zijde van verweerders is tijdens de hoorzitting meegedeeld dat dit overleg vooraf mondeling heeft plaatsgevonden. De Commissie is dan ook van oordeel dat voldaan is aan het bepaalde in artikel 24 BABW. Met verweerders is de Commissie van mening dat het ontbreken van de vermelding van het overleg in de Verkeersbesluiten geen motiveringsgebrek met zich meebrengt, althans niet een zodanig gebrek dat dit gevolgen heeft voor de geldigheid van de bestreden besluiten. Naar het oordeel van de Commissie kan dit gebrek met toepassing van artikel 6:22 van de Awb worden gepasseerd, te meer nu de Commissie niet is gebleken dat reclamanten hierdoor in hun belangen zijn geschaad.

Overleg Stichting Zicht op Delft (bezwaar 32)

De Commissie constateert dat tijdens de informatieavond van 13 juni 2001 overleg heeft plaatsgevonden met de Stichting Zicht op Delft. Verweerders hebben tijdens de hoorzitting overigens erkend dat de overlegavond van 13 juni 2001 eerder belegd had moeten worden. Reclamante heeft niet aannemelijk gemaakt dat zij door deze gang van zaken in haar belangen is geschaad. Daarbij neemt de Commissie mede in aanmerking dat reclamante de mogelijkheid heeft gekregen om tijdens de hoorzitting alsmede in een nader overleg met de wethouder naar aanleiding van de hoorzitting het door haar gewenste overleg te voeren. Daarvan is gebruik gemaakt. Een eventueel gebrek is door het bieden van deze mogelijkheid hersteld.

4.2.3. Materiële bezwaren

I. Algemene bezwaren

Hieronder worden de algemene bezwaren behandeld. Het betreft de bezwaren als verwoord in hoofdstuk 3, onder de nummers 4, 5, 6, 7, 8A, 8B, 10, 11, 12, 13, 13a, 15, 17, 19, 22, 24, 25, 28, 30, 33, 38, 39, 43, 44, 47, 48, 49, 50, 56, 57, 59, 64, 65, 66, 67, 76, 81, 85, 86, 87, 88, 90, 92, 93, 95, 96, 97, 98, 100, 101, 102, 105, 106, 107.

Kort samengevat hebben deze bezwaren betrekking op:

- a. het ontbreken van overleg en gebreken in de informatievoorziening over de maatregelen
- b. de aanleiding tot en de inhoud van het beleid dat ten grondslag ligt aan de bestreden besluiten
- c. het in zijn algemeenheid ontbreken van een inventarisatie en een afweging van belangen bij de totstandkoming van de bestreden besluiten
- d. de motivering van de bestreden besluiten, in het bijzonder van de Verkeersbesluiten
- e. de handhaafbaarheid van de genomen besluiten
- f. het aantal, de verdeling en de locatie van de parkeerplaatsen alsmede de verplaatsing van de parkeerdruk als gevolg van de bestreden besluiten.

Ad a. Ten aanzien van het ontbreken van overleg en gebreken in de informatievoorziening over de maatregelen (bezwaar 8A, 15, 33, 49, 57, 66, 90, 95, 97, 101)

De bezwaren zien zowel op het communicatietraject voorafgaande aan de besluitvorming als op de informatie na vaststelling van de besluiten. De Commissie overweegt ten aanzien van deze bezwaren het volgende.

De Commissie constateert dat het beleid inzake het autoluw maken van en parkeren in de binnenstad vanaf november 1998 tot en met januari 2001 onderwerp van publieke discussie is geweest, waarbij in alle stadia van de besluitvorming de bedrijven, bewoners en de belanghebbende organisaties bij de besluitvorming zijn betrokken. Verweerders hebben gedurende dit proces, met name door publicaties in de Stadskrant en de uitgifte van enkele specifieke binnenstadskranten, voorlichting gegeven over de mogelijkheden om mee te discussiëren over het beleid. Daarnaast hebben verweerders onder meer een binnenstadsconferentie en inspraakavonden georganiseerd.

Ten aanzien van het gebruik van de Stadskrant als publicatiemiddel merkt de Commissie op dat een dergelijk huis-aan-huisblad een geëigend middel is om een grote groep van (mogelijk) belanghebbenden te bereiken. Overigens overweegt de Commissie dat ook in de plaatselijke en regionale pers, waaronder de Delftsche Courant, de Delftse Post, Delft op Zondag, de Posthoorn, Radio West en TV West, en op andere wijzen ruimschoots aandacht is besteed aan de voorgenomen maatregelen.

De Commissie heeft er begrip voor dat de term "autoluw-plus" niet direct voor een ieder duidelijk zal zijn. In de Nota alsmede in de publicaties is echter duidelijk aangegeven wat onder de termen "autoluw" en "autoluw-plus" moet worden verstaan (pag. 4 van de Nota). De Commissie acht het voorts aannemelijk dat de consequenties van het voorgenomen beleid in de hiervoor genoemde publicaties duidelijk en op een voor een ieder te begrijpen wijze uiteen zijn gezet.

Het resultaat van de hiervoor genoemde publieke discussie is neergelegd in de Nota, die op 29 juni 2000 door de gemeenteraad is vastgesteld. Voorafgaande aan de besluitvorming over de Nota heeft daarover een inspraakprocedure plaatsgevonden conform de gemeentelijke inspraakverordening. Deze inspraakronde heeft geleid tot aanpassingen op het beleid. Voorafgaande aan de vaststelling van de uit de Nota voortvloeiende bestreden besluiten heeft wederom een voorbereidingsprocedure plaatsgevonden waarbij belanghebbenden in de gelegenheid zijn gesteld hun zienswijze over de voorgenomen besluiten kenbaar te maken.

Tevens constateert de Commissie dat verweerders hebben voldaan aan alle wettelijke publicatievereisten.

Ten aanzien van de informatie over de daadwerkelijke invoering van fase 1 met ingang van 1 juli 2001, constateert de Commissie dat na de vaststelling van de besluiten een speciale binnenstadskrant is verschenen. Ook is huis-aan-huis een folder verspreid, waarin de maatregelen op hoofdlijnen zijn toegelicht. Een folder over parkeermogelijkheden en –voorzieningen voor bezoekers is in meerdere talen verschenen. De exacte regelgeving is gebundeld in een boekje dat bij verweerders tegen kostprijs is te verkrijgen.

Gelet op het voorgaande kan naar het oordeel van de Commissie niet worden staande gehouden dat onvoldoende overleg is gevoerd en dat de informatieverstrekking door verweerders gebreken vertoont. Naar het oordeel van de Commissie moeten deze bezwaren dan ook ongegrond worden geacht.

Overigens merkt de Commissie op dat verweerders tijdens de bezwaarschriftprocedure hebben toegezegd extra publiciteit te geven aan de invalidenparkeerplaatsen in de binnenstad en over de toegang tot het voetgangersgebied met motorvoertuigen.

Ad b. Ten aanzien van de aanleiding tot en de inhoud van het beleid dat ten grondslag ligt aan de bestreden besluiten (bezwaar 4, 10, 12, 13, 19, 38, 86)

Anders dan verweerders is de Commissie van mening dat het beleid zoals neergelegd in de Nota in het kader van deze bezwaarschriftprocedure betrokken dient te worden bij de beoordeling, voor zover dit beleid dient ter motivering van de bestreden besluiten ter uitvoering van fase 1 van het in de Nota beschreven beleid.

Meerdere reclamanten betwisten de noodzaak voor het ontwikkelen van het beleid als vastgelegd in de Nota; met name zouden verweerders deze noodzaak niet hebben onderzocht of aangetoond. De Commissie overweegt ten aanzien hiervan dat het in zijn algemeenheid tot de beleidsvrijheid van verweerders behoort om nieuw beleid te ontwikkelen. Overigens merkt de Commissie op dat in de Nota duidelijk is aangegeven dat het beleid onder meer oplossingen beoogt te bieden voor diverse gesignaleerde knelpunten (pag. 5 van de Nota). De knelpunten zijn gebaseerd op opmerkingen, suggesties en klachten van bewonersgroepen, individuele bewoners, gebruikers en bedrijven. Ook naar aanleiding van vergelijking van de Delftse situatie met andere gemeenten zijn deze knelpunten naar voren gekomen. Daarnaast blijken deze uit diverse parkeerstudies en onderzoeken.

Naast het oplossen van de hiervoor genoemde bestaande knelpunten is de bedoeling van het beleid de bereikbaarheid van de binnenstad beter af te stemmen op de fysieke mogelijkheden, het karakter en het leefklimaat van de binnenstad. Meer specifiek zijn in de Nota de volgende motieven van het beleid omschreven :

- het behouden en versterken van de historische kwaliteit
- het behouden en versterken van het kleinschalig karakter
- het verbeteren van het woon- en leefklimaat
- het bieden van een gastvrije omgeving voor een breed scala aan functies
- het realiseren van een aangenaam verblijfsklimaat
- het versterken van het totale economisch functioneren van de binnenstad.

Deze doelstellingen kunnen naar het oordeel van verweerders worden bereikt door het terugdringen van het parkeren in de binnenstad. Het beleid om het autoverkeer terug te dringen is geformuleerd rondom een viertal uitgangspunten:

1. De gehele binnenstad is autoluw met mogelijkheid voor bewoners en specifieke belanghebbenden om te parkeren.
2. Het kernwinkelgebied en delen van de binnenstad die van bijzonder cultuurhistorisch belang zijn, zijn autoluw-plus. Ze blijven wel bereikbaar voor autoverkeer dat vanuit sociaal, economisch en/of veiligheidsoogpunt essentieel is.
3. Bezoekers van de binnenstad parkeren in goed bereikbare parkeergarages aan de rand van de binnenstad.
4. Het aantal bezoekersparkeerplaatsen is vooralsnog gerelateerd aan het huidige aantal dat in de binnenstad aanwezig is.

Het nieuwe parkeerbeleid kent de volgende onderdelen:

- aan de randen van de binnenstad worden bezoekersparkeerplaatsen gerealiseerd op aangewezen terreinen en in garages;
- in het autoluw gebied is parkeren alleen toegestaan voor vergunninghouders;
- parkeren op straat wordt duurder dan op een aangewezen terrein of in een garage;
- een beperkt aantal plaatsen wordt toegankelijk gemaakt voor bezoekers: dit zijn de zogenoemde "runshopplaatsen", waar 30 minuten mag worden geparkeerd voor f 2,75.

Door reclamanten is aangevoerd dat het verband tussen de doelstellingen en de voorgenomen maatregelen niet is aangetoond. De maatregelen hebben volgens hen juist een negatief effect op het economisch functioneren van de binnenstad. Daarnaast wordt aangevoerd dat juist de historische en esthetisch belangrijke delen van de binnenstad niet autovrij worden.

Verweerders hebben volgens reclamanten de beoordeling van de Nota door het onderzoeksbureau BRO van 22 mei 2000 onvoldoende meegewogen bij de vaststelling van het beleid en hebben slechts oog gehad voor de daarin naar voren gebrachte positieve aspecten van het beleid.

De Commissie overweegt ten aanzien hiervan dat verweerders zich bij de uitwerking van het beleid hebben gebaseerd op de uitkomsten van de hiervoor genoemde maatschappelijke discussies en op uitvoerige voorbereidende en tussentijdse studies. Daarbij is gebruik gemaakt van een groot aantal onderzoeken en publicaties, alsmede van de ervaringen en gegevens van andere steden die reeds tot dergelijke maatregelen zijn overgegaan.

Verweerders hebben aannemelijk gemaakt dat het BRO-rapport in zijn geheel is betrokken bij de afwegingen, waarbij zowel de positieve als de negatieve aspecten aan de orde zijn geweest. Het rapport heeft op een aantal onderdelen ook geleid tot aanpassingen in het voorgestelde beleid.

Overigens merkt de Commissie op dat het BRO-rapport betrekking heeft op het totale in de Nota beschreven beleid, te weten de fasen 1 tot en met 4. In deze bezwaarschriftprocedure staan alleen de maatregelen die voortvloeien uit fase 1 ter discussie. De Commissie dient de problematiek als gevolg van de andere fasen in dit kader buiten beschouwing te laten.

De Commissie acht het beleid als omschreven in de Nota in zijn algemeenheid niet onredelijk. De invulling van het beleid en de gevolgen daarvan voor specifieke situaties dienen daarnaast op zichzelf te worden beoordeeld. De overwegingen van de Commissie ten aanzien van deze concrete situaties worden hierna besproken bij de behandeling van de specifieke bezwaren.

Ad c. Ten aanzien van het in zijn algemeenheid ontbreken van een inventarisatie en een afweging van belangen bij de totstandkoming van de bestreden besluiten (bezwaar 5, 6, 7, 13a, 17, 19, 39, 86, 92)

Bezwaar wordt gemaakt tegen het ontbreken van onderzoek naar de gevolgen van de maatregelen, met name de economische gevolgen voor de in de binnenstad gevestigde bedrijven en het isolement van de bewoners in de binnenstad. De Commissie overweegt ten aanzien van deze bezwaren het volgende.

Economische gevolgen

Reclamanten stellen dat de economische belangen van de ondernemers in de binnenstad niet zijn onderkend door verweerders en niet bij de belangenafweging zijn betrokken. Met name is geen onderzoek gedaan naar de specifieke omzetgevolgen van de bestreden besluiten voor de ondernemers in de binnenstad.

De Commissie kan reclamanten niet volgen in dit standpunt. Verweerders hebben, gelet op de maatschappelijke discussies en voorbereidingsprocedures alsmede gelet op de diverse onderzoeken, aannemelijk gemaakt dat de belangen van de ondernemers bij de totstandkoming van het beleid zijn betrokken.

Uit de stukken is de Commissie voorts gebleken dat verweerders overleg hebben gevoerd met reclamanten over de mogelijkheid om verder onderzoek te doen naar de precieze economische consequenties van de maatregelen voor de ondernemers in de binnenstad. Door het onderzoeksbureau Goudappel en Coffeng is geconstateerd dat dit onderzoek niet mogelijk was. Wel is door dit bureau geadviseerd een nulmeting te houden en de periode na invoering te monitoren met vervolgmetingen.

Verweerders hebben inmiddels zorggedragen voor een dergelijke nulmeting. De uitkomsten van deze nulmeting zijn vastgelegd in het BRO-rapport van 11 mei 2001. Verweerders hebben voorts besloten de feitelijke uitvoering van de vervolgfases van het beleid te laten afhangen van de resultaten van door BRO uit te voeren vervolgmetingen. Het beleid zal worden bijgesteld indien deze monitoring daartoe aanleiding geeft. De onafhankelijkheid van dit onderzoek is gewaarborgd door dit uit te besteden aan een adviesbureau en de opdrachtverlening te laten plaatsvinden door de Stichting Centrummanagement Delft (SCMD).

