

Aan
Gemeenteraad
Afschrift aan
Frits Poolman
Eric Bavelaar
Ton Cornax
Martin Peitsman
Petra van Beveren

Nota

Datum
28-11-2008
Ons kenmerk
906509
Opsteller
De heer D.
Jellema
Bijlage
8

Onderwerp
Evaluatie Parkeergebieden 2008

Inhoud

Voor u ligt de nota Evaluatie Parkeergebieden 2008.

Sinds de laatste evaluatie van parkeergebieden in 2005, is het probleem gesignaleerd dat parkeerregelingen in het bestaande gereguleerde gebied niet altijd voldoende helder waren. Parkeeroplossingen zijn in het verleden vaak maatwerkoplossingen geweest. Ondanks eenduidige bebording zijn hierdoor soms onduidelijke situaties ontstaan, met name voor bezoekers. Het gaat dan vooral om wisselende bloktijden in elk parkeergebied en de soms onduidelijke begrenzing van mixparkeergebieden. Van dit laatste is de situatie in de Spoorsingel een voorbeeld.

Daarnaast is de bezettingsgraad soms bijzonder hoog in straten die net buiten het huidige gereguleerde gebied vallen. De parkeeroverlast die door bewoners wordt gevoeld, wordt veroorzaakt door zogenaamde gebiedsvreemde parkeerders. De problematiek rondom de Vermeerstraat is hiervan het meest sprekende voorbeeld¹.

In deze nota worden voorstellen gedaan om de situatie in het huidige gereguleerde gebied te verhelderen. Zo wordt voorgesteld om uniforme bloktijden in te voeren in parkeergebieden met een vergelijkbare parkeerproblematiek. Daarnaast wordt voorgesteld om de mixparkeergebieden duidelijker af te bakenen.

Om de overlast in de overloopgebieden te beperken, kunnen gebiedsgrenzen logischer getrokken worden. Voorgesteld wordt gereguleerd parkeren onder andere in te voeren in straten die momenteel aan drie zijden omsloten worden door: straten met een hoge bezettingsgraad, of straten waar reeds gereguleerd parkeren van kracht is, of fysieke barrières, zoals het spoor of het kanaal. Resultaat hiervan is onder andere dat van de raad een drietal expliciete keuzes wordt gevraagd. Het gaat dan om opties voor het toevoegen aan gereguleerd gebied van meer of minder straten in: de Koepoortbuurt, Heilige Landbuurt en Zeeheldenbuurt/Koningsveldbuurt.

¹ In 2008 hebben bewoners in de Vermeerstraat de parkeersituatie in hun straat aangekaart en de raad gevraagd om hun straat tussentijds toe te voegen aan gereguleerd gebied.

Inhoudsopgave

1	Inleiding	6
1.1	Aanleiding	6
1.2	Doelstelling	6
1.3	Beleidsuitgangspunten	7
1.4	Selectiecriteria voor uitbreiding van gereguleerd parkeergebied.....	9
2	Enquêtes in gereguleerd gebied en overloopgebieden	12
2.1	Twee vragenlijsten: Effectmeting en Draagvlakmeting.....	12
2.2	Verspreidingsgebied van de effectmeting	12
2.3	Verspreidingsgebied van de draagvlakmeting.....	14
2.4	Belangrijkste resultaten van de effectmeting	15
2.5	Belangrijkste resultaten van de draagvlakmeting	17
2.6	Conclusies	19
3	Optimalisatiemaatregelen voor bestaande parkeergebieden	20
3.1	Bloktijden uniformeren en bezoekerskaart verlengen.....	20
3.2	Wijzigen grens tussen parkeergebieden B en C.....	27
3.3	Verduidelijken onderscheid mix-, vergunning- en betaaldparkeerregime.....	28
3.4	Conclusies en voorstellen.....	35
4	Uitbreidingen van gereguleerd gebied.....	37
4.1	Uitbreiden met gebieden in plaats van straten	37
4.2	Selectiecriteria voor uitbreidingen van gereguleerd gebied.....	37
4.3	Gebied C - voorstel: geen straten toevoegen.....	39
4.4	Gebied D – voorstel: toevoegen deel Zocherweg.....	39
4.5	Gebied E - voorstel: toevoegen meerdere straten in Koepoortbuurt 41	
4.6	Gebied E - voorstel: toevoegen meerdere straten in Heilige Landbuurt	43
4.7	Gebied F – voorstel: toevoegen meerdere straten in Zeehelden-/Koningsveldbuurt.....	44
4.8	Invoeren van gereguleerd parkeren bij begraafplaats Jaffa	47
4.9	Conclusies en voorstellen.....	49
5	Implementatie van voorgestelde maatregelen.....	50
6	Communicatie en draagvlak	51
7	Financiën	52
8	Voorstellen.....	54
9	Bijlagen.....	55

Vaste bijlagen:

1. Situatiebeschrijving parkeergebieden (p 56)
2. Notulen van overleg met bewonerscomités (p 67)
3. Verduidelijken mix-, vergunning- en betaaldparkeersituaties (p 76)
4. Amendementsteksten bij opties voor gebiedsuitbreidingen (p 94)

Losse bijlagen:

Vier onderzoeksrapporten van Research voor Beleid:

- Vergunningparkeren in Delft; effect- en draagvlakmeting in schil C
- Vergunningparkeren in Delft; effect- en draagvlakmeting in schil D
- Vergunningparkeren in Delft; effect- en draagvlakmeting in schil E
- Vergunningparkeren in Delft; effect- en draagvlakmeting in schil F

Samenvatting van deze nota

Achtergrond

Tijdens de voorlaatste evaluaties van de parkeergebieden C, D, E en F in 2005, is door de gemeenteraad vastgesteld dat deze gebieden na 3 jaar opnieuw zouden worden geëvalueerd. In 2008 is hieraan invulling gegeven.

Hoofdvraag

Voor de evaluatie in de huidige parkeergebieden was de centrale vraag als volgt:

- A. *“Welke maatregelen zijn nodig om de situatie in de huidige parkeergebieden te optimaliseren?”*

Voor de overloopgebieden was de centrale vraag in de evaluatie als volgt:

- B. *“Welke straten moeten toegevoegd worden aan het geregleerde gebied?”*

Werkwijze

De evaluatie heeft bestaan uit een drietal onderdelen: (1) enquêtes in de huidige parkeergebieden en bijbehorende overloopgebieden; (2) gesprekken met gemeentelijke medewerkers; (3) inventarisatie van eerdere reacties terzake van burgers en bewonersverenigingen en (4) toetsen van de huidige parkeerregimes aan de beleidsuitgangspunten.

Conclusies en voorstellen

Huidige parkeergebieden

Omdat alle geregleerde gebieden rondom de binnenstad te maken hebben met een vergelijkbare parkeerproblematiek, worden de bloktijden in parkeergebieden C, D, E en F als volgt geüniformeerd: maandag tot vrijdag van 16:00 tot 22:00 uur; zaterdag van 12:00-22:00 uur; zondag geen bloktijden. Als de lengte van een middag/avondblok (op werkdagen) verlengd wordt van 4 naar 6 uur, kan de maximale bezoekduur van de bezoekerskaart in gebied D, E en F verlengd worden van 3 naar 4 uren.

Aan de Wateringsevest wordt voorgesteld om de parkeersituatie voor vergunninghouders te verhelderen door toe te staan dat vergunninghouders uit zowel gebied B als gebied C gebruik maken van de parkeerplaatsen aan de oostzijde van de hartlijn onder het spoorviaduct, te bereiken via de onderdoorgang ter hoogte van de Spoorsingel 94 en de Kampveldweg.

Gebleken is dat het mixparkeren soms vragen oproept bij betalende bezoekers. Daarom wordt voorgesteld om de grenzen van de mixparkeergebieden te verduidelijken door het nemen van één of meerdere maatregelen: plaatsen van extra borden op de grens van mixparkeergebied en vergunninghoudersgebied; uitbreiden van mixparkeren naar alle zijden van een bestaande parkeerautomaat; verplaatsen van de parkeerautomaat; instellen tweezijdig mixparkeren waar nu eenzijdig mixparkeren van kracht is en/of het opheffen van regimewisselingen kort na elkaar. Voorgesteld wordt om deze maatregelen onder andere te treffen in de volgende straten:

- Gebied C: Spoorsingel; Westplantsoen; Van Bossestraat; Van Zuijlen van Nijeveltstraat; Buitenwatersloot; Coenderstraat; Van Bleiswijkstraat.
- Gebied E: Oostsingel; Tweemolentjeskade.
- Gebied F: Rotterdamseweg; Scheepmakerij; Plein Delftzicht; Engelsestraat.

Uitbreiding van gereguleerd gebied

Uitbreidingen van gereguleerd gebied dienen te voldoen aan onderstaande twee randvoorwaarden:

1. De straten sluiten direct aan bij bestaand gereguleerd gebied en vormen als zodanig een eenheid met het bestaande gebied;
2. Het totale gebied, inclusief uitbreiding, is met bebording helder aan te geven voor zowel belanghebbenden (bewoners en ondernemers) als bezoekers;

Daarnaast dient te worden voldaan aan minimaal één van de twee onderstaande randvoorwaarden:

3. Een representatieve meerderheid van de bewoners in de straten die gereageerd hebben op de enquête, is voorstander van invoering van gereguleerd parkeren. Onder 'representatief' wordt verstaan dat minimaal 30% van de geënquêteerden in een bepaalde straat gereageerd heeft op de enquête.
4. Als de combinatie van straten aan minimaal drie zijden omsloten door wordt door: straten met een hoge bezettingsgraad en/of straten waar reeds gereguleerd parkeren van kracht is (of zal worden) en/of fysieke barrières, zoals het spoor of het kanaal.

Daarnaast kan voorgesteld worden om straten toe te voegen aan gereguleerd gebied die wellicht niet voldoen aan de derde randvoorwaarde, maar waar geen of nauwelijks parkeerplaatsen aanwezig zijn.

Op basis van bovengenoemde criteria wordt voorgesteld om de volgende straten toe te voegen aan gereguleerd gebied:

- Agnetaparkbuurt (Gebied D): Het zuidelijk deel van de Zocherweg (tussen Wallerstraat en J.C. van Markenplein).
- Koepoortbuurt (Gebied E): Rembrandtstraat en optioneel: de Van Miereveltlaan (tussen Willem van Aelststraat en de Tweemolentjeskade), Palamedesstraat en Van Bronckhorststraat;
- Heilige Landbuurt (Gebied E): Vondelstraat (tussen Alyd Buserstraat en Dr. Schaepmanstraat), Geertruyt van Oostenstraat (tussen Stalpaert van der Wieleweg en Vondelstraat), Van der Madestraat en de Dr. Schaepmanstraat (tussen Oostsingel en Vondelpad).
- Gebied F: Rotterdamseweg (tussen Mijnbouwstraat en Van Barenstraat) en optioneel: Werfpad; Herenpad; Agatha van Leidenlaan; Aleid van Malsenlaan; Elisabeth van Zuilenlaan; Koningsveld en de Machteld van Meterenlaan.

Op dit moment krijgen de medewerkers van de begraafplaats Jaffa regelmatig klachten van uitvaartondernemers en bezoekers over de parkeersituatie. Met de uitbreiding van het gereguleerd parkeren in de buurt, zullen deze klachten naar verwachting toenemen. Om tegemoet te komen aan bestaande klachten en om toekomstige klachten voor te zijn, wordt voorgesteld om gereguleerd parkeren in te voeren op het voorterrein bij

begraafplaats Jaffa. De bloktijden worden als volgt: maandag tot en met vrijdag van 9-17.00 uur. Uurtarief is € 1,20, minimum inworp € 0,20, waarbij voor maximaal 3 uur betaald kan worden.

Implementatie van wijzigingen

Alle wijzigingen worden ingevoerd op het moment dat de nieuwe vergunningjaren aanvangen, met uitzondering van de onderstaande maatregelen:

- Gereguleerd parkeren van het parkeerterrein voor de begraafplaats Jaffa wordt ingevoerd per 1 april 2009
- Wijzigingen met betrekking tot gebied D worden ingevoerd per 1 mei 2009.
- Toevoeging aan gebied B en C van de parkeerplaatsen aan de oostzijde van de hartlijn onder het spoorviaduct, tussen Kampveld en Kampveldweg, gaat in per 1 mei 2009.

Voorstellen

In hoofdstuk 8 van deze nota wordt de raad gevraagd om de Parkeerverordening gemeente Delft 2009 en de Verordening Parkeerbelastingen gemeente Delft 2009 (zoals toegevoegd aan het raadsvoorstel) opnieuw vast te stellen.

Daarnaast wordt de raad gevraagd om in een drietal buurten een keus te maken tussen steeds twee uitbreidingsopties.

Definities: benaming van parkeergebieden

De grenzen van parkeer(deel)gebieden in Delft vallen niet altijd samen met de grenzen van wijken en buurten.

Niettemin is bij de aanduiding van de diverse parkeergebieden zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij de gangbare benaming voor wijken en buurten. Dit blijkt niet in alle gevallen mogelijk. Voorbeeld hiervan is parkeergebied D1, in de binnenstad, ten noorden van de Wateringsevest. Dit parkeergebied maakt onderdeel uit van de buurt "Centrum Noord". Omdat het grootste deel van deze buurt echter niet in D1 ligt, maar in gebied B (binnenstad), is in dit geval gekozen voor de benaming "Kalverbos". Voor de parkeergebieden die in deze nota aan de orde komen is de volgende aanduiding gebruikt (en de plaats ten opzichte van de binnenstad):

- C: Hof van Delft (ten westen van de binnenstad)
- D1: Kalverbos (noorden)
- D2: Agnetaparkbuurt (noordwesten)
- E: Vrijenban (oosten)
- F1: Wippolder (zuiden)
- F2: Delftzicht (zuidwesten)

Voor de benaming van deelgebieden binnen één parkeergebied wordt verwezen naar Bijlage 1.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

1.1.1 Achtergrond

Tijdens de voorlaatste evaluaties van de parkeergebieden C, D, E en F in 2005, is door de gemeenteraad vastgesteld dat deze gebieden na 3 jaar opnieuw zouden worden geëvalueerd. In 2008 is hieraan invulling gegeven. Sinds de laatste evaluatie van parkeergebieden, in 2005, is het probleem gesignaleerd dat parkeerregelingen in het bestaande gereguleerde gebied niet altijd voldoende helder waren. Parkeeroplossingen zijn in het verleden vaak maatwerkoplossingen geweest. Ondanks eenduidige bebording zijn hierdoor soms onduidelijke situaties ontstaan, met name voor bezoekers. Het gaat dan vooral om wisselende bloktijden in elk parkeergebied en de soms onduidelijke begrenzing van mixparkeergebieden. Van dit laatste is de situatie in de Spoorsingel een voorbeeld.

Daarnaast is de bezettingsgraad soms bijzonder hoog in straten die net buiten het huidige gereguleerde gebied vallen. De parkeeroverlast die door bewoners wordt gevoeld, wordt veroorzaakt door zogenaamde gebiedsvreemde parkeerders. De problematiek rondom de Vermeerstraat (noot toevoegen) is hiervan het meest sprekende voorbeeld.

1.1.2 Hoofdvraag

Voor de evaluatie in de huidige parkeergebieden was de centrale vraag als volgt:

- A. *“Welke maatregelen zijn nodig om de parkeersituatie in de huidige parkeergebieden te optimaliseren?”*

Voor de overloopgebieden was de centrale vraag in de evaluatie als volgt:

- B. *“Welke straten moeten toegevoegd worden aan het gereguleerde gebied?”*

1.2 Doelstelling

1.2.1 Doel

Het doel van de evaluatie is drieledig:

1. Het krijgen van een representatief beeld van wat burgers vinden van de parkeersituatie in hun gebied.;
2. Het krijgen van een representatief beeld van hoe binnen de gemeentelijke organisatie wordt gedacht over gereguleerd parkeren en of op onderdelen verbeteringen doorgevoerd kunnen worden;
3. Het toetsen van het huidige parkeerregime aan de beleidsuitgangspunten.

1.2.2 Werkwijze

De evaluatie heeft bestaan uit een drietal onderdelen: (1) enquêtes in de huidige parkeergebieden en bijbehorende overloopgebieden; (2) gesprekken met gemeentelijke medewerkers; (3) inventarisatie van eerdere reacties terzake van burgers en bewonersverenigingen en (4) toetsen van de huidige parkeerregimes aan de beleidsuitgangspunten.

1.2.3 Onderwerpen die niet aan de orde komen

In deze evaluatie zijn inwoners en gemeentelijke medewerkers veel vragen gesteld. Niet álle vragen zijn echter gesteld. Hieronder een overzicht van gereguleerde parkeergebieden en onderwerpen die uitdrukkelijk niet zijn geëvalueerd.

- De gereguleerde gebieden B, H en Z zijn niet geëvalueerd: voor deze gebieden worden dan ook geen voorstellen gedaan in voorliggende nota.
 - o *Gebied B, Binnenstad*: Gereguleerd parkeren is in de binnenstad het langst van kracht. De begrenzing van gebied B is stabiel. Het is volledig omsloten door andere parkeergebieden en kent relatief lange bloktijden.
 - o *Gebied H, Reinier de Graafweg*: In deze straat is gereguleerd parkeren van kracht vanaf 1 maart 2008. Bij de invoering hiervan is besloten om dit gebied in 2011 te evalueren.
 - o *Gebied Z, Winkelcentrum In de Hoven e.o.*: In gebied Z is niet geënquêteerd. Hier geldt momenteel alleen betaald parkeren; er worden voor dit gebied geen vergunningen verstrekt aan bewoners. In het kader van de ontwikkelingen in Poptahof en omgeving wordt in het voorjaar van 2009 geënquêteerd in het gebied dat wordt begrensd door de volgende straten: Papsouwselaan, Westlandseweg, NS-spoor en Minervaweg.
- De opzet van de bezoekerskaart is in 2007 onderwerp van gesprek geweest tussen gemeente en bewonerscomités in de gereguleerde gebieden. Bewonerscomités gaven daarbij aan dat de huidige regeling voor bezoekersparkeren wellicht niet 100% voldoet, maar niettemin geprefereerd wordt boven andere (elektronische) vormen van bezoekersparkeren. Om deze reden is ervoor gekozen de bezoekerskaart als onderwerp niet op te nemen in de vragenlijsten van de enquête. Niettemin wordt in deze nota een voorstel tot aanpassing gedaan, zie § 3.1.2.
- Naar de prijs van parkeerproducten is in de enquête ook niet gevraagd. De systematiek van beprijzing is vastgelegd in het kostprijscalculatiemodel. Jaarlijks worden de vergunningprijzen door de raad vastgesteld op basis van dit model.

1.3 Beleidsuitgangspunten

Parkeerplaatsen zijn op sommige plekken in Delft een schaars goed. Een tekort aan parkeerplaatsen ontstaat als de parkeercapaciteit voor een bepaalde doelgroep niet voldoende is, of omdat verschillende doelgroepen op hetzelfde moment van dezelfde parkeerplaatsen gebruik willen maken. In algemene zin is het uitgangspunt voor parkeerbeleid dan ook dat gezorgd moet worden voor "optimaal gebruik van parkeerruimte op de juiste plaats en voor de juiste prijs voor alle doelgroepen, nu en in de toekomst". Dit uitgangspunt ondersteunt de doelstelling van het LVVP: "Een gezonde leefomgeving in een bereikbare, economisch florerende en verkeersveilige stad".

Om de parkeerbehoefte zo efficiënt mogelijk te faciliteren, moeten vraag en aanbod van parkeerplaatsen op elkaar afgestemd worden. De Nota P+S waarborgt dat voldoende parkeerplaatsen worden aangelegd bij nieuwbouw en verbouw van woningen en voorzieningen. Daarnaast wordt ingezet op onderstaande beleidsuitgangspunten:

1. Beschikbare parkeergelegenheid dient optimaal te worden benut;
2. Zoekverkeer moet worden tegengegaan;
3. Regelgeving dient eenduidig, duidelijk en uitvoerbaar te zijn;
4. Maatwerk is voor specifieke doelgroepen;
5. Loopafstanden voor gehandicapte bewoners en bezoekers worden geminimaliseerd

Deze beleidsuitgangspunten worden verschillend ingevuld, afhankelijk welk deel van de stad het betreft. Hierbij wordt onderscheid gemaakt naar drie gebiedstypen:

- binnenstad;
- woongebieden rondom de binnenstad;
- overige gebieden;

Voor elk gebiedstype gelden aanvullende beleidsuitgangspunten:

Ad 1. Aanvullende uitgangspunten voor de binnenstad:

- o Om de leefbaarheid en verblijfskwaliteit in het kernwinkelgebied te vergroten, mag in het autoluwplus-gebied niet geparkeerd worden;
- o Om de bereikbaarheid (o.a. hulpdiensten) van de binnenstad te vergroten, wordt foutparkeren tegengegaan;
- o Met uitzondering van de parkeerterreinen, zijn de straatparkeerplaatsen in de binnenstad hoofdzakelijk bedoeld voor bewoners, ondernemers, bezoek aan bewoners/ondernemers en runshoppers;
- o Werknemers, die per auto naar de binnenstad komen, moeten aan de randen van de (binnen)stad parkeren, zodat de parkeerplaatsen in de binnenstad voor bewoners, ondernemers, bezoek aan bewoners/ondernemers en runshoppers beschikbaar blijven. Voor werknemers zijn abonnementen in garages en op parkeerterreinen beschikbaar.
- o Bezoekers moeten aan de randen van de binnenstad parkeren, zodat de parkeerplaatsen in de binnenstad voor bewoners, ondernemers, bezoek aan bewoners/ondernemers en runshoppers beschikbaar blijven

Ad 2. Aanvullende uitgangspunten voor de woongebieden rondom de binnenstad:

- o Parkeerplaatsen zijn hoofdzakelijk bedoeld voor bewoners, hun bezoekers en ondernemers
- o Het parkeren van bezoekers aan de binnenstad (de 'overloop') moet worden beperkt
- o Loopafstanden voor gehandicapte bewoners en bezoekers worden geminimaliseerd
- o Om de bereikbaarheid (o.a. hulpdiensten) te vergroten van woongebieden met een hoge parkeerdruk, wordt foutparkeren tegengegaan

Ad 3. Aanvullende uitgangspunten overige gebieden:

- o Parkeerplaatsen zijn bedoeld voor bewoners en hun bezoekers
- o Het parkeren van bezoekers aan (wijk)winkelcentra en overige bezoekaantrekkende voorzieningen moet gefaciliteerd worden bij, en beperkt worden tot de directe omgeving van deze functies
- o Loopafstanden voor gehandicapte bewoners en bezoekers worden geminimaliseerd
- o Parkeren van vrachtwagens in woonwijken wordt tegengegaan

Om een helder en transparant product aan te kunnen bieden aan bezoekers en bewoners, zijn bovenstaande beleidsuitgangspunten uitgewerkt tot een samenhangend pakket van maatregelen:

- Invoering van gereguleerd parkeren in de binnenstad en delen van de woongebieden rondom de binnenstad;
- In gereguleerde gebieden wordt onderscheid gemaakt naar drie soorten parkeerplaatsen: parkeerplaatsen voor vergunninghouders, betaald-parkeerplaatsen en mixparkeerplaatsen;
- Betaald-parkeerplaatsen (waaronder runshopplaatsen) zijn uitsluitend bedoeld voor bezoekers in gereguleerde gebieden;
- Vergunningparkeerplaatsen zijn bedoeld voor bewoners, hun bezoekers en ondernemers in gereguleerde gebieden;
- Mixparkeerplaatsen zijn bedoeld voor zowel betalende bezoekers als bewoners in gereguleerde gebieden;
- Uniforme bloktijden in vergelijkbare parkeergebieden bevorderen de duidelijkheid van de regelgeving voor bezoekers aan bedrijven, winkels en bewoners.
- Parkeerproducten zijn beschikbaar voor bewoners, bedrijven, hulpverleners, aannemers, marktkooplieden/ambulante handelaren, en scholen.
- Een dynamisch parkeerverwijssysteem (PRIS) en een heldere parkeerroute naar de parkeergarages zorgt voor een afname van het zoekverkeer;
- Het parkeertarief in parkeergarages en –terreinen in de binnenstad is lager dan het tarief van parkeerplaatsen 'langs de gracht'. Zodoende wordt het gebruik van accommodaties gestimuleerd, en het parkeren door bezoekers langs de gracht ontmoedigd.
- Parkeertarief op mixparkeerplaatsen wordt zo gekozen dat verdringing van bewoners door betalende bezoekers wordt tegengegaan.
- Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen worden aangelegd bij voorzieningen met een publieksfunctie.
- Voertuigen langer dan 6 meter mogen alleen parkeren op daarvoor bestemde locaties zoals vermeld in de APV.

1.4 Selectiecriteria voor uitbreiding van gereguleerd parkeergebied

Bij het formuleren van selectiecriteria is uitgegaan van de wens van de raad om bij uitbreidingen van gereguleerd gebied uit te gaan van gebieden, in plaats van afzonderlijke straten.

(In § 4.1 wordt hieraan meer aandacht besteed.)

Randvoorwaarden

Uitbreidingen van gereguleerd gebied dienen te voldoen aan onderstaande twee randvoorwaarden:

1. De straten sluiten direct aan bij bestaand gereguleerd gebied en vormen als zodanig een eenheid met het bestaande gebied;
2. Het totale gebied, inclusief uitbreiding, is met bebording helder aan te geven voor zowel belanghebbenden (bewoners en ondernemers) als bezoekers;

Daarnaast dient te worden voldaan aan minimaal één van de twee onderstaande randvoorwaarden:

3. Een representatieve meerderheid van de bewoners in de straten die gereageerd hebben op de enquête, is voorstander van invoering van gereguleerd parkeren. Onder 'representatief' wordt verstaan dat minimaal 30% van de geënquêteerden in een bepaalde straat gereageerd heeft op de enquête.
4. Als straten voldoen aan minimaal één van de twee zogenaamde insluitingscriteria. (Deze insluitingscriteria worden hieronder toegelicht.)