Anderzijds is van de zijde van reclamanten niet aannemelijk gemaakt dat – zo er al economische gevolgen zijn – deze zodanig onevenredig zijn dat de maatregelen niet in verhouding staan tot het

met het beleid te dienen doelen. De Commissie neemt daarbij tevens in overweging dat voor zover sprake zou zijn van schade als gevolg van de genomen maatregelen, een beroep kan worden gedaan op de door verweerders speciaal daartoe in het leven geroepen nadeelcompensatieregeling.

Sociaal isolement

Meerdere reclamanten, met name bewoners van de binnenstad, vrezen dat zij als gevolg van de maatregelen in een isolement terecht komen doordat hun woningen niet met de auto bereikbaar zijn voor bezoekers.

De Commissie overweegt ten aanzien hiervan dat het aantal bezoekersparkeerplaatsen in fase 1 weliswaar wordt uitgebreid, maar dat deze plaatsen op grotere afstand van de binnenstad gesitueerd zijn, waardoor de bereikbaarheid van de woningen in de binnenstad erop achteruit gaat. De Commissie heeft er begrip voor dat dit als een nadeel wordt ervaren. Dit weegt echter niet op tegen de andere belangen die met de maatregelen zijn gemoeid. Daarbij neemt de Commissie in overweging dat de bezoekersplaatsen op een redelijke loopafstand van de binnenstad zijn gesitueerd en dat verweerders de nadelen zoveel mogelijk hebben ondervangen door onder meer voor bepaalde groepen bijzondere toegangs- en parkeermogelijkheden in het leven te roepen. Met name voor invaliden zijn er na invoering van de maatregelen ruimere mogelijkheden voor parkeren in de binnenstad.

Resumerend ten aanzien van de economische gevolgen en het sociaal isolement is de Commissie van mening dat verweerders zich rekenschap hebben gegeven van de nadelen die voor individuele burgers en bedrijven uit de maatregelen zouden kunnen voortvloeien. Overigens is de Commissie van mening dat niet aannemelijk is gemaakt dat de gevolgen van de maatregelen voor de bedrijven (economische effecten) en voor de bewoners (sociaal isolement) zodanig zijn dat verweerders bij de afweging van alle belangen niet tot de bestreden besluiten hebben kunnen komen. Waar zich mogelijk in een individueel geval onevenredige schade mocht voordoen, hebben verweerders voorzien in een procedure om dergelijke verzoeken om schadevergoeding af te handelen, neergelegd in de Nadeelcompensatieverordening. Deze bezwaren dienen dan ook ongegrond te worden verklaard.

Ad d. Ten aanzien van de motivering van de bestreden besluiten, in het bijzonder van de Verkeersbesluiten (bezwaar 4 en 19)

Ten aanzien van het algemene bezwaar dat voor de motivering van de bestreden Verkeersbesluiten niet kan worden volstaan met een verwijzing naar het beleid, zoals dat is vastgelegd in de Nota overweegt de Commissie het volgende.

Volgens artikel 21 Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) moet in de motivering van een verkeersbesluit in ieder geval tot uitdrukking worden gebracht welke doelstellingen met het besluit worden beoogd. Daarbij wordt aangegeven welke van de in artikel 2, eerste en tweede lid, VVV genoemde belangen ten grondslag liggen aan het verkeersbesluit. Indien tevens andere van de in artikel 2, eerste en tweede lid, genoemde belangen in het geding zijn, moet worden aangegeven op welke wijze de belangen tegen elkaar zijn afgewogen. In artikel 2, eerste en tweede lid, VVV worden als relevante belangen genoemd:

- a. het verzekeren van de veiligheid op de weg;
- b. het beschermen van weggebruikers en passagiers;
- c. het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;
- d. het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van verkeer;
- e. het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer;
- f. het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden.

De Commissie stelt voorop dat bovenstaande wettelijke bepalingen aan verweerders beleidsvrijheid bieden in die zin, dat zij de bevoegdheid hebben om binnen de door het recht gestelde grenzen een eigen afweging te maken van de hiervoor genoemde belangen.

Verweerders hebben de bestreden Verkeersbesluiten in het algemeen onder meer doen steunen op de hierboven onder a. tot en met f. genoemde belangen, waarbij in de bestreden Verkeersbesluiten meer specifiek als redenen worden genoemd de in de Nota vermelde doelstellingen. Naar het oordeel van de Commissie kunnen de motieven van de Nota worden begrepen onder de door artikel 2, eerste en tweede lid, WVV beschermde belangen. Verweerders hebben zich voor de motivering van de Verkeersbesluiten de motivering die de gemeenteraad aan de Nota en het geheel van de betrokken regelgeving ten grondslag heeft gelegd geheel eigen gemaakt.

Naar het oordeel van de Commissie is sprake van een duidelijke samenhang tussen de Nota en de Verkeersbesluiten. Deze samenhang blijkt uit de hele context welke ook algemene bekendheid heeft gekregen door overige bekendmakingen van verweerders. De belangenafweging heeft in meer algemene zin uitgebreid plaatsgevonden. De uitkomst daarvan is in de Nota duidelijk verwoord. Het bepaalde in artikel 21 van het BABW en artikel 2 van de WVV brengt niet met zich mee dat verweerders verplicht zijn om steeds per geval een uitgebreide belangenafweging te maken. Wel zal steeds met eventuele bijzondere omstandigheden van het geval rekening moeten worden gehouden die in een concreet geval tot een andere uitkomst kunnen noodzaken. Bij de bespreking van de specifieke bezwaren wordt hierop nader ingegaan.

Gelet op het voorgaande is de Commissie van mening dat de gronden die tot de diverse Verkeersbesluiten hebben geleid voldoende kenbaar zijn en dat voor de motivering van de bestreden Verkeersbesluiten in zijn algemeenheid verwezen kan worden naar de Nota. Slechts indien in een concrete situatie blijkt dat een verkeersbesluit niet samenhangt met het onderliggende parkeerbeleid, is er naar het oordeel van de Commissie aanleiding strengere eisen te stellen aan de motiveringsplicht. Daarvan is de Commissie niet gebleken.

Ad e. Ten aanzien van de handhaafbaarheid van de maatregelen (bezwaar 22, 43 en 44)

Reclamanten vrezen dat de maatregelen niet te handhaven zijn en dat de verschillende parkeerplaatsen niet gebruikt zullen worden voor het doel waarvoor deze zijn aangewezen. Een aantal invalidenparkeerplaatsen aan de Oude Delft wordt op dit moment bijvoorbeeld in de zomer als terras gebruikt. Het aanwijzen van meer invalidenparkeerplaatsen op deze plaats leidt volgens de betreffende reclamant tot meer misbruik. Ook andere reclamanten voeren aan dat de maatregelen niet te handhaven zijn en dat er onvoldoende toezicht wordt gehouden.

De Commissie begrijpt uit de stukken en uit hetgeen tijdens de hoorzitting naar voren is gebracht dat verweerders handhavers hebben aangesteld en fysieke maatregelen (zgn. "pollers") hebben genomen. Reclamanten hebben naar voren gebracht dat parkeercontroleurs niet over de bevoegdheid beschikken om "staande te houden" en daardoor niet effectief toezicht kunnen houden op de naleving. Parkeercontroleurs zullen zich moeten beperken tot de handhaving ten aanzien van stilstaande en geparkeerde voertuigen. Verweerders hebben naar het oordeel van de Commissie aannemelijk gemaakt dat de verwachting gerechtvaardigd is dat de toezicht op de naleving en de handhaving van het nieuwe beleid op dit moment voldoende realiseerbaar zal zijn. Verweerders hebben aangegeven dat niet alleen de politie bevoegd is om toezicht te houden op de naleving, daartoe zullen ook andere toezichthouders worden aangewezen. De fysieke grens en de bevoegdheden van de parkeercontroleurs zijn uitsluitend een zaak van handhaving: die aspecten kunnen door voorlichting en een consequente handhaving via andere middelen (controle geparkeerde auto's, optreden politie-ambtenaren) grotendeels worden opgevangen. De Commissie acht deze bezwaren ongegrond.

Ad f. Ten aanzien van het aantal, de verdeling en de locaties van de parkeerplaatsen alsmede de verplaatsing van de parkeerdruk als gevolg van de bestreden besluiten (bezwaar 8B, 24, 25, 28, 29, 30, 47, 48, 50, 59, 64, 65, 67, 81, 87, 93, 96, 98, 100, 102, 105, 106 en 107)

Veel bezwaren richten zich op het aantal, de verdeling en de locaties van de parkeerplaatsen in het algemeen. Ook wordt bezwaar gemaakt tegen de toename van de parkeerdruk aan de randen van de binnenstad. Hierna wordt op deze bezwaren in zijn algemeenheid ingegaan.

Aantal parkeerplaatsen

Uit de Nota alsmede uit de door verweerders geproduceerde overzichten blijkt dat het aantal parkeerplaatsen door de invoering van fase 1 niet is afgenomen en voor bepaalde categorieën zelfs is toegenomen.

Hieronder wordt een overzicht gegeven van de situatie van het aantal parkeerplaatsen voor en na de invoering van fase 1, verdeeld over de verschillende categorieën (bron: de Nota) :

Categorieën	Vóór fase 1	Na fase 1
Betaald parkeerplaatsen	1421	1566 (waarvan 39 runshopplaatsen)
Vergunningparkeerplaatsen	1021	2513
Vrije parkeerplaatsen	1492	0
Totaal	3934	4079

In het hierboven weergegeven overzicht zijn geen gegevens opgenomen over de zogenaamde gecombineerde parkeerplaatsen (dubbelgebruik voor vergunninghouders en bezoekers) en over de invalidenparkeerplaatsen.

Uit de stukken is de Commissie gebleken dat in de nieuwe situatie in totaal 245 gecombineerde plaatsen worden aangewezen, te weten ter plaatse van de Gasthuisplaats en de Paardenmarkt (gezamenlijk 190), de Nieuwe Plantage (45) en de Wateringsevest (10).

Voorts blijkt dat het aantal invalidenparkeerplaatsen is toegenomen. Na de invoering van de maatregelen is de situatie voor invaliden beter dan voorheen. Zo komen er ten minste 11 nieuwe invalidenparkeerplaatsen rondom het autoluw-plusgebied, terwijl er vóór de invoering slechts 5 invalidenparkeerplaatsen waren voor datzelfde gebied. Daarnaast kunnen invaliden hun auto gratis op alle vergunninghoudersplaatsen, parkeerterreinen of betaald parkeerplaatsen op straat parkeren. Vóór de invoering van de maatregelen moest een houder van een invalidenparkeerkaart daarvoor nog betalen.

In dit kader is tevens van belang dat verweerders met ingang van 1 juli 2001 de openstelling van de parkeergarage aan de Phoenixstraat hebben verruimd tot 24 uur per dag, 7 dagen per week. Dit betekent een toename van het aantal betaald parkeerplaatsen in de avonduren. De bezwaren die zich richten tegen de beperkte openstelling zijn hiermee achterhaald. Naar het oordeel van de Commissie betreft de verruiming van de openingstijden overigens geen nieuw besluit, maar feitelijk handelen waartegen geen bezwaar en beroep openstaat. Deze beslissing heeft dan ook geen gevolgen voor de onderhavige bezwaarschriftprocedure.

Volgens meerdere reclamanten biedt de parkeergarage onvoldoende plaatsen en is deze te ver weg gelegen voor bewoners. De Commissie merkt ten aanzien hiervan op dat de parkeergarage niet bestemd is voor bewoners. De Commissie acht het gezien het voorgaande overzicht niet onredelijk dat geen parkeerplaatsen voor vergunninghouders zijn aangewezen in de parkeergarage. Voor vergunninghouders zijn er immers voldoende alternatieven.

Daarnaast richt een aantal bezwaren zich tegen het verlenen van meer vergunningen dan er plaatsen zijn. De Commissie begrijpt dit bezwaar aldus, dat er te weinig vergunninghoudersplaatsen zijn aangewezen. Het aanwijzen van vergunninghoudersplaatsen geschiedt op grond van het Aanwijzingsbesluit. Deze bezwaren zijn naar het oordeel van de Commissie dan ook ontvankelijk.

Ten aanzien van de inhoud van deze bezwaren overweegt de Commissie dat uit het overzicht van het aantal parkeerplaatsen blijkt dat het aantal vergunninghoudersplaatsen is toegenomen ten opzichte van de huidige situatie. Ook begrijpt de Commissie uit de regelgeving dat deze plaatsen gedurende een groter deel van de dag beschikbaar zijn voor vergunninghouders dan voorheen, als gevolg van de uitbreiding van de tijden. Verweerders hebben tijdens de hoorzitting naar voren gebracht dat voor de in fase 1 gerealiseerde vergunninghoudersplaatsen tot eind juni 2001 ongeveer 2100 vergunningaanvragen zijn gedaan. Vooralsnog is er dus geen sprake van een tekort aan plaatsen voor vergunninghouders. Gelet op het voorgaande kan naar het oordeel van de Commissie niet staande worden gehouden dat voor vergunninghouders te weinig plaatsen zijn aangewezen.

Meerdere reclamanten maken bezwaar tegen de telling uit het BRO-rapport van 22 mei 2000. Deze tellingen zijn volgens hen niet representatief aangezien deze in de pinkstervakantie zijn gehouden. Een periode die relatief rustig is. Dit heeft volgens deze reclamanten een verkeerde verdeling van parkeerplaatsen tot gevolg gehad. De Commissie overweegt ten aanzien hiervan dat reclamanten niet aannemelijk hebben gemaakt dat sprake is van een onevenwichtige verdeling als gevolg van deze telling.

Verdeling en locaties van parkeerplaatsen

Zoals uit het voorgaande overzicht blijkt, treedt in het aantal parkeerplaatsen een lichte toename op. Daarnaast zijn er wijzigingen in de verdeling van de parkeerplaatsen over de verschillende categorieën en de locaties van de diverse parkeerplaatsen.

In het autoluw-plusgebied worden geen openbare parkeerplaatsen aangelegd. Parkeren is in dit gebied alleen mogelijk op een parkeerplaats op eigen terrein. Voor het inrijden van het autoluw-plusgebied is een ontheffing nodig. Deze kan onder meer verkregen worden voor het parkeren op eigen terrein.

Voor de bezoekers van de bewoners in het autoluw-plusgebied wordt het weliswaar moeilijker om in de onmiddellijke nabijheid van het te bezoeken pand te parkeren, maar de afstand tot de wel bruikbare parkeergelegenheden blijft echter zodanig dat dit niet tot onoverkomelijke problemen leidt.

Daarnaast geldt voor leveranciers van de in het gebied gevestigde bedrijven dat de bezorgmogelijkheid is verruimd ten opzichte van de huidige situatie (venstertijd tussen 07.00 en 11.00).

In het autoluwgebied wordt voorrang gegeven aan het parkeren voor bewoners en ondernemers die in de binnenstad zijn gevestigd. Hiervoor zijn de vergunninghoudersplaatsen bestemd. Ook is rekening gehouden met invaliden, die immers zowel op betaald parkeerplaatsen als op vergunninghoudersplaatsen gratis mogen parkeren.

De bezoekers van de binnenstad zijn vooral aangewezen op de parkeergarages en op de betaald parkeerplaatsen (parkeerterreinen) die gesitueerd zijn in het autoluwgebied. Daarnaast zijn aan de rand van het autoluw-plusgebied 39 runshopplaatsen aangewezen: parkeerplaatsen waar tegen betaling maximaal 30 minuten geparkeerd kan worden.

Met name door de in de binnenstad gevestigde bedrijven is bezwaar gemaakt tegen de locatie van de bezoekersparkeerplaatsen. Zij menen dat deze parkeerplaatsen op een te grote afstand van het centrum liggen en daardoor onaantrekkelijk zijn voor hun klanten.

De Commissie overweegt ten aanzien van dit bezwaar het volgende. Verweerders hebben aan de hand van een kwantitatief overzicht van de bestaande en de voorgenomen bezoekersparkeersituatie aannemelijk gemaakt dat de maatregelen een aanzienlijke verruiming van het aantal bezoekersparkeermogelijkheden met zich meebrengen voor de in de binnenstad gevestigde bedrijven.

Bij de verdeling van de parkeerplaatsen over de verschillende locaties is rekening gehouden met een maximale loopafstand van 450 tot 500 meter tot aan het kernwinkelgebied van de binnenstad. Uit onderzoek is gebleken dat deze loopafstand redelijk is in verhouding tot de gemiddelde duur van het verblijven de consument in de binnenstad (geschat op 1,5 tot 2 uur).

Voor runshopplaatsen wordt uitgegaan van een loopafstand van maximaal 150 meter.

De Commissie acht deze normen niet onredelijk en constateert dat de door verweerders aangewezen bezoekersparkeerplaatsen hieraan voldoen.

Tegen het instellen van de runshopplaatsen is eveneens bezwaar gemaakt. Anders dan verweerders is de Commissie van mening dat bezwaren die zich hiertegen richten ontvankelijk zijn, aangezien deze zich richten tegen het Aanwijzingsbesluit waarin deze plaatsen expliciet worden aangewezen. Reclamanten zijn van mening dat deze plaatsen ten opzichte van ouderen en minder goed ter been zijnde onredelijk zijn omdat een half uur voor hen te kort is.

De Commissie overweegt ten aanzien hiervan dat de runshopplaatsen bedoeld zijn voor kortdurend parkeren voor boodschappen, het afzetten van personen of het snel laden en lossen van een kleine hoeveelheid goederen. Indien een gebruiker denkt dat de toegestane 30 minuten niet genoeg zullen zijn, dan zal de gebruiker de auto op een daarvoor bestemde parkeerplaats moeten parkeren. De runshopplaatsen zijn niet bedoeld voor invaliden, aangezien het voor hen bedoelde aanbod invalidenparkeerplaatsen afdoende wordt geacht te zijn. Overigens heeft de Commissie uit de gesprekken naar aanleiding van de hoorzitting begrepen dat de ervaringen met de runshopplaatsen zullen worden betrokken bij de evaluatie.

Het totale pakket aan maatregelen overziende, is de Commissie van mening dat de voorgenomen maatregelen in zijn algemeenheid niet leiden tot een onaanvaardbare verslechtering ten opzichte van de bestaande situatie, mede gezien de wijze van verdeling van parkeerplaatsen over de verschillende doelgroepen en over de verschillende locaties.

Parkeerdruk

Diverse bezwaren zijn gericht tegen de gevolgen van het Aanwijzingsbesluit en de Verkeersbesluiten op de parkeerdruk aan de randen van het autoluw-gebied, met name in het noordelijk, zuid-oostelijk en oostelijk deel van de binnenstad.

De Commissie stelt vast dat als gevolg van de maatregelen onvermijdelijk een verschuiving in parkeergedrag gaat plaatsvinden. Gelet op het totale pakket aan maatregelen acht de Commissie de nadelen hiervan niet onoverkomelijk. Daarbij neemt de Commissie mede in aanmerking dat het totale aantal parkeerplaatsen door de maatregelen niet afneemt.

Bewoners, bedrijven en bezoekers moeten veranderingen aanbrengen in de manier waarop zij zich verplaatsen. Gelet op het aantal parkeerplaatsen dat aan de randen van het centrum beschikbaar wordt gesteld zijn de aanpassingen als gevolg van de maatregelen naar het oordeel van de Commissie niet heel ingrijpend. Slechts in de verdeling over de diverse categorieën vinden verschuivingen plaats. Er is naar het oordeel van de Commissie in zijn algemeenheid rekening gehouden met een evenwichtige verspreiding van parkeerplaatsen over de stad.

Ten aanzien van het bezwaar dat in de toekomst met name op de Paardenmarkt een verdere toename van de parkeerdruk is te verwachten als gevolg van diverse toekomstige ontwikkelingen overweegt de Commissie dat bij de beoordeling van de bezwaren mogelijke toekomstige ontwikkelingen niet kunnen worden betrokken.

Gelet op het voorgaande is de Commissie van mening dat de bezwaren gericht tegen het aantal plaatsen, de verdeling en de locaties daarvan alsmede tegen de toename van de parkeerdruk aan de randen van de binnenstad in zijn algemeenheid ongegrond moeten worden verklaard. Bij de behandeling van de specifieke bezwaren komen de concrete situaties aan de orde.

II. Specifieke bezwaren

Hierna wordt ingegaan op de bezwaren die gericht zijn tegen specifieke (onderdelen van) de besluiten. Beoordeeld dient te worden of de omstandigheden in een concrete situatie noodzaken tot afwijken van het in de Nota neergelegde beleid.

Het betreft de bezwaren als verwoord in hoofdstuk 3, onder de nummers 23, 27, 29, 34, 35, 36, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 51, 52, 53, 54, 55, 62, 63, 68, 71, 72, 73, 74, 75, 77, 78, 79, 80, 82, 83, 86.

Ten aanzien van het afsluiten van de Heilige Geestkerkhof, de Oude Kerkstraat en een deel van de Voorstraat (bezwaar 27, 40, 52, 53, 54 en 55)

Bezwaar wordt gemaakt tegen de verkeersbesluiten met de nummers 00/030460 (aanwijzing voetgangersgebied Heilige Geestkerkhof), 00/030441 (aanwijzing Voetgangersgebied Voorstraat, gedeeltelijk), 00/030433 (aanwijzing Voetgangersgebied Oude Kerkstraat) en 00/30422 (aanwijzing Voorstraat, tussen Choorstraat en Poelbrug en verder Heilige Geestkerkhof als voetgangersgebied).

Reclamanten stellen dat de aanwijzing als voetgangersgebied onnodig is, aangezien er geen winkels in dat gebied zijn. Er is geen voetgangersstroom en er waren brede stoepen. Voorts wordt aangevoerd dat op het Heilige Geestkerkhof maar één horecaondernemer is gevestigd, die zelf tegen de afsluiting is. Volgens reclamant zal het afsluiten van de route de doodsteek zijn voor de winkelbedrijven in "De Klis". Er is geen distributie-economisch en planologisch onderzoek verricht, waardoor de belangen van de ondernemers niet zijn meegewogen. Door de afsluiting van de Oude Kerkstraat ontstaat op de Oude Delft en de Voorstraat voorts fuikvorming op het moment dat in deze straten langdurige laad- en los activiteiten plaatsvinden.

De Commissie overweegt ten aanzien van deze bezwaren het volgende.

Verweerders hebben aangevoerd dat de bestreden Verkeersbesluiten betrekking hebben op een horecaplein naast de Oude Kerk, die één van de toeristische topattracties van de binnenstad is. Op grond van artikel 2, tweede lid, onderdeel b, WVV is onder meer het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden een relevant belang. Dit belang is in de aan de Verkeersbesluiten ten grondslag liggende Nota nader gemotiveerd. Uit eigen waarneming is de Commissie gebleken dat het beleid ter bescherming van de historische binnenstad juist op deze specifieke plaats bevestiging vindt in de praktijk. Naar het oordeel van de Commissie is de situatie als gevolg van de maatregelen met name op deze plaats verbeterd.

Ten aanzien van de gevolgen voor de route naar de winkelbedrijven in "De Klis" via de Binnenwatersloot, de Oude Delft en het Heilige Geest Kerkhof, is de Commissie met verweerders van mening dat het afsluiten van deze wegen niet veel consequenties zal hebben. Immers, de klanten van de daar gevestigde winkels kunnen hun auto op een redelijke loopafstand van niet meer dan 200 à 300 meter in de parkeergarage aan de Phoenixstraat parkeren. Daarnaast zijn in de nabijheid runshopplaatsen aangewezen ten behoeve van de consumenten. Ook kunnen consumenten eenmalige ontheffingen voor het vervoeren van grote goederen verkrijgen. Ten aanzien van de fuikvorming als gevolg van laad- en losactiviteiten merkt de Commissie op dat verweerders ter voorkoming hiervan naar aanleiding van de zienswijzen van reclamanten hebben toegezegd verwijderbare palen te plaatsen. Daarnaast hebben verweerders aannemelijk gemaakt dat langdurige laad- en losactiviteiten zich in de praktijk vooral voordoen bij verhuizingen. Deze zijn op voorhand bekend en kunnen tijdig worden gereguleerd.

Gelet op het voorgaande is de Commissie van oordeel dat geen deugdelijke argumenten zijn aangevoerd op grond waarvan verweerders genooddaakt zijn tot afwijken van het gevoerde beleid. Zoals de Commissie hiervoor onder de algemene bezwaren heeft overwogen, zijn de economische belangen van de ondernemers bij de totstandkoming van het beleid betrokken en worden de economische effecten door middel van een nulmeting en monitoring gevolgd. Verweerders hebben daarnaast voorzien in een nadeelcompensatieregeling indien in een individueel geval blijkt van schade als gevolg van de maatregelen. Van een verplichting tot het verrichten van distributie-economisch en planologisch onderzoek is de Commissie niet gebleken. Een dergelijk onderzoek is gewoonlijk aan de orde indien sprake is van een ingrijpende verandering in marktaanbod met belangrijke consequenties voor de ondernemers. In casu is dat niet aan de orde.

Ten aanzien van het wijzigen van het parkeerregime aan de Voorstraat e.o. (bezwaar 29, 35, 36, 41 en 42)

Bezwaar wordt gemaakt tegen de verkeersbesluiten met de nummers 00/030460, 00/030433 en 00/030441 (intrekken van stopverbod Heilige Geestkerkhof, aanwijzen van voetgangersgebied Oude Kerkstraat en aanwijzen voetgangersgebied Voorstraat, tussen Choorstraat en Poelbrug) en tegen het Aanwijzingsbesluit voor zover deze besluiten strekken tot het opheffen op de beide zijden van de Voorstraat (een gracht) van 5 betaald parkeerplaatsen aan de westzijde en 34

betaald parkeerplaatsen aan de oostzijde. Deze plaatsen worden omgezet in vergunninghoudersplaatsen, waarvan er nu 30 (westzijde) en 19 (oostzijde) zijn. Het opheffen belemmert volgens reclamanten in hoge mate de mogelijkheid van privé- en zakelijk bezoek. Ook wordt bezwaar gemaakt tegen het ontbreken van voldoende betaald parkeerplaatsen ten behoeve van de bedrijven die in dit gebied gevestigd zijn.

Tevens wordt bezwaar gemaakt tegen Verkeersbesluit 00/030403 (intrekken van invalidenparkeerplaats), waardoor de bereikbaarheid van een praktijk voor manuele geneeskunde voor de specifieke doelgroep, te weten invalide patiënten, volgens reclamanten ernstig verslechtert.

Uit de naar aanleiding van de hoorzitting gehouden gesprekken is de Commissie gebleken dat verweerders aan de Vereniging de Wateringse Poort toezeggingen hebben gedaan over het dubbelgebruik van 10 parkeerplaatsen bij de aan de noordkant van de Voorstraat gelegen Kolk en het dubbelgebruik van 10 parkeerplaatsen op het pleintje voor de Max Havelaarschool. Hierdoor worden de mogelijkheden voor bezoekersparkeren in dit gebied verruimd. Het oorspronkelijk vervallen van deze plaatsen als bezoekersplaatsen wordt hiermee gewijzigd.

Uit de inhoud van de toezeggingen blijkt dat bij de totstandkoming van het bestreden besluit onvoldoende informatie is vergaard over de specifieke omstandigheden in dit gebied. Voornoemde aanpassingen zijn aan te merken als een gebrek in de zorgvuldigheid bij de totstandkoming van de bestreden besluiten. Derhalve dienen de bezwaren van reclamanten gegrond te worden verklaard. Het betreft de bezwaren 29, 35 en 36. Dit zorgvuldigheidsgebrek kan in de beslissing op bezwaar worden hersteld door de heroverwegingsbesluiten aan te passen aan de op dit punt gedane toezeggingen.

Ten aanzien van de bereikbaarheid voor invalide patiënten van de praktijk voor manuele geneeskunde merkt de Commissie op dat houders van een invalidenparkeerkaart gratis kunnen parkeren op vergunninghoudersplaatsen. In de directe omgeving van de betreffende praktijk zijn vergunninghoudersplaatsen aangewezen in plaats van de opgeheven invalidenparkeerplaatsen. De Commissie is van oordeel dat de opgeheven invalidenparkeerplaatsen afdoende worden gecompenseerd. Dit bezwaar dient dan ook ongegrond te worden verklaard.