Insluitingscriteria

Er zijn twee insluitingscriteria geformuleerd:

1. Volgens het eerste insluitingscriterium komen (combinaties van) straten in aanmerking om toegevoegd te worden aan gereguleerd gebied, als deze straten gekenmerkt worden door een hoge bezettingsgraad ($\geq 90\%$), en aan minimaal drie zijden omgeven worden door:
 - a. gebieden waar reeds gereguleerd parkeren van kracht is, en/of
 - b. gebieden waar een hoge bezettingsgraad is ($\geq 90\%$), en/of
 - c. natuurlijke grenzen, zoals spoor of water.
2. Het tweede insluitingscriterium is de afwezigheid van parkeerplaatsen in een bepaalde straat. Een straat moet dan wel aan de rand liggen van gereguleerd gebied.

Toelichting op het eerste insluitingscriterium

De gedachte achter het eerste insluitingscriterium is dat de parkeersituatie in sommige buurten omschreven kan worden als een instabiel evenwicht. Een kleine ontwikkeling in de omgeving kan er voor zorgen dat de balans in een groter gebied verstoort raakt. Zo kan het gebeuren dat straten met een hoge bezettingsgraad omsloten raken, bijvoorbeeld door gereguleerd gebied of fysieke barrières. In dergelijke gevallen is te voorzien dat de parkeersituatie voor bewoners uit dat gebied op korte termijn zal verslechteren, bijvoorbeeld door de invoering van gereguleerd parkeren elders. Veel autobezitters kunnen in dergelijke gevallen niet anders dan hun auto parkeren op relatief grote afstand van hun woning: op korte afstand zijn immers geen (ongereguleerde) parkeerplaatsen beschikbaar. Toevoeging van deze straten aan gereguleerd gebied vergroot echter de kans op het vinden van een beschikbare parkeerplaats in de buurt van de eigen woning.

Toelichting op het tweede insluitingscriterium

Het idee achter het tweede insluitingscriterium is het volgende: in het verleden is het voorgekomen dat straten met nauwelijks of geen

parkeerplaatsen net buiten gereguleerd gebied kwamen te liggen. Dit is een uitermate onwenselijke situatie. Bewoners afkomstig uit die straten kunnen dan niet in hun buurt parkeren. In hun eigen straat zijn immers geen parkeerplaatsen aanwezig en het niet-gereguleerde deel van de buurt kent een hoge bezettingsgraad. In het gereguleerde deel zijn wel voldoende parkeerplaatsen beschikbaar - maar hiervan kunnen deze bewoners geen gebruik maken: hun straat behoort immers niet tot het gereguleerde gebied, waardoor zij niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning. Als deze bewoners wel in staat gesteld worden om een vergunning aan te schaffen, zal een deel van deze mogelijkheid gebruik maken en hiermee parkeren in gereguleerd gebied. Hierdoor worden overloopeffecten beperkt.

2 Enquêtes in gereguleerd gebied en overloopgebieden

In mei 2008 zijn de vier bestaande gereguleerde parkeergebieden rondom de binnenstad steekproefsgewijs geënuquêteerd. In de overloopgebieden daaromheen zijn de enquêteformulieren huis-aan-huis bezorgd. De vragenlijsten zijn samen met het onderzoeksbureau Research voor Beleid ontwikkeld. Research voor Beleid heeft ook de rapportages opgesteld op basis van de uitkomsten van de enquêtes. Deze rapportages zijn als losse bijlagen toegevoegd aan deze nota.

2.1 Twee vragenlijsten: Effectmeting en Draagvlakmeting

Er zijn twee verschillende vragenlijsten opgesteld: de eerste voor de effectmeting en de tweede voor de draagvlakmeting. De vragenlijsten bevatten 33, respectievelijk 32 (deel)vragen. Afhankelijk van de gegeven antwoorden, hoefden niet alle vragen van de enquête beantwoord te worden. De enquête was anoniem. Respondenten hadden twee weken de tijd om de vragenlijst in te vullen en te retourneren. Beide vragenlijsten konden zowel op papier als op Internet ingevuld worden.

Effectmeting

De effectmeting is gehouden in bestaande parkeergebieden, zie § 2.2 voor het verspreidingsgebied. De effectmeting bestond uit 33 (deel)vragen, onderverdeeld in verschillende categorieën: achtergrondvragen (4 vragen); parkeren in uw wijk (11); bezoekersparkeren (4); oordeel vergunningparkeren (1) en bloktijden (5). Zeven vragen waren specifiek gericht aan ondernemers. De afsluitende vraag was de enige open vraag. Belangrijke vragen in de effectmeting hadden enerzijds betrekking op de mate van tevredenheid met gereguleerd parkeren en anderzijds de effecten van het systeem van gereguleerd parkeren. Voor een antwoord op deze vragen wordt verwezen naar § 2.4.

Draagvlakmeting

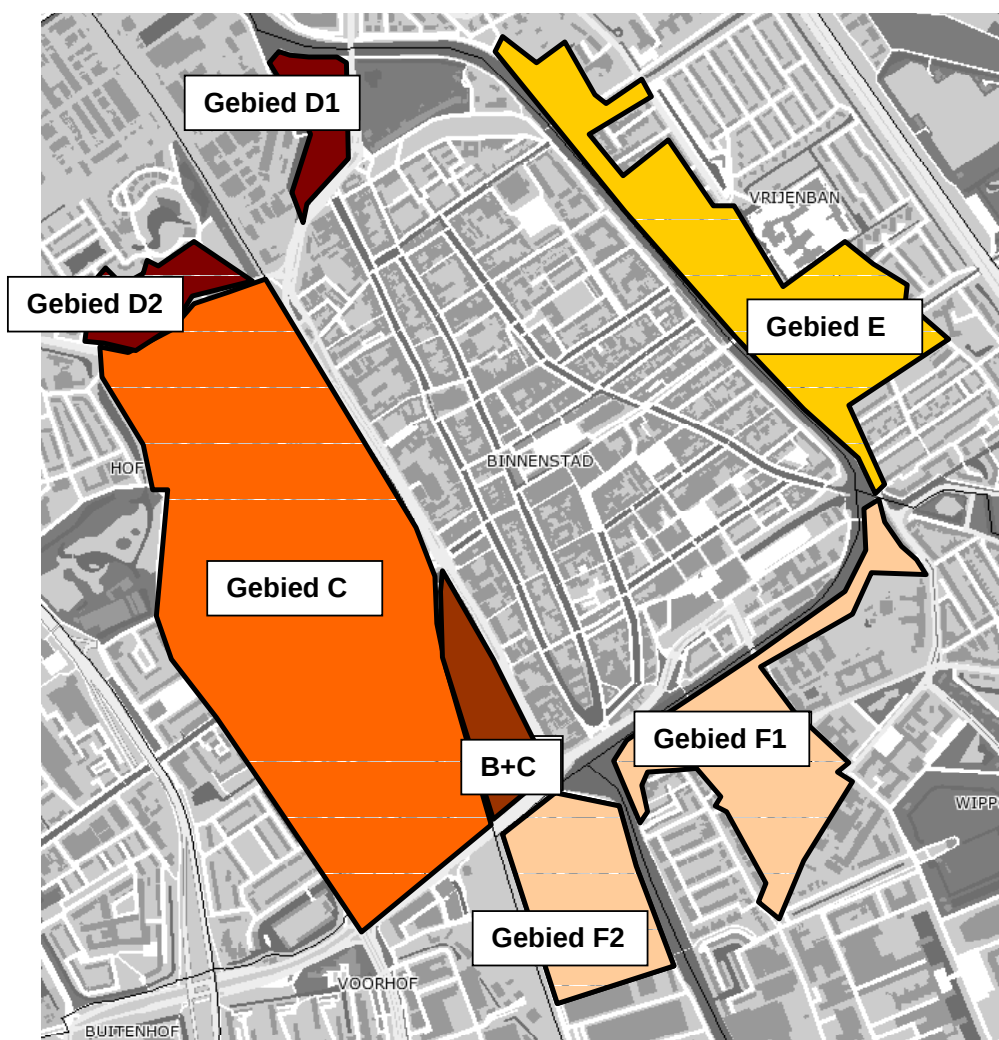
De draagvlakmeting is gehouden in een gebied met een straal van 150 meter rondom het bestaande parkeergebied, zie § 2.3 voor het verspreidingsgebied. De draagvlakmeting bestond uit 32 (deel)vragen, onderverdeeld in verschillende categorieën: achtergrondvragen (3 vragen); parkeren in uw wijk (6); vergunningparkeren in uw wijk (11) en bloktijden (4). Zeven vragen waren specifiek gericht aan ondernemers. De afsluitende vraag was de enige open vraag. Belangrijke vragen in de draagvlakmeting hadden vooral betrekking op het draagvlak voor de invoering van gereguleerd parkeren. Voor een antwoord op deze vragen wordt verwezen naar § 2.5.

2.2 Verspreidingsgebied van de effectmeting

In Figuur 1 is weergegeven in welke parkeergebieden de effectmeting is verspreid. Niet ieder huishouden in het gereguleerde gebied heeft een enquêteformulier ontvangen: de enquêteformulieren van de effectmeting zijn steekproefsgewijs verspreid.

Er zijn géén enquêtes verspreid in een deel van gebied F. Het gaat hierbij om het gebied tussen Michiel de Ruijterweg, Zuidplantsoen en Julianalaan/Schoemakerstraat. Hoewel dit deel van de buurt “TU Noord” in de parkeerverordening gereguleerd is, is de bebording nog niet op straat geplaatst². In dit deel stonden op het moment van enquêteren uitsluitend gebouwen van de TU Delft. Besloten is om af te zien van het verspreiden van enquêteformulieren in dit deel van gebied F.

Figuur 1: Parkeergebieden rondom de binnenstad (verspreidingsgebied effectmeting)

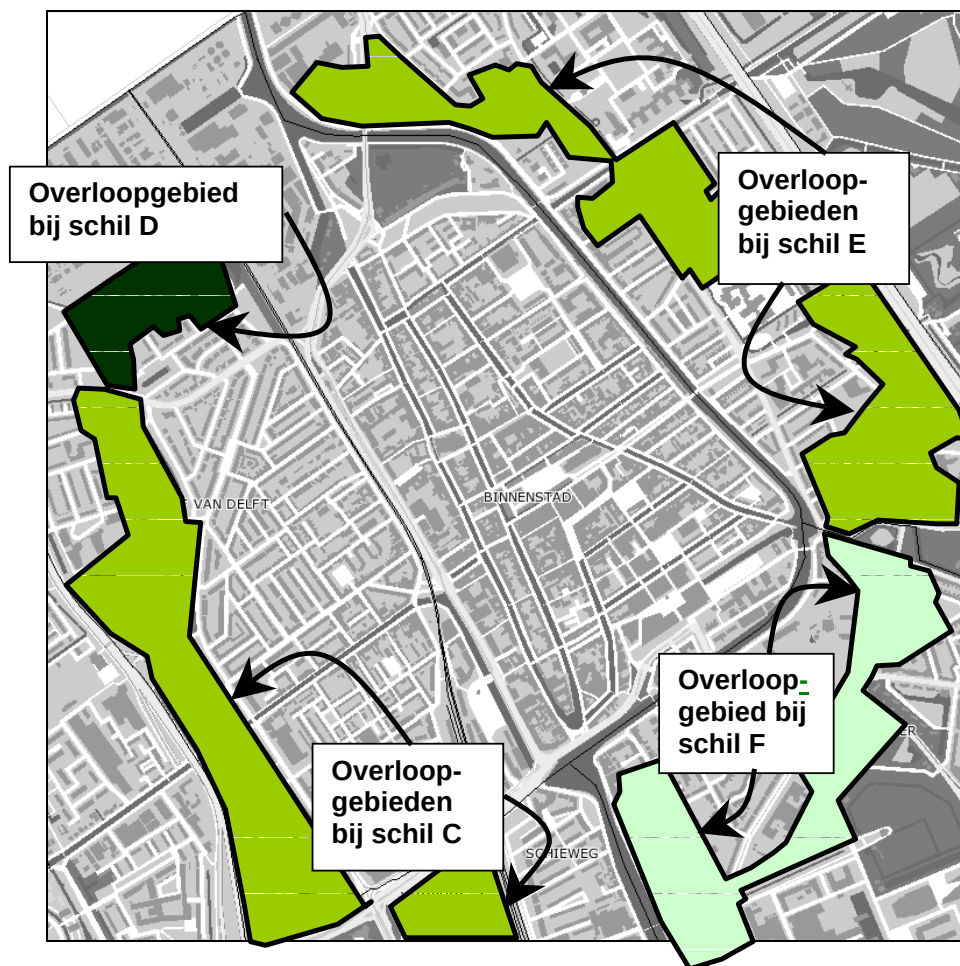


² Regulering wordt pas ingevoerd nadat de openbare ruimte is overgedragen van ontwikkelaar naar de gemeente. Naar verwachting zal dit plaatsvinden in 2009.

2.3 Verspreidingsgebied van de draagvlakmeting

In Figuur 2 is weergegeven in welke parkeergebieden de draagvlakmeting is verspreid. De draagvlakmeting is in een relatief groot gebied gehouden. In deze overloopgebieden zijn de enquêteformulieren huis-aan-huis bezorgd³. De overloopgebieden zijn vastgesteld door een gebied van 150 meter rondom het huidige geregeleerde gebieden uit te zetten⁴.

Figuur 2: Overloopgebieden (verspreidingsgebied draagvlakmeting)



³ De reden om in de overloopgebieden huis-aan-huis te enquêteren was dat bepaalde beslissingen pas genomen kunnen worden als duidelijk is hoe op straatniveau wordt gedacht over bepaalde maatregelen. Een steekproef levert in dergelijke gevallen geen representatief beeld.

⁴ Bekend is dat een geaccepteerde loopafstand tussen parkeerplaats en eigen woning 100 meter bedraagt. Op basis hiervan was de verwachting dat in de buurten tot 100 meter vanaf geregeleerd gebied de effecten van het geregeleerde gebied merkbaar zouden zijn. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan geparkeerde auto's van inwoners uit het geregeleerde gebied die geen vergunning hebben. Omdat zekerheid gewenst werd dat geen straat of buurt zou worden gemist bij de enquête, is de straal tot het geregeleerde gebied ruim genomen en zijn huishoudens in een gebied met een straal van 150 meter geënquêteerd.

De enquête is niet verspreid in een aantal gebieden die wel binnen een straal liggen van 150 meter tot het gereguleerde gebied. Deze adressen bevinden zich in gebieden waarvan de grond niet in eigendom is van de gemeente. Om deze reden is de gemeente niet eerstverantwoordelijk bij de beoordeling of zich al dan niet parkeerproblemen voordoen. De volgende gebieden zijn daarom niet in de evaluatie opgenomen:

- Verzorgingshuis Delfshove (Vorrinkplein)
- Verpleeghuis De Bieslandhof (Beukenlaan)
- TU Delft (Jaffalaan e.o.)
- Woonboulevard Leeuwenstein
- GGZ Delfland (Jorisweg)

2.4 Belangrijkste resultaten van de effectmeting

De essentie van vergunningparkeren is het weren uit een bepaald parkeergebied van gebiedsvreemde bezoekers op drukke momenten. Op deze wijze zijn er meer parkeerplaatsen beschikbaar voor bewoners en ondernemers. Voorts wordt minder vaak fout geparkeerd, hetgeen de veiligheid ten goede komt. Bovendien vinden mensen sneller een parkeerplaats en is er minder zoekverkeer.

Belangrijke vragen in de effectmeting waren vragen 7, 9, 10 en 16. Deze vragen hadden enerzijds betrekking op de mate van tevredenheid met het systeem van gereguleerd parkeren en anderzijds de effecten van het systeem van gereguleerd parkeren. Deze vier vragen luiden als volgt:

- 7a. *Hoe lang duurt het meestal voordat u een parkeerplaats heeft gevonden tijdens vergunninguren?*
- 7b. *Hoe lang duurt het meestal voordat u een parkeerplaats heeft gevonden buiten vergunninguren?*
- 9. *In mijn straat rijden te veel automobilisten op zoek naar een parkeerplaats*
- 10. *Door de invoering van vergunningparkeren zijn er meer parkeerplaatsen beschikbaar voor bewoners.*
- 16. *Het vergunningparkeren is een aantal jaar geleden ingevoerd. Vindt u dat dit heeft geleid tot een verbetering van de parkeersituatie in uw buurt?*

Vraag 7a + 7b: Duur van het vinden van een parkeerplaats.

De bewoners van gebied D1 (Kalverbos) vinden over het algemeen het snelst een parkeerplaats: 90% in minder dan 5 minuten; de bewoners van gebied C (Hof van Delft) doen er het langst over - al zegt ook hier gemiddeld 63% een parkeerplaats te hebben gevonden in minder dan 5 minuten. Bewoners van de meeste parkeergebieden geven aan dat ze tijdens de bloktijden sneller een parkeerplaats vinden dan daarbuiten. Uitzondering hierop is gebied C: zij doen er tijdens bloktijden even lang over als daarbuiten.

Vraag 9: In mijn straat rijden te veel automobilisten op zoek naar een parkeerplaats

Met name bewoners in C en E zeggen dat veel automobilisten door hun straat rijden, op zoek naar een parkeerplaats. In gebied D2 (Agnetaparkbuurt) en F2 (Delftzicht) is men het hier niet mee eens, zie Tabel 1.

Tabel 1: Effectmeting - In mijn straat rijden te veel automobilisten op zoek naar een parkeerplaats

	Gebied C (Hof van Delft)	Gebied D1 (Kalverbos)	Gebied D2 (Agneta- parkbuurt)	Gebied E (Vrijenban)	Gebied F1 (Wippolder)	Gebied F2 (Delftzicht)
(zeer) mee eens	44%	7%	8%	36%	20%	7%
neutraal	27%	33%	16%	40%	27%	19%
(zeer) mee oneens	26%	60%	76%	35%	48%	70%
weet niet	3%	0%	0%	8%	5%	4%
totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Vraag 10: Door de invoering van vergunningparkeren zijn er meer parkeerplaatsen beschikbaar voor bewoners

In gebied C zijn meer tegenstanders dan voorstanders van de stelling dat door invoering van vergunningparkeren meer parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor bewoners. In de overige parkeergebieden vindt de meerderheid wel dat door de invoering van vergunningparkeren meer parkeerplaatsen beschikbaar zijn gekomen. Zie onderstaande tabel.

Tabel 2: Effectmeting - Door vergunningparkeren zijn er meer parkeerplaatsen beschikbaar

	Gebied C (Hof van Delft)	Gebied D1 (Kalverbos)	Gebied D2 (Agneta- parkbuurt)	Gebied E (Vrijenban)	Gebied F1 (Wippolder)	Gebied F2 (Delftzicht)
(zeer) mee eens	34%	76%	71%	58%	70%	59%
neutraal	13%	0%	2%	11%	8%	11%
(zeer) mee oneens	39%	18%	23%	20%	15%	19%
weet niet	14%	6%	5%	11%	7%	10%
totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Vraag 16: Vindt u dat vergunningparkeren heeft geleid tot een verbetering van de parkeersituatie in uw buurt?

Dit is de hamvraag uit de enquête in bestaande gereguleerde gebieden. In alle vergunninggebieden zijn meer bewoners die vinden dat het vergunningparkeren tot een (grote) verbetering heeft geleid, dan bewoners die vinden dat het een (grote) verslechtering is. In gebied E is het verschil een factor 4,5 tussen diegenen die vergunningparkeren een verbetering vinden en zij die dat niet vinden. Uitgezonderd gebied C is deze factor in de overige gebieden 6 of hoger. In gebied C zijn er bijna tweemaal zoveel bewoners die het een (grote) verbetering vinden als zij die het een (grote) verslechtering vinden. Dit kan opvallend genoemd worden, omdat de bewoners in gebied C op andere vragen minder positief geantwoord hebben. Zie Tabel 3.

Tabel 3: Effectmeting - Heeft vergunningparkeren geleid tot een verbetering van de parkeersituatie in uw buurt?

	Gebied C (Hof van Delft)	Gebied D1 (Kalverbos)	Gebied D2 (Agneta- parkbuurt)	Gebied E (Vrijenban)	Gebied F1 (Wippolder)	Gebied F2 (Delftzicht)
(grote) verbetering	31%	76%	64%	45%	63%	50%
neutraal	29%	0%	20%	24%	14%	16%
(grote) verslechtering	17%	12%	7%	10%	10%	8%
geen oordeel/ weet niet	24%	12%	9%	21%	13%	26%
totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%

2.5 Belangrijkste resultaten van de draagvlakmeting

De belangrijkste vragen in de Draagvlakmeting waren vragen 8, 9, 12 en 13. Deze vragen hadden betrekking op het draagvlak voor de invoering van gereguleerd parkeren. Deze vragen luiden als volgt:

8. *In mijn straat rijden te veel automobilisten op zoek naar een parkeerplaats.*
9. *Het invoeren van vergunningparkeren levert de bewoners meer beschikbare parkeerplaatsen op.*
12. *Vindt u dat in uw straat vergunningparkeren moet worden ingevoerd?*
13. *[Indien "nee" op vraag 12:] Als uw straat aan de rand van een nieuw vergunninggebied komt te liggen, moet dan wel in uw straat vergunningparkeren worden ingevoerd?*

NB: Deze vragen zijn gesteld aan bewoners in gebieden waar géén gereguleerd parkeren van kracht is.

Vraag 8: In mijn straat rijden te veel automobilisten op zoek naar een parkeerplaats

In alle overloopgebieden geeft een (ruime) meerderheid aan dat zij het oneens zijn met de stelling dat in de straat waarin zij wonen te veel automobilisten op zoek zijn naar een parkeerplaats. Zie onderstaande tabel.

Tabel 4: Draagvlakmeting - In mijn straat rijden te veel automobilisten op zoek naar een parkeerplaats

<i>Onderstaande percentages gelden voor overloopgebieden, horende bij:</i>						
	Gebied C (Hof van Delft)	Gebied D1 (Kalverbos)	Gebied D2 (Agneta- parkbuurt)	Gebied E (Vrijenban)	Gebied F1 (Wippolder)	Gebied F2 (Delftzicht)
(zeer) mee eens	28%	nvt	18%	28%	29%	nvt
neutraal	14%	nvt	10%	15%	14%	nvt
(zeer) mee oneens	56%	nvt	69%	51%	54%	nvt
weet niet	3%	nvt	3%	6%	3%	nvt
totaal	100%	nvt	100%	100%	100%	nvt

Vraag 9: Het invoeren van vergunningparkeren levert de bewoners meer beschikbare parkeerplaatsen op

Een meerderheid van de bewoners in alle gebieden denkt niet dat vergunningparkeren meer beschikbare parkeerplaatsen oplevert, zie Tabel 5.

Tabel 5: Draagvlakmeting - Het invoeren van vergunningparkeren levert de bewoners meer beschikbare parkeerplaatsen op

	<i>Onderstaande percentages gelden voor overloopgebieden, horende bij:</i>					
	Gebied C (Hof van Delft)	Gebied D1 (Kalverbos)	Gebied D2 (Agneta- parkbuurt)	Gebied E (Vrijenban)	Gebied F1 (Wippolder)	Gebied F2 (Delftzicht)
(zeer) mee eens	25%	nvt	21%	30%	31%	nvt
neutraal	14%	nvt	7%	13%	10%	nvt
(zeer) mee oneens	56%	nvt	66%	50%	52%	nvt
weet niet	5%	nvt	6%	6%	8%	nvt
totaal	100%	nvt	100%	100%	100%	nvt

Vraag 12 en 13. Vindt u dat in uw straat vergunningparkeren moet worden ingevoerd?

Voordat de enquête verspreid werd, was bekend dat in enkele straten belangstelling bestond om toegevoegd te worden aan het gereguleerd gebied. Hier wordt veel parkeeroverlast ervaren, onder andere door bewoners uit naburige straten die geen vergunning hebben. Niettemin blijkt uit onderstaande tabel dat een ruime meerderheid van de bewoners tegen invoering van gereguleerd parkeren is. Deze cijfers gelden voor het geheel van alle geënquêteerde gebieden. Op straatniveau geldt soms het omgekeerde. Voor de diverse uitsplitsingen per straat wordt verwezen naar de bijlagen van de verschillende onderzoeksrapportages van Research voor Beleid.

Tabel 6: Draagvlakmeting – Vindt u dat in uw straat vergunningparkeren moet worden ingevoerd?

	<i>Onderstaande percentages gelden voor overloopgebieden, horende bij:</i>					
	Gebied C (Hof van Delft)	Gebied D1* (Kalverbos)	Gebied D2 (Agneta- parkbuurt)	Gebied E (Vrijenban)	Gebied F1 (Wippolder)	Gebied F2* (Delftzicht)
Ja	16%	nvt	16%	21%	19%	nvt
"Misschien"***	8%	nvt	11%	5%	9%	nvt
Nee	62%	nvt	60%	55%	57%	nvt
Weet niet	14%	nvt	13%	19%	15%	nvt
totaal	100%	nvt	100%	100%	100%	nvt

* parkeergebieden D1 (Kalverbos) en F2 (Delftzicht) hebben geen bijbehorend overloopgebied omdat ze zijn omgeven door een of meer van de volgende zaken: water (D1 en F2), spoor (F2), ander parkeergebied (D1 en F2), gronden die niet in eigendom zijn van de gemeente (F2)

** "Misschien" was géén antwoord dat aangekruist kon worden. De antwoordcategorie uit het onderzoeksrapport luidt: "alleen als mijn straat tegen de rand van het vergunninggebied komt te liggen"

2.6 Conclusies

Het beeld dat naar voren komt uit de effectmeting verschilt van dat van de draagvlakmeting.

Bestaand gereguleerd gebied

In bestaand gereguleerd gebied geeft vaak de grootste groep bewoners aan dat “vergunningparkeren heeft geleid tot een verbetering van de parkeersituatie” in hun buurt. De bewoners van gebied C zijn het meest kritisch. Niettemin is ook hier de groep bewoners groter die aangeeft dat vergunningparkeren een (grote) verbetering is, dan de groep die vindt dat het een verslechtering is⁵.