Ten aanzien van het instellen van een parkeerverbod en het opheffen van vrije parkeerplaatsen in het gebied van de Nieuwe Plantage e.o. (bezwaar 34, 51, 68 en 77)

De bezwaren richten zich tegen het Aanwijzingsbesluit en het verkeersbesluit met nummer 01/004824 (instellen van een parkeerverbod aan de Nieuwe Plantage, Klein Vrijenban, Annageer, Plantagegeer, Kampveld, Dirklangendwarsstraat, Bagijnestraat, Asvest, Torenstraat, Zusterlaan, Ezelsveldlaan en Nieuwelaan), waarbij vrijwel de gehele binnenstad wordt aangewezen als vergunningplichtig en bij wijze van uitzondering bezoekersparkeerplaatsen worden aangewezen. In het bijzonder geldt het bezwaar het opheffen van alle vrije parkeerplaatsen in het gebied van de Nieuwe Plantage, Koningsplein e.o. en het inrichten van 40 parkeerapparatuurplaatsen. Reclamanten vrezen een toename van de parkeerdruk door de parkeerbufferfunctie van dit gebied en door diverse toekomstige ontwikkelingen.

De Commissie constateert dat verweerders in de gesprekken naar aanleiding van de hoorzitting hebben toegezegd de parkeerplaatsen aan de Nieuwe Plantage zuidzijde en aan het laantje achter Wilhelmina te bestemmen voor dubbelgebruik. Hierdoor wordt de parkeercapaciteit in dit gebied vergroot.

Uit de inhoud van de toezeggingen blijkt dat bij de totstandkoming van het bestreden besluit onvoldoende informatie is vergaard over de specifieke omstandigheden in dit gebied. Voornoemde aanpassingen zijn aan te merken als een gebrek in de zorgvuldigheid bij de totstandkoming van de bestreden besluiten. Derhalve dienen de bezwaren van reclamanten gegrond te worden verklaard. Het betreft de bezwaren 34, 51, 68 en 77. Dit zorgvuldigheidsgebrek kan in de beslissing op bezwaar worden hersteld door de heroverwegingsbesluiten aan te passen aan de op dit punt gedane toezeggingen.

Ten aanzien van het aanwijzen van twee invalidenparkeerplaatsen aan de Oude Delft (bezwaar 43)

Het bezwaar is gericht tegen het verkeersbesluit met nummer 01/004816 (aanwijzen van twee invalidenparkeerplaatsen aan de Oude Delft ter hoogte van huisnummer 120). Reclamant vreest dat de invalidenparkeerplaatsen niet zullen worden benut en terrasvorming zullen stimuleren.

De Commissie constateert dat reclamant niet zozeer bezwaar heeft tegen de locatie als zodanig maar dat hij vreest dat misbruik door horeca-ondernemers niet voldoende zal worden tegengegaan. Verweerders hebben tijdens de hoorzitting aangegeven dat bij misbruik zonodig handhavend zal worden opgetreden. Van omstandigheden op grond waarvan afgeweken dient te worden van het vastgestelde beleid is de Commissie niet gebleken.

Ten aanzien van het aanwijzen van de Nieuwstraat als voetgangersgebied (bezwaar 44 en 80).

De bezwaren richten zich tegen het aanwijzen van de Nieuwstraat als voetgangersgebied. Reclamanten vrezen dat de regels niet goed worden gehandhaafd. Ook voeren zij aan dat duidelijke richtlijnen voor terrassen van de horeca ontbreken. Verweerders hebben tijdens de hoorzitting aangegeven dat in de Nieuwstraat geen uitbreiding van terrassen is toegestaan. Daar zijn alleen de zogenaamde Franse terrassen toegestaan, dit zijn terrassen langs de gevel. Verweerders hebben inmiddels brieven aan de betreffende ondernemers gestuurd en zullen zonodig verdere handhavingsmiddelen toepassen. Reclamanten hebben voorts geen omstandigheden aangevoerd op grond waarvan verweerders genoodzaakt zouden zijn om af te wijken van het beleid.

Ten aanzien van het toelaten van fietsers in het voetgangersgebied (bezwaar 23, 45, 62 en 79).
Bezwaar wordt gemaakt tegen het toelaten van fietsers in het voetgangersgebied waardoor onveilige situaties ontstaan voor de voetgangers in dat gebied.

De betreffende verkeersbesluiten worden geëffectueerd door middel van een onderbord. Anders dan verweerders is de Commissie van mening dat de bezwaren gericht tegen het toelaten van fietsers in het voetgangersgebied ontvankelijk zijn. Het toelaten van fietsers maakt immers expliciet onderdeel uit van de betreffende verkeersbesluiten.

Ten aanzien van de inhoud van dit bezwaar overweegt de Commissie dat verweerders aannemelijk hebben gemaakt dat het voorzien in korte fietsroutes door de binnenstad een belangrijk onderdeel is van het beleid ter bevordering van het gebruik van de fiets als vervoermiddel. Uit hetgeen tijdens de hoorzitting door verweerders naar voren is gebracht is de Commissie voorts gebleken dat zich in het verleden in soortgelijke situaties in de binnenstad (w.o. de Brabantse Turfmarkt, de Choorstraat en de Burgwal) geen problemen hebben voorgedaan. Door middel van het hanteren van een onderbord wordt benadrukt dat het primair een voetgangersgebied is en dat fietsers zich hier als zijnde "te gast" dienen te gedragen. Gelet op het voorgaande is de Commissie van mening dat verweerders in redelijkheid tot de besluiten hebben kunnen komen.

Ten aanzien van het bezwaar dat mogelijk gevaarlijke situaties kunnen ontstaan als gevolg van het illegaal gebruik van bromfietsen en snorfietsen in het voetgangersgebied, merkt de Commissie op dat dit een handhavingsprobleem betreft. De Commissie verwijst hiervoor onder meer naar de overwegingen ten aanzien van de algemene bezwaren over de handhaafbaarheid van de maatregelen (zie hiervoor onder I. Algemeen, sub f).

Ten aanzien van het aanwijzen van invalidenparkeerplaatsen (bezwaar 71, 72, 73, 74 en 75)
Bezwaar wordt gemaakt tegen het aanwijzen van drie algemene invalidenparkeerplaatsen aan de Voorstraat ter hoogte van de Drie Akerstraat. De plaatsen bevinden zich op meer dan 100 meter van de rand van de autoluwe binnenstad, waardoor volgens reclamanten niet voldaan wordt aan de normen. De Commissie overweegt ten aanzien van dit bezwaar dat de betreffende parkeerplaatsen de functies bedienen die juist in deze buurt gesitueerd zijn, te weten een school en een buurthuis.

De Commissie constateert voorts dat juist deze plaatsen gezien de breedte daarvan zeer goed voldoen voor rolstoelgebruikers. Reeds daarom meent de Commissie dat deze in stand gehouden moeten worden. De parkeerplaatsen zijn naar het oordeel van de Commissie zeer geschikt voor mensen met een lichamelijke functiebeperking die van dien aard is dat afstand niet direct een probleem is.

Ook wordt bezwaar gemaakt tegen de wijze waarop twee algemene invalidenparkeerplaatsen aan de Oude Langendijk zijn aangelegd, te weten schuin. De Commissie stelt vast dat deze situatie reeds sinds jaar en dag bestaat. Er is dan ook geen sprake van een wijziging in de bestaande situatie. Ook overweegt de Commissie dat zich tot op heden bij het gebruik van deze plaatsen geen problemen hebben voorgedaan.

Een ander bezwaar betreft het intrekken van 5 algemene invalidenparkeerplaatsen aan de Boterbrug, Nieuwstraat, Oude Langendijk en Voorstraat ter hoogte van de Oude Kerkstraat. Deze plaatsen liggen in het voetgangersgebied. Het intrekken van deze algemene invalidenparkeerplaatsen is een gevolg van de aanwijzing van dit gebied als voetgangersgebied. Het past in het beleid om geen autoverkeer in het voetgangersgebied toe te staan. De Commissie constateert dat de 5 eerdergenoemde invalidenparkeerplaatsen in het voetgangersgebied weliswaar worden opgeheven, maar dat hiervoor 11 invalidenparkeerplaatsen terugkomen, direct rond het voetgangersgebied. Reclamanten hebben niet aannemelijk gemaakt dat sprake is van omstandigheden op grond waarvan verweerders genoodzaakt zijn tot het maken van een uitzondering op het beleid.

Ten aanzien van het aanwijzen van betaald parkeerplaatsen in het gebied vanaf de Hugo de Grootstraat (bezwaar 78)

Reclamant maakt bezwaar tegen de aanwijzing van het gebied vanaf de Hugo de Grootstraat, binnen de as van het spoorviaduct tot en met de Kampveldweg, tot gebied waar parkeerapparatuurplaatsen gerealiseerd zullen worden. Volgens reclamanten hebben vergunninghouders daardoor minder kans op een parkeerplaats. Dit gebied zou juist aangewezen moeten worden als parkeren voor vergunninghouders.

De Commissie overweegt ten aanzien van dit bezwaar dat het aantal en locatie van de huidige betaald parkeerplaatsen onder de oostzijde van het spoorwegviaduct ongewijzigd blijven, maar dat in de noordelijke zone onder het viaduct de vrije, onbetaalde parkeerplaatsen (105) nu worden gereserveerd voor bewoners (i.c. vergunninghouders). Deze zullen dan ook gemakkelijker een parkeerplaats kunnen vinden. Met verweerders is de Commissie van mening dat het omzetten van de huidige parkeerapparatuurplaatsen in vergunninghoudersplaatsen tot een onevenwichtigheid in het stelsel van parkeermaatregelen zou leiden.

Ten aanzien van het invoeren van vergunninghoudersparkeren aan de Paardenmarkt (bezwaar 82 en 83)

Reclamanten maken bezwaar tegen artikel 5 van het Aanwijzingsbesluit waarin de Paardenmarkt is aangewezen als parkeerterrein met een gecombineerde functie, te weten voor parkeren voor zowel vergunninghouders als bezoekers. Reclamanten vrezen dat het toelaten van bezoekers naast vergunninghouders op de parkeerplaatsen op de Paardenmarkt het parkeerprobleem alleen maar zal vergroten.

De Commissie overweegt ten aanzien hiervan dat de Paardenmarkt 190 parkeerplaatsen telt. Verweerders verwachten dat gemiddeld 50 plaatsen door bezoekers bezet zullen worden. Verweerders hebben aannemelijk gemaakt dat de beschikbare parkeerplaatsen op deze wijze efficiënt worden gebruikt. De Commissie neemt daarbij in overweging dat zich in een soortgelijke situatie op de Gasthuisplaats geen problemen hebben voorgedaan. De Commissie ziet geen aanleiding het door verweerders gevolgde en op ervaringsfeiten gebaseerde standpunt niet te volgen.

Ten aanzien van de aanwijzing van de Voldersgracht en het Vrouw Juttenland als voetgangersgebied (bezwaar 86)
Het bezwaar richt zich tegen het verkeersbesluit met nummer 00/030440 (aanwijzen van de Voldersgracht en de westzijde van Vrouw Juttenland tot voetgangersgebied).

Naar het oordeel van de Commissie maken deze straten een zodanig wezenlijk onderdeel uit van het gehele aangewezen gebied, dat het gezamenlijk een aaneengesloten geheel betreft. Door het maken van een uitzondering voor de twee genoemde straten zou naar de mening van de Commissie een verwarrende en daardoor onveilige situatie ontstaan. Van omstandigheden waardoor verweerders genoodzaakt zouden zijn om af te wijken van het beleid is de Commissie niet gebleken. De bezwaren dienen dan ook ongegrond te worden verklaard.

Ten aanzien van het invoeren van vergunningparkeren tussen het Oosteinde en de Oranjeplantage (bezwaar 46 en 63)

Uit de stukken is de Commissie gebleken dat verweerders in de uitvoering van de betreffende regelgeving een wijziging voorstellen. Deze wijziging houdt in dat ten behoeve van bezoekers aan bewoners in het gebied aan de Oranjeplantage tussen de Donkerstraat en de Hopstraat ongeveer 20 aaneengesloten parkeerplaatsen worden aangewezen voor dubbelgebruik. Uit de inhoud van de toezeggingen blijkt dat verweerders onvoldoende informatie hebben vergaard bij de totstandkoming van de bestreden besluiten. De bezwaren dienen – voor zover zij gericht zijn tegen het ontbreken van bezoekersparkeerplaatsen in het gebied - naar het oordeel van de Commissie derhalve gegrond te worden verklaard op grond van een gebrek in de zorgvuldigheid bij het totstandkomen van de besluitvorming. Het betreft de bezwaren 46 en 63. Dit gebrek kan naar het oordeel van de Commissie in de beslissing op bezwaar worden hersteld door aanpassing van artikel 5 van het Aanwijzingsbesluit, in die zin dat de toegezegde 20 parkeerplaatsen voor dubbelgebruik daarin worden opgenomen.

4.2.4. Conclusie

Resumerend dienen ongegrond te worden verklaard de volgende bezwaren als verwoord in hoofdstuk 3, onder de nummers 4, 5, 6, 7, 8A, 8B, 10, 11, 12, 13, 13a, 15, 17, 19, 22, 23, 24, 25, 27, 28, 29, 30, 33, 34, 35, 36, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 59, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 85, 86, 87, 88, 90, 92, 93, 95, 96, 97, 98, 100, 101, 102, 105, 106, 107.

De bezwaren onder nummers 29, 35 en 36 dienen gegrond te worden verklaard, voorzover deze bezwaren zich richten tegen de parkeercapaciteit ten behoeve van de Voorstraat e.o.

De bezwaren onder nummer 34, 51, 68 en 77 dienen gegrond te worden verklaard, voorzover deze bezwaren zich richten tegen de parkeercapaciteit aan de Nieuwe Plantage e.o.

De bezwaren onder nummer 46 en 63 dienen gegrond te worden verklaard, voorzover deze bezwaren zich richten tegen de parkeercapaciteit in het gebied tussen het Oosteinde en de Oranjeplantage.

5. Advies

Gelet op het voorgaande adviseert de Commissie u als volgt.

De bezwaarschriften van reclamanten:

1. Ploegmakers c.s. (zaaknr. I01-053) :
 - ongegrond te verklaren.
2. is ingetrokken.
3. de Vereniging de Wateringse Poort (zaaknr. I01-049):
 - niet-ontvankelijk te verklaren voor zover het de bezwaren 21, 26 en 31 betreft;

- gegrond te verklaren voor zover het bezwaar de parkeercapaciteit aan de Voorstraat e.o. betreft;
 - het Aanwijzingsbesluit en de daarmee samenhangende verkeersbesluiten in die zin aan te passen dat 10 parkeerplaatsen op de Kolk en 10 parkeerplaatsen op het Hippolytusterrein bestemd worden voor dubbelgebruik (d.w.z. voor betaald parkeren en vergunninghoudersparkeren).
4. de Stichting Zicht op Delft (zaaknr. I01-048):
- niet-ontvankelijk te verklaren voor zover het de bezwaren 21 en 26 betreft;
 - gegrond te verklaren voor zover het bezwaar de parkeercapaciteit aan de Nieuwe Plantage betreft;
 - het Aanwijzingsbesluit en de daarmee samenhangende verkeersbesluiten aan te passen in die zin dat de parkeerplaatsen aan de Nieuwe Plantage zuidzijde en aan het laantje achter Wilhelmina tezamen ca. 45 parkeerplaatsen bestemd worden voor dubbelgebruik (d.w.z. voor betaald parkeren en voor vergunninghoudersparkeren);
 - voor het overige ongegrond te verklaren.
5. a. en b. : de heer dr. M. Jonquière en de heer mr. J. Timman (zaaknr. I01-050):
- niet-ontvankelijk te verklaren voor zover het de bezwaren 21, 26 en 37 betreft;
 - gegrond te verklaren voor zover het bezwaar de parkeercapaciteit aan de Voorstraat e.o. betreft;
 - het Aanwijzingsbesluit en de daarmee samenhangende verkeersbesluiten in die zin aan te passen dat 10 parkeerplaatsen op de Kolk en 10 parkeerplaatsen op het Hippolytusterrein bestemd worden voor dubbelgebruik (d.w.z. voor betaald parkeren en vergunninghoudersparkeren);
 - voor het overige ongegrond te verklaren.
6. de heer ir. H.C. Knook (zaaknr. I01-043):
- ongegrond te verklaren.
7. de heer J.H.M. van der Linden, mede namens 21 andere bewoners van de Harmenkokslaan, Oosteinde, Broerhuisstraat, Oranje Plantage en Hopstraat (zaaknr. I01-059):
- gegrond te verklaren voor zover het bezwaar de parkeercapaciteit in het gebied tussen het Oosteinde en de Oranjeplantage betreft;
 - het Aanwijzingsbesluit en de daarmee samenhangende verkeersbesluiten aan te passen in die zin dat tussen de Donkerstraat en de Hopstraat ongeveer 20 aaneengesloten parkeerplaatsen worden aangewezen voor dubbelgebruik (d.w.z. voor betaald parkeren en voor vergunninghoudersparkeren);
 - gegrond te verklaren voor zover het bezwaar de parkeercapaciteit aan de Nieuwe Plantage betreft;
 - het Aanwijzingsbesluit en de daarmee samenhangende verkeersbesluiten aan te passen in die zin dat de parkeerplaatsen aan de Nieuwe Plantage zuidzijde en aan het laantje achter Wilhelmina tezamen ca. 45 parkeerplaatsen bestemd worden
 - voor het overige ongegrond te verklaren.
8. de heer A.J. Prins (zaaknr. I01-031):
- ongegrond te verklaren.
9. mevrouw M. Grijn (zaaknr. I01-044):
- niet-ontvankelijk te verklaren voor zover het de bezwaren 58, 60 en 61 betreft;
 - voor het overige ongegrond te verklaren;
10. mevrouw A.D. van der Wees (zaaknr. I01-054):
- gegrond te verklaren voor zover het bezwaar de parkeercapaciteit in het gebied tussen het Oosteinde en de Oranjeplantage betreft;
 - het Aanwijzingsbesluit en de daarmee samenhangende verkeersbesluiten aan te passen in die zin dat tussen de Donkerstraat en de Hopstraat ongeveer 20

- aaneengesloten parkeerplaatsen worden aangewezen voor dubbelgebruik (d.w.z. voor betaald parkeren en voor vergunninghoudersparkeren);
 - voor het overige ongegrond te verklaren.
11. Organisatie voor mensen met een lichamelijke handicap (zaaknr. I01-042):
- niet-ontvankelijk te verklaren voor zover het de bezwaren 69 en 70 betreft;
 - voor het overige ongegrond te verklaren.
12. de heer J.T.A. van Pelt (zaaknr. I01-076):
- gegrond te verklaren voor zover het bezwaar de parkeercapaciteit aan de Nieuwe Plantage betreft;
 - het Aanwijzingsbesluit en de daarmee samenhangende verkeersbesluiten aan te passen in die zin dat de parkeerplaatsen aan de Nieuwe Plantage zuidzijde en aan het laantje achter Wilhelmina tezamen ca. 45 parkeerplaatsen bestemd worden voor dubbelgebruik (d.w.z. voor betaald parkeren en voor vergunninghoudersparkeren);
 - voor het overige ongegrond te verklaren.
13. de heer R. Witsenboer, mede namens 68 andere bewoners van de Dirklangenstraat, Dirklangendwardsstraat en Bagijnestraat (zaaknr. I01-046):
- ongegrond te verklaren.
14. de heer O.J. Biegel (zaaknr. I01-041):
- ongegrond te verklaren.
15. a. en b.: G.C.M. Steenstra en H.F. Bakkeren (zaaknr. I01-037):
- ongegrond te verklaren.
16. a, b, c en d: W.C.E. Kemper - van Eendenburg en A.J. Kemper, ir. K.J.H.W. Deen en drs. M.D.T.M. de Jong, ir. J.A.M. Kok en A.W.M. Kok-Haarhuis, mr. drs. M.C.M.N. Lutz - van der Kley en mr. L.J.J.M. Lutz (zaaknr. I01-052):
- niet-ontvankelijk te verklaren voor zover het bezwaar 84 betreft;
 - voor het overige ongegrond te verklaren.
17. de heer G. Kalter (zaaknr. I01-060):
- ongegrond te verklaren.
18. E.M. van den Bulk en M. Rietveld (zaaknr. I01-039):
- niet-ontvankelijk te verklaren voor zover het bezwaar 89 betreft;
 - voor het overige ongegrond te verklaren.
19. mevrouw P. Touw (zaaknr. I01-055):
- niet-ontvankelijk te verklaren voor zover het de bezwaren 91 en 94 betreft;
 - voor het overige ongegrond te verklaren.
20. G.M. Koerber (zaaknr. I01-056):
- ongegrond te verklaren.
21. J.T.O. Schalken (zaaknr. I01-038):
- niet-ontvankelijk te verklaren voor zover het bezwaar 99 betreft;
 - voor het overige ongegrond te verklaren.
22. de heer J.E. Unger (zaaknummer I01-058):
- ongegrond te verklaren.
23. M. van Balen en P. van Gaalen (zaaknr. I01-047):
- ongegrond te verklaren.

24. A. Bos (zaaknr. I01-040):

- niet-ontvankelijk te verklaren voor zover het bezwaar 103 en 104 betreft;
- voor het overige ongegrond te verklaren.

25. de heer B.T.C. Zandbergen en mevr. C.A. van der Meer (zaaknr. I01-057):

- niet-ontvankelijk te verklaren voor zover het bezwaar 108 betreft;
- voor het overige ongegrond te verklaren.

6. Aanbevelingen

Naar aanleiding van de bezwaren doet de Commissie aan verweerders de volgende aanbevelingen:

- Ten aanzien van de invalidenparkeerplaatsen aan het Vrouw Juttenland beveelt de Commissie aan om de wijze waarop verkeersbesluit nummer 01/002818 (aanwijzen invalidenparkeerplaats aan de Verwersdijk, tussen de Lakenverwersbrug en de Doelenbrug) is uitgevoerd eveneens toe te passen bij de uitvoering van de verkeersbesluiten met nummer 01/004819 (aanwijzen invalidenparkeerplaats aan het Vrouw Juttenland), te weten het aanbrengen van hekjes aan de waterkant en een duidelijke aanduiding van de parkeerplaatsen door middel van witte stenen. De Commissie heeft met instemming kennisgenomen van de toezeggingen die daaromtrent zijn gedaan aan de Vereniging voor Delftenaren met een functiebeperking.
- In verband met de zorg die door veel reclamanten is geuit ten aanzien van eventuele gevaarlijke situaties bij het toestaan van fietsers in het voetgangersgebied, beveelt de Commissie aan om het gezamenlijk weggebruik in het voetgangersgebied nadrukkelijk te betrekken bij de evaluatie van de genomen maatregelen. De Commissie beveelt voorts aan door middel van voorlichting en extra publiciteit onder de aandacht te brengen dat fietsers zich in het voetgangersgebied als zijnde "te gast" dienen te gedragen en dat voetgangers hunnerzijds bedacht dienen te zijn op het feit dat fietsen in het voetgangersgebied is toegestaan.
- Teneinde te kunnen beoordelen of de wijze van toezicht alsmede het aantal toezichthouders afdoende is voor een adequate handhaving van de maatregelen, beveelt de Commissie aan om de handhaving eveneens bij de evaluatie van de maatregelen te betrekken.
- Ten slotte heeft de Commissie met instemming kennisgenomen van de toezeggingen, die verweerders in of naar aanleiding van deze bezwaarschriftprocedure hebben gedaan aan reclamanten en die geen betrekking hebben op voor bezwaar en beroep vatbare besluiten.

Delft, 7 december 2001.

A. M. C. Marius - van Eeghen 

mw mr. A.M.C. Marius-van Eeghen
(voorzitter)

mw mr. J.J. Aldenberg
(secretaris)

Bijlagen

Behorende bij Adviesnr. I01-031, I01-037 t/m I01-044, I01-046 t/m I01-060, I01-076

Verslag van de hoorzitting van 2 juli 2001

Inzake de bezwaarschriften tegen de besluiten van:

- de gemeenteraad d.d. 22 februari 2001, en
 - burgemeester en wethouders d.d. 27 januari 2001,
- alle aangaande de aanwijzing van de binnenstad tot autoluw dan wel autoluw-plusgebied, zoals hierna nader aangeduid.

De indieners van de bezwaarschrift hebben een uitnodiging ontvangen voor de hoorzitting, behalve degenen die schriftelijk hebben meegedeeld niet gehoord te willen worden. De hierna genoemde reclamanten of hun vertegenwoordigers waren ter zitting aanwezig.

Bestreden besluiten:

- Aanwijzingsbesluit (hoofdstuk I van de Bijlage behorende bij de Parkeerverordening gemeente Delft 2001 en de Verordening parkeerbelastingen Delft 2001) d.d. 22 februari 2001
- Bijlage bij de Verordening ontheffingsverlening autoluw-plusgebied d.d. 22 februari 2001;
- Verkeersbesluiten d.d. 27 februari 2001.

Aanwezig:

Commissieleden:

- mw. mr. A.M.C. Marius - Van Eeghen (voorzitter)
- mw. mr. J. Verbeek
- mw. L. van der Hoek

Secretarissen:

- de heer drs. H. Milikan
- mw. mr. J.J. Aldenberg

Reclamanten:

- Talens Foto B.V. en 30 andere natuurlijke en rechtspersonen, vertegenwoordigd door mr. J. Hiemstra, advocaat te Delft (zaak I-01-053);
- de Vereniging van Delftenaren met een Functiebeperking (VDF), vertegenwoordigd door mw. J.G.M. Mersch, voorzitter van de VDF (zaak I-01-051);
- de Vereniging de Wateringse Poort, vertegenwoordigd door de heer ir. H.R. Stol (zaak I-01-049);
- de Stichting Zicht op Delft, vertegenwoordigd door de heer L. Veeger, voorzitter van de stichting (zaak I-01-048);
- de heer dr. M. Jonquière, arts, praktijk houdende Voorstraat 23 (zaak I-01-050);
- de heer mr. H.J. Timman, wonende Voorstraat 71 (zaak I-01-050);
- de heer ir. H.C. Knook, wonende Oude Delft 120 (zaak I-01-043);
- de heer J.H.M. van der Linden, wonende Harmenkokslaan 15 (zaak I-01-059);
- de heer A.J. Prins, Winkelier aan de Choorstraat 4 (zaak I-01-031);
- mw. M. Grijn, wonende Harmenkokslaan 50 (zaak I-01-044);
- mw. A.D. van der Wees, wonende Harmenkokslaan 17 (zaak I-01-054).

Namens verweerders:

- de heer mr. J.G. de Vries Robbé, advocaat te Den Haag;
- de heer ir. R. Grashoff, wethouder (o.m. binnenstadsmanagement, verkeer);

- de heer W.A. Cornax, hoofd vakteam Toezicht Openbare Ruimte;
- de heer drs. R. de Groot, medewerker vakteam Mobiliteit;
- de heer mr. drs. J. van der Hoest, senior adviseur vakteam Juridische Zaken;
- de heer mr. E.C.W.M. Moesker, hoofd vakteam Juridische Zaken.

De voorzitter, mevrouw Marius, opent de hoorzitting en heet de aanwezigen welkom. Zij zet de gang van zaken tijdens deze zitting uiteen. De aanwezige reclamanten krijgen eerst de gelegenheid het woord te voeren. Daarna krijgt de gemeente de gelegenheid te reageren. Vervolgens zal de Commissie vragen stellen. Daarna krijgen zowel reclamanten als verweerders de gelegenheid tot een tweede ronde. Het is uitdrukkelijk niet de bedoeling dat partijen herhalen wat reeds in de bezwaarschriften of in het verweerschrift is verwoord. Zij legt vervolgens de rol van de Commissie uit. De Commissie adviseert de gemeente met betrekking tot de beslissing die over de ingediende bezwaren moet worden genomen. De Commissie verzamelt daartoe, onder meer tijdens deze hoorzitting, feiten waarop zij haar advies kan baseren. De uiteindelijke beslissing zal, zoals gezegd, door de Raad, respectievelijk het College worden genomen.

Mevrouw Marius stelt om praktische redenen voor dat eerst de behandeling zal plaatsvinden van de bezwaarschriften van de eerste zes (groepen van) reclamanten en vervolgens van de reclamanten Knook, Van der Linden, Prins, Grijn en Van der Wees.

Een deel van de sprekers heeft pleitnotities overgelegd. Deze zijn aan dit verslag gehecht en worden verondersteld daarvan deel uit te maken.

Mr. Hiemstra overhandigt de Commissie een pleitnotitie en leest daaruit voor. Mr. Hiemstra wil de nulmeting van bureau BRO van mei 2001 inbrengen en verzoekt dit rapport te betrekken bij het heroverwegingsbesluit. Hij besluit zijn betoog met de conclusie dat er geen enkel rapport is dat is gericht op de inventarisatie van met name de economische gevolgen van de bestreden besluiten voor de ondernemers van de binnenstad.

Mw. Mersch (VDF) reageert eveneens aan de hand van een pleitnotitie. Zij maakt melding van een onderzoek dat de Vereniging heeft gehouden naar de mogelijkheden om per rolstoel enkele steile grachtenbruggen te 'nemen'. De resultaten daarvan zijn niet bepaald positief.