Al met al is het beeld voor de bestaande parkeergebieden redelijk stabiel. Het lijkt op voorhand niet nodig om over een aantal jaren de parkeersituatie in bestaand gereguleerd gebied op eenzelfde wijze te evalueren als in 2008 is gedaan.

Overloopgebieden

In de overloopgebieden als geheel wordt hoofdzakelijk negatief geantwoord op de vraag of vergunningparkeren moet worden ingevoerd. Dit heeft voor een deel te maken met de omvang van het gebied waarin de enquête is verspreid: alle huishoudens binnen een straal van minimaal 150 meter rondom het bestaande gereguleerde gebied. Niet geheel onverwacht bleken straten in de nabijheid van gereguleerd gebied vaak positiever over invoering van gereguleerd parkeren dan straten op een grotere afstand van de huidige parkeergebieden.

⁵ Tijdens de bespreking van de resultaten van de enquête met bewonerscomités, hebben de vertegenwoordigers van gebied C aangegeven hun twijfels te hebben bij de conclusies die door de onderzoekers van het externe bureau zijn opgetekend.

3 Optimalisatiemaatregelen voor bestaande parkeergebieden

3.1 Bloktijden uniformeren en bezoekerskaart verlengen

3.1.1 Uniforme bloktijden in alle parkeergebieden

Huidige situatie

In vrijwel alle parkeergebieden rondom de binnenstad gelden momenteel andere bloktijden, zie Figuur 3.

Figuur 3: Huidige bloktijden in parkeergebieden rondom de binnenstad

parkeer- gebied	van tot	uren													
		9 10	10 11	11 12	12 13	13 14	14 15	15 16	16 17	17 18	18 19	19 20	20 21	21 22	
C	Werkdag														
	Zaterdag														
D1	Werkdag														
	Zaterdag														
D2	Werkdag														
	Zaterdag														
E	Werkdag														
	Zaterdag														
F	Werkdag														
	Zaterdag														

Voor bezoekers kunnen deze afwijkende bloktijden verwarrend zijn. Het gaat daarbij in het bijzonder om toeristen en bezoekers aan bedrijven, winkels en bewoners. De gemeente hecht er niet alleen waarde aan dat de bloktijden aansluiten op de tijdstippen waarop door bewoners de meeste parkeeroverlast wordt ervaren, maar ook dat haar parkeerbeleid helder overgebracht kan worden aan bezoekers en bewoners van de verschillende parkeergebieden. Een van de beleidsuitgangspunten van de gemeente is dan ook dat uniforme bloktijden in vergelijkbare parkeergebieden bevorderlijk zijn voor de duidelijkheid van regelgeving voor bezoekers.

In de enquête zijn bewoners verschillende vragen gesteld over dit onderwerp. Zoals de vraag op welke momenten zij de meeste parkeeroverlast ervaren, welke bloktijden zij wensen en of men het belangrijk vindt dat in alle gebieden dezelfde bloktijden gelden.

In de vier afzonderlijke rapportages is per parkeergebied in een grafiek weergegeven op welke uren de meeste overlast wordt ervaren. Bij wijze van overzicht wordt in onderstaande figuren voor alle gebieden weergegeven wanneer de meeste parkeeroverlast wordt ervaren: op werkdagen, zaterdag en zondagen.

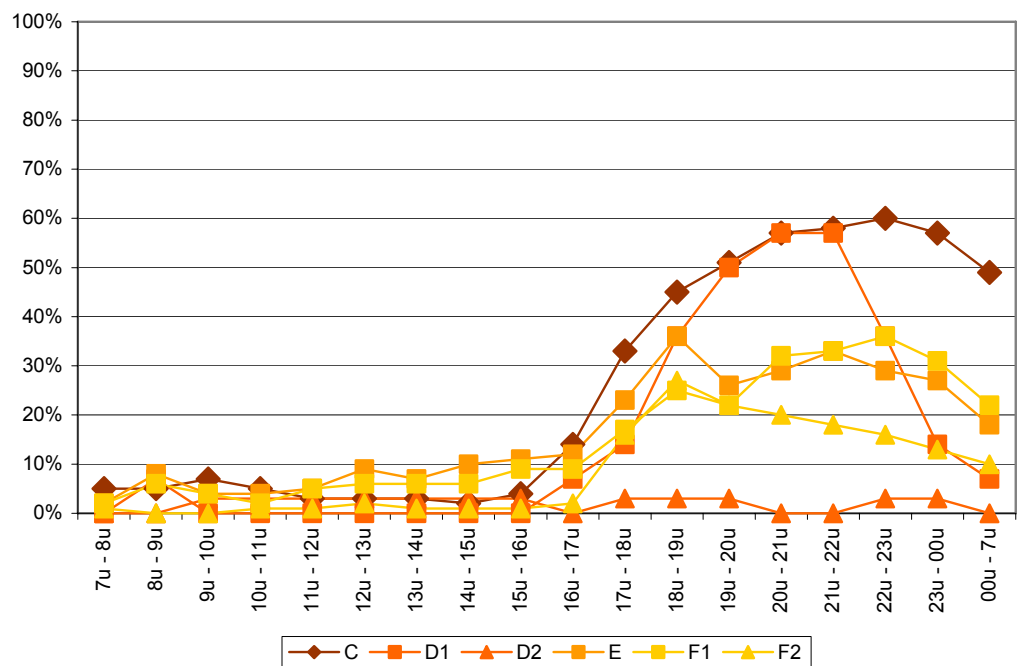
Toelichting vooraf bij de grafieken:

- De grafieken zijn niet gebaseerd op metingen en tellingen in de diverse gebieden, maar op de antwoorden van bewoners op de vraag in hoeverre overlast wordt ervaren.
- In het algemeen kan gesteld worden dat de ervaren parkeeroverlast hoger zou zijn geweest als op het betreffende uur van de dag géén gereguleerd parkeren van kracht zou zijn geweest. Het omgekeerde geldt evenzo. Uitzonderingen op deze algemene regel bestaan ook, deze worden hierna besproken (zie ochtendblokken).

Parkeeroverlast op werkdagen vanaf 16 uur

Alleen parkeergebied D1 (Kalverbos), F1 (Wippolder) en F2 (Delftzicht) hebben momenteel op werkdagen een ochtendblok: van 9 tot 11 uur. De middag/avondblokken op werkdagen beginnen in alle gebieden om 16:00 uur. In gebied C (Hof van Delft) en D2 (Aagnetaparkbuurt) eindigt dit blok om 22:00 uur, in de andere gebieden (D1, E en F) om 20:00 uur.

Figuur 4: Ervaren parkeeroverlast op werkdagen



Ochtendblokken op werkdagen

Opvallend aan bovenstaande figuur is dat op werkdagen tot 16 uur in géén van de parkeergebieden overlast wordt ervaren: het aantal geënquêteerden dat aangeeft dat de parkeersituatie problematisch is, is tot 16 uur in alle gebieden minder dan 10%. De antwoorden van de bewoners in de diverse verschillen onderling nauwelijks. Daarbij maakt het niet uit of een parkeergebied momenteel wel of geen ochtendblok heeft. Dit is opvallend. Gebied C grenst immers direct aan de binnenstad en het NS-station en kent momenteel geen ochtendblok. In gebied C mocht dus verwacht worden dat

bewoners relatief veel overlast zouden ondervinden van parkerende binnenstadswerknemers, treinreizigers en winkelend publiek. Echter, voor zover hiervan sprake is, geven bewoners in gebied C niet aan dat zij hierdoor parkeeroverlast ervaren.

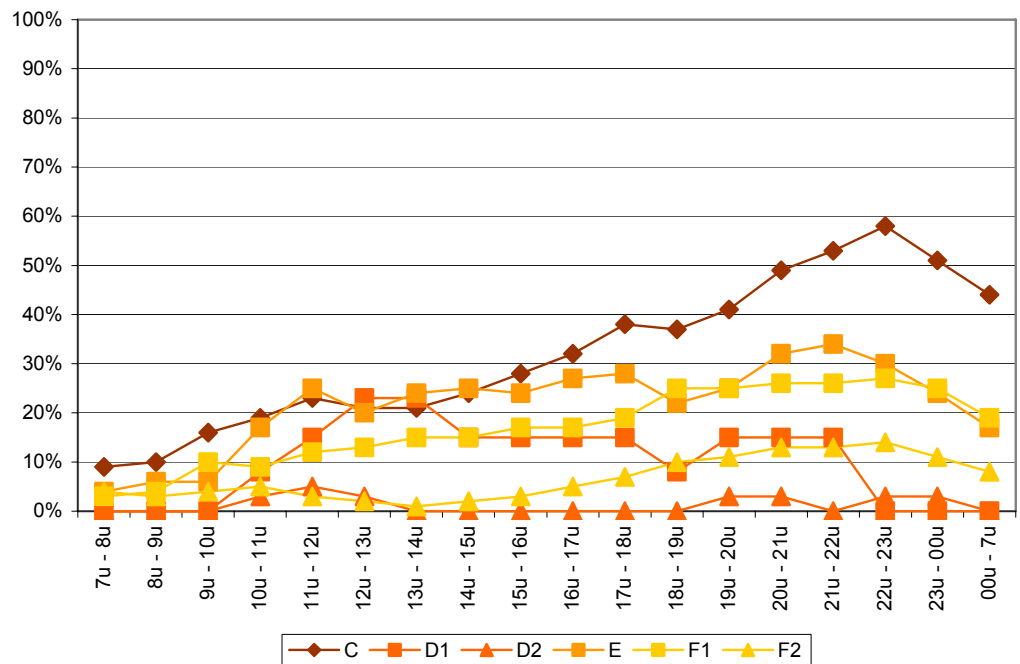
Middag/avondblokken op werkdagen

In gebied C (Hof van Delft) en D1 (Kalverbos) geven meer dan 50% van de bewoners aan dat zij op werkdagen parkeeroverlast ervaren na 16:00 uur. Deze bewoners ervaren met name parkeeroverlast tussen 19 en 22 uur (gebied D1) respectievelijk tussen 19 en 24 uur (gebied C). Hierbij moet aangetekend worden dat in gebied D1 (Kalverbos) momenteel tot 20 uur gereguleerd parkeren van kracht is en dat hier dus na 20 uur vrij geparkeerd kan worden. In gebied C is de piek van de overlast om 23 uur, terwijl momenteel gereguleerd parkeren van kracht is van 16 tot 22 uur.

Parkeeroverlast op zaterdag vanaf 12 uur

De huidige bloktijden beginnen op zaterdag in alle gebieden om 12:00 uur, met uitzondering van gebied D1, waar het middag/avondblok om 16:00 begint. De blokken eindigen wisselend om 18:00 uur (gebied F); 20:00 uur (gebied D1 en E) en om 22:00 uur (gebied C en D2).

Figuur 5: Ervaren parkeeroverlast op zaterdag



Middag/avondblokken op zaterdag

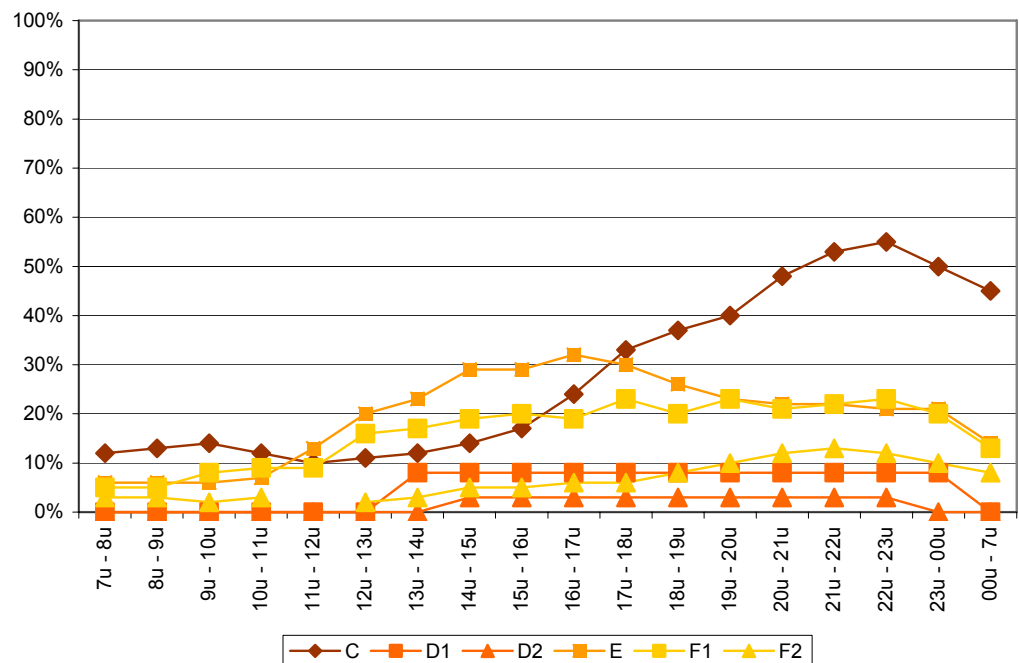
Aan de grafiek van gebied D1 (Kalverbos) valt op dat de ervaren parkeeroverlast tussen 12 en 14 uur hoger is dan tussen 16 en 18 uur. De verklaring hiervoor is waarschijnlijk dat in dit gebied op zaterdag pas vanaf

16 uur gereguleerd parkeren van kracht is: zo kunnen tussen 12 en 16 uur bijvoorbeeld bezoekers aan de binnenstad hier gratis parkeren.
 Aan de grafiek van gebied E (Vrijenban) valt op dat deze stijgt tussen 20 en 22 uur, dus nadat het avondblok ten einde is (20:00 uur). Hetzelfde geldt voor de grafiek van F1 Wippolder: ook deze stijgt nadat om 18:00 uur het middag/avondblok ten einde is.
 Aan de grafiek van gebied F2 (Delftzicht) valt op dat de ervaren parkeeroverlast erg beperkt is: nooit meer dan 15% geeft dat er parkeerproblemen zijn gedurende enig moment van de zaterdag.

Alleen parkeeroverlast op zondag in gebied C, E en F1

Op dit moment kennen geen van de parkeergebieden bloktijden op zondag.

Figuur 6: Ervaren parkeeroverlast op zondag



Gereguleerde tijden op zondag

Bewoners in parkeergebied E, F1 en met name C geven aan op zondag relatief veel parkeeroverlast te ervaren. Voor andere gebieden (D1, D2 en F2) geldt dat minder dan 10% van de bewoners parkeerproblemen ervaart.

Effecten van zondagregulering in de binnenstad

Omdat gereguleerd parkeren op zondag in de binnenstad op 1 januari 2008 is ingevoerd, is dit als afzonderlijk onderwerp opgenomen in zowel effectmeting als draagvlakmeting. In alle bestaande parkeergebieden wordt echter aangegeven dat men geen of nauwelijks effecten heeft gemerkt van het invoeren van bloktijden op zondag in de binnenstad. Het ligt overigens voor de hand te veronderstellen dat zij die aangeven wel een effect te merken, dicht bij de rand van de binnenstad wonen dan anderen.

Voorkeur voor bestaande bloktijden

Afgezien van de vraag naar ervaren parkeeroverlast, is bewoners gevraagd aan welke bloktijden zij de voorkeur geven. In de vraagstelling is nadrukkelijk geen verband gelegd tussen een eventuele uitbreiding van bloktijden en een verhoging van de jaarlijkse vergunningprijs. Bij de antwoordcategorieën konden alle huidige mogelijkheden uit de verschillende gebieden gecombineerd worden, op één antwoordcategorie na: het zaterdagochtendblok van 9 tot 11 uur. Van alle mogelijke combinaties worden in onderstaande tabel enkel de resultaten weergegeven van twee combinaties van bloktijden. Het betreft daarbij het percentage bewoners dat een voorkeur uitspreekt voor:

- De combinatie van bestaande (per parkeergebied wisselende) bloktijden;
- De combinatie die gebaseerd is op momenten waarop de meeste parkeeroverlast wordt ervaren: maandag t/m vrijdag van 16 tot 22 uur en zaterdag van 12 tot 22 uur;

Tabel 1: Percentage bewoners met een voorkeur voor een samengestelde combinatie van bloktijden

	Gebied C	Gebied D1	Gebied D2	Gebied E	Gebied F1	Gebied F2
combinatie van bestaande bloktijden**	39%	68%	43%	35%	44%	41%
ma/vr 16-22 en za 12-22 uur	39%	10%	43%	27%	14%	8%

** In gebied D1 (Kalverbos) was het niet mogelijk om te kiezen voor de huidige bloktijden op zaterdag (9 tot 11 uur).

De resultaten van de enquête zijn dus niet eenduidig op het punt van bloktijden en ervaren overlast: de tijdstippen waarop de meeste overlast wordt ervaren, komen niet overeen met de opgegeven voorkeursbloktijden.

Ochtendblok overbodig

In alle parkeergebieden geeft minder dan 10% aan dat parkeren op werkdagen tot 16 uur problematisch is. De antwoorden verschillen nauwelijks tussen gebieden die een ochtendblok hebben, of juist niet. Zodoende kan de vraag gesteld worden of de ochtendblokken afgeschaft kunnen worden.

Het afschaffen van het ochtendblok (in gebied F en D1) maakt dat het in beginsel voor werknemers en treinreizigers aantrekkelijker wordt om te parkeren aan de noord- en zuidkant van de binnenstad. Naar verwachting zullen bewoners hiervan weinig hinder ondervinden: de bezettingsgraad neemt over het algemeen pas toe tussen 17 en 19 uur, als het gros van de bewoners terugkomt van het werk of andere bezigheden. Het middag/avondblok is dan al begonnen (om 16:00 uur) en verreweg de meeste bezoekers zullen het gebied voor aanvang van dit middagblok hebben verlaten.

Deze laatste verwachting wordt overigens niet gedeeld door de bewoners van gebied F. Zij vrezen niet alleen geconfronteerd te worden met

onvoldoende beschikbaarheid van parkeerruimte op werkdagen voor 16:00 uur, maar vooral ook daarna. Het zou dan gaan om parkeerders die in de ochtenduren gebruik maken van mixparkeerplaatsen. Zij betalen op dat moment voor de eerste uren van het middagblok en komen vervolgens 's avonds terug om hun auto op te halen. Bewonercomités geven om deze reden aan het ochtendblok te willen behouden zodat treinreizigers, winkelpubliek en binnenstadswerknemers ontmoedigd worden om in de buurt te parkeren. Opvallend is dat deze vrees ogenschijnlijk niet herkend wordt door de bewoners van gebied C. Bewoners in dit gebied wonen vaak op een vergelijkbare afstand tot dezelfde bezoekersbestemmingen (binnenstad), en soms zelfs korter (NS-station). Voor zover in hun buurt sprake is van parkerende bezoekers tot 16 uur, geven deze bewoners in gebied C niet aan dat zij hierdoor op die momenten parkeeroverlast ervaren.

Onbekende bloktijden maken onbemind

Wat opvalt aan de eerder getoonde grafieken (Figuur 4, Figuur 5 en Figuur 6), is dat de tijdstippen waarop men overlast ervaart vrijwel met elkaar overeenkomen. Uiteraard varieert per gebied wel de mate waarin men overlast ervaart. Als deze figuren worden vergeleken met de uitkomsten op de vraag welke bloktijden men zich wenst, doet zich iets opvallends voor: ondanks de vrijwel overeenkomende tijdstippen waarop men parkeeroverlast ervaart, geeft in elk gebied de grootste groep respondenten de voorkeur aan de aldaar bestaande combinatie van blokuren. Er zijn twee uitzonderingen op deze laatste algemene voorkeur:

- In gebied D1 (Kalverbos) wenst de grootste groep respondenten zaterdagse bloktijden van 12:00 tot 18:00 uur (in plaats van de huidige bloktijden van 9:00 tot 11:00 uur en 16:00 tot 20:00 uur). Hierbij moet overigens onmiddellijk opgemerkt worden dat het voor bewoners in dit gebied niet mogelijk was om te kiezen voor de huidige ochtendblok op zaterdag⁶.
- In gebied E (Vrijenban) wenst de grootste groep respondenten zaterdagse bloktijden van 12:00 tot 18:00 (in plaats van de huidige bloktijden van 12:00 tot 20:00 uur).

Uniforme bloktijden in vergelijkbare parkeergebieden

De gemeente hecht er waarde aan dat de bloktijden aansluiten op de tijdstippen waarop door bewoners de meeste parkeeroverlast wordt ervaren. Daarnaast wil de gemeente dat haar parkeerbeleid helder overgebracht kan worden. Identieke bloktijden voor alle parkeergebieden verdienen in dit opzicht de voorkeur boven wisselende bloktijden per parkeergebied. Voordeel hiervan is dat een heldere, eenduidige situatie ontstaat voor bezoekers aan bedrijven, winkels en bewoners.

De parkeergebieden rond de binnenstad zijn vergelijkbaar. Alle gebieden grenzen direct aan de binnenstad. De gebieden worden op vergelijkbare momenten geconfronteerd met vergelijkbare toename van de parkeervraag, die wordt veroorzaakt door bezoekers aan de binnenstad (werknemers,

⁶ Reden hiervoor was dat bekend is dat op de vroege zaterdagochtend in de parkeergebieden rond de binnenstad geen of nauwelijks bezoekers aan de binnenstad geweerd hoeven te worden. Een ochtendblok van 9 tot 11 op zaterdag is daarmee overbodig.

winkelbezoek, etc.). Dat blijkt ook uit de enquête, waarin de tijdstippen waarop men overlast ervaart vrijwel met elkaar overeenkomen. Om deze reden ligt het voor de hand om uniforme bloktijden in te stellen in alle parkeergebieden rond de binnenstad.

Voorgesteld wordt om de bloktijden aan te laten sluiten op de tijdstippen waarop in de meeste parkeergebieden rondom de binnenstad de meeste parkeeroverlast wordt ervaren.

Bloktijden die hierop het beste aansluiten zijn de volgende: maandag tot en met vrijdag van 16:00 tot 22:00 uur en zaterdag van 12:00 tot 22:00 uur. Op zondagen is en blijft parkeren in de gebieden rondom de binnenstad niet gereguleerd.

Omwille van de duidelijkheid houden straten waarin zowel met een vergunning van gebied B als C mag worden geparkeerd de huidige regulerings tijden: Houttuinen, Laantje van Mater en Van Leeuwenhoeksingel. Hetzelfde geldt voor de Spoorsingel. De regulerings tijden van deze straten zijn gelijk aan de regulerings tijden van gebied B (ma t/m za van 10 tot 22 uur en zo van 14 tot 20 uur).

De bewoners in gebied F hebben te kennen gegeven sterk gehecht te zijn aan het huidige ochtendblok op werkdagen. Daarom wordt de raad ter overweging gegeven om het ochtendblok in gebied F te handhaven. Het college heeft voorkeur voor eenduidige bloktijden, zonder ochtendblok.

Conclusie

De gemeente streeft naar uniforme bloktijden in vergelijkbare parkeergebieden. Dit bevordert de duidelijkheid voor bezoekers aan bedrijven, winkels en bewoners en vereenvoudigt de communicatie. Uitgangspunt bij de keus voor uniforme bloktijden zijn de tijden waarop door bewoners de meeste parkeeroverlast wordt ervaren. Deze tijdstippen komen vrijwel overeen.

Voorstel

- ☒ De bloktijden in parkeergebieden C, D, E en F worden als volgt geüniformeerd:
 - maandag tot vrijdag van 16:00 tot 22:00 uur;
 - zaterdag van 12:00-22:00 uur;
 - zondag geen bloktijden.
 - In de Spoorsingel, Houttuinen, Laantje van Mater, en Van Leeuwenhoeksingel blijven de regulerings tijden van gebied B van kracht.

3.1.2 Bezoekerskaart 4 uren geldig

Huidige regeling

De maximale parkeerduur met een bezoekerskaart is nu 4 uren in parkeergebied C en 3 uren in parkeergebied D, E en F. Er is een relatie tussen de duur van de bloktijden in een parkeergebied en de maximale gebruiksduur van de bezoekerskaart in dat gebied. In gebied D1, E en F bestrijkt het middag/avondblok momenteel vier uren op werkdagen: van 16:00 tot 20:00 uur. Als ook de bezoekerskaart een gebruiksduur van vier uren zou hebben, zou de bezoekerskaart in deze gebieden een eenvoudig en goedkoop alternatief zijn voor de duurdere vergunning. Om deze reden

is de maximale gebruiksduur voor bezoekerskaarten in D, E en F vastgesteld op 3 uren.

Toekomstige situatie

Als het middag/avondblok in alle parkeergebieden op werkdagen verlengd wordt naar 22:00 uur, is de lengte van middag/avondblok 6 uren. Daarmee vervalt het argument om de maximale bezoekduur met een bezoekerskaart te beperken tot 3 uur.

Effecten

Het verlengen van de maximale bezoekduur zal een lichte verhoging van de bezettingsgraad tot gevolg hebben. Deze verhoging wordt als niet significant beoordeeld.

Conclusies Bezoekerskaart

Als de lengte van een middag/avondblok 6 uur is op werkdagen, kan de maximale bezoekduur van de bezoekerskaart verlengd worden van 3 naar 4 uren.

Voorstel

- ☒ De maximale parkeerduur van een bezoekerskaart wordt in parkeergebied D, E en F verlengd van drie naar vier uren.

3.2 Wijzigen grens tussen parkeergebieden B en C

Huidige situatie

Aan de Wateringsvest, tussen de Kampveldweg en het Kampveld, bevinden zich onder de oostzijde van het spoorviaduct een dertiental parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen worden ontsloten via de onderdoorgang vanaf de Spoorsingel, ter hoogte van nummer 94. Deze plaatsen hebben in het verleden wisselend behoord tot gebied B en gebied C. Voor beide keuzen valt in beginsel iets te zeggen. Zo horen immers alle andere parkeerplaatsen aan de oostzijde van het viaduct ook bij gebied B. Anderzijds zijn deze parkeerplaatsen uitsluitend te benaderen vanuit gebied C, namelijk via de onderdoorgang vanaf de Spoorsingel ter hoogte van huisnummer 94. Vanuit die optiek is het logisch dat deze plaatsen horen bij gebied C.