De heer Stol (Wateringse Poort) verklaart dat de Vereniging Wateringse Poort bewoners en zelfstandige ondernemers vertegenwoordigt uit de noordelijke binnenstad, met name uit Voorstraat, Kolk, een deel van de Oude Delft en het Noordeinde. Hij benadrukt dat de noordelijke binnenstad pas in een zeer laat stadium is betrokken bij het Binnenstadsforum, namelijk na de oprichting van de Wateringse Poort.

De voorzitter verzoekt de statuten van Wateringse Poort aan de secretaris van Kamer I te sturen.

De heer Veeger (Zicht op Delft) zegt niet alleen namens de Stichting Zicht op Delft en de vereniging Vrienden van de Stichting Zicht op Delft te spreken, maar ook namens vele bewoners van Koningsplein, Anna Boogerd, Geerweg en omgeving. Hij is van mening dat de informatieavond die de gemeente op 13 juni 2001 heeft gehouden niet het overleg is dat de wethouder op 6 februari 2001 in de Commissie Duurzaamheid heeft toegezegd. De Wethouder zei toen expliciet toe dat er contact met de stichting Zicht op Delft zou worden opgenomen. Dat is niet gebeurd. Hij benadrukt voorts dat de algemene informatieavond van 13 juni dusdanig laat is gehouden dat er geen sprake meer kon zijn van enige belangenafweging voorafgaand aan de invoering van de autoluw-maatregelen. De afspraken van 13 juni moesten immers worden uitgewerkt en dat heeft nooit voor 1 juli 2001 kunnen plaatsvinden. Reclamant wijst erop dat toezeggingen die in een overleg worden gedaan, fatsoenlijk moeten worden nagekomen.

Spreker uit ook sterke kritiek op de wijze waarop de voorbereiding heeft plaatsgevonden. Hij vindt de procedure zeer onduidelijk. Doordat de gemeente niet de procedure van afd. 3.4

van de Awb heeft gevolgd was het niet duidelijk aan welke spelregels burgers en de gemeente zich moesten houden.

Zoals ook andere reclamanten hebben ervaren, lagen de stukken niet ter inzage toen spreker de stukken op 4 januari 2001 aan de Phoenixstraat wilde inzien.

Reclamant heeft in concreto bezwaar gemaakt tegen het verkeersbesluit 01/004824, waarbij o.m. voor de Nieuwe Plantage en omgeving een parkeerverbod wordt ingesteld. In het verweerschrift is hier niet op ingegaan.

Wat de datum van inwerkingtreding betreft is steeds 1 juli 2001 genoemd. Het is nu 2 juli. Er heerst een onduidelijke parkeersituatie, parkeermeters werken niet: wat is nu waar van kracht?

De heer Veeger verzoekt de gemeente om alsnog overleg te voeren met de bewoners van het noordelijk binnenstadsgebied.

De voorzitter verzoekt de heer Veeger de statuten van de door hem vertegenwoordigde organisaties aan de secretaris te zenden.

De heer Jonquière houdt een kort betoog aan de hand van een pleitnotitie. Hij gaat daarin uitdrukkelijk alleen in op zijn specifieke situatie als arts met voornamelijk patiënten die niet of zeer moeilijk kunnen lopen, uit de wijde omgeving komen en daardoor op een parkeerplaats dicht bij zijn praktijkadres zijn aangewezen. Hij vreest dat de parkeersituatie in zijn omgeving, die tot dusverre helemaal niet zo slecht is, zal worden aangetast door de overloop uit de binnenstad, omdat daar parkeren nauwelijks meer mogelijk zal zijn. De parkeergarage aan de Phoenixstraat is veel te ver voor zijn patiënten. Hij betoogt dat bij compensatie niet de aantallen maar de kwaliteit van de parkeerplaatsen van belang is.

De heer Timman geeft aan dat hij vanmiddag alleen namens zichzelf het woord zal voeren. Hij maakt enkele opmerkingen aan de hand van schriftelijke notities. Hij veronderstelt dat de ter inzage gelegde stukken niet gestolen waren op 13 maart 2001 toen hij de stukken wilde inzien, maar dat ze gewoon niet ter inzage waren gelegd. Het is aan de gemeente het tegendeel aan te tonen. Hij is voorts van mening dat de gemeente in haar verweerschrift zijn betoog in het bezwaarschrift over de verkeersbesluiten niet heeft weerlegd. Hij maakt melding van het verdwijnen van het onderbordje bij het verbodsbord op de Voorstraat. Was dat gestolen of door de gemeente weggehaald? Hij vindt het merkwaardig dat het afsluiten van het Heilige Geestkerkhof gebeurt wegens horeca-belangen, terwijl de eigenaar van restaurant Le Vieux Jean tegen de afsluiting is. Tenslotte wijst hij op de onveiligheid door het toestaan van fietsers in het voetgangersgebied. Dit is zijns inziens een farce.

Verweerders krijgen vervolgens de gelegenheid te reageren op hetgeen inmiddels door reclamanten naar voren is gebracht.

Mr. De Vries Robbé betoogt aan de hand van een pleitnotitie dat de gemeente steeds zeer zorgvuldig te werk is gegaan. Een studie naar de economische gevolgen voor elke individuele ondernemer is volgens hem niet mogelijk. Het gaat te ver om dat als juridische eis te stellen aan de voorbereiding. Hij wijst erop dat de besluitvorming stapsgewijs is genomen en concludeert dat de voorbereiding goed is geweest. De gemeente wil in contact blijven met bezwaarden en staat open voor hun suggesties en concrete ervaringen die zich nu gaan voordoen. De gemeente is bereid eventuele negatieve effecten te verhelpen. Hij voert aan dat de Kamer van Koophandel (KvK), de Ondernemersfederatie Delft en Koninklijke Horeca Nederland afdeling Delft voorstanders zijn van het project en niet gebaat zijn bij uitstel; uitstel benadeelt hen. Onder meer de KvK heeft aangedrongen op spoed bij het invoeren van autoluw. De KvK veronderstelt dat er bij nietsdoen een achteruitgang in de bedrijvigheid in de binnenstad zal optreden.

De heer De Groot gaat op de concrete punten in.

- Hij wijst erop dat de *nulmeting* deel uitmaakt van het besluit van 29 juni 2000. De gemeente wil per invoeringsfase de effecten kunnen vaststellen. De nulmeting liet weliswaar een goede score voor de gemeente Delft zien, maar enige twijfel of de goede cijfers zonder autoluw gehandhaafd zouden kunnen blijven is op zijn plaats. De gemeente wil 'pro-actief' zijn en niet de ontwikkelingen afwachten.

- Er heeft wel degelijk een *afweging van belangen* plaatsgevonden. Dat is reeds gebeurd in de beleidsnota Een bereikbare binnenstad (zie de zes punten op blz. 3).
- *Invalidenparkeerplaatsen*. Er is rekening gehouden met de soms moeilijk te 'nemen' bruggen. De parkeerplaatsen liggen zo dicht mogelijk tegen het autoluwe gebied aan, en zoveel mogelijk aan de 'goede' zijde van de grachten. De binnenstad is nu beter voor gehandicapten bereikbaar dan voorheen, want de invalidenparkeerkaart geldt als vergunning voor alle vergunningparkeerplaatsen; parkeren is voor hen bovendien gratis. Erkend wordt dat niet alle invalidenparkeerplaatsen aan de richtlijnen voldoen. Dat is onmogelijk gezien het middeleeuwse stratenpatroon. De richtlijnen zijn bovendien geen eisen. Ook zal de loopafstand tot de dichtstbijzijnde winkels niet altijd precies 100 m zijn; soms is het iets meer. Helemaal is het nooit mogelijk om voor één bepaald aspect een 100%-score te bereiken.
- *Noordelijke binnenstad*. Het Binnenstadsforum was niet een adviesorgaan, maar bedoeld als een soort sparringpartner in een zo vroeg mogelijk stadium. Dat de bewoners van de noordelijke binnenstad niet eerder bij het overleg in het Binnenstadsforum zijn betrokken, komt doordat er aanvankelijk nog geen bewonersorganisatie was. Zodra de vereniging de Wateringse Poort was opgericht, heeft ook deze aan het overleg meegedaan. Vóór die datum was de noordelijke binnenstad inderdaad niet vertegenwoordigd. Suggesties werden overigens wel 'meegenomen'.
- *Verkeerslussen*. Erkend wordt dat er zich opstoppen kunnen voordoen. De Oude Kerkstraat kan echter in noodsituaties als een soort bypass worden gebruikt.
- *Overleg met Zicht op Delft*. Erkend wordt dat de overlegavond op 13 juni 2001 'door omstandigheden' rijkelijk laat was. De suggesties die daar werden gedaan, zijn niet altijd in goede aarde gevallen.
- *Bereikbaarheid praktijk Jonquièrre*. Aan de westzijde van de Voorstraat kon ook voorheen alleen door vergunninghouders worden geparkeerd. Vanaf 1 juli 2001 wordt de invalidenparkeerkaart ook als vergunning aangemerkt, hetgeen dus een verbetering is. Zo nodig kunnen er specifieke afspraken met reclamant worden gemaakt.
- *Runshopplaatsen Voorstraat-Zuid*. De parkeerplaatsen die de heer Timman bedoelt, zijn geen runshopplaatsen maar gewone betaalde parkeerplaatsen.
- *Inzage*. Spreker zegt dat de stukken op 5 maart 2001 wel degelijk ter inzage zijn gelegd. Hij heeft de stukken persoonlijk naar de Phoenixstraat gebracht, juist om iedere fout uit te sluiten.

De Commissie stelt nu enkele vragen.

Mw. Marius vraagt waarom het beleid in het verweerschrift niet aan de orde is geweest.

Mr De Vries Robbé antwoordt dat de beleidsnota zelf niet vatbaar is voor beroep. Via een omweg, namelijk door middel van toetsing van de concrete verkeersbesluiten, kan het beleid echter wel getoetst worden.

Mw. Verbeek vraagt vervolgens of tegen het onderdeel Aanwijzingsbesluit van de bijlage bij de Parkeerverordening c.a. wel beroep openstaat. De Commissie vraagt zich namelijk af of dit gedeelte van bedoelde bijlage niet regels bevat voor de fiscale handhaving van parkeermaatregelen en daardoor onder art. 8:4 sub g van de Awb valt. Als dat zo is, is beroep uitgesloten.

Mr De Vries Robbé is van mening dat het genoemde Aanwijzingsbesluit geen onderdeel is van een algemeen verbindend voorschrift, maar een besluit van algemene strekking is, zodat bezwaar mogelijk is. Mocht de bezwaarmogelijkheid toch stranden op bepalingen in de belastingwetgeving, dan heeft de gemeente de bezwaarmogelijkheid in ieder geval niet te eng geformuleerd.

Mw. Marius vraagt naar de voorbereidingsprocedure. Als niet de openbare voorbereidingsprocedure ex afdeling 3.4 van de Awb is toegepast, welke criteria zijn dan gehanteerd? Vooraf moet wel bekend zijn wat de gemeente gaat doen.

Mr De Vries Robbé stelt dat de gemeente bij de voorbereidingsprocedure meer heeft gedaan dan de minimumvereisten van de Awb. Het kan toch alleen maar als positief beoordeeld worden dat de gemeente meer doet dan waartoe zij verplicht is. In zo'n situatie kan de

gemeente zelf bepalen hoe zij de procedure wil inrichten. Dat is niet in strijd met het systeem van de Awb.

Mw. Marius vraagt of is overwogen analoog aan de voorbereidingsprocedure van afd. 3.4 Awb te werk te gaan.

De heer Van der Hoest geeft aan dat de gemeente elementen uit de procedure ex afd. 3.4 Awb heeft gebruikt. Juist om verwarring te voorkomen en ook in verband met de Inspraakverordening is niet expliciet naar afd. 3.4 verwezen.

Mw. Marius refereert aan de hoorzitting naar aanleiding van de bezwaren tegen de nota 'Een bereikbare binnenstad'. De Commissie heeft toen gewezen op het belang van een goede communicatie met de burgers. In haar advies wordt hier het nodige over gezegd. Is met de opmerkingen van de Commissie hierover rekening gehouden?

De heer Moesker antwoordt bevestigend. Hij merkt op dat er zorgvuldige overleg- en voorlichtingsbijeenkomsten hebben plaatsgevonden, er is een onverplichte ter inzage legging geweest en de gemeente heeft de ingediende zienswijzen deels verwerkt en voor het overige uitvoerig becommentarieerd.

Mw. Van der Hoek merkt op dat het gezien het grote aantal bezwaarmakers iets genuanceerder ligt.

Mw. Marius vraagt wat de toezegging aan de President van de Arrondissementsrechtbank 's Gravenhage tijdens de procedure om een voorlopige voorziening concreet betekent.

De heer Grashoff wijst op de intenties van het College. Het proces van interactief beleid maken is in 1998 in gang gezet. Echter, niet iedereen kan tevreden worden gesteld. Er zijn extra vormen van overleg toegezegd. Die toezegging is nagekomen en voor zover dat nog niet gebeurd is, zal dit nog gebeuren. Bij de diverse evaluaties die gepland zijn, om te beginnen november dit jaar of begin volgend jaar, zullen gebleken knelpunten worden 'meegenomen'. Ook kunnen knelpunten worden opgelost bij de te nemen heroverwegingsbesluiten naar aanleiding van de bezwaarschriften.

Mw. Marius geeft aan dat in deze bezwaarfase vooral de juistheid en doelmatigheid van de procedure zal worden getoetst. De Commissie ziet weinig aanleiding een inhoudelijk oordeel te geven, indien zou blijken dat er nog ruimte is voor oplossingen in der minne. Door gezamenlijk overleg is het niet uitgesloten dat – althans een deel van – de problemen kunnen worden opgelost. Zij stelt voor dat de gemeente de mogelijke pijnpunten samen met de burgers inventariseert. Dat moet op korte termijn gebeuren.

Reclamanten geven aan het hiermee eens te zijn.

De heer Moesker zegt dat de vertegenwoordigers van verweerders hierover tijdens de pauze onderling willen overleggen.

De voorzitter schorst vervolgens de hoorzitting voor een periode van 20 minuten.

Na hervatting van de hoorzitting deelt **de heer Grashoff** de uitkomst van het overleg van de vertegenwoordigers van verweerders mee. Het College staat vierkant achter de hoofdlijnen van het besluit.

Sommige praktische problemen kunnen echter worden opgelost. Voorbeelden daarvan: het halen en brengen op zaterdagen en zondagen is nu onbedoeld te zeer beperkt; de keuze van de plekken voor de invalidenparkeerplaatsen; de parkeersituatie in de zuidelijke Voorstraat.