Momenteel horen deze parkeerplaatsen bij gebied B. Dit wordt aangegeven door middel van bebording onder het viaduct.

Probleem

Vergunninghouders in gebied C mogen momenteel volgens de aanwezige bebording en parkeerverordening niet parkeren op de dertien parkeerplaatsen van de Wateringsevest. De plekken hebben in het verleden wisselend behoord tot gebied B en C. Er worden naar verhouding veel naheffingaanslagen opgelegd op deze plekken aan parkeerders uit gebied C, die nog altijd gebruik maken van deze plekken.

Conclusie

De parkeerplaatsen aan de Wateringsvest, tussen de Kampveldweg en het Kampveld, aan de oostzijde van het spoorviaduct hebben in het verleden wisselend behoord tot gebied B en C. Er worden geen problemen verwacht als aan beide vergunninghoudergebieden toegestaan wordt gebruik te maken van deze dertien parkeerplaatsen.

Voorstel

Vergunninghouders uit zowel gebied B als gebied C toe te staan gebruik te maken van de parkeerplaatsen aan de Wateringsevest aan de oostzijde van de hartlijn onder het spoorviaduct, tussen de Kampveldweg en het Kampveld, te bereiken via de onderdoorgang ter hoogte van het adres Spoorsingel 94. Verhelderen van de parkeersituatie door aanpassing van bebording, verordening en folders.

3.3 Verduidelijken onderscheid mix-, vergunning- en betaaldparkeerregime

3.3.1 Huidige mixparkeersituatie is soms verwarrend

Aanleiding

Binnen de gemeentelijke organisatie is overlegd over naheffingen en bezwaren in gereguleerde gebieden. Daarbij is gebleken dat relatief veel naheffingen worden opgelegd aan autobezitters die hun auto parkeren op vergunninghouderplaatsen, met daarbij in de buurt een parkeerautomaat. Hieruit kan geconcludeerd worden dat het huidige systeem van betaald-, vergunninghouders- en mixparkeren soms misverstanden oproept. Dit geldt niet zozeer voor bewoners, als wel voor toeristen en bezoekers aan bedrijven en winkels. Een en ander blijkt uit gegevens over opgelegde naheffingsaanslagen en ingediende bezwaarschriften:

Naheffingen

Jaarlijks worden in heel Delft zo'n 29.000 naheffingen opgelegd. Het aantal malen dat naheffingen zijn opgelegd omdat het uurtarief betaald is op vergunninghouderplaatsen: 1700 maal in 2007 en 950 maal in de eerste 9 maanden van 2008. Hieronder vallen onder andere situaties waarbij mensen per abuis veronderstellen dat ze op een mixparkeerplaats staan.

Bezwaarschriften

Bezwaren worden bij ontvangst niet gecategoriseerd naar klachtsoort. Om deze reden is in het kader van deze evaluatie steekproefsgewijs een aantal bezwaren uit de gebieden C, D, E en F nagelopen. Bezwaren zijn hierbij geïnventariseerd naar reden. Zie Tabel 7.

Tabel 7: Hoofdrede voor indienen bezwaarschrift

Reden	Gebied C	Gebied D	Gebied E	Gebied F
Onduidelijkheid regime*	6	6	25	16
Kaartje/vergunning halen	7	2	1	3
Kaartje/vergunning gevallen	6	1	2	3
Bezoekerkaart verkeerd ingesteld	6	2	1	2
Overig**	25	9	21	26
Totaal gecontroleerd	50	20	50	50

* bijvoorbeeld geen bord gezien of een kaartje op een vergunningsplaats

**In de categorie "overig" vallen veel verschillende redenen, maar voornamelijk zijn het bezwaren met als reden "ik was het vergeten" of "ik was wel iets te laat, maar..."

Uit Tabel 7 kan afgelezen worden dat 12% tot 50% van de bezwaarmakers aangeeft dat het regime onduidelijk is. Hieronder vallen ook situaties waarbij men het uurtarief heeft betaald terwijl men op een vergunninghouderplaats staat en situaties waarbij men zegt "het bord niet te hebben gezien"⁷

Huidige situatie

Delft kent binnen het gereguleerd gebied drie soorten straatparkeerplaatsen: (1) vergunninghouderplaatsen; (2) betaald parkeerplaatsen en (3) mixparkeerplaatsen. Het overgrote deel van de parkeerplaatsen in Delft is of vergunninghouderplaats of mixparkeerplaats:

- Op vergunninghouderplaatsen mag men alleen parkeren met een parkeervergunning, bezoekerskaart of een dagkaart voor vergunninghouderplaatsen.
- Op mixparkeerplaatsen mag men zowel met vergunning of bezoekerskaart parkeren, als tegen betaling van een uurtarief (bij de parkeermeter, via GSM-parkeren, etc).

Voor vergunninghouders is het systeem duidelijk: zij mogen binnen hun eigen vergunninggebied altijd en (bijna⁸) overal parkeren. Klaarblijkelijk wordt het onderscheid tussen de bovengenoemde soorten parkeerplaatsen niet altijd begrepen door toeristen en bezoekers, hoewel altijd een verkeersbord met de juiste parkeersituatie wordt gepasseerd. Sommige bezoekers kopen een kaartje bij de parkeerautomaat, terwijl hun auto op een vergunninghouderplaats geparkeerd staat. En als het al duidelijk is dat men op een vergunninghouderplaats staat, is het vaak niet duidelijk dat zij daar uitsluitend mogen staan als zij een "dagkaart vergunninghouderplaatsen" aanschaffen.

⁷ Met uniforme bloktijden is het minder noodzakelijk om "borden te zien": alle reguleringstijden zijn immers identiek in wijken rondom de binnenstad.

⁸ Op enkele locaties in de binnenstad en op een zeer beperkt aantal plaatsen in de parkeergebieden rond de binnenstad komen ook betaaldparkeerplaatsen voor: Hier kan men uitsluitend parkeren tegen betaling van een uurtarief en mogen vergunninghouders dus niet parkeren.

Nadere analyse

Het grote aantal regimewisselingen in sommige parkeergebieden werkt onoverzichtelijkheid in de hand⁹. Daarnaast is gebleken dat regimewisselingen die tot verwarring leiden, onderverdeeld kunnen worden in vier situaties:

1. Onduidelijkheid over regimegrenzen, haaks op de straat;
2. Onduidelijkheid over regimegrenzen in lengterichting van de straat;
3. Veel regimewisselingen op korte afstand van elkaar;
4. Regimewisselingen ter hoogte van parkeerautomaten.

In bijlage 3 worden deze situaties verder toegelicht en algemene oplossingen uitgewerkt. Daarnaast wordt in bijlage 3 per probleemlocatie een uitgebreidere situatiebeschrijving gegeven en zijn ter toelichting foto's en plattegronden opgenomen.

In de volgende paragrafen wordt aangegeven wat de problemen per gebied zijn en wordt een concreet voorstel gedaan voor verbetering¹⁰.

3.3.2 Mixparkeerplaatsen in parkeergebied C

Alle mixparkeergebieden in C

Probleem

Onduidelijkheid over regimegrenzen, haaks op de straat. Onduidelijkheid over het regime in aangrenzende gebieden.

Voorstel

Het plaatsen van herhalingsborden "vergunninghouderzone" op de overgang van elk mixparkeerregime naar een vergunninghouderregime. Het gaat hierbij naar schatting om ca. 30 extra borden.

⁹ Deze regimewisselingen zijn in het verleden gegroeid bij gebiedsuitbreidingen en bij bereikbaarheidsproblemen als maatwerkoplossing aangedragen aan bewoners, ondernemers en instanties.

¹⁰ Onderstaande voorstellen zijn in augustus 2008 voorgelegd aan de diverse bewonerscomités. De meeste bewonerscomités gaven in eerste aanleg aan begrip te hebben voor de geschetste problematiek, en zijn in algemene zin overtuigd van de effectiviteit van de voorgestelde maatregelen. Niettemin vrezen de bewonerscomités dat tijdens piekmomenten verdringing optreedt. Hiermee wordt bedoeld dat de mogelijkheden om te parkeren voor bewoners af zou nemen als de mogelijkheden voor betalende bezoekers uitgebreid worden. Bij de diverse bewonerscomités waren de meningen verdeeld over de vraag wat nu zwaarder weegt: het verminderde risico voor goedwillende bezoekers op een naheffingsaanslag, of het risico dat parkeermogelijkheden voor bewoners teruglopen. Zij betreurden geen tijd te hebben gehad om over dit onderwerp te overleggen met hun achterban. De gemeente heeft overigens geen aanwijzingen dat in de parkeergebieden rond de binnenstad sprake is van een latente parkeervraag. In die zin deelt zij de vrees van bewonerscomités niet dat de parkeermogelijkheden voor bewoners zullen afnemen.

Spoorsingel, tussen Kampveldweg en Bolwerk

Probleem

Onduidelijkheid over regimegrenzen in lengterichting van de straat:
Mixparkeren is uitsluitend toegestaan aan viaductzijde, terwijl de gevelzijde uitsluitend bestemd is voor vergunningparkeren.

Voorstel

Eenzijdig mixparkeren over de gehele lengte van de Spoorsingel wijzigen in tweezijdig mixparkeren. Hiermee worden circa 65 vergunninghouderplaatsen aan de gevelzijde toegevoegd aan het mixparkeerregime.

Westplantsoen, tussen Michiel ten Hovestraat en Colijnlaan

Probleem

Onduidelijkheid over regimegrenzen in de lengterichting van de straat.

Voorstel

Invoeren van tweezijdig mixparkeren op het Westplantsoen, tussen de Michiel ten Hovestraat en de Colijnlaan. Dit komt neer op het toevoegen van de parkeerplaatsen aan de gevelzijde Westplantsoen aan het mixparkeerregime. Hiermee worden circa 36 vergunninghouderplaatsen toegevoegd aan het mixparkeerregime.

Van Bossestraat en de Van Zuijlenstraat van Nijveldstraat

Probleem

Er bestaat onduidelijkheid over regimegrenzen in de lengterichting van de straat. Daarnaast is er een regimewisseling ter hoogte van de parkeerautomaat.

Voorstel

Uitbreiden van het tweezijdig mixparkeren in twee straatsecties (Van Bossestraat en de Van Zuijlen van Nijveldstraat) en het toevoegen van de Van Bossestraat, tussen de Adriaan Pauwstraat en de Van Zuijlen van Nijveldstraat:

- Invoeren tweezijdig mixparkeren in de Van Bossestraat, tussen de Van Zuijlen van Nijveldstraat en de Loudonstraat. Hiermee worden circa 10 vergunninghouderplaatsen toegevoegd aan het mixparkeerregime.
- Toevoegen aan mixparkeren: beide zijden van de Van Bossestraat, tussen de Adriaan Pauwstraat en de Van Zuijlen van Nijveldstraat. Hiermee worden circa 16 vergunninghouderplaatsen toegevoegd aan het mixparkeerregime.
- Toevoegen aan mixparkeren: het zuidelijke deel van de Van Zuijlen van Nijveldstraat. Hiermee worden circa 5 vergunninghouderplaatsen toegevoegd aan het mixparkeerregime.

Buitenwatersloot, tussen Graswinckelstraat en Bolkbrug

Probleem

Onduidelijkheid over regimiegrenzen in lengterichting van de straat: Aan de gevelzijde geldt momenteel mixparkeren, terwijl aan de waterkant uitsluitend parkeren voor vergunninghouders geldt.

Voorstel

Invoeren van tweezijdig mixparkeren op de Buitenwatersloot, tussen Graswinckelstraat (ofwel Buitenwatersloot 51) en Bolkbrug. Hiermee worden circa 11 vergunninghouderplaatsen toegevoegd aan het mixparkeerregime.

Coenderstraat, hoek Buitenwatersloot

Probleem

Ter hoogte van de aanwezige parkeerautomaat is een regimewisseling: de Buitenwatersloot is mixparkeergebied, terwijl het betreffende deel van de Coenderstraat deel uitmaakt van vergunninghoudergebied.

Voorstel

Invoeren van Mixparkeren in de Coenderstraat (tussen Buitenwatersloot en Westerstraat). Hiermee worden circa 15 vergunninghouderplaatsen toegevoegd aan het mixparkeerregime.

Van Bleiswijkstraat, hoek Laan van Vollering

Probleem

Regimewisseling ter hoogte van een reeds aanwezige parkeerautomaat. Daarnaast komt hier op korte afstand tweemaal een regimewisseling voor: op de route van de Jacoba van Beierenlaan (mixparkeren) via de Van Bleiswijkstraat (vergunningparkeren) naar de Laan van Vollering (mixparkeren).

Voorstel

Invoeren van mixparkeren op de parkeervakken in de Van Bleiswijkstraat, tussen trambaan en Jacoba van Beierenlaan. Hiermee worden circa 14 vergunninghouderplaatsen toegevoegd aan het mixparkeerregime.

3.3.3 Mixparkeerplaatsen in parkeergebied D

In gebied D doen onduidelijke situaties, zoals beschreven in de inleiding zich niet voor. In D geldt alleen mixparkeren bij het Kalverbos (gebied D1). Deze situatie is momenteel helder aangegeven en behoeft geen aanpassing.

In de Agnetaparkbuurt (gebied D2) zijn alle parkeerplaatsen bestemd voor vergunninghouders. Analooq aan de situatie van de Reinier de Graafweg, wordt binnenkort in dit gebied echter wel een parkeerautomaat geplaatst. Bij deze parkeerautomaat kunnen desgewenst alleen dagkaarten voor vergunninghouderplaatsen aangeschaft worden.

3.3.4 Mixparkeerplaatsen in parkeergebied E

Alle mixparkeergebieden in E

Probleem

Onduidelijkheid over regimegrenzen, haaks op de straat. Onduidelijkheid over het regime in aangrenzende gebieden.

Voorstel

Het plaatsen van herhalingsborden “vergunninghouderzone” op de overgang van elk mixparkeerregime naar een vergunninghouderregime. Het gaat hierbij naar schatting om ca. 10 extra borden.

Tweemolentjeskade, tussen Oostsingel en Van Bronckhorststraat

Probleem

Onduidelijkheid over regimegrenzen in lengterichting van de straat: Aan de waterzijde van de straat geldt momenteel mixparkeren, terwijl de parkeerplaatsen aan de gevelzijde bestemd zijn voor vergunninghouders.

Voorstel

Invoeren van tweezijdig mixparkeren op de Tweemolentjeskade, tussen Oostsingel en Van Bronckhorststraat. Hiermee worden circa 8 vergunninghouderplaatsen toegevoegd aan het mixparkeerregime.

Oostsingel, tussen Tweemolentjeskade en Rembrandtstraat

Probleem

Regimewisseling ter hoogte van de reeds aanwezige parkeerautomaat: de Tweemolentjeskade kent een mixparkeerregime, terwijl op de Oostsingel vergunningparkeren van kracht is.

Voorstel

Invoeren van tweezijdig mixparkeren op de Oostsingel, tussen de Tweemolentjeskade en de Rembrandtstraat. Hiermee worden circa 22 vergunninghouderplaatsen toegevoegd aan het mixparkeerregime.

Oostsingel, tussen Willem van Aelststraat en de Van Renswoudestraat

Probleem

Onduidelijkheid over regimegrenzen in lengterichting van de straat: Aan de kanaalzijde geldt mixparkeren, terwijl aan de gevelzijde uitsluitend geparkeerd mag worden door vergunninghouders.

Voorstel

Invoeren van tweezijdig mixparkeren op Oostsingel, tussen Willem van Aelststraat en de Van Renswoudestraat/Koepoortbrug. Hiermee worden circa 23 vergunninghouderplaatsen toegevoegd aan het mixparkeerregime.

3.3.5 Betaald- en mixparkeerplaatsen in parkeergebied F

Alle mixparkeergebieden in F

Probleem

Onduidelijkheid over regimiegrenzen, haaks op de straat. Onduidelijkheid over het regime in aangrenzende gebieden.

Voorstel

Het plaatsen van herhalingsborden “vergunninghouderzone” op de overgang van elk mixparkeerregime naar een vergunninghouderregime. Het gaat hierbij naar schatting om ca. 10 extra borden.

Rotterdamseweg, tussen Hertog Govertkade en Mijnbouwstraat

Probleem

Onduidelijkheid over regimiegrenzen, haaks op en in lengterichting van de straat: eenzijdig mixparkeren is van kracht op een beperkt deel van de straat, namelijk ter hoogte van nrs. 2 t/m 18. Vergunninghouders mogen ook parkeren op de parkeerplaatsen tussen Rotterdamseweg 18 en de Mijnbouwstraat, en aan de oneven zijde van dit deel van de Rotterdamseweg. Daarnaast is er een regimewisseling ter hoogte van de reeds aanwezige parkeerautomaat: op een deel van de Rotterdamseweg geldt mixparkeren, terwijl de Hertog Govertkade deel uitmaakt van het vergunninghouderregime.

Voorstel

Instellen van tweezijdig mixparkeren op de Rotterdamseweg, tussen Hertog Gvertkad en Mijnbouwstraat en verplaatsen van de parkeerautomaat:

- Eenzijdig mixparkeren wijzigen in tweezijdig mixparkeren. Het gaat hierbij om het samenvoegen van 10 bestaande vergunninghoudervakken aan weerszijden van de straat en 7 bestaande mixparkeervakken tot 17 nieuwe mixparkeervakken.
- Verplaatsen van de parkeerautomaat naar de oneven zijde van de Rotterdamseweg, ter hoogte van de Mijnbouwstraat.

Rotterdamseweg, tussen Mijnbouwstraat en Agatha van Leidenlaan (mixparkeren in nieuw te reguleren gebied)

Probleem

De ondernemingen aan de Rotterdamseweg dienen na uitbreiding van het gereguleerde gebied voldoende bereikbaar te zijn voor winkelbezoek.

Voorstel

Instellen van mixparkeerregime op de Rotterdamseweg, tussen Mijnbouwstraat en Agatha van Leidenlaan. Hieronder vallen ook de hofjes en zijstraten ter hoogte van de volgende adressen: Rotterdamseweg 56-90; Herenpad 2-8; Rotterdamseweg 114-118; Rotterdamseweg 51; Rotterdamseweg 63-75.

Scheepmakerij

Probleem

Onduidelijkheid over regimegrenzen in lengterichting van de straat: Op korte afstand van de parkeerautomaat en aan weerszijden van de huidige mixparkeerplaatsen aan de kanaalzijde, ter hoogte van Scheepmakerij 6 t/m 11, liggen nu vergunninghouderplaatsen aan weerszijden van de straat.

Voorstel

Eenzijdig mixparkeren op een klein deel en over een korte afstand van de Scheepmakerij wijzigen in tweezijdig mixparkeren in de gehele straat, dus tussen Hertog Govertkade en Herenpad. Het gaat hierbij om samenvoegen 6 mixparkeervakken en 18 vergunningvakken tot 24 mixparkeervakken. NB. De parkeervakken die voorzien zijn van een beugel zijn hierbij niet meegeteld. Deze kunnen op dezelfde wijze gebruikt blijven worden.

Plein Delftzicht, tussen Crommelinlaan en Hooikade

Probleem

De huidige betaaldparkeerplaatsen zijn buiten openingstijden van bezoekersbestemmingen niet beschikbaar voor vergunninghouders. Daarnaast hebben niet alle bezoekersbestemmingen in de buurt van Plein Delftzicht op korte loopafstand parkeergelegenheid voor bezoekers, terwijl daar wel behoefte aan is.

Voorstel

Het samenvoegen van betaaldparkeerplaatsen en vergunninghouderplaatsen tot mixparkeerplaatsen aan Plein Delftzicht, tussen Hooikade en Laan van Van der Gaag. Het gaat hierbij om samenvoeging van een tiental betaaldparkeerplaatsen ter hoogte van Hooikade 30, en tien vergunninghouderplaatsen tussen de Crommelinlaan en de Laan van Van der Gaag.

Engelsestraat, tussen Drukkerijlaan en Laan van Braat

Probleem

De huidige mixparkeerplaatsen in de wijk bevinden zich op een te grote afstand van het complex aan de Engelsestraat 63 t/m 141, waardoor bezoek ver moet lopen.

Voorstel

Instellen van mixparkeren op de parkeerplaatsen voor het complex aan de Engelsestraat 63 t/m 141.

3.4 Conclusies en voorstellen

Omdat alle gereguleerde gebieden rondom de binnenstad te maken hebben met een vergelijkbare parkeerproblematiek, worden de bloktijden in parkeergebieden C, D, E en F als volgt geüniformeerd: maandag tot vrijdag van 16:00 tot 22:00 uur; zaterdag van 12:00-22:00 uur; zondag geen

bloktijden. Als de lengte van een middag/avondblok (op werkdagen) verlengd wordt van 4 naar 6 uur, kan de maximale bezoekduur van de bezoekerskaart in gebied D, E en F verlengd worden van 3 naar 4 uren.

Aan de Wateringsevest, tussen de De Vriesstraat en de Kampveldweg, wordt voorgesteld om de parkeersituatie voor vergunninghouders te verhelderen door toe te staan dat vergunninghouders uit zowel gebied B als gebied C gebruik maken van de parkeerplaatsen aan de oostzijde van de hartlijn onder het spoorviaduct, te bereiken via de onderdoorgang ter hoogte van de Spoorsingel 94 en de Kampveldweg.

Gebleken is dat het mixparkeren soms vragen oproept bij betalende bezoekers. Daarom wordt voorgesteld om de grenzen van de mixparkeergebieden te verduidelijken door het nemen van één of meerdere maatregelen: plaatsen van extra borden op de grens van mixparkeergebied en vergunninghoudersgebied; uitbreiden van mixparkeren naar alle zijden van een bestaande parkeerautomaat; verplaatsen van de parkeerautomaat; instellen tweezijdig mixparkeren waar nu eenzijdig mixparkeren van kracht is en/of het opheffen van regimewisselingen kort na elkaar. Voorgesteld wordt om deze maatregelen onder andere te treffen in de volgende straten:

- Gebied C: Spoorsingel; Westplantsoen; Van Bossestraat; Van Zuijlen van Nijeveltstraat; Buitenwatersloot; Coenderstraat; Van Bleiswijkstraat.
- Gebied E: Oostsingel; Tweemolentjeskade.
- Gebied F: Rotterdamseweg; Scheepmakerij; Plein Delftzicht; Engelsestraat.

4 Uitbreidingen van gereguleerd gebied

In dit hoofdstuk wordt aangegeven waarom in beginsel is gekozen is voor gebiedsgewijze uitbreiding van gereguleerd gebied (§ 4.1) en wat de criteria zijn voor gebiedsuitbreiding (§ 4.2). Hieruit volgt waarom juist gekozen is voor die straten die genoemd worden in de respectievelijke voorstellen (§ 4.3 t/m 4.7).

4.1 Uitbreiden met gebieden in plaats van straten

De evaluatie van gebied F is de laatste evaluatie die behandeld is in de raad. Tijdens de twee raadsvergaderingen waarin deze evaluatie werd besproken (juni 2005 en januari 2006), is de raad van mening dat uitbreidingen van gereguleerd parkeren bij voorkeur niet op straatniveau maar op gebiedsniveau moet worden besproken. Dit kan opgemaakt worden uit de bijdragen van de volgende partijen: Stadsbelangen, CDA, Leefbaar Delft, GroenLinks, PvdA, STIP, VVD en ChristenUnie/SGP. Ook de bezwaarschriftencommissie heeft dit standpunt ingenomen.

Logische begrenzing van gebieden beperkt de overloopeffecten

Een kenmerk van logische, rechte gebiedsgrenzen is dat deze gebiedsgrenzen minder lang zijn dan bij een onlogische, gekartelde begrenzing. Hierdoor is er sprake van minder overloopeffecten bij logische, korte buitengrenzen. Maar niet alleen de kortere buitengrenzen zorgen voor minder overloop: wanneer gebiedsgrenzen samenvallen met fysieke barrières (zoals water en spoor), worden overloopeffecten ook beperkt. Logische gebiedsgrenzen voorkómen overloopeffecten niet, maar beperken deze wel: zowel in aard als omvang.

Logische begrenzing van gebieden is helder voor bezoekers

Om het systeem van parkeerregulering duidelijk te maken aan vooral toeristen en bezoekers aan bedrijven, winkels en bewoners, is het van belang dat parkeergebieden helder aan te geven zijn, met zo weinig mogelijk grensovergangen op korte afstand na elkaar.

Om bovengenoemde redenen is in deze nota gekozen om uitbreidingen van gereguleerd gebied op gebiedsniveau te benaderen.

4.2 Selectiecriteria voor uitbreidingen van gereguleerd gebied

Als gekeken wordt naar de grenzen van de huidige gereguleerde gebieden, dan valt op dat enkele parkeergebieden momenteel reeds een logische begrenzing kennen. Belangrijke overeenkomst tussen deze gebieden is dat de grenzen samenvallen met natuurlijke stedelijk-morfologische grenzen: spoor, ontsluitingswegen en/of water. Voorbeelden hiervan zijn gebied C (Hof van Delft), gebied D1 (Kalverbos) en F2 (Delftzicht). Andere gebieden kennen echter een “gekartelde” begrenzing. Voorbeelden hiervan vinden we terug in vier buurten:

1. Agnetaparkbuurt (gebied D)
2. Rembrandtstraat en omgeving (gebied E, Koepoortbuurt)

3. Vondelstraat en omgeving (gebied E, Heilige Landbuurt)
4. Rotterdamseweg en omgeving (gebied F, Zeehelden-/Koningsveldbuurt)

In § 4.4 tot en met 4.7 worden deze vier buurten uitgebreid besproken. Hieronder wordt eerst ingegaan op de randvoorwaarden.

De vraag is in hoeverre straten in elk van deze buurten in aanmerking komen om toegevoegd te worden aan gereguleerd gebied. Om deze vraag te kunnen beantwoorden is een set randvoorwaarden ontwikkeld, waaraan moet worden voldaan voordat voorgesteld wordt om straten toe te voegen aan gereguleerd gebied.

Randvoorwaarden

Uitbreidingen van gereguleerd gebied dienen te voldoen aan onderstaande twee randvoorwaarden:

1. De straten sluiten direct aan bij bestaand gereguleerd gebied en vormen als zodanig een eenheid met het bestaande gebied;
2. Het totale gebied, inclusief uitbreiding, is met bebording helder aan te geven voor zowel belanghebbenden (bewoners en ondernemers) als bezoekers;

Daarnaast dient te worden voldaan aan minimaal één van de twee onderstaande randvoorwaarden:

3. Een representatieve meerderheid van de bewoners in de straten die gereageerd hebben op de enquête, is voorstander van invoering van gereguleerd parkeren. Onder 'representatief' wordt verstaan dat minimaal 30% van de geënquêteerden in een bepaalde straat gereageerd heeft op de enquête.
4. Als straten voldoen aan minimaal één van de twee zogenaamde insluitingscriteria. (Deze insluitingscriteria worden hieronder toegelicht.)

Insluitingscriteria

Er zijn twee insluitingscriteria geformuleerd:

1. Volgens het eerste insluitingscriterium komen (combinaties van) straten in aanmerking om toegevoegd te worden aan gereguleerd gebied, als deze straten gekenmerkt worden door een hoge bezettingsgraad ($\geq 90\%$), en aan minimaal drie zijden omgeven worden door:
 - a. gebieden waar reeds gereguleerd parkeren van kracht is, en/of
 - b. gebieden waar een hoge bezettingsgraad is ($\geq 90\%$), en/of
 - c. natuurlijke grenzen, zoals spoor of water.
2. Het tweede insluitingscriterium is de afwezigheid van parkeerplaatsen in een bepaalde straat. Een straat moet dan wel aan de rand liggen van gereguleerd gebied.

Toelichting op het eerste insluitingscriterium

De gedachte achter het eerste insluitingscriterium is dat de parkeersituatie in sommige buurten omschreven kan worden als een instabiel evenwicht. Een kleine ontwikkeling in de omgeving kan er voor zorgen dat de balans in een groter gebied verstoort raakt. Zo kan het gebeuren dat straten met een hoge bezettingsgraad omsloten raken, bijvoorbeeld door gereguleerd

gebied of fysieke barrières. In dergelijke gevallen is te voorzien dat de parkeersituatie voor bewoners uit dat gebied op korte termijn zal verslechteren, bijvoorbeeld door de invoering van gereguleerd parkeren elders. Veel autobezitters kunnen in dergelijke gevallen niet anders dan hun auto parkeren op relatief grote afstand van hun woning: op korte afstand zijn immers geen (ongereguleerde) parkeerplaatsen beschikbaar. Toevoeging van deze straten aan gereguleerd gebied vergroot dan de kans op het vinden van een beschikbare parkeerplaats in de buurt van de eigen woning.

Toelichting op het tweede insluitingscriterium

Het idee achter het tweede insluitingscriterium is het volgende: in het verleden is het voorgekomen dat straten met nauwelijks of geen parkeerplaatsen net buiten gereguleerd gebied kwamen te liggen. Dit is een uitermate onwenselijke situatie. Bewoners afkomstig uit die straten kunnen dan niet in hun buurt parkeren: in hun eigen straat zijn immers geen parkeerplaatsen aanwezig en het niet-gereguleerde deel van de buurt kent een hoge bezettingsgraad. In het gereguleerde deel zijn wel voldoende parkeerplaatsen beschikbaar - maar hiervan kunnen deze bewoners geen gebruik maken: hun straat behoort immers niet tot het gereguleerde gebied, waardoor zij niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning. Als deze bewoners wel in staat gesteld worden om een vergunning aan te schaffen, zal een deel van deze mogelijkheid gebruik maken en hiermee parkeren in gereguleerd gebied. Hierdoor worden overloopeffecten beperkt.

4.3 Gebied C - voorstel: geen straten toevoegen

Parkeergebied C is momenteel helder afgebakend. De grenzen van dit gebied vallen samen met natuurlijke stedelijk-morfologische grenzen. Daarnaast voldoet geen enkele straat in het geëncquêteerde gebied aan de randvoorwaarden die zijn geformuleerd voor het toevoegen van straten aan gereguleerd gebied. Alleen in de Cort van der Lindenstraat is een meerderheid voor invoering van gereguleerd parkeren. Echter, deze straat sluit niet direct aan bij het bestaande gereguleerde gebied.

Conclusies uitbreiding gebied C

Van de straten in het geëncquêteerde gebied voldoet geen enkele straat aan de randvoorwaarden die zijn geformuleerd voor het toevoegen van straten aan gereguleerd gebied.

Voorstel:

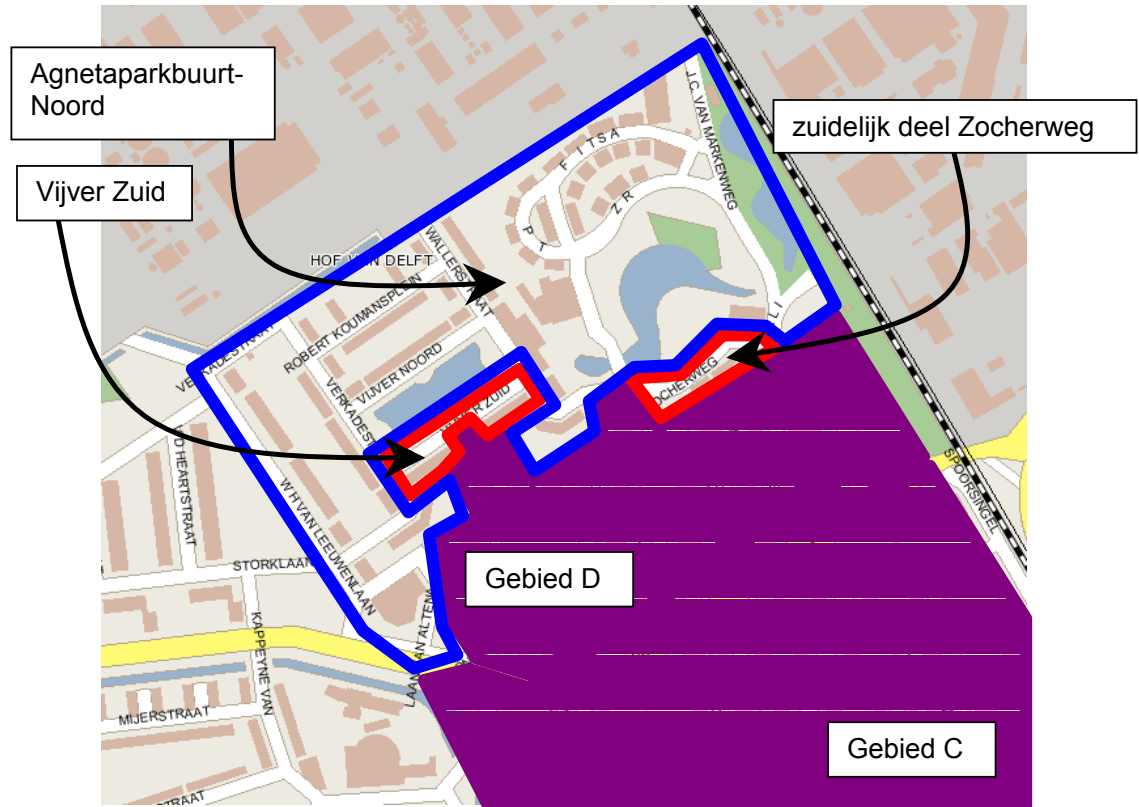
- ☒ De grenzen van parkeergebied C worden niet aangepast: er worden geen straten toegevoegd aan het gereguleerde gebied.

4.4 Gebied D – voorstel: toevoegen deel Zocherweg

Parkeergebied D1 (Kalverbos) is momenteel helder afgebakend. De grenzen van dit gebied vallen samen met natuurlijke stedelijk-morfologische grenzen. Parkeergebied D2 (Agnetapark) is echter niet helder afgebakend. De grenzen van dit gebied vallen niet samen met natuurlijke stedelijk-morfologische grenzen (zie Figuur 7).

Een logische uitbreiding van gereguleerd gebied in het Agnetapark zou het gebied betreffen ten noorden van het huidige gereguleerde gebied en ten oosten van de W.H. van Leeuwenlaan.

Figuur 7: Huidig gebied D2, Vijver-Zuid en zuidelijke deel van de Zocherweg



Voor het niet-gereguleerde deel van de Agnetaparkbuurt geldt dat dit aan drie zijden omgeven wordt door achtereenvolgens: gereguleerd gebied, spoor en DSM. Het omsloten gebied zelf kent echter geen hoge nachtelijke bezettingsgraad (69%), waardoor dit gebied niet voldoet aan de eerste van de twee insluitingscriteria. Er bestaan dus onvoldoende gronden om voor te stellen om dit totale gebied toe te voegen aan het huidige gereguleerd gebied.

Verder voldoet geen enkele straat in het geëncquêterde gebied aan de randvoorwaarden die zijn geformuleerd voor het toevoegen van straten aan gereguleerd gebied. Voor Vijver Zuid geldt weliswaar dat een meerderheid van de bewoners voor invoering is van gereguleerd parkeren, maar de toevoeging van uitsluitend deze straat creëert een onvoldoende heldere situatie in termen van bebording. Daarmee voldoet Vijver Zuid niet aan de tweede randvoorwaarde.

Eén van de straten voldoet echter wel aan de eerste twee randvoorwaarden en daarnaast aan het tweede insluitingscriterium. Het betreft het zuidelijke deel van de Zocherweg. Dit deel van de Zocherweg sluit aan bij het bestaande gereguleerde gebied, en er zijn nauwelijks

parkeerplaatsen beschikbaar in de openbare ruimte of op eigen terrein. Hoewel de bewoners in de *gehele* Zocherweg niet in meerderheid voorstander zijn van invoering van gereguleerd parkeren in hun straat, hebben bewoners van dit deel van de Zocherweg in de afgelopen twaalf maanden bij gelegenheid aangegeven graag bij het gereguleerde gebied te willen horen. Deze wens wordt voornamelijk ingegeven door ervaren parkeeroverlast, veroorzaakt door bezoekers aan De Lindenhof. Het zuidelijk deel van de Zocherweg voldoet daarmee aan alle vier gestelde randvoorwaarden.

Conclusies uitbreiding gebied D

In het noordelijke deel van de Agnetaparkbuurt is de bezettingsgraad onvoldoende hoog en is geen representatieve meerderheid voor toevoeging aan gereguleerd gebied. Hiermee wordt niet voldaan aan de randvoorwaarden. Alleen het zuidelijke deel van de Zocherweg voldoet aan de eerste twee randvoorwaarden en één van de insluitingscriteria.

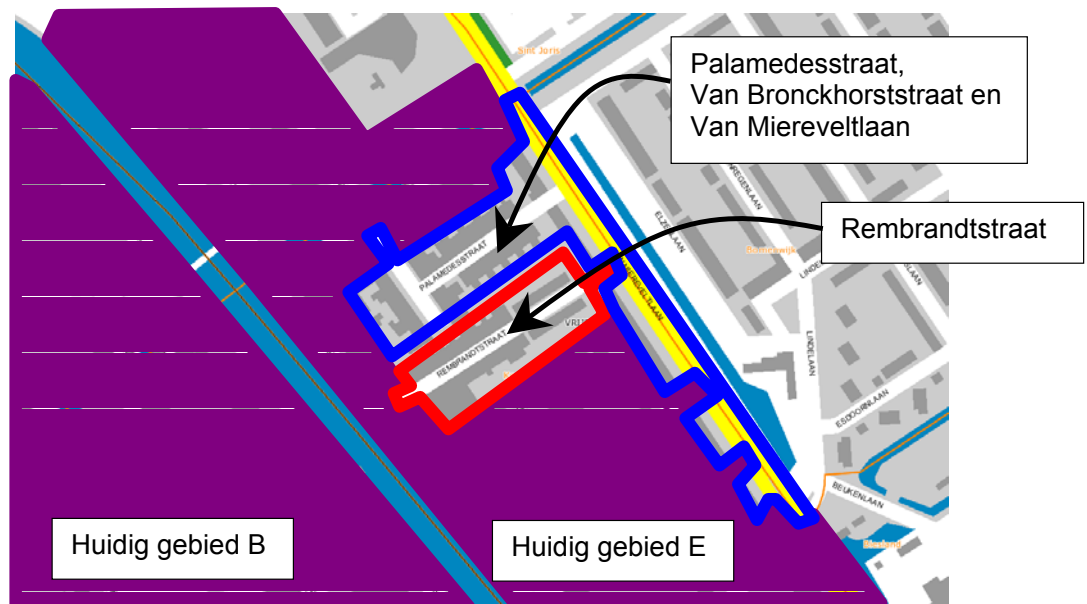
Voorstel:

- ☑ De grenzen van parkeergebied D worden aangepast door onderstaande straat toe te voegen aan het gereguleerde gebied:
 - Het zuidelijk deel van de Zocherweg (tussen Wallerstraat en J.C. van Markenplein).

4.5 Gebied E - voorstel: toevoegen meerdere straten in Koepoortbuurt

Parkeergebied E is in de Koepoortbuurt niet helder afgebakend. De grenzen van dit gebied vallen niet samen met natuurlijke stedelijk-morfologische grenzen (zie Figuur 8).

Figuur 8: Huidig gebied E: Rembrandtstraat en omgeving



Uit deze figuur blijkt dat de straten waar momenteel géén gereguleerd parkeren van kracht is, aan drie zijden omgeven worden door gereguleerd gebied (het paars gearceerde vlak). Aan de vierde zijde loopt een sloot. De nachtelijke bezettingsgraad is hoog in alle straten die genoemd worden in de figuur (rood en blauw omkaderd): gemiddeld 90%. Als deze bezettingsgraad nog hoger wordt, bijvoorbeeld door invoering van gereguleerd parkeren in één of meer straten, kunnen bewoners hun auto al snel niet meer kwijt zonder grote loopafstanden te moeten overbruggen: in de buurt is immers geen (ongereguleerde) parkeergelegenheid beschikbaar.

Alleen in de Rembrandtstraat (rood omkaderd in de figuur) is een representatieve meerderheid voor invoering van gereguleerd parkeren: 65%. Invoering van gereguleerd parkeren in enkel deze straat heeft onmiddellijk een weerslag op de buurt, omdat de bezettingsgraden in de omliggende straten toe zullen nemen. Om deze reden wordt voorgesteld om niet alleen de Rembrandtstraat, maar ook de resterende straten uit deze buurt toe te voegen aan gereguleerd gebied. Het gaat hierbij om de Palamedesstraat, Van Bronckhorststraat en de Van Miereveltlaan. Dit is optie 'Koepoortbuurt-1'.

Optie Koepoortbuurt-1:

In de Koepoortbuurt worden de grenzen van parkeergebied E aangepast door onderstaande straten toe te voegen aan het gereguleerde gebied:

- o Rembrandtstraat;
- o Palamedesstraat;
- o Van Bronckhorststraat;
- o Van Miereveltlaan (tussen de Willem van Aelststraat en de Tweemolentjeskade).

De raad kan desgewenst kiezen alleen de Rembrandtstraat toe te voegen aan gereguleerd gebied, omdat alleen in deze straat een representatieve meerderheid voor invoering van gereguleerd parkeren is. Nadeel is dan wel dat de gekartelde begrenzing van het gebied gehandhaafd blijft. Dit is optie Koepoortbuurt-2.

Optie Koepoortbuurt-2:

In de Koepoortbuurt worden de grenzen van parkeergebied E aangepast door onderstaande straat toe te voegen aan het gereguleerde gebied:

- o Rembrandtstraat.

Voorstel

De raad wordt gevraagd een keus te maken voor één van de twee opties voor de uitbreiding van gereguleerd gebied in de Koepoortbuurt:

- optie Koepoortbuurt-1;
- optie Koepoortbuurt-2, plus indiening van de bijbehorende amendementstekst uit bijlage 4 bij deze nota.

Nota Bene:

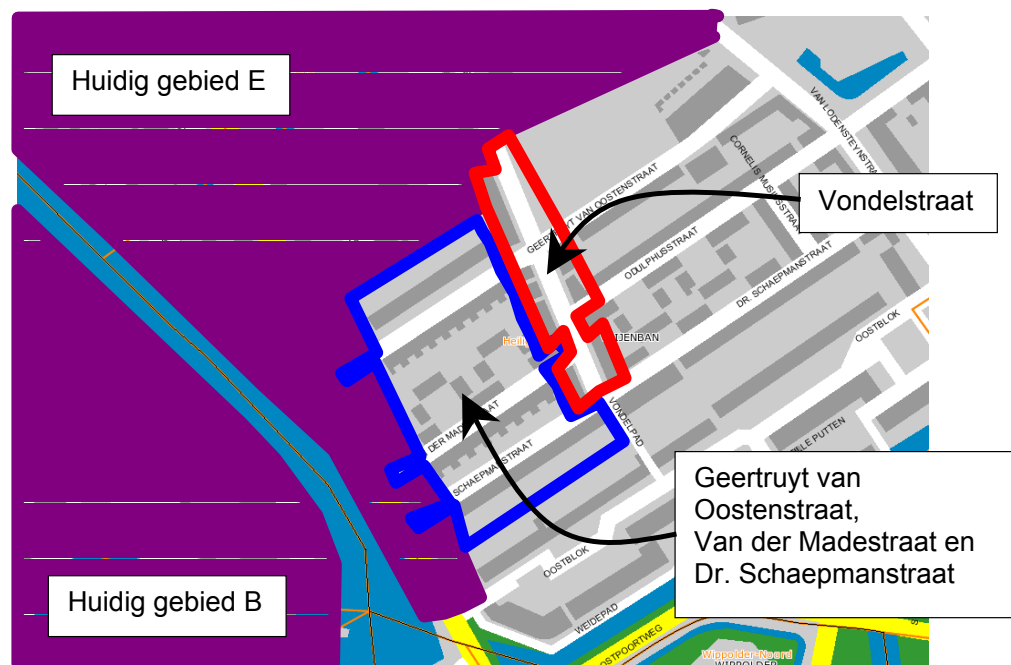
In de voorgestelde wijzigingen in de bijlagen bij de parkeer(belasting)verordening (zoals toegevoegd aan het raadsvoorstel), is uitgegaan van de wijzigingen die horen bij de eerste optie: Koepoortbuurt-1. Indien de raad de keus maakt voor de tweede optie, Koepoortbuurt-2, is het

nodig om hierover een amendement in te dienen. In bijlage 4 bij deze nota is hiervoor een tekstfragment opgenomen.

4.6 Gebied E - voorstel: toevoegen meerdere straten in Heilige Landbuurt

Uit onderstaande figuur blijkt dat de straten waar momenteel géén gereguleerd parkeren van kracht is, aan twee zijden grenzen aan gereguleerd gebied (het paars gearceerde vlak). Aan de derde zijde ligt het Oostblok¹¹: hier is de gemiddelde nachtelijke bezettingsgraad 106%. De nachtelijke bezettingsgraad is eveneens hoog in alle straten die genoemd worden in de figuur (rood en blauw omkaderd): deze is gemiddeld 94%. Voor alle straten geldt dat deze bezettingsgraad verder oploopt, bijvoorbeeld als parkeerregulering in één of meer straten wordt ingevoerd. In een dergelijk geval kunnen bewoners al snel hun auto niet meer kwijt zonder grote loopafstanden te moeten overbruggen: in de buurt is immers geen (ongereguleerde) parkeergelegenheid beschikbaar.

Figuur 9: Huidig gebied E: Vondelstraat en omgeving



Alleen in de Vondelstraat (rood omkaderd in de figuur) is een representatieve meerderheid voor invoering van gereguleerd parkeren: 89%. Invoering van gereguleerd parkeren in enkel deze straat heeft onmiddellijk een weerslag op de buurt, omdat de bezettingsgraden in de omliggende straten toe zullen nemen. Dit geldt met name voor (een deel

¹¹ Het Oostblok maakt ogenschijnlijk deel uit van een gebied met een logische begrenzing. Dit is echter niet het geval: de enige ontsluiting van deze straat is via de Van Lodensteynstraat. Het Oostblok is dus niet bereikbaar vanaf de Oostsingel.

van) de Geertruyt van Oostenstraat, de Van der Madestraat en (een deel van) de Dr. Schaepmanstraat. Deze straten zouden door de toevoeging van uitsluitend de Vondelstraat volledig omsloten worden door achtereenvolgens de Vondelstraat, het Oostblok en het huidige gereguleerde gebied. Om deze reden wordt voorgesteld om niet alleen de Vondelstraat toe te voegen aan gereguleerd gebied, maar ook de resterende straten: Geertruyt van Oostenstraat, Van der Madestraat en Dr. Schaepmanstraat. Dit is optie 'Heilige Landbuurt-1'.

Optie Heilige Landbuurt-1:

In de Heilige Landbuurt worden de grenzen van parkeergebied E aangepast door onderstaande straten toe te voegen aan het gereguleerde gebied:

- o *Vondelstraat (tussen Alyd Buserstraat en Dr. Schaepmansstraat);*
- o *Geertruyt van Oostenstraat (tussen Stalpaert van der Wieleweg en Vondelstraat);*
- o *Van der Madestraat;*
- o *Dr. Schaepmanstraat (tussen Oostsingel en Vondelpad).*

De raad kan desgewenst kiezen om in deze buurt alleen straten toe te voegen waar een representatieve meerderheid voor invoering is van gereguleerd parkeren. Het zou daarbij gaan om uitsluitend de Vondelstraat. Het alleen toevoegen van de Vondelstraat zou hier echter uiterst ongewenst zijn; het resultaat hiervan is namelijk een gekartelde gebiedsgrens, dus grotere onduidelijkheid en overloop. Om deze reden wordt in een dergelijk geval voorgesteld om geen enkele straat toe te voegen aan gereguleerd gebied. Dit is optie 'Heilige Landbuurt-2'.

Optie Heilige Landbuurt-2:

In de Heilige Landbuurt worden de grenzen van parkeergebied E niet aangepast.

Voorstel

De raad wordt gevraagd een keus te maken voor één van de twee opties voor de uitbreiding van gereguleerd gebied in de Heilige Landbuurt:

- *Optie Heilige Landbuurt-1;*
- *Optie Heilige Landbuurt-2, plus indiening van de bijbehorende amendementstekst uit bijlage 4 bij deze nota.*

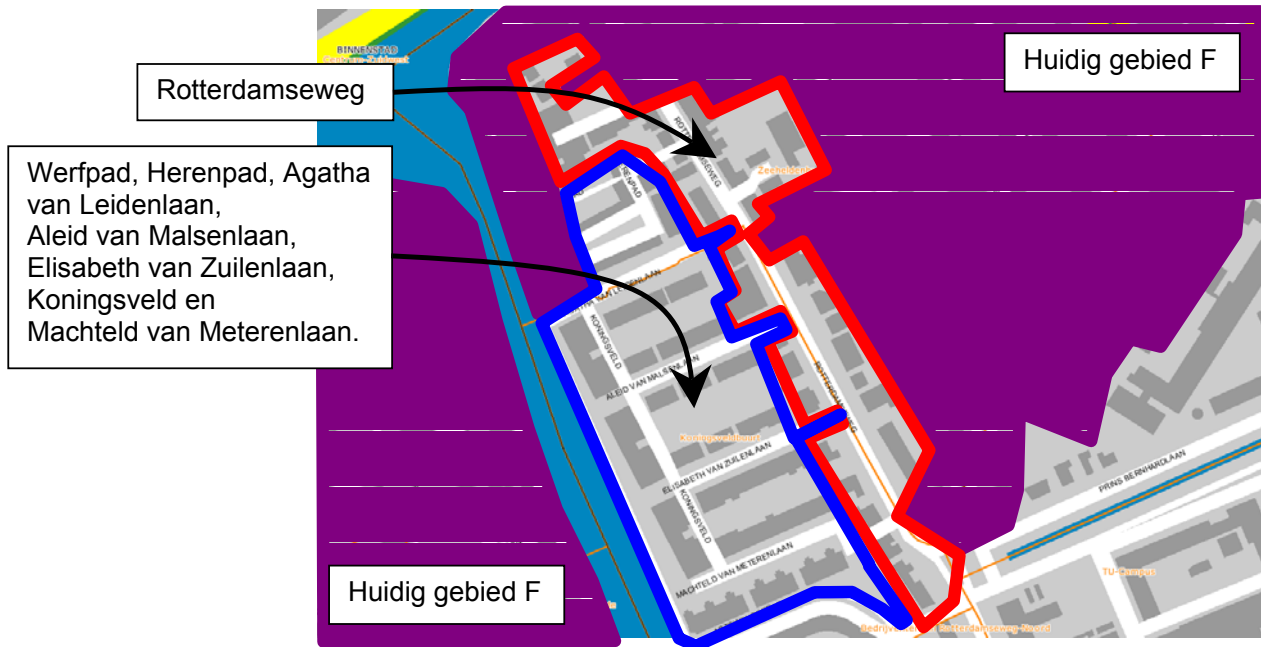
Nota Bene:

In de voorgestelde wijzigingen in de bijlagen bij de parkeer(belasting)verordening (zoals toegevoegd aan het raadsvoorstel), is uitgegaan van de wijzigingen die horen bij de eerste optie: Heilige Landbuurt-1. Indien de raad de keus maakt voor de tweede optie, Heilige Landbuurt-2, is het nodig om hierover een amendement in te dienen. In bijlage 4 bij deze nota is hiervoor een tekstfragment opgenomen.

4.7 Gebied F – voorstel: toevoegen meerdere straten in Zeehelden-/Koningsveldbuurt

Parkeergebied F2 (Delftzicht) is momenteel helder afgebakend. De grenzen van dit gebied vallen samen met natuurlijke stedelijk-morfologische

grenzen. Parkeergebied F1 (Zeeheldenbuurt-Koningsveldbuurt) is echter niet helder afgebakend. De grenzen van dit gebied vallen niet samen met natuurlijke stedelijk-morfologische grenzen, zie Figuur 10.