Hij zegt nu toe dat hij met de vier indieners van bezwaarschriften namens een groep (Hiemstra, VDF, Wateringse Poort en Zicht op Delft) binnen een termijn van drie weken afzonderlijke gesprekken zal voeren. De uitslag van deze gesprekken zal hij aan de Commissie doen toekomen.

Ook zegt hij toe dat er op ambtelijk niveau overleg zal worden gevoerd met de individuele bezwaarmakers. Hij kan echter niet garanderen dat deze gesprekken, gezien de vakanties, binnen drie weken kunnen plaatsvinden.

De heer Grashoff benadrukt dat tijdens de nu toegezegde overleggen niet het beleid ter discussie kan komen, maar alleen de praktische bezwaren en de mogelijke oplossingen daarvoor.

Mw. Marius beveelt de gemeente aan de tussenliggende periode zo kort mogelijk te houden en vooral vaart achter de overleggen te zetten. Zij verzoekt de vertegenwoordigers van de gemeente om het complete BRO-rapport naar de secretaris van de Commissie te sturen. **De heer De Groot** geeft aan dat het feitelijk om twee rapporten gaat: het rapport met opinies over de nota binnenstadsbeleid (van 22 juni 2000) en het rapport over de nulmeting (mei 2001). Beide stukken zullen worden toegezonden.

Mw. Verbeek vraagt naar de reden waarom voor de bedrijven in de binnenstad gekozen is voor een systeem met kraskaarten voor bezoekers. Waarom deze techniek? Welke problemen kunnen speciaal hiermee worden verholpen?

De heer De Groot zegt dat het soms om heel specifieke situaties gaat. Hij noemt als voorbeeld het geval van een ingenieurbureau dat vertrouwelijke maquettes moet vervoeren, en daar niet mee over straat kan. De kraskaart is feitelijk een tijdelijke vergunning, zodat op een parkeerplaats voor vergunninghouders kan worden geparkeerd.

Mw. Verbeek vraagt vervolgens waarop de maxima van 50 kraskaarten voor bedrijven en van 25 voor bewoners op berusten.

De heer De Groot erkent dat deze aantallen arbitrair zijn. Er moet nu ervaring mee worden opgedaan. Mogelijk zal blijken dat er rekening moet worden gehouden met de omstandigheid dat vele bedrijven buiten het kerngebied vooral in de adviessfeer actief zijn. Misschien moet er parkeergelegenheid komen voor mensen die niet aan de criteria voldoen.

Mw. Verbeek heeft uit het verweerschrift opgemaakt dat de gemeente van mening is dat bezwaren tegen het toelaten van fietsers in het voetgangersgebied het beleid betreffen en daarom niet in beroep kunnen worden getoetst. Naar haar mening is het besluit waarbij een onderbord wordt aangebracht dat aangeeft dat fietsen is toegestaan, wel vatbaar voor beroep en een bezwaar hiertegen is dus niet om die reden niet ontvankelijk.

De heer De Groot gaat in op de problemen die sommige reclamanten hebben met het toelaten van fietsers in het voetgangersgebied. Er waren twee opties mogelijk: aparte fietspaden of de nu gekozen optie dat fietsers te gast zijn in het voetgangersgebied. Door duidelijk te maken dat fietsers in het autoluw-plusgebied te gast zijn, zullen onveilige situaties voorkomen kunnen worden.

Mw. Marius vraagt of over de mogelijke problemen door de ongereguleerde menging van fietsers en voetgangers wel voldoende informatie wordt gegeven.

De heer De Groot meent dat het aanbrengen van een onderbord aan de verbodsborden voldoende is. Hij verwijst naar de huidige situatie op de Brabantse Turfmarkt, waar deze situatie al enige tijd bestaat. Daar voldoet het uitstekend.

De heer Grashoff erkent dat handhaving op dit moment nog lastig is. De bevoegdheden van de parkeerwachters worden echter uitgebreid, zodat straks gehandhaafd kan worden door aanhouden. De gemeente wil graag dat mensen op de fiets naar de binnenstad komen; het is dan niet reëel om vervolgens van deze fietsers te eisen dat zij in de binnenstad moeten gaan lopen. Hij vindt dat een van de reclamanten gebruik maakt van een oneigenlijke argumentatie door het punt van fietsers in het autoluw-plusgebied aan te roeren; het weren van fietsers in het autoluw-plusgebied zal immers de bereikbaarheid van dat gebied nadelig beïnvloeden, hetgeen door deze reclamant toch niet gewenst wordt?

De heer Timman voert aan dat kleine kinderen en mensen die slecht ter been zijn, door het toelaten van fietsers, niet meer veilig zijn in het voetgangersgebied. Volgens hem zijn er voor fietsers in een voetgangersgebied geen regels. Rechts houden bijvoorbeeld hoeven ze niet.

De heer Grashoff wijst erop dat dit regime momenteel niet alleen geldt op de Brabantse Turfmarkt, maar ook in de Choorstraat en op de Burgwal. Ook daar hebben zich nooit de door reclamant gevreesde problemen voorgedaan.

Mw. Mersch (VDF) merkt op dat er in de Choorstraat wel degelijk problemen zijn. Ze kan zich voorstellen dat die problemen zich op de Burgwal en de Brabantse Turfmarkt niet hebben voorgedaan, want die zijn beide zeer ruim. De Choorstraat is maar smal.

De heer Cornax geeft desgevraagd aan dat niet kan worden gezegd op welke termijn de uitbreiding van de bevoegdheden van de parkeerwachters een feit zal zijn, maar hij hoopt dat het spoedig het geval is, zodat een effectievere handhaving mogelijk is.

De vertegenwoordigers van de eerste zes reclamanten worden in de gelegenheid gesteld in tweede termijn te reageren op hetgeen namens verweerders naar voren is gebracht.

Mr Hiemstra herhaalt kort wat hij al eerder heeft gezegd. Voor de motivering van het binnenstadsbeleid wordt verwezen naar de nota, maar er is echter niet gebleken van een belangenafweging.

De heer Stol (Wateringse Poort) stelt dat instanties als de Kamer van Koophandel (KvK), Horeca-Nederland en de Ondernemers Federatie Delft (OFD), waarvan de gemeente vindt dat door met hen te overleggen de belangen van de bedrijven in het noordelijke winkelgebied zijn ingebracht, laatstbedoelde bedrijven echter niet vertegenwoordigen.

Mw. Marius vraagt aan verweerders hoe deze de gesprekspartners hebben geselecteerd.

De heer Grashoff antwoordt dat de informatie in de voorbereidingsfase op verschillende manieren is verzameld.

- de SCMD (Stichting Centrummanagement Delft), een overkoepelende organisatie waarin ondermeer de OFD, de KvK en Horeca-Nederland zijn vertegenwoordigd, is zeer intensief bij de voorbereidingen betrokken, zodat aangenomen mag worden dat de belangen van de ondernemers vertegenwoordigd zijn geweest;
- daarnaast was er het Binnenstadsforum, een discussieorgaan waaraan bijna alle bewonersorganisaties en ook de genoemde ondernemersorganisaties deelnamen, naast individuele bewoners en ondernemers en andere belangenorganisaties;
- vervolgens zijn er de wijkcoördinatoren die regelmatig overleg met de bewonersorganisaties hebben, zowel regulier als incidenteel;
- er zijn de klassieke informatie- en discussieavonden gehouden;
- er zijn inloopavonden georganiseerd.

De heer Stol vindt dat de bewoners van de noordelijke binnenstad veel te laat bij het Binnenstadsforum betrokken zijn en dat overigens de organisaties die wel aan dat forum deelnamen hen niet vertegenwoordigden.

Mw. Mersch (VDF) merkt op dat zij blij is dat er nog nader overleg met de gemeente komt.

De heer Veegen (Z.o.D.) is eveneens blij dat er alsnog overleg met zijn organisatie zal worden gevoerd. Hij vindt 25 kraskaarten voor bewoners per jaar wel erg mager. Hij voelt veel meer voor het systeem dat in Den Haag wordt gehanteerd, namelijk het verstrekken aan de bewoners van een bezoekersvergunning à f 7,50 per jaar.

Hij wil graag weten waarom de autoluwe binnenstad beslist per 1 juli 2001 moest worden ingevoerd.

De heer Grashoff antwoordt hem dat de gemeente geen langdurige onduidelijke situatie wil en daarom genoeg neemt met een paar omschakeldagen. Bovendien zijn de concrete maatregelen niet onomkeerbaar. Vanwege dit laatste is het goed om het nadere overleg te benutten voor eventuele bijstellingen.

De heer Jonquière zegt eveneens dankbaar te zijn voor het nadere overleg. Hij vindt dat hij hoort bij de groep van de bijzondere gevallen.

De heer Timman denkt dat het nadere overleg wel nuttig kan zijn.

Afgesproken wordt dat de gemeente van elk gesprek een verslag zal maken, en dit toestuuft aan de Commissie; deze zal het verslag toesturen aan de betreffende reclamanten met het verzoek om binnen een bepaalde termijn (acht dagen) te reageren.

De Commissie schort het uitbrengen van advies op tot na de uitkomst van de gesprekken.

Mw. Marius informeert naar de contouren van de evaluatie. Hoe zal te werk worden gegaan en welke tijd is ermee gemoeid?

De heer De Groot zegt dat de vier metingen die na afloop van de 1^e, 2^e, 3^e en 4^e fase zullen worden gehouden op dezelfde wijze zullen plaatsvinden als de nulmeting. Er worden zodoende in de tijd vergelijkbare gegevens verkregen.

Vervolgens krijgen de overige aanwezige reclamanten Knook, Van der Linden, Prins, Grijn en Van der Wees het woord.

De heer Knook kondigt zich aan als bewoner van de Oude Delft en gebruiker van de Nieuwstraat. Het ergert hem dat (invalide)parkeerplaatsen zo vaak worden gebruikt als terras. De horeca-exploitanten kunnen daar zelf niets tegen doen, want de bezoekers zetten de stoelen en tafels zelf op de parkeerplaatsen. Hij noemt dit als voorbeeld van de slechte handhaving van beleid. Dergelijke situaties zullen zich na de invoering van vergunningparkeerplaatsen zeer veel voordoen. Hij heeft ook bezwaar tegen de uitgevoerde herbestrating. Alle trottoirs zijn opgeheven; daardoor kan het terras, bijvoorbeeld in de Nieuwstraat, zich uitbreiden tot de hele straat.

De heer Van der Linden (bewoner Harmenkokslaan) voert het woord aan de hand van geschreven notities.

Hij meldt een gebrekkige informatievoorziening. Op de kaartjes is nergens aangegeven op welke tijdstippen een vergunning geldig is.

Hij signaleert dat nergens overlooptgebieden zijn aangegeven. Zijn die wel toegewezen? Auto's moeten toch ergens blijven. Ze verdwijnen niet als je doet of ze er niet zijn.

Hij benadrukt dat parkeertellingen rondom de Pinkstervakantie niet representatief zijn. Volgens zijn berekening moeten er, uitgaande van landelijke cijfers, voor 3300 auto's van binnenstadsbewoners parkeerplaatsen zijn. Er zijn er echter maar 2500. Waar moeten de overige 800 auto's blijven?

Een volgend bezwaar tegen de regeling is dat de bewoners te ver moeten lopen tussen hun huis en de plek waar hun auto staat. Het is niet acceptabel als die tijd oploopt tot 10 à 15 minuten. Hij vindt 3 à 5 minuten het maximum. Hij voorspelt dat bewoners uit de binnenstad zullen wegtrekken als het parkeren hen te moeilijk wordt gemaakt.

Hij vraagt zich af waarom de bewoners moeten betalen voor het parkeren en niet de ondernemers, die hier toch om hebben gevraagd.

De herinrichting van de binnenstad is zijns inziens voorbarig en de oorzaak van vele problemen. Er wordt niet alleen herbestraat, maar ook het profiel van de straat wordt veranderd.

Hij wijst op art. 15 en 16 van het Komplan. Volgens hem is er voor de inrichting van een voetgangersgebied een aanlegvergunning nodig.

Toelaten van fietsers houdt in dat er een goed zichtbare scheiding tussen de weg voor fietsers en die voor voetgangers moet zijn.

Stoepen behoren trouwens tot de monumentale waarden van de binnenstad (verwezen wordt naar art. 24 van het Komplan).

Reclamant zegt toe dat hij de secretaris een exemplaar van zijn aantekeningen zal sturen.

De heer Prins (firma Prins) leest een pleitnotitie voor. Hij bestrijdt de representativiteit van de OFD voor de ondernemers in De Klis (Choorstraat, Vrouwjutenland, Voldersgracht, Hippolytusbuurt). Hij noemt de argumentatie in het verweerschrift 'flauwekul'. Natuurlijk gaat het niet alleen om het afsluiten van het Heilige Geestkerkhof, maar om het verdwijnen van de gehele hoofdroute voor autoverkeer naar de Choorstraat vanaf de Binnenwatersloot, Oude Delft, Heilige Geestkerkhof, Voorstraat. Dat moet al lang bij de gemeente bekend zijn, maar die luistert niet. Reclamant had, zegt hij, eigenlijk ook bezwaar willen maken tegen de afsluiting van de zuidelijke Voorstraat aan de oostzijde van de gracht. Volgens reclamant is er op het Heilige Geestkerkhof maar één horecaondernemer gevestigd en die is faliekant tegen. Het afsluiten van de route zal de doodsteek voor De Klis zijn. Nu al hebben verschillende ondernemers daar het erg moeilijk. Reclamant hoopt dat de gemeente de route niet plotsklaps, maar geleidelijk wil afsluiten zodat de bezoekers van De Klis tijd hebben om eraan te wennen. Zo niet, dan blijven ze onherroepelijk weg en komen nooit meer terug. Reclamant noemt verschillende voorbeelden van branchegenoten van hem in Amsterdam, Utrecht en Arnhem, waarmee het zeer slecht is gegaan na de instelling van een voetgangersgebied rondom hun vestiging.

Mw. Grijn (bewoonster Harmenkokslaan) is van mening dat met de bewoners van de binnenstad helemaal geen rekening wordt gehouden. De gemeente heeft met hen nooit willen overleggen. De bewoners uit de autoluw-plusgebieden zullen 's avonds in straten als de

Hopstraat, Donkerstraat en Harmenkokslaan gaan parkeren. Wanneer bewoners van deze straten een vergunning krijgen, zullen zij daar niets aan hebben. Alle parkeerplaatsen zullen tussen 18.00 en 19.30 uur al door anderen zijn ingenomen.