Figuur 10: Huidig gebied F: Rotterdamseweg en Koningsveldbuurt

Uit deze figuur blijkt dat een groot deel van de straten waar momenteel géén gereguleerd parkeren van kracht is, aan twee zijden grenzen aan gereguleerd gebied (het paars gearceerde vlak). Aan de derde zijde ligt het kanaal. De nachtelijke bezettingsgraad is hoog in alle straten die genoemd worden in de figuur (rood en blauw omkaderd): deze bedraagt gemiddeld 94%. Als deze bezettingsgraad nog hoger wordt, bijvoorbeeld door regulering in de omgeving, kunnen bewoners hun auto al snel niet meer kwijt zonder grote loopafstanden te moeten overbruggen: in de buurt is immers geen (ongereguleerde) parkeergelegenheid beschikbaar.

Alleen op de Rotterdamseweg (rood omkaderd in de figuur) is een representatieve meerderheid voor invoering van gereguleerd parkeren: 65%. Invoering van gereguleerd parkeren in deze straat (en/of de TU-wijk¹²) heeft onmiddellijk een weerslag op de buurt, omdat de bezettingsgraden in de omliggende straten toe zullen nemen. Om deze reden wordt voorgesteld om niet alleen de Rotterdamseweg, maar ook de resterende straten uit deze buurt toe te voegen aan gereguleerd gebied. Het gaat hierbij om het Werfpad, Herenpad, Agatha van Leidenlaan, Aleid van Malsenlaan, Elisabeth van Zuilenlaan, Koningsveld en Machteld van Meterenlaan. Dit is optie 'Wippolder-1'.

¹² De TU Delft is voornemens om in januari 2010 gereguleerd parkeren in te voeren op de TU-campus.

Optie Wippolder-1:

De grenzen van parkeergebied F worden aangepast door onderstaande straten toe te voegen aan het gereguleerde gebied:

- o Rotterdamseweg (tussen Mijnbouwstraat en Jaffalaan);
- o Werfpad;
- o Herenpad;
- o Agatha van Leidenlaan;
- o Aleid van Malsenlaan;
- o Elisabeth van Zuilenlaan;
- o Koningsveld;
- o Machteld van Meterenlaan.

De raad kan desgewenst kiezen alleen de Rotterdamseweg toe te voegen aan gereguleerd gebied, omdat alleen in deze straat een representatieve meerderheid voor invoering van gereguleerd parkeren is. Nadeel is dan wel dat de gekartelde begrenzing van het gebied gehandhaafd blijft. Dit is optie Wippolder-2.

Optie Wippolder-2:

De grenzen van parkeergebied F worden aangepast door onderstaande straat toe te voegen aan het gereguleerde gebied:

- o Rotterdamseweg (tussen Mijnbouwstraat en Jaffalaan);

Voorstel

De raad wordt gevraagd een keus te maken voor één van de twee opties voor de uitbreiding van gereguleerd gebied in de Wippolder:

- *Optie Wippolder-1;*
- *Optie Wippolder-2 plus indiening van de bijbehorende amendementstekst uit bijlage 4 bij deze nota.*

Nota Bene:

In de voorgestelde wijzigingen in de bijlagen bij de parkeer(belasting)verordening (zoals toegevoegd aan het raadsvoorstel), is uitgegaan van de wijzigingen die horen bij de eerste optie: Wippolder-1. Indien de raad de keus maakt voor de tweede optie, Wippolder-2, is het nodig om hierover een amendement in te dienen. In bijlage 4 bij deze nota is hiervoor een tekstfragment opgenomen.

Mixparkeerplaatsen Rotterdamseweg

Aan de Rotterdamseweg zijn diverse detaillisten gevestigd. Een regime van mixparkeerplaatsen zal ingesteld moeten worden vanaf het moment dat de Rotterdamseweg wordt toegevoegd aan het gereguleerde gebied. Zodoende zijn deze ondernemingen ook tijdens bloktijden voldoende bereikbaar. In § 3.3.5 is dit onderwerp uitgebreider behandeld.

4.8 Invoeren van gereguleerd parkeren bij begraafplaats Jaffa

Begraafplaats Jaffa (Jaffalaan 10) bevindt zich op de grens van de buurten TU-Noord en TU-campus.

Situatiebeschrijving

Het terrein van Begraafplaats Jaffa is grotendeels afgesloten door hekken, die alleen tijdens uitvaarten opengesteld zijn voor voertuigen. Binnen de hekken is beperkte parkeerruimte voor de lijkwagen en de formele volgauto's. Buiten de hekken is een beperkt parkeerterrein aanwezig die gebruikt kan worden door de uitvaartbezoekers. Dit parkeerterrein wordt ook gebruikt door mensen die de begraafplaats bezoeken buiten uitvaarten om. De parkeerplaatsen van het terrein zijn onderdeel van de openbare ruimte; het terrein kan niet worden afgesloten. De begraafplaats is vanaf het parkeerterrein te voet toegankelijk van zonsopgang tot zonsondergang.

Bezoekers aan TU-gebied parkeren bij Jaffa

Het parkeerterrein van begraafplaats Jaffa wordt momenteel ook veel gebruikt door bezoekers en werknemers van de TU (o.a. Aula) en andere bedrijven in de nabije omgeving. Een groot aantal van de parkeervakken op het terrein van de begraafplaats wordt de hele dag door deze parkeerders bezet. Dit leidt ertoe dat een groot deel van de uitvaartbezoekers een parkeerplaats moet zoeken in de omgeving, of ervoor kiest de auto ergens in het gras zetten.

Ontwikkelingen in de directe omgeving

Een groot deel van TU-noord kent momenteel gereguleerd parkeren. Parkeren mag daar – tijdens de bloktijden - alleen met vergunning, bezoekerskaart of tegen betaling. Het gebied tussen de Kanaalweg en het Zuidplantsoen wordt op dit moment herontwikkeld. Op 23 februari 2006 is door de gemeenteraad besloten dat hier ook parkeerregulering wordt ingevoerd, bij het gereedkomen van de herontwikkeling. Deze regulering zal in 2009 ingaan¹³.

Het parkeren binnen de TU-campus zal naar verwachting in 2010 gereguleerd worden. Bij de TU Delft is momenteel een studie gaande naar de detaillering van een dergelijk parkeerregime, waarbij de gevolgen voor bewoners, personeel, bezoekers en gasten in kaart worden gebracht. Deze studie zal in de loop van 2008 worden afgerond.

Jaffa is op (korte) termijn vrijwel omsloten door gereguleerd gebied

Na invoering van gereguleerd parkeren op de TU-campus, komt begraafplaats Jaffa tussen twee gereguleerde parkeergebieden te liggen. De parkeerplaatsen op de begraafplaats blijft daarmee zeer aantrekkelijk voor buitenstaanders, omdat bij Jaffa zonder vergunning of betaalbewijs kan worden geparkeerd.

¹³ Regulering wordt pas ingevoerd nadat de openbare ruimte is overgedragen van ontwikkelaar naar de gemeente. Naar verwachting zal dit plaatsvinden in 2009.

Op dit moment krijgen de medewerkers van de begraafplaats regelmatig klachten van uitvaartondernemers en bezoekers over de parkeersituatie. Met de uitbreiding van het gereguleerd parkeren in de buurt, zullen deze klachten naar verwachting toenemen. Om tegemoet te komen aan bestaande klachten en om toekomstige klachten voor te zijn, wordt voorgesteld om gereguleerd parkeren in te voeren op het voorterrein bij begraafplaats Jaffa. Ook andere gemeenten (bijvoorbeeld Vlaardingen, Utrecht) kennen gereguleerd parkeren bij begraafplaatsen.

Keuze van bloktijden

Begraafplaats Jaffa ligt aan de rand van gebied F. Gebied F is een gebied met bloktijden die zijn afgestemd op de parkeervraag van bewoners. Het voorterrein bij begraafplaats Jaffa moet echter worden vrijgehouden voor uitvaartbezoekers. De bloktijden moeten daarom zo worden gekozen dat het terrein overdag voldoende ruimte biedt voor deze doelgroep. Voorgesteld wordt daarom te kiezen voor bloktijden van maandag tot en met vrijdag van 9:00-17.00 uur.

Tarief

Voorgesteld wordt het tarief te hanteren dat geldt in het buitengebied (o.a. In de Hoven). Op dit moment bedraagt dat € 1,20 per uur. Er kan uiteraard ook minder dan een uur worden betaald, met een minimum inworp van € 0,20. Met dit uurtarief worden de kosten van de plaatsing van een parkeerautomaat (bij een afschrijving in 10 jaar) waarschijnlijk (grotendeels) gedekt. Het is dan niet nodig extra kosten door te belasten op het product lijkbezorging.

Voorgesteld wordt een maximum inworp in te stellen van € 3,60. Op die manier kan maximaal 3 uur worden geparkeerd¹⁴. Op deze wijze worden langparkeerders geweerd, die eventueel nog steeds bij Jaffa zouden willen parkeren, vanwege het – in verhouding tot de omgeving – lage uurtarief.

Conclusie

Parkeerruimte bij Jaffa dient primair beschikbaar te zijn voor uitvaartbezoekers. Het is daarom wenselijk om tegemoet te komen aan klachten over bezoekers aan het TU-gebied, die gebruik maken van het parkeerterrein bij begraafplaats Jaffa. Parkerende bezoekers aan het TU-gebied kunnen geweerd worden van het parkeerterrein bij begraafplaats Jaffa door per 1 april 2009 gereguleerd parkeren in te voeren. Hiermee worden ook toekomstige klachten voorkomen.

Voorstel:

- ☒ Invoeren van gereguleerd parkeren op het openbaar toegankelijke parkeerterrein op het voorterrein van begraafplaats Jaffa per 1 april 2009;
- ☒ Bloktijden bij begraafplaats Jaffa van maandag tot en met vrijdag van 9-17.00h.;
- ☒ Hanteren van het tarief “buitengebied” (momenteel € 1,20 per uur, minimum inworp € 0,20), waarbij voor maximaal 3 uur betaald kan worden.

¹⁴ De lijkwagen en de formele volgauto's parkeren binnen de hekken, alwaar niet betaald hoeft te worden voor het parkeren.

4.9 Conclusies en voorstellen

Uitbreidingen van gereguleerd gebied dienen te voldoen aan onderstaande twee randvoorwaarden:

1. De straten sluiten direct aan bij bestaand gereguleerd gebied en vormen als zodanig een eenheid met het bestaande gebied;
2. Het totale gebied, inclusief uitbreiding, is met bebording helder aan te geven voor zowel belanghebbenden (bewoners en ondernemers) als bezoekers;

Daarnaast dient te worden voldaan aan minimaal één van de twee onderstaande randvoorwaarden:

3. Een representatieve meerderheid van de bewoners in de straten die gereageerd hebben op de enquête, is voorstander van invoering van gereguleerd parkeren. Onder 'representatief' wordt verstaan dat minimaal 30% van de geënquêteerden in een bepaalde straat gereageerd heeft op de enquête.
4. Als de combinatie van straten aan minimaal drie zijden omsloten door wordt door: straten met een hoge bezettingsgraad en/of straten waar reeds gereguleerd parkeren van kracht is (of zal worden) en/of fysieke barrières, zoals het spoor of het kanaal.

Daarnaast kan voorgesteld worden om straten toe te voegen aan gereguleerd gebied die wellicht niet voldoen aan de derde randvoorwaarde, maar waar geen of nauwelijks parkeerplaatsen aanwezig zijn.

Op basis van bovengenoemde criteria wordt voorgesteld om de volgende straten toe te voegen aan gereguleerd gebied:

- Agnetaparkbuurt (Gebied D): Het zuidelijk deel van de Zocherweg (tussen Wallerstraat en J.C. van Markenplein).
- Koepoortbuurt (Gebied E): Rembrandtstraat en optioneel: de Van Miereveltlaan (tussen Willem van Aelststraat en de Tweemolentjeskade), Palamedesstraat en Van Bronckhorststraat;
- Heilige Landbuurt (Gebied E): Vondelstraat (tussen Alyd Buserstraat en Dr. Schaepmanstraat), Geertruyt van Oostenstraat (tussen Stalpaert van der Wieleweg en Vondelstraat), Van der Madestraat en de Dr. Schaepmanstraat (tussen Oostsingel en Vondelpad).
- Gebied F: Rotterdamseweg (tussen Mijnbouwstraat en Van Barenstraat) en optioneel: Werfpad; Herenpad; Agatha van Leidenlaan; Aleid van Malsenlaan; Elisabeth van Zuilenlaan; Koningsveld en de Machteld van Meterenlaan.

Op dit moment krijgen de medewerkers van de begraafplaats Jaffa regelmatig klachten van uitvaartondernemers en bezoekers over de parkeersituatie. Met de uitbreiding van het gereguleerd parkeren in de buurt, zullen deze klachten naar verwachting toenemen. Om tegemoet te komen aan bestaande klachten en om toekomstige klachten voor te zijn, wordt voorgesteld om gereguleerd parkeren in te voeren op het voorterrein bij begraafplaats Jaffa. De bloktijden worden als volgt: maandag tot en met vrijdag van 9-17.00 uur. Uurtarief is € 1,20, minimum inworp € 0,20, waarbij voor maximaal 3 uur betaald kan worden.

5 Implementatie van voorgestelde maatregelen

Het is efficiënt om de meeste wijzigingen (toevoegen straten aan het gereguleerde gebied; bloktijden; bezoekerskaart en instellen mixparkeren) in te voeren op het moment dat de nieuwe vergunningjaren aanvangen. In het onderstaande overzicht worden de data genoemd waarop de nieuwe vergunningjaren ingaan:

Aanvang nieuwe vergunningjaren

Gebied D: 1 maart 2009

Gebied E: 1 mei 2009

Gebied F: 1 juli 2009

Gebied C: 1 oktober 2009

Uitzondering voor begraafplaats Jaffa

Omdat begraafplaats Jaffa momenteel kampt met ernstige parkeeroverlast door bezoekers aan het TU-gebied, wordt voorgesteld om het gereguleerd parkeren van het parkeerterrein voor de begraafplaats Jaffa per 1 april 2009 in te voeren, en niet per 1 juli 2009.

Uitzonderingen voor gebied D

Voor gebied D begint het nieuwe vergunningjaar relatief snel na de besluitvorming in de raad. In verband met noodzakelijke werkzaamheden kunnen wijzigingen voor dit parkeergebied daarom pas doorgevoerd worden op 1 mei 2009, en niet per 1 maart 2009.

Uitzondering voor toevoeging aan gebied B en C

Het gaat hierbij om de parkeerplaatsen aan de oostzijde van de hartlijn onder het spoorviaduct, tussen Spoorsingel 94 en de Kampveldweg. Deze wijziging kent geen samenhang met de start van het vergunningjaar. Deze maatregel kan daarom ingaan per 1 mei 2009, en niet per 1 oktober 2009 of 1 januari 2010.

Voorstel

- ☒ Alle wijzigingen (toevoegen straten aan het gereguleerde gebied; bloktijden; bezoekerskaart en instellen mixparkeren) worden ingevoerd op het moment dat de nieuwe vergunningjaren aanvangen, met uitzondering van de onderstaande maatregelen:
 - Gereguleerd parkeren van het parkeerterrein voor de begraafplaats Jaffa wordt ingevoerd per 1 april 2009
 - Wijzigingen met betrekking tot gebied D worden ingevoerd per 1 mei 2009.
 - Toevoeging aan gebied B en C van de parkeerplaatsen aan de oostzijde van de hartlijn onder het spoorviaduct, tussen Kampveld en Kampveldweg, gaat in per 1 mei 2009

6 Communicatie en draagvlak

Op verschillende plaatsen in deze nota wordt gerefereerd aan overleggen met bewoners. Hieronder is aangegeven wanneer en hoe met bewonersvertegenwoordigers is overlegd.

Vooraf overlegd met bewonerscomités

In de tweede helft van april 2008 is op vier afzonderlijke avonden met vertegenwoordigers van bewonerscomités uit de vier bestaande gereguleerde gebieden overlegd over de conceptvragenlijsten voor de effectmeting en de draagvlakpeiling. Naar aanleiding van deze bijeenkomsten, waarbij ook steeds een medewerker van het onderzoeksbureau Research voor Beleid aanwezig was, zijn de vragenlijsten geoptimaliseerd.

Achteraf overlegd met bewonerscomités

Begin augustus 2008 hebben vertegenwoordigers van bewonerscomités uit de bestaande gereguleerde gebieden en alle overloopgebieden de onderzoeksrapporten toegestuurd gekregen. In de periode van 18 tot 27 augustus 2008 zijn opnieuw avonden belegd waarbij de onderzoeksrapportages en de conceptversie van deze nota zijn besproken. In bijlage 2 van deze nota zijn de notulen van deze bijeenkomsten opgenomen.

7 Financiën

Eenmalige Lasten

o Aanpassen foldermateriaal	€ 5.000,-
o Aanpassing en verplaatsen bestaande parkeerautomaten	€ 7.500,-
o Aanschaf Parkeerautomaten, incl. plaatsing	€ 70.000,-
o Aanpassing en verplaatsen bestaande bebording	€ 10.500,-
o Aanschaf en plaatsing nieuwe borden	€ 12.500,-
o Bestratingskosten	€ 25.000,-
<i>Totaal</i>	€ 130.500,-

Jaarlijkse Lasten

o Onderhoud zeven parkeerautomaten	€ 7.000,-
o Kosten uitbreiding gereguleerd gebied	€ 16.920,- ¹⁵
<i>Totaal</i>	€ 23.920,-

Jaarlijkse Baten

o Opbrengsten extra vergunningen en bezoekerskaarten	€ 16.920,- ¹⁶
o Mixparkeerplaatsen	€ 1.000,- ¹⁷
<i>Totaal</i>	€ 17.920,-

Dekking

- o De eenmalige kosten worden gefinancierd uit de 'reserve parkeren'.
- o De structurele baten en kosten komen volgens het kostprijscalculatiemodel deels ten gunste aan c.q. ten laste van Vergunningparkeren en Betaald Parkeren.

Opmerkingen

1. De voorstellen in deze nota hebben géén consequenties voor de prijs van belanghebbendenvergunningen.
2. Door de voorgestelde uitbreiding van het gereguleerde gebied neemt het te controleren aantal parkeerplaatsen toe. Conform eerder gemaakte afspraken zou dit een uitbreiding van fte's betekenen voor Toezicht Openbare Ruimte. Deze claim wordt vooralsnog niet door de sector neergelegd. Eerst zal getracht worden de uitbreiding op te vangen door gebruik te maken van nieuwe technologieën en werkmethodeken. Hierdoor kunnen controleurs van het vakteam Handhaving en Toezicht efficiënter ingezet worden. Mocht dit niet het gewenste resultaat opleveren, dan zal de uitbreiding van fte's budgettair neutraal verwerkt worden in het kostprijscalculatiemodel van

¹⁵ Een uitbreiding van het gereguleerde gebied zorgt voor extra gemeentelijke kosten. Deze kosten vallen weg tegen de extra inkomsten als gevolg van de uitgifte van extra belanghebbendenvergunningen en bezoekerskaarten.

¹⁶ Geschat is dat per jaar 200 extra vergunningen à € 56,40 en 200 extra bezoekerskaarten à € 28,20 worden afgenomen.

¹⁷ Hoewel het aantal mixparkeerplaatsen in de bestaande parkeergebieden toeneemt, wordt geen toename van het aantal betalende bezoekers verwacht. Alleen bij de betaaldparkeerplaatsen bij begraafplaats Jaffa worden extra inkomsten verwacht.

2010. Dit kan budgettair neutraal, omdat tegenover de kosten van extra handhavingsuren ook extra naheffingsopbrengsten staan.

Voorstel

- ☒ Accepteren begrotingswijziging nummer 12

8 Voorstellen

1. Vaststellen van de Parkeerverordening gemeente Delft 2009 en de Verordening Parkeerbelastingen gemeente Delft 2009 zoals toegevoegd aan het raadsvoorstel.
2. Het maken van een keus voor een van de twee opties voor de uitbreiding van gereguleerd gebied in de Koepoortbuurt:
 - *optie Koepoortbuurt-1;*
 - *optie Koepoortbuurt-2, plus indiening van de bijbehorende amendementstekst uit bijlage 4 van de nota*
3. Het maken van een keus voor een van de twee opties voor de uitbreiding van gereguleerd gebied in de Heilige Landbuurt:
 - *optie Heilige Landbuurt-1;*
 - *optie Heilige Landbuurt-2, plus indiening van de bijbehorende amendementstekst uit bijlage 4 van de nota*
4. Het maken van een keus voor een van de twee opties voor de uitbreiding van gereguleerd gebied in de Wippolder:
 - *optie Wippolder-1;*
 - *optie Wippolder-2, plus indiening van de bijbehorende amendementstekst uit bijlage 4 van de nota*
5. Akkoord gaan met begrotingswijziging no. 12 (2009)

9 Bijlagen

Vaste bijlagen:

5. Situatiebeschrijving parkeergebieden (pagina 56)
6. Notulen van overleg met bewonerscomités (pagina 67)
7. Verduidelijken mix-, vergunning- en betaaldparkeersituaties (pagina 76)
8. Amendementsteksten bij opties voor gebiedsuitbreidingen (pagina 94)

Losse bijlagen:

Vier onderzoeksrapporten van Research voor Beleid:

- Vergunningparkeren in Delft; effect- en draagvlakmeting in schil C
- Vergunningparkeren in Delft; effect- en draagvlakmeting in schil D
- Vergunningparkeren in Delft; effect- en draagvlakmeting in schil E
- Vergunningparkeren in Delft; effect- en draagvlakmeting in schil F

Bijlage 1: Situatiebeschrijving parkeergebieden

Parkeergebied C: Hof van Delft

Begrenzing van parkeergebied C en overloopgebieden

Huidige parkeergebied

Parkeergebied C bevindt zich in de wijk Hof van Delft en bestrijkt de volgende buurten:

- Ministersbuurt Oost;
- Olofsbuurt;
- Westerkwartier;
- Stationsbuurt (behoort ook tot gebied B).

Dit wordt weergegeven in Figuur 11

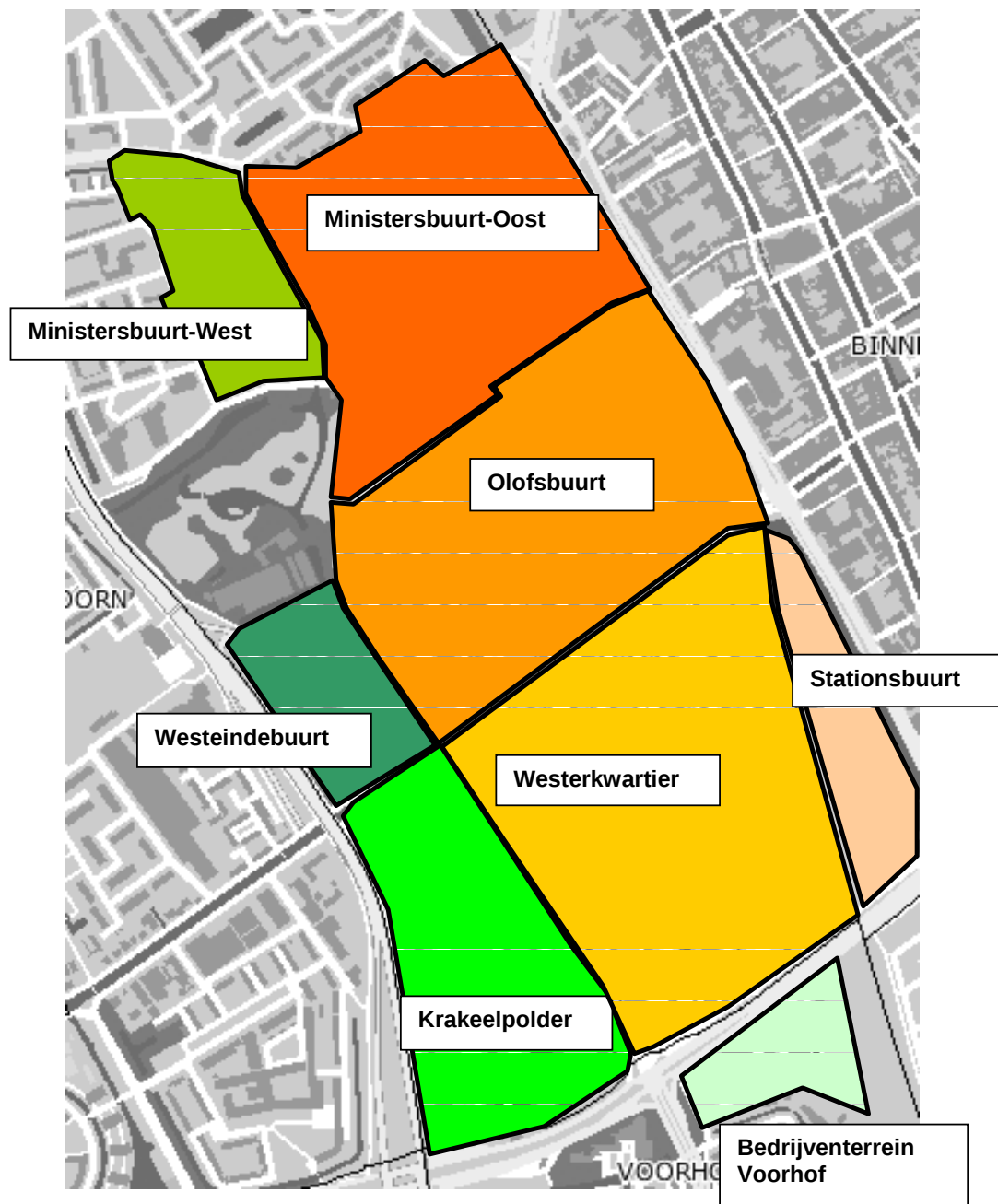
Overloopgebied bij parkeergebied C

Met “overloopgebied” wordt het gebied bedoeld waarin autobezitters hun auto zouden kunnen parkeren als zij niet in het bezit zijn van een parkeervergunning, of als het te druk is om te parkeren in het parkeergebied waar zij wonen. Voor gebied C is het overloopgebied voor deze evaluatie als volgt gedefinieerd:

- Ministersbuurt-West: tussen (en inclusief) de Tak van Poortvlietstraat/ Kappeyne van de de Coppellostraat en de Weteringlaan.
- Westeindebuurt (geheel);
- Krakeelpolder (geheel);
- Bedrijventerrein Voorhof: Ambachtsstraat en omgeving;

De Vorrinkhof en omgeving valt wel binnen de straal van de 150 meter vanaf het huidige gereguleerde gebied, maar is niet geëncquêteerd. Dit deel van de Voorhof is geen namelijk gemeentegrond, maar openbaar terrein. In Figuur 11 worden de overloopgebieden bij gebied C weergegeven.