Zij twijfelt aan de correctheid van de tellingen. Zijn de auto's van bewoners die noodgedwongen buiten de buurt moesten parkeren wel meegerekend?

Zij wijst op een fout in de folder: de Donkerstraat staat niet als voetgangersgebied aangegeven.

Voorts vindt zij het merkwaardig dat de bewoners van de Schil wel een gratis bezoekersvergunning krijgen en die van de binnenstad tegen betaling slechts twaalf keer per jaar een bezoeker kunnen ontvangen. Dit beperkt het sociale leven enorm. Vele bewoners zijn bovendien afhankelijk van connecties van buitenaf, zoals oppasmoeders. Minimaal moet er per parkeervergunning gratis één bezoekersvergunning verstrekt worden.

Mw. Van der Wees (bewoonster Harmenkokslaan) is van mening dat de gemeente beter moet communiceren met de burger. De bewoners van het Oostpoortgebied zijn nooit benaderd. Er is door de gemeente geen interactief beleid gevoerd, in tegenstelling tot wat de gemeente beweert. Als ander voorbeeld van slechte communicatie noemt zij de bezorging van de Stadskrant. Deze wordt ingevouwen in de Krant op Zondag bezorgd. Omdat dit advertentieblad door niemand wordt gelezen en onmiddellijk wordt weggegooid, zien zij de Stadskrant ook niet. Ook in een bericht van de gemeente aan de bewoners stond niet wat de gemeente van plan was; er stond alleen in dat men een vergunning kon aanvragen. Zij vraagt de gemeente niet alleen met bewonersgroeperingen maar ook met individuele bewoners te communiceren.

De reactie namens verweerders is als volgt.

De heer Cornax gaat in op hetgeen de heer Knook naar voren bracht. Volgens hem kunnen de horecaondernemers wel iets tegen de illegale terrassen doen. Zij zijn zelf verantwoordelijk voor hun meubilair. De autoluwe binnenstad heeft er toe geleid dat er aanvragen worden gedaan voor uitbreiding van terrassen. In de Nieuwstraat kan dat niet. Daar zijn en blijven alleen de zgn. Franse terrassen toegestaan, terrassen langs de gevel. De gemeente heeft inmiddels brieven aan de betreffende ondernemers gestuurd en gaat zonodig verdere handhavingsmiddelen toepassen.

De heer De Groot vervolgt de reactie namens verweerders en gaat in de eerste plaats in op de stelling van de heer Van der Linden dat er veel te weinig plaatsen voor vergunninghouders zijn. Dat is niet juist. In fase 1 zijn er 2388 parkeerplaatsen voor vergunninghouders beschikbaar, terwijl er tot eind juni ca. 2100 aanvragen voor een vergunning zijn gedaan. Daar zullen nog wel een aantal aanvragen bijkomen, maar vooralsnog is er dus geen sprake van een tekort aan plaatsen voor vergunninghouders. Overigens is het, dank zij de wet van de grote getallen, mogelijk om in beperkte mate meer vergunningen te verlenen dan er parkeerplaatsen zijn. Het door reclamant verwachte aantal aanvragen van 3300 kan hij niet plaatsen.

Ten aanzien van de opmerking van de heer Van der Linden over de aanlegvergunning merkt de heer De Groot op dat hieraan geen besluit ten grondslag ligt en bovendien geen onderdeel uitmaakt van het bezwaarschrift, zodat de gemeente zich op dit punt niet heeft kunnen voorbereiden.

Wat betreft de toevoerroute naar De Klis (opmerkingen van de heer Prins) meent hij dat het sluiten van deze route niet veel consequenties zal hebben. Immers, de klanten van de daar gevestigde winkels kunnen hun auto op redelijke loopafstand in de parkeergarage aan de Phoenixstraat parkeren. Hij schat dat die zich op niet meer dan 200 à 300 meter loopafstand van de winkel van de heer Prins bevindt. Voor haastige bezoekers is er daarnaast nog een aantal runshopplaatsen in de nabijheid. Bovendien zijn er voor de consumenten nog eenmalige ontheffingen voor het vervoeren van grote goederen mogelijk.

Naar aanleiding van hetgeen mw. Grijn gesteld heeft, merkt hij op dat er parkeerproblemen waren in de Harmenkokslaan. De maatregelen in het kader van autoluw lossen de problemen echter op. In de straten die vóór 1 juli 2001 al voetgangersgebied waren blijft datzelfde regiem gehandhaafd. Daar verandert dus niets.

Mw. Grijn verklaart dat parkeerproblemen in het Oostpoortgebied zich tot nu toe vooral 's avonds na 18.00 uur voordoen. Iedereen komt dan thuis van zijn werk en zoekt een parkeerplaats. Men kon tot nu toe uitwijken naar straten buiten de binnenstad, zoals naar de overkant van het kanaal. Na invoering van de autoluwe binnenstad kan dat niet meer. Zij dringt daarom aan op het verlengen van het vergunningensysteem tot een later tijdstip dan 20.00 uur.

De heer De Groot signaleert een misvatting over de kraskaarten. Deze zijn bedoeld voor mensen voor wie het bezwaarlijk is als zij niet per auto kunnen komen en niet voor de 'gewone' bezoeker; deze kan in de parkeergarage parkeren en op plaatsen en terreinen met een parkeerautomaat. De situatie is voor hen niet anders dan voor 1 juli. De kraskaarten zijn ook niet bedoeld voor gehandicapten, want die kunnen beschikken over een invalidenparkeerkaart.

Naar aanleiding van de opmerkingen van mw. Van der Wees zegt de heer De Groot dat de gemeente getracht heeft zo goed mogelijk met de bewoners te communiceren. De gemeente heeft gepubliceerd in de Stadskrant en veertien dagen geleden nog een brief gezonden aan alle binnenstadsbewoners.

De heer Grashoff gaat in op hetgeen mw. Van der Wees stelde over de communicatie. Hij is zelf van mening dat er de afgelopen 2,5 jaar veel en indrukwekkend is gecommuniceerd en gediscussieerd. Om te beginnen met de aanloop naar de nota van juni vorig jaar en daarna is meer op de details gecommuniceerd. Hij signaleert een zorgelijke trend: de Stadskrant wordt steeds minder geaccepteerd als communicatiemiddel tussen gemeentebestuur en bewoners. Men wenst steeds meer via een brief op de hoogte te worden gehouden.

Naast de Stadskrant heeft de gemeente ook via een brief met folder en daarna via een toelichtende brief bekendheid gegeven aan haar voornemens met de binnenstad; in de tussentijd zijn er bijeenkomsten geweest. Hij accepteert de gevoelens van de bewoners, maar verwijzend naar een eerder gegeven overzicht van de communicatiemomenten, stelt hij dat deze gevoelens geen recht doen aan de werkelijkheid. Hij erkent dat er tot ongeveer een jaar geleden knelpunten waren in de bezorging van de Stadskrant. Na een discussie in de gemeenteraad is besloten de Stadskrant voortaan samen met de Krant op Zondag te laten bezorgen. Uitdrukkelijk is met de uitgever overeengekomen dat de Stadskrant bijgevoegd wordt bij de Krant op Zondag en *niet ingevoegd*. Hij concludeert dat de verspreidingsdichtheid nu weer op peil is.

De heer Grashoff zal de Commissie een overzicht doen toekomen van de diverse communicatiemomenten over het autoluwebeleid.

Enkele reclamanten en mw. Van der Hoek geven aan dat ook zij de ervaring hebben dat de Stadskrant gevouwen *in* de Krant op Zondag wordt bezorgd, en *niet* los erbij.

De vraag is, aldus **mw. Marius**, wie de bezorging controleert.

Mw. Van der Hoek vraagt naar de volledigheid van de folder.

De heer Cornax geeft toe dat de folder op één punt onduidelijk was, namelijk de begrenzing van het autoluwe en het autoluw-plusgebied. Daarom is er naderhand een aanvullende brief uitgegaan. In de folder zijn straten die voorheen ook al voetgangersgebied waren, niet apart in de folder aangegeven.

Mw. Van der Grijn wijst erop dat de Donkerstraat de verkeerde kleur heeft in de folder. Dit wordt erkend door vertegenwoordigers van de gemeente.

De heer Grashoff reageert op het overloopp probleem in de omgeving van de Harmenkoks- laan. Het vergunningensysteem is nu juist bedoeld om gebiedsvreemd parkeren te voorkomen. Er zal hierdoor minder parkeerdruk op elk van de afzonderlijke gebieden komen en bij- gevolg meer kans voor bewoners om in hun eigen wijk te parkeren. Tot nu hadden mensen die niet in de wijk woonden, maar bijvoorbeeld boodschappen gingen doen of uit eten gin- gen, nog de gelegenheid tussen 18.00 en 19.30 uur de onbezette parkeerplaatsen in te ne- men, zodat de mensen uit de wijk die van hun werk kwamen geen plaats meer konden vin- den. Door de verlenging van de vergunningtijd is hieraan een eind gekomen. Ook de situatie in de Harmenkoks- laan zal bij de eerste evaluatie in november 2001 / januari 2002 opnieuw bekeken worden, evenals bij de daaropvolgende drie herhalingsonderzoeken, die identiek

zijn aan de nulmeting. Met deze metingen wordt beoogd feitelijke gegevens te verzamelen, die een politiek-bestuurlijke vertaling moeten krijgen.

In het najaar zal in de raadscommissie een evaluatie over de wijze van betrekken van bewoners(groepen) aan de orde komen.

De heer Moesker is van mening dat de gemeente veel en adequaat heeft gecommuniceerd en dat een medium als de Stadskrant, zo is door de jurisprudentie bevestigd, een geëigend middel is om met bewoners te communiceren.

Mw. Van der Wees vindt dat de Harmenkokslaan het leukste straatje van Delft is, en dat dit zo moet blijven. De gemeente kan wel beweren dat de communicatie goed is verlopen, maar daarin blijft zij van mening verschillen. Ter illustratie van de gebrekkige communicatie noemt zij het feit dat de buurtbewoners niet bekend waren met de mogelijkheid tegen de beleidsnota van juni vorig jaar bezwaren in te dienen.

Mw. Marius relateert dit met de mededeling dat de bezwaren tegen deze nota niet ontvankelijk waren. Zij merkt op dat dergelijke communicatieproblemen wellicht voorkomen hadden kunnen worden door de procedure van afdeling 3.4 Awb te volgen.

De heer De Groot verwijst nog eens naar de publicatie in de Stadskrant van 17 december 2000 waarbij mededeling werd gedaan van de ter inzage legging gedurende vier weken van de concept verkeersbesluiten en de diverse verordeningen plus bijlagen. Er zijn veel zienswijzen ingebracht zodat geconcludeerd mag worden dat velen de publicatie in de Stadskrant wel gelezen hebben. De zienswijzen hebben geleid tot het aanbrengen van nuances en het herstel van fouten in de diverse besluiten, waardoor gesteld kan worden dat er ook op dat moment inbreng van de bevolking is geweest die bovendien kwaliteitsverbeterend heeft gewerkt.

Reclamanten krijgen nu de gelegenheid om in te reageren op de opmerkingen van de vertegenwoordigers van de gemeente.

De heer Prins vindt dat het aantal vrij beschikbare parkeerplaatsen in de parkeergarage niet klopt, omdat veel plaatsen al ingenomen worden door abonnementshouders, hetgeen ten koste gaat van de incidentele bezoekers. Hij stelt bovendien dat de afstand tussen de parkeergarage en zijn winkel groter is dan 200 m.

De heer De Groot erkent dat de afstand wel wat groter kan zijn. Misschien is die wel 350 m maar zeker niet meer. Inderdaad kunnen er voor de parkeergarage abonnementen voor doordeweeks worden gekocht. De garage is namelijk gebouwd voor een piekbelasting op vrijdagavond en zaterdagmiddag en op andere tijden is er een overcapaciteit. Het is logisch dat deze overcapaciteit uit exploitatieoverwegingen wordt opgevuld.

De heer Prins zegt diverse mensen te kennen die hun auto de hele week in de parkeergarage hebben staan.

De heer Cornax geeft aan dat niet meer dan 50% van de plaatsen voor abonnementshouders beschikbaar zijn; op dit moment worden twintig plaatsen bezet door abonnementshouders.

Mw. Verbeek vraagt of de beperking van de inrijperiode tot 20.00 uur gehandhaafd is.

De heer De Groot verklaart dat dit inmiddels is veranderd. De parkeergarage is nu 24 uur per dag gedurende zeven dagen per week toegankelijk.

Mw. Grijn verbaast zich erover dat er voor bezoekers van de binnenstadbewoners niet een gratis bezoekerskaart kan worden uitgegeven. Waarom kraskaarten?

De heer De Groot antwoordt dat dit ten koste zou gaan van de beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor de vergunninghouders. In de schil is dat veel minder het geval. De verschillen zitten hem niet in de bewoners, maar in de bedrijven. De bedrijven in de binnenstad trekken veel meer bezoekers aan dan die in de schil.

Mw. Grijn wil nu eindelijk eens met de gemeente aan tafel.

De heer Grashoff zegt haar dat hij de vorige zomer al de suggestie aan de bewoners heeft gedaan zich te organiseren. Als er een bewonersorganisatie is, wordt die toegelaten tot het overleg met de wijkcoördinator evenals tot het Binnenstadsforum.

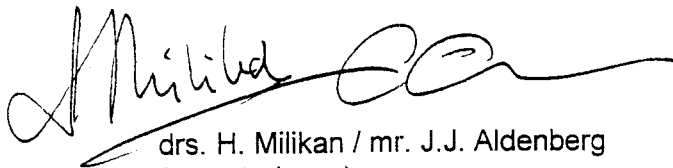
Mw. Grijn zegt niet op de hoogte te zijn van die suggestie.

Mw. Marius beveelt haar ten sterkste aan op deze suggestie in te gaan.

De voorzitter stelt vast dat de Commissie voldoende is geïnformeerd. Zij zet uiteen hoe de verdere procedure is, vermeldt daarbij dat als gevolg van onderbezetting van het secretariaat van de Commissie en de vakantietijd, pas in het komende najaar advies uitgebracht zal worden en dat met het advies in ieder geval zal worden gewacht op uitsluitel over dat wat tijdens het komende overleg tussen gemeente en reclamanten is besproken. Zij bedankt de aanwezigen voor hun komst en sluit de hoorzitting.

A.M.C. Marius -
van Eeghen

mr. A.M.C. Marius - van Eeghen
(voorzitter)



drs. H. Milikan / mr. J.J. Aldenberg
(secretarissen)