Figuur 11: Parkeergebied C (Ministersbuurt-Oost, Olofsbuurt, Westerkwartier, Stationsbuurt) en bijbehorende overloopgebieden (Ministersbuurt-West, Westeindebuurt, Krakeelpolder en Bedrijventerrein Voorhof)



Cijfers over de huidige parkeersituatie

Tabel 8: Gegevens van huidig gereguleerd gebied en overlooplegebieden

Buurt	Adressen	Parkeer- plaatsen	Bezettings- graad
<i>Gereguleerd gebied</i>			
Ministersbuurt-Oost	1081	1057	89%
Olofsbuurt	1749	978	96%
Westerkwartier	1436	866	87%
Stationsbuurt (gebied B+C)	138	154	51%
> Totaal	4404	3055	89%
<i>Overlooplegebieden</i>			
Ministersbuurt-West	150	235	55%
Westeindebuurt	267	252	83%
Krakeelpolder	759	674	80%
Bedrijventerrein Voorhof	119	217	40%
> Totaal	1295	1273	76%

Opmerkingen bij Tabel 8:

- Aantal adressen betreft zowel woningen als bedrijven.
- Aantal parkeerplaatsen is exclusief parkeerplaatsen op eigen terrein (erf, garagebox, etc)
- Bezettingsgraad betreft de nachtelijke bezettingsgraad op de openbare parkeerplaatsen. Dit is een maat voor het aantal bewonersauto's dat gebruik maakt van parkeerplaatsen in de openbare ruimte.
- De cijfers voor het Westerkwartier (866 parkeerplaatsen en bezettingsgraad van 87%) zijn exclusief het parkeerterrein bij de Laan van Vollering. Dit parkeerterrein telt 205 parkeerplaatsen, en had tijdens de nachtelijke telling van mei 2007 een bezettingsgraad van 0%.

Parkeersituatie volgens bewoners

Huidige parkeergebied: Lastige parkeersituatie

Uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat de bewoners in schil C nog altijd parkeerproblemen ervaren. Zij hebben vooral moeite hebben met parkeren tussen 17.00-07.00 uur, zowel op werkdagen als in het weekend. De autobezitters kunnen hun auto in de regel wel in het vergunninggebied parkeren, maar bijna de helft parkeert de auto meer dan 50 meter van het eigen huis en ruim een derde moet langer dan vijf minuten zoeken. Ook vindt 44% dat er veel automobilisten door hun straat rijden die op zoek zijn naar een parkeerplaats. De invoering van gereguleerd parkeren in het centrum op zondag heeft volgens tweederde van de bewoners geen effect gehad op de parkeersituatie in hun wijk. Er zijn geen grote verschillen tussen en buiten de blokken in de parkeersituatie.

Overlooplegebieden bij C: Redelijk gunstige parkeersituatie

In het overlooplegebied heeft een kwart van de bewoners geen auto. Van de bewoners met auto parkeert 60% deze binnen 25 meter vanaf de eigen

woning. Verder kan ruim de helft van de bewoners direct een plek vinden. Parkeerproblemen komen op werkdagen net als in de schil vooral aan het eind van de middag voor. In tegenstelling tot de schil heeft het overloopgebied in het weekend weinig te maken met parkeerproblemen. Van de bewoners vindt 28% dat er (te) veel automobilisten in de straat rondrijden op zoek naar een parkeerplaats. Vier op de vijf bewoners (tegenover tweederde in de schil) vindt dat de invoering van gereguleerd parkeren in het centrum op zondag geen invloed heeft gehad op de situatie in de wijk.

Parkeergebied D: Kalverbos en Agnetaparkbuurt

Parkeergebied D bestaat uit twee deelgebieden:

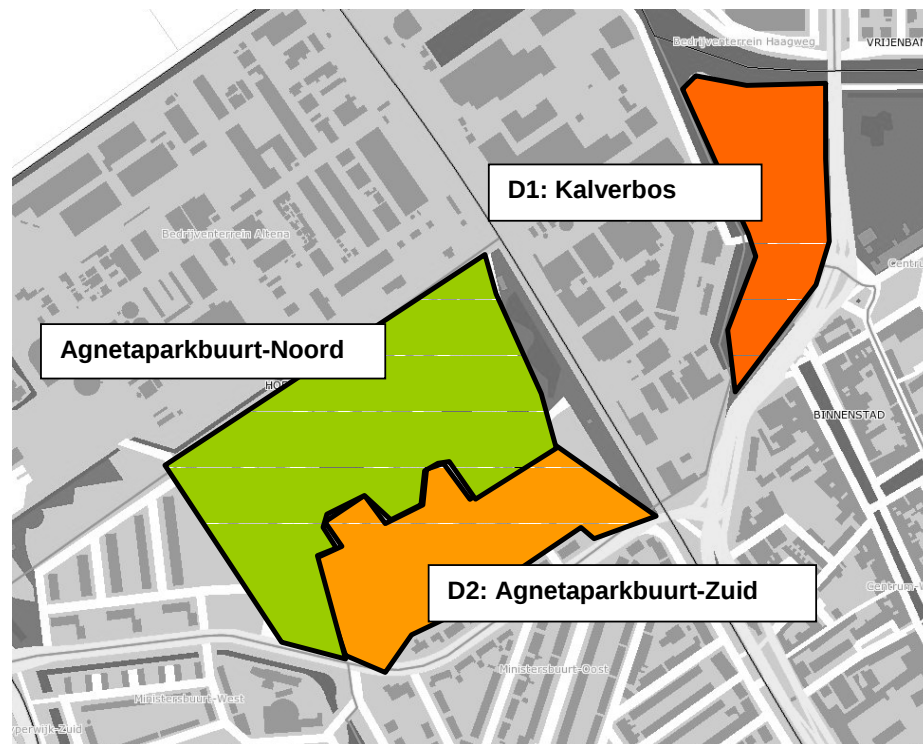
- Gebied D1 is het deel bij het Kalverbos/Nieuwe Plantage;
- Gebied D2 is het deel in de Agnetaparkbuurt.

Begrenzing van parkeergebied D en overloopgebieden

Huidige parkeergebied

Parkeergebied D1 wordt momenteel begrensd door {tekst parkeerverordening}. Parkeergebied D1 bevindt zich in de buurt Centrum-Noord. Parkeergebied D2 wordt momenteel begrensd door {tekst parkeerverordening}. Parkeergebied D2 bevindt zich in de Agnetaparkbuurt. Dit wordt weergegeven in onderstaande figuur.

Figuur 12: Parkeergebied D1 (Kalverbos), D2 (Agnetaparkbuurt-Zuid) en bijbehorend overloopgebied (Agnetaparkbuurt-Noord)



Overloopgebieden bij parkeergebied D

In Figuur 12 wordt ook het overloopgebied bij gebied D weergegeven. Met “overloopgebied” wordt het gebied bedoeld waarin autobezitters hun auto zouden kunnen parkeren als zij niet in het bezit zijn van een parkeervergunning, of als het te druk is om te parkeren in het parkeergebied waar zij wonen¹⁸.

Het overloopgebied van D1 bevindt zich aan de andere zijde van het Rijn-Schiekanaal: Bedrijventerrein Haagweg en de Molukkenstraat en omgeving. Dit deel van de stad is ingedeeld bij het overloopgebied dat hoort bij parkeergebied E, zie § 0. Afgezien Verder kent parkeergebied D1 geen bewoond overloopgebied: het is omgeven door achtereenvolgens het Rijn-Schiekanaal, Bedrijventerrein Wateringseweg, en parkeergebied B (binnenstad).

Voor gebied D2 bestaat het overloopgebied voor deze evaluatie uit het niet gereguleerde gebied van de Agnetaparkbuurt-Noord, ten oosten van de W.H. van Leeuwenlaan. Dit deel van de Agnetaparkbuurt bestaat uit (delen van) de volgende straten: Frederik Matthesstraat; J.C. van Markenweg; Pasteurstraat; Robert Koumansplein; Verkadestraat; Vijver Noord; Vijver Zuid; W.H. van Leeuwenlaan; Wallerstraat; Zocherweg.

Cijfers over de huidige parkeersituatie

Tabel 9: Gegevens van huidig gereguleerd gebied en overloopgebieden

Buurten	Adressen	Parkeer- plaatsen	Bezettings- graad
<i>Gereguleerd gebied</i>			
Kalverbos	57	82	78%
Zuidelijk deel Agnetaparkbuurt	122	177	50%
> <i>Totalen</i>	179	259	59%
<i>Overloopgebied</i>			
Noordelijk deel Agnetaparkbuurt	256	264	68%

Parkeersituatie volgens bewoners

Huidig parkeergebied: Gunstige parkeersituatie

Uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat de parkeersituatie gunstig is te noemen. De parkeersituatie in Agnetaparkbuurt is nog gunstiger dan in Kalverbos. De bewoners kunnen in dit gebied vaker dicht bij huis parkeren dan in Kalverbos en vinden ook vaker sneller een parkeerplaats. In de wijk Agnetaparkbuurt ervaren bewoners bijna geen parkeerproblemen; in Kalverbos hebben een aantal bewoners op werkdagen tussen 18:00 en 23:00 uur meer moeite met parkeren. Over het algemeen vinden de bewoners in schil D niet dat er veel automobilisten zoekend rondrijden door hun straat. Ook hebben zij niet het idee dat de invoering van vergunningparkeren in het centrum op zondag heeft geleid tot een wijziging van de parkeersituatie.

¹⁸ In algemene zin is bekend dat bewoners hun auto bij voorkeur parkeren op een afstand minder dan 100 meter van hun woning. In deze evaluatie is gekozen om een gebied van 150 meter rondom de schil te evalueren.

Overloopgebieden bij gebied D: Gunstige parkeersituatie

Ondanks het hoge percentage autobezit parkeert driekwart van de bewoners zijn/haar auto binnen 25 meter vanaf het huis en kan driekwart van de bewoners direct een plek vinden. Van de bewoners vindt ruim tweederde niet dat er teveel automobilisten zoekend naar een plek rondrijden. De meeste bewoners ervaren geen parkeerproblemen. Parkeerproblemen komen voor op werkdagen in de spits en op zaterdag laat in de middag en in de avond; het gaat hier echter om lage percentages. Volgens de bewoners is de parkeersituatie in hun straat door de invoering van vergunningparkeren in het centrum op zondag noch verslechterd noch verbeterd: 78% van de bewoners ervaart geen effect van deze invoering.

Parkeergebied E: Vrijenban

Begrenzing van parkeergebied E en overloopgebieden

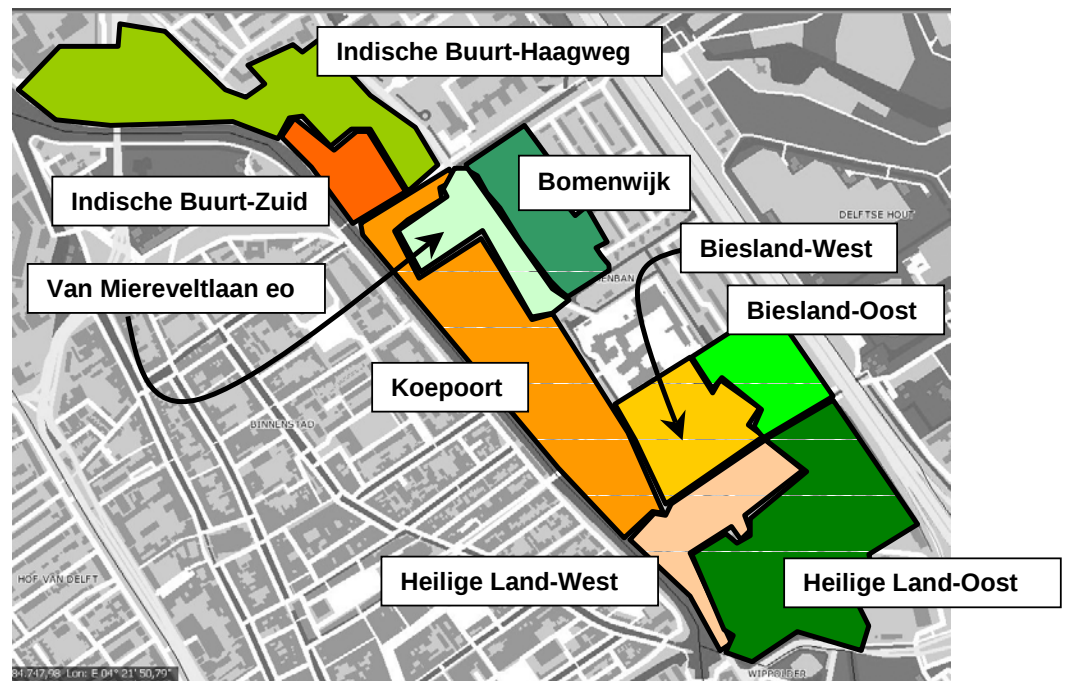
Huidige parkeergebied

Parkeergebied E bevindt zich in de wijk Vrijenban en bestrijkt (delen van) de volgende buurten:

- Indische buurt Zuid;
- Koepoort;
- Biesland;
- Heilige Land.

Dit wordt weergegeven in Figuur 13.

Figuur 13: Parkeergebied E en bijbehorende overloopgebieden



Overloopgebied bij parkeergebied E

In Figuur 13 wordt het overloopgebied bij gebied E weergegeven. Met “overloopgebied” wordt het gebied bedoeld waarin autobezitters hun auto zouden kunnen parkeren als zij niet in het bezit zijn van een parkeervergunning, of als het te druk is om te parkeren in het parkeergebied waar zij wonen¹⁹.

Voor gebied E is het overloopgebied voor deze evaluatie als volgt gedefinieerd:

- Bedrijventerrein Haagweg/Surinamestraat - overloopgebied bij D1, zie § 0).
- Indische Buurt (deels) – deels ook overloopgebied van het Kalverbos (D1), zie § 0.
- Bomenwijk (deels) en Rembrandtstraat, Palamedestraat en van Bronckhorststraat;
- Biesland (deels);
- Heilige Land (deels);

Cijfers over de huidige parkeersituatie

Tabel 10: Gegevens van huidig gereguleerd gebied en overloopgebieden

Buurten	Adressen	Parkeer- plaatsen	Bezettings- graad
<i>Gereguleerd gebied</i>			
Indische Buurt-Zuid	69	73	30%
Koepoort	567	389	83%
Biesland-West	240	103	95%
Heilige Land-West	234	168	78%
> <i>Totaal</i>	<i>1110</i>	<i>733</i>	<i>78%</i>
<i>Overloopgebieden</i>			
Indische Buurt-Haagweg	255	311	65%
Van Miereveltlaan eo	182	118	87%
Bomenwijk	277	230	70%
Biesland-Oost	234	158	100%
Heilige Land-Oost	916	591	94%
> <i>Totaal</i>	<i>1864</i>	<i>1408</i>	<i>84%</i>

Parkeersituatie volgens bewoners

Huidige parkeergebied: Parkeersituatie blijft lastig

Het autobezit in de schil is hoog. Driekwart van de bewoners heeft minimaal één auto. Het vinden van een parkeerplaats vinden de bewoners vooral lastig op werkdagen vanaf 17.00 uur en op zaterdagmiddag. Tijdens blokuren kan ruim de helft van de bewoners de auto binnen 25 meter van

¹⁹ In algemene zin is bekend dat bewoners hun auto bij voorkeur parkeren op een afstand minder dan 100 meter van hun woning. In deze evaluatie is gekozen om een gebied van 150 meter rondom de schil te evalueren.

het huis parkeren, buiten de blokuren lukt dat 40%. Algemeen geldt dat de bewoners tijdens blokuren vaker dicht bij huis parkeren dan buiten deze uren. Tijdens blokuren vindt 55% direct een plek, buiten blokuren 38%. De blokuren lijken dan ook een positief effect te hebben op de parkeersituatie in het gebied. De invoering van betaald parkeren in het centrum heeft volgens de helft van de bewoners geleid tot minder beschikbare parkeerplaatsen. En bijna een derde van de bewoners vindt dat er door hun straat veel automobilisten rijden die op zoek zijn naar een parkeerplaats, vrijwel een gelijk percentage ervaart dat probleem echter niet.

Overloopgebieden bij gebied E: Gunstige parkeersituatie

In het overloopgebied heeft driekwart van de bewoners een auto. Van de bewoners met auto parkeert tweederde deze binnen 25 meter vanaf de eigen woning. Verder kan ruim de helft van de bewoners direct een plek vinden. Parkeerproblemen komen op werkdagen net als in de schil op werkdagen vooral aan het eind van de middag en op zaterdagmiddagen voor. In tegenstelling tot de schil heeft het overloopgebied op zondag weinig te maken met parkeerproblemen. Van de bewoners vindt 28% dat er (te) veel automobilisten in de straat rondrijden op zoek naar een parkeerplaats. Tweederde (tegenover 43% in de schil) vindt dat de invoering van vergunningparkeren in het centrum op zondag geen invloed heeft gehad op de situatie in de wijk.

Parkeergebied F: Wippolder en Delftzicht

Begrenzing van parkeergebied F en overloopgebieden

Huidige parkeergebied

Parkeergebied F bevindt zich in de wijk Wippolder (F1) en de buurt Delftzicht/Bedrijventerrein Zuideinde (F2). Het parkeergebied bestrijkt (delen van) de volgende buurten:

- TU-Noord (alleen Kanaalweg/Botaniestraat);
- Zeeheldenbuurt;
- Delftzicht;
- Bedrijventerrein Zuideinde.

Dit wordt weergegeven in Figuur 14.

De gemeenteraad heeft eerder besloten om een deel van TU-Noord toe te voegen aan het gereguleerde gebied. Het gaat hierbij ruwweg tussen Kanaalweg, Julianalaan (noord), Zuidplantsoen en Michiel de Ruyterweg ook toe te voegen aan het gereguleerde gebied. Omdat dit besluit tot op heden nog niet doorgevoerd is op straat (bebording), is besloten om dit gebied in deze evaluatie te beschouwen als niet-gereguleerd.

Figuur 14: Parkeergebied F1 (Kanaalweg-Botaniestraat, Zeeheldenbuurt), Parkeergebied F2 (Delftzicht en Bedrijventerrein Zuideinde) en bijbehorende overloopgebieden (Wippolder-Noord, TU-Noord en Koningsveldbuurt)



Overloopgebied bij parkeergebied D

In Figuur 14 wordt ook het overloopgebied bij gebied F weergegeven. Met “overloopgebied” wordt het gebied bedoeld waarin autobezitters hun auto zouden kunnen parkeren als zij niet in het bezit zijn van een parkeervergunning, of als het te druk is om te parkeren in het parkeergebied waar zij wonen²⁰.

Voor gebied F1 (Wippolder) is het overloopgebied voor deze evaluatie als volgt gedefinieerd:

- Wippolder-Noord (deels);
- TU-Noord (deels);
- Koningsveldbuurt.

²⁰ In algemene zin is bekend dat bewoners hun auto parkeren op een afstand minder dan 100 meter van hun woning. In deze evaluatie is gekozen om een gebied van 150 meter rondom de schil te evalueren.

Parkeergebied F2 (Delftzicht) kent geen (bewoond) overloopgebied: het is omgeven door achtereenvolgens het Rijn-Schiekanaal, Woonboulevard Leeuwenstein en het spoorgebied.

Cijfers over de huidige parkeersituatie

Tabel 11: Gegevens van huidig gereguleerd gebied en overloopgebieden

Buurt	Adressen	Parkeer- plaatsen	Bezettings- graad
<i>Gereguleerd gebied</i>			
Kanaalweg-Botaniestraat	68	38	103%
Zeeheldenbuurt	538	408	84%
Delftzicht	391	396	70%
Bedrijventerrein Zuideinde	195	134	70%
> Totaal	1192	976	77%
<i>Overloopgebieden</i>			
Wippolder-Noord	392	217	104%
TU-Noord	13	29	93%
Koningsveldbuurt	478	342	84%
> Totalen/gemiddelden	883	588	92%

Parkeersituatie volgens bewoners

Huidig parkeergebied: Redelijk gunstige parkeersituatie

De bewoners in schil F hebben relatief weinig te maken met parkeerproblemen. Parkeerproblemen komen vooral voor in gebied Wippolder en met name tussen 20.00-23.00 uur op werkdagen en op zaterdag na 18.00 uur. In Delftzicht zijn er op werkdagen vooral parkeerproblemen rond 18.00 uur. De parkeersituatie in Delftzicht is gunstiger dan in Wippolder. De bewoners kunnen in dit gebied vaker dicht bij huis parkeren dan in Wippolder. In Wippolder kan 49% binnen 25 meter van het huis parkeren en in Delftzicht 68%. Buiten bloktijden zijn de percentages respectievelijk 37% en 63%. Naast dat bewoners dichtbij huis een parkeerplaats vinden, vinden zij snel een parkeerplaats. In gebied Wippolder vindt drie op de vijf bewoners tijdens blokuren direct een plek, buiten de blokuren om lukt dat bijna de helft van de bewoners. In gebied Delftzicht vindt tijdens blokuren 65% direct een plek en buiten blokuren lukt dat 58%. De parkeersituatie is beter tijdens dan buiten de blokuren en tevens vinden bewoners in gebied Delftzicht vaker direct een plek dan bewoners in gebied Wippolder. Ook in dit opzicht is de parkeersituatie in Delftzicht dus iets gunstiger dan in Wippolder. Over het algemeen vinden de bewoners niet dat er veel automobilisten zoekend rondrijden door hun straat en hebben zij niet het idee dat door de invoering van vergunningparkeren in het centrum op zondag heeft geleid tot een wijziging van de parkeersituatie.

Overloopgebieden bij gebied F: Redelijk gunstige parkeersituatie

Het autobezit in het overloopgebied is hoog; 92% heeft een auto. Van de bewoners met auto parkeert 60% deze binnen 25 meter vanaf de eigen woning. Verder kan 43% van de bewoners direct een plek vinden.

Parkeerproblemen komen op werkdagen vooral aan het eind van de middag en, net als in de schil, begin van de avond voor en op zaterdagmiddag voor. Net als in de schil heeft het overloopgebied op zondag weinig te maken met parkeerproblemen. Van de bewoners vindt 29% dat er (te) veel automobilisten in de straat rondrijden op zoek naar een parkeerplaats. Tweederde van de bewoners vindt dat de invoering van vergunningparkeren in het centrum op zondag geen invloed heeft gehad op de situatie in de wijk. Dit verschil met de ervaringen schil. De bewoners uit het overloopgebied ervaren vaker dan in Wippolder dat er geen veranderingen zijn, maar minder vaak dan in Delftzicht.

Bijlage 2: Notulen van overleg met bewonerscomités, augustus 2008

Overleg rapportage en conceptnota evaluatie gereguleerd parkeren 2008 gebied C donderdag 21 augustus 2008

Aanwezig: Jan-Kees Verrest, Durk Jellema en Angelique Hulspas (gemeente Delft)
T. Willemsen, C. de Koning en H van Adrichem (BVOW), J. de Vette en G. Bekking (Bewonerscommissie Krakeelpolderweg/Westerkwartier)

Notulist: Angelique Hulspas

1. Opening

- Jan-Kees opent de vergadering en heet ieder van harte welkom.
- Dit verslag van de vergadering wordt een verslag met standpunten en wordt bij de nota gevoegd die naar de raad gaat.

2. Onderzoeksrapport Research voor Beleid

- Pag. 6, 1.3: Meting draagvlak is gehouden onder 1.303 huishoudens. Hierbij zijn de studentenwoningen van de Krakeelhof meegenomen. Dit is geen grondgebied van de gemeente, maar de meningen zijn wel in de enquête meegenomen.
- Pag. 7, 2.2: 1/3 heeft geen vergunning. Dit wijkt af van de gegevens. BVOW wil weten welke vergunningen er zijn uitgegeven vanaf oktober 2007. Durk zoekt dit uit. **Actie Durk**
- De tabellen 2.1 en 2.2 op pagina 7 zijn niet juist. Dit kan tot een foute interpretatie leiden.
- Er staat in tabel 2.2 drie of meer vergunningen vermeld. Dit kan niet. Dit is helaas wel incidenteel gebeurd.
- BVOW ondersteunt de opstelling van de raadscommissie om niet elke keer een straat bij het vergunninggebied te doen.

Algemene opmerkingen BVOW:

- De enquête is niet wijkbreed uitgezet. Respons is lager dan was voorspeld.
- Het is geen representatief beeld. De conclusie uit het rapport klopt niet.
- De gemeente reageert hierop dat het rapport niet wordt aangepast. Het onderzoeksbureau heeft aangegeven dat op alle vragen voldoende respons is om van een maatgevende steekproef te kunnen spreken.
- De vraagstelling is niet helemaal duidelijk. Dit de volgende keer meenemen.
- Pagina 7, tabel 2.1 laatste alinea: In de tekst staat het % met weinig verschillen. Houdt in dat 70% niet dichtbij kan parkeren.
- Pagina 13, 2.3: Het oordeel van vergunningparkeren is ook afhankelijk van de parkeer situatie.

3. Conceptnota Evaluatie gereguleerd parkeren 2008

BVOW:

- Is positief omdat er geen extra straten erbij komen.
- Het overloop gebied bij de Westlandseweg hoort niet bij gebied C. Hier worden geen auto's geparkeerd uit gebied C.
- Dezelfde tijden blijven, dat is positief. Het is niet noodzakelijk dat andere gebieden gelijk getrokken gaan worden met de tijden van gebied C.
- Gereguleerd parkeren op zondag voorlopig niet in het voorstel. Zijn positief hierover.

Bewonerscommissie Krakeelpolderweg/Westerkwartier:

- Voorstander om het gebied uit te breiden tot aan de Provincialeweg. Personeel van onder andere het Werkplan parkeren hun auto in de Staalmeesterstraat. Uit de enquête blijkt dit niet.
- Als de vergunning voor het overloopgebied € 30,-- zou zijn, dan zou er anders op de enquête worden gereageerd door de bewoners.

4. Voorstellen Mixparkeren

- Bij sommige straten bestaan er misverstanden of er wel of niet zonder vergunning geparkeerd mag worden. De gemeente laat een aantal plattegronden en foto's van straten zien om duidelijk te maken waar en hoe mixparkeren gemaakt kan worden. De gemeente maakt een voorstel met tekening hoe de huidige situatie is en wat de wens is en stuurt dit toe naar de aanwezigen om hierop te reageren. **Actie gemeente**

5. Wat verder ter tafel komt

- De nota is naar verwachting op 10 september gereed en wordt dan waarschijnlijk op 7 oktober in de raadscommissie besproken. Iedereen wordt uitgenodigd hierbij aanwezig te zijn en indien men dit wenst in te spreken.

6. Sluiting

- Jan-Kees sluit de vergadering om 21.00 uur en dankt iedereen voor zijn inzet en aanwezigheid.

Overleg rapportage en conceptnota evaluatie gereguleerd parkeren 2008 gebied D woensdag 27 augustus 2008

Aanwezig: Irene de Groot, Durk Jellema en Angelique Hulspas (gemeente Delft)
De heer Zwarts (Huurdervereniging Agnetapark)
Notulist: Angelique Hulspas

1. Opening

- Irene opent de vergadering en heet ieder van harte welkom.
- Het verslag van de vergadering wordt bij de nota gevoegd die naar de raad gaat.

2. Onderzoeksrapport Research voor Beleid

- Zocherweg Zuid is voor toevoeging van de straat in het gereguleerd gebied.
- Het animo verschilt van straat tot straat. Vijver Zuid is voor 60% voor toevoeging van de straat. De gemeente gaat aan de raad adviseren om dit niet te doen. Het vergunninggebied is dan geen logisch en samenhangend gebied meer.

3. Conceptnota Evaluatie gereguleerd parkeren 2008

- Toevoeging Zocherweg Zuid heeft geen consequenties voor de wijk. De heer Zwarts gaat hiermee akkoord.
- Er is veel parkeeroverlast door de Lindehof. Er wordt afgesproken dat de bewoners contact hierover opnemen met de Lindehof. Mocht dit niet lukken, dan kan de wijkcoördinator (Johan Tetteroo) van de gemeente worden ingeschakeld.

4. Voorstellen Mixparkeren

- J.C. van Markenplein: is dit ook mixparkeren? Dit gaat de gemeente uitzoeken.
- Mixparkeren in het Kalverbos is duidelijk.

5. Wat verder ter tafel komt

- In het gebied D2 (Agnetaparkbuurt) gaat een parkeerautomaat geplaatst worden. Hier kan alleen een dagkaart van € 18,-- aangeboden worden. Het is een juridische kwestie in verband met naheffingen. De parkeerautomaat moet in de wijk op een redelijke afstand van alle parkeerplaatsen komen te staan. Bij het zoeken van een juiste plaats voor de automaat Wordt rekening gehouden met de poort naar het Agnetapark en het aangezicht van het park. Eerst bekijken of er al een automaat in de J.C. van Markenplein staat, zo niet dan komt de automaat waarschijnlijk in de Laan van Altena.
- Als de nota af is, wordt deze in de tweede helft van september desgewenst naar belangstellenden van gebied D gezonden.
- 7 oktober wordt de nota waarschijnlijk in de Commissie behandeld en daarna in de raad.

4. Sluiting

- Irene sluit de vergadering om 19.45 uur en dankt de heer Zwarts voor zijn inzet en aanwezigheid.

Overleg rapportage en conceptnota evaluatie gereguleerd parkeren 2008 gebied E maandag 18 augustus 2008

Aanwezig: Jan-Kees Verrest, Durk Jellema en Azzdine Amezguiou (gemeente Delft)
De heer A. Oskam, de heer H v. Horne en mevrouw Mooi
(aanwezig vanaf 20.00)

Notulist: Azzdine Amezguiou

1. Opening

- Jan-Kees opent de vergadering en heet ieder van harte welkom.
- Het verslag van de vergadering wordt een verslag met standpunten en wordt bij de nota, die naar De raad gaat, gevoegd.
- Bewoners vragen zich af hoe zij 'geselecteerd zijn' voor dit gesprek? Er is wel sprake geweest van eerdere gesprekken met de gemeente, maar die zijn met andere inwoners geweest. En bovendien zien ze zich niet als de vertegenwoordiging van het gebied. Het zou beter zijn geweest om dmv een advertentie in een krant de mensen te trekken die naar aanleiding van de enquête opmerkingen hebben.
- De meningen uit het gebied komen volgens de gemeente ruimschoots naar voren uit de gehouden enquêtes. Het feit dat eerder gesproken is met andere inwoners is de aanwezige medewerkers onbekend. Eerdere besprekingen, circa twee jaar geleden gehouden volgens de bewoners, zullen getracht worden te achterhalen.

2. Onderzoeksrapport Research voor Beleid

- In grote lijnen zijn de bevindingen in het rapport herkenbaar. Helaas zijn er zaken die missen in de enquête waar in de eerdere gesprekken over gesproken is.
- Sommige vragen kunnen ook op meerdere manieren geïnterpreteerd kunnen worden, zoals op pagina 24 stelling 3.
- Overall is de conclusie dat het enthousiasme heel erg mager is voor het invoeren van gereguleerd parkeren. In gebieden waar het vergunning parkeren is ingevoerd leidt dit een beetje tot verbetering, maar niet overtuigend. Het kost geld en dat is een belemmerende factor.
- Wat is de respons per straat? Op basis van welke uitkomst kan een conclusie getrokken dat vergunning parkeren ingevoerd kan worden. Durk reageert dat om het per straat te beoordelen tegen gemeentebestuur. De gemeente doet voorstellen mits gebieden als geheel kunnen worden beschouwd, consistent, en geen uitstulpende straten. Er mag geen onduidelijkheid ontstaan of het wel of geen vergunning gebied is. Dit zijn de voorwaarden om goed over te kunnen gaan naar beleid. Om toch een overzicht te geven hoe de parkeerdrukke per straat is zal Durk een overzicht van de nachttelling sturen die per straat de parkeerdrukke geeft. **Actie Durk.**

3. Conceptnota Evaluatie gereguleerd parkeren 2008

- De nota is helder en duidelijk opgesteld. Echter, de conclusies en interpretaties van de resultaten (en als er dan wordt teruggekeken naar de eerdere gesprekken) zijn niet op 1 lijn. Bijvoorbeeld, de meningen van bewoners moeten doorslaggevend zijn over de verlening van de bloktijden. De bewoners willen de huidige bloktijden behouden.
- de hoofdvraag in de samenvatting wordt niet beantwoord.
- Soms is het verwarrend welke gegevens worden gebruikt en wie deze interpretatie er aan gegeven heeft, is het gemeente Delft of de interpretatie van

het onderzoeksbureau. Verschil tussen deze twee duidelijk naar voren laten komen, verschil bv in een tabel.

- Een heldere markering op straat kan duidelijkheid verschaffen over verschillende gebieden.

6. Voorstellen Mixparkeren

- Voorstel is om op de Oostsingel aan beide zijden van de weg mixparkeren in te stellen. Momenteel mogen aan de gevelzijde alleen vergunninghouders parkeren en aan de waterkant is het mixparkeren. Dit leidt tot onduidelijkheid.
- De bewoners vragen zich af of er dan wel genoeg parkeerruimte overblijft voor de bewoners. Voorgesteld wordt om eerst de direct aanwonenden te peilen. De bewonersmening moet voorrang krijgen. De parkeerplaatsen aan het water zijn wel vervelend. Durk antwoordt dat deze slechts tijdelijk zijn. Deze worden opgeheven als de Koepoortgarage gereed is.

7. Wat verder ter tafel komt

- De nota is waarschijnlijk op 10 september gereed en wordt dan 7 oktober in de raadscommissie besproken. Iedereen wordt uitgenodigd hierbij aanwezig te zijn en indien men dit wenst in te spreken.

6. Sluiting

- Jan-Kees sluit de vergadering om 21.00 uur en dankt iedereen voor zijn inzet en aanwezigheid.

Overleg rapportage en conceptnota evaluatie gereguleerd parkeren 2008 gebied F1 dinsdag 26 augustus 2008

Aanwezig: Jan-Kees Verrest, Durk Jellema en Angelique Hulspas (gemeente Delft)
Oerlemans en Schreurs (A. van Malsenlaan), Zeelenberg (Kanaalweg), Schimmel (Koningsveld), Deelstra, Smit, Pont en De Hartog (Rotterdamseweg), Kiel (Diamantpad), Sybrandy (Julianalaan) en Van der Lee (Prinsenhaven)
Notulist: Angelique Hulspas

1. Opening

- Jan-Kees opent de vergadering en heet ieder van harte welkom.
- Het verslag van de vergadering wordt een verslag met standpunten en wordt bij de nota, die naar De raad gaat, gevoegd. 7 oktober 2008 wordt de nota in de Commissie besproken.

2. Onderzoeksrapport Research voor Beleid

- Eerst wordt de effectmeting besproken en daarna de draagvlakmeting.
- Belangenvereniging Rotterdamseweg Noord + heeft schriftelijk gereageerd op het eindrapport en de nota.
- Pag. 5: Er zijn een beperkt aantal metingen gedaan. De conclusies zijn hierdoor niet helemaal betrouwbaar. Jan-Kees geeft aan dat het onderzoeksbureau aangegeven heeft op alle vragen voldoende respons is om van een maatgevende steekproef te kunnen spreken.
- Visie op de toekomst staat niet in het rapport vermeld. De parkeersituatie gaat veranderen in verband met verschillende ontwikkelingen in de stad.
- De gemeente verwacht dat veranderingen van invloed kunnen zijn op de parkeersituatie en houdt dit in de gaten. De enquête gaat nu alleen over de huidige situatie.
- Pag. 8: Eerste alinea is de aanname onduidelijk. De aanname is niet objectief.
- Pag. 10: De meerderheid ervaart de problemen niet. Bij de conclusie op pagina 12 ervaart men de problemen wel.
- Pag. 12: De conclusies zijn twijfelachtig.
- Pag. 15: Bewoners willen de bestaande blokuren behouden. Daar zijn alle aanwezige bewoners het unaniem mee eens.
- Pag. 23: Er wordt gekeken naar de straten die positief zijn. In de nota wordt dit beter geformuleerd.
- Pag. 26: Feiten staan er goed in. Er is meer naar grote gebieden gekeken.
- Pag. 31: De vraagstelling over de redelijke verkoop van vergunningen, is geen goede vraagstelling. De bewoners hebben geen keuze.
- Het rapport wordt niet meer aangepast, maar wordt in de nota uitgewerkt.

3. Conceptnota Evaluatie gereguleerd parkeren 2008

- Pag. 3: Waarom moeten de bloktijden worden uitgebreid. Er is geen belang om de bloktijden met alle schillen gelijk te trekken. Nu is de keuze van de bewoners om de huidige bloktijden te behouden. Het ochtendblok niet afschaffen. De verwachting is dat bezoekers van de binnenstad en werknemers hier hun auto gaan parkeren. En de mensen houden zich niet aan de snelheid. Bewoners praten vanuit de praktijk. De gemeente praat vanuit de theorie.
- De gemeente merkt op dat bovenstaande problemen zich niet voordoen in de andere gebieden waar geen ochtendblok is.
- Waarom is het rechte trekken van de bloktijden niet onderbouwd?
- Als de Rotterdamseweg parkeervergunning gebied wordt, dan kunnen de bewoners van het Herenpad hier niet meer parkeren. De gemeente biedt de mogelijkheid aan de bewoners van het Herenpad om een vergunning te kopen.

Nu staan er veel auto's geparkeerd op de Rotterdamseweg van niet bewoners. 72% van de bewoners op de Rotterdamseweg zijn voor parkeervergunning. Er hebben minder bewoners gereageerd dan bewoners van de zijstraten. Het percentage voorstanders op de Rotterdamseweg is wel hoger dan van de zijstraten. Bewoners Koningsveld staan met de rug tegen de muur, zodat parkeervergunning moet. Bewoners Koningsveld hebben 75% parkeren op eigen terrein, zodat ook de bewoners van de Rotterdamseweg met de rug tegen de muur staan.

- Durk deelt mee dat in de nota een tweede voorstel opgenomen wordt waarin ook de nieuwbouwwijk gereguleerd parkeren wordt. Dit staat nog niet in het concept dat de bewoners gelezen hebben. Reden voor dit tweede voorstel is eenduidigheid in het hele gebied en de problemen aan de rand van vergunninggebied tegen te gaan.
- Bewoners van de nieuwbouwwijk benadrukken dat de respons in de nieuwbouwwijk erg hoog is en men hier duidelijk negatief staat tegenover invoering van vergunningparkeren. De respons op de Rotterdamseweg is lager, maar het percentage voorstanders is hier hoog.
- Pag. 16: De bloktijden van F kloppen niet. Dit past Durk aan.
- Pag. 19: Paragraaf 4.2.1 klopt niet. Deze wordt uit de nota gehaald.
- Pag. 25: Aanvang vergunning gebied F begint op 1 juli in plaats van 1 maart. Dit past Durk aan.
- Niet iedere bewoner van de scheepmakerij kan een vergunning aanvragen en aantal bewoners van het Herenpad wel. Durk gaat de redenen uitzoeken.
- De financiële paragraaf moet beter worden onderbouwd. Dit gaat Durk nog aanpassen.
- Zijn in het overzicht de kosten en opbrengsten aanwezig? Hier gaat het over de kosten en opbrengsten van de wijzigingsvoorstellen. In de tarievennota wordt het geheel van kosten en opbrengsten behandeld.

6. Voorstellen Mixparkeren

- Rotterdamseweg: Verzoek is om het mixparkeren te koppelen aan de bloktijden. Voorstel Rotterdamseweg mixparkeren maken tussen de Van Speykstraat en de Hertog Govertkade is akkoord mits dit voorstel gewijzigd kan worden als sprake is van onevenredige overlast voor de bewoners.
- Julianalaan: Bewoners zijn tegen te veel mixparkeerplaatsen. De heer Sybrandy gaat dit met de bewoners opnemen. Als de bewoners het er echt niet mee eens zijn, dan kunnen ze een brief sturen of inspreken bij de Commissie.
- Scheepmakerij: Voorstel hele Scheepmakerij mixparkeren instellen is akkoord.

7. Wat verder ter tafel komt

- Bebording met toelichting in het Engels voor toeristen. Dit wordt niet gedaan. Wordt in heel Nederland niet gedaan. Bewoners zijn het hier niet mee eens.
- De parkeerdruk wordt hoger door Bouwkunde. Wordt er met de TU over gepraat? De gemeente is hierover in gesprek met de TU. Samen wordt naar oplossingen gezocht.
- Kwaliteit openbare ruimte handhaven.
- Er wordt afgesproken dat de nota naar iedereen wordt toegestuurd, voordat de nota naar De raad gaat.

8. Sluiting

- Jan-Kees sluit de vergadering om 21.00 uur en dankt iedereen voor zijn inzet en aanwezigheid.

Overleg rapportage en conceptnota evaluatie gereguleerd parkeren 2008 gebied F2 dinsdag 19 augustus 2008

Aanwezig: Jan-Kees Verrest, Durk Jellema en Azzdine Amezguiou (gemeente Delft)
De heer C. Elmendorp en de heer J. Sirks

Notulist: Azzdine Amezguiou

1. Opening

- Jan-Kees opent de vergadering en heet ieder van harte welkom.
- Het verslag van deze vergadering wordt een verslag met standpunten en wordt bij de nota, die naar De raad gaat, gevoegd.

2. Onderzoeksrapport Research voor Beleid

- Eerdere op/aanmerkingen over de vragen van de enquête zijn niet meegenomen. Of, ze zijn niet herkenbaar terug te vinden. Ook is de conceptvragenlijst niet rondgestuurd om definitief te kunnen beoordelen. Dit gaf het gevoel dat men voor niets is opgetrommeld om hun bevindingen te delen.
- Durk antwoordt dat zeker wel is gekeken naar de opmerkingen en dat een aantal aanpassingen gedaan zijn. Niet alles was te wijzigen in verband met een vergelijkingsmogelijkheid met eerder afgenomen enquêtes.
- Bewoners herkennen zich in grote lijnen in het rapport. Het is helder, verklaarbaar en sluit aan bij het beeld dat de inwoners hebben van de parkeersituatie.
- Het is belangrijk dat de bevindingen over de bloktijden sterk naar voren komt.

3. Conceptnota Evaluatie gereguleerd parkeren 2008

- De vergelijking die getrokken wordt over het ochtendblok is krom. Gebied F is niet te vergelijken met Kalverbos. De vergelijking is krom omdat er veel reizigers dan zijn die in gebied F komen parkeren en dan de trein nemen. Het probleem is ook dat mensen de mogelijkheid hebben al in de ochtend een kaartje kunnen kopen voor het middagblok. Kan deze mogelijkheid niet vervallen?
- Het oprekken van de bloktijden tot 22.00 uur, daar is totaal geen behoefte aan.
- De bewoners hechten geen waarde aan uniforme bloktijden in alle schilgebieden, maar willen dat de bloktijden inspelen op de specifieke overlast in de wijk.

4. Voorstellen Mixparkeren

- Het betaald parkeren bij de Hooikade en het zuidelijk deel van Plein Delftzicht wat nu vergunning is, zou goed één mixgebied kunnen worden. Dit is ook beter voor de fysiotherapeut gevestigd bij Plein Delftzicht.
- Het Crommelinplein waar de GGD onlangs is weggegaan kan in zijn geheel mixparkeren worden opdat bewoners hier ook kunnen parkeren.
- Bewoners stellen voor om in de Engelsestraat (tussen Drukkerijlaan en Laan van Braat) mixparkeren in te voeren. Deze voorkant wordt toch niet gebruikt door bewoners, omdat die een eigen parkeerruimte hebben. Bezoek heeft dan meer mogelijkheden.

5. Wat verder ter tafel komt

- De nota is waarschijnlijk 10 september gereed en wordt dan 7 oktober in de raadscommissie besproken. Iedereen wordt uitgenodigd hierbij aanwezig te zijn en indien men dit wenst in te spreken.

6. Sluiting

- Jan-Kees sluit de vergadering om 21.00 uur en dankt iedereen voor zijn inzet en aanwezigheid.

Bijlage 3: Verduidelijken mix-, vergunning- en betaaldparkeersituaties

Het grote aantal regimewisselingen in sommige parkeergebieden werkt onoverzichtelijkheid in de hand. Deze regimewisselingen zijn in het verleden gegroeid bij gebiedsuitbreidingen en in het geval van bereikbaarheidsproblemen als maatwerkoplossing aangedragen aan bewoners, ondernemers en instanties.

Nadere analyse

Gebleken is dat regimewisselingen die tot verwarring leiden, onderverdeeld kunnen worden in vier situaties:

1. Onduidelijkheid over regimegrenzen, haaks op de straat;
2. Onduidelijkheid over regimegrenzen in lengterichting van de straat;
3. Veel regimewisselingen op korte afstand van elkaar;
4. Regimewisselingen ter hoogte van parkeerautomaten.

Ad 1. Onduidelijke wisseling van regimegrenzen (haaks op de straat)

Soms is niet duidelijk dat men de regimegrens overschrijdt van mixparkeren naar vergunningparkeren. Hierdoor is soms onduidelijkheid over het parkeerregime in aangrenzende gebieden.

- *Voorgestelde oplossing:* De grens van mixparkeergebied naar vergunninggebied kan in sommige gevallen duidelijker aangeven worden door extra vergunninghouderborden te plaatsen. De nieuwe borden kunnen meestal gecombineerd worden met borden die al aanwezig zijn: dit zijn borden die aangeven dat het mixparkeergebied ten einde is.

Ad 2. Onduidelijkheid over regimegrenzen in lengterichting van de straat

In sommige straten geldt mixparkeren aan slechts één zijde van de straat. Voorbeeld: Spoorsingel. Hier mag onder het spoorviaduct wel met een parkeerkaartje geparkeerd worden, maar niet aan de gevelzijde, hoewel zich soms op steenworp afstand een parkeerautomaat bevindt.

- *Voorgestelde oplossing:* Invoeren van mixparkeren aan twee zijden van de straat.

Ad 3. Veel regimewisselingen op korte afstand van elkaar

In sommige (combinaties van) straten wisselt vergunningparkeren en mixparkeren elkaar vaak af.

- *Voorgestelde oplossing:* Samenvoegen van bestaande mixparkeergebieden zodat er minder grenswisselingen zijn.

Ad 4. Regimewisselingen ter hoogte van parkeerautomaten

Soms staan parkeerautomaten op de grens van mixparkeergebied en vergunninghoudersgebied. Hierdoor wordt gesuggereerd dat aan weerszijden van de automaat kan worden geparkeerd met een parkeerkaartje. Dit lokt misverstanden uit over regimes.

- *Voorgestelde oplossing A:* Verplaatsen parkeerautomaat naar een centralere locatie in het mixparkeergebied.
- *Voorgestelde oplossing B:* Invoeren mixparkeren aan weerszijden van de automaat.

Onduidelijke mixparkeerregimes in gebied C

Gebied C heeft de volgende mixparkeerlocaties. Hier komen onvoldoende duidelijke situaties voor op de volgende locaties.

- Spoorsingel (1, 2)
- Hof van Delftlaan (1)
- Westplantsoen (1, 2)
- vBossestraat/vZuijlen vNijveeltstraat (1, 2, 4)
- Hugo de Grootstraat (1)
- Havenstraat (1)
- Houttuinen (1)
- Van Leeuwenhoeksingel (1)
- Buitenwatersloot (oost) (1, 2, 3, 4)
- Coenderstraat (1, 3, 4)
- Pootstraat (1)
- Krakeelpolderweg (1)
- vBleiswijkstraat/Ln van Vollering (1, 3, 4)
- Jacoba van Beierenlaan (1)

Hieronder worden enkele van deze locaties toegelicht en worden voorstellen tot verbetering gedaan.

Spoorsingel, tussen Kampveldweg en Bolwerk

Huidige situatie: Eenzijdig mixparkeren aan de viaductzijde. De gevelzijde van de Spoorsingel is tijdens gereguleerde uren uitsluitend bestemd voor vergunningparkeren.

Figuur 15: Spoorsingel nu – gevelzijde uitsluitend vergunninghouders, onder viaduct mixparkeren



Voorstel: Eenzijdig mixparkeren over de gehele lengte van de Spoorsingel wijzigen in tweezijdig mixparkeren. Het gaat hierbij het wijzigingen van ca. 65 parkeervakken voor vergunningparkeren in mixparkeervakken.

Westplantsoen, tussen Michiel ten Hovestraat en Colijnlaan

Huidige situatie: éénzijdig mixparkeren aan de zijde van het Wilhemina-plantsoen. De parkeerplaatsen aan de gevelzijde zijn tijdens gereguleerde uren uitsluitend bestemd voor vergunninghouders.

Figuur 16: Westplantsoen nu – gevelzijde uitsluitend vergunninghouders; Wilhemina-plantsoenzijde mixparkeren



Voorstel: invoeren tweezijdig mixparkeren tussen de Michiel ten Hovestraat en de Colijnlaan, dus toevoegen gevelzijde Westplantsoen aan mixparkeren, zie onderstaande foto's. Het gaat om ca. 36 parkeerplaatsen.

Figuur 17: Toevoegen mixparkeren: Westplantsoen, tussen Van der Heimstraat en Adriaan Pauwstraat



Figuur 18: Toevoegen mixparkeren: Westplantsoen, tussen Van der Heimstraat en Michiel ten Hovestraat



Van Bossestraat en de Van Zuijlenstraat van Nijveldstraat

Momenteel is in deze twee straten alleen mixparkeren op de volgende twee straatsecties:

- aan de oostzijde van de Van Bossestraat tussen de Van Zuijlen van Nijveldstraat en de Loudonstraat.
- eerste 7 parkeerplaatsen aan de oostzijde van de Van Zuijlen van Nijveldstraat vanaf de Van Bossestraat;

Figuur 19: Huidige situatie mixparkeren Van Bossestraat en omgeving



De parkeerautomaat bevindt zich op hoek van Van Bossestraat en de Van Zuijlenstraat van Nijveldstraat: op de grens van vergunning- en mixparkeren.

Figuur 20: Parkeerautomaat op hoek van de straat, in midden van de twee vakken



Voorstel:

- Invoeren tweezijdig mixparkeren in de Van Bossestraat, tussen de Van Zuijlen van Nijveltstraat en de Loudonstraat (10 parkeerplaatsen)
- Toevoegen aan mixparkeren: Beide zijden Van Bossestraat, tussen Adriaan Pauwstraat en de Van Zuijlen van Nijveltstraat (16 parkeerplaatsen)
- Toevoegen aan mixparkeren: Zuidelijk deel van Zuijlen van Nijveltstraat (5 parkeerplaatsen)

Figuur 21: Toevoegen straat(delen) aan huidige mixparkeergebied



Buitenwatersloot, tussen Graswinckelstraat en Bolkbrug

Huidige situatie: Aan de gevelzijde geldt mixparkeren, aan de waterkant geldt tijdens geregleerde uren uitsluitend parkeren voor vergunninghouders.

Figuur 22: Buitenwatersloot nu –mixparkeren aan gevelzijde, waterkant uitsluitend voor vergunninghouders



Figuur 23: Buitenwatersloot nu: mixparkeren alleen aan gevelzijde (parkeervakken aan waterkant pas 150 meter na bord)



Voorstel: invoeren van tweezijdig mixparkeren tussen Graswinckelstraat (ofwel Buitenwatersloot 51) en Bolkbrug. Het gaat hierbij om ca. 11 parkeerplaatsen.

Figuur 24: Toevoegen aan mixparkeergebied Buitenwatersloot: 11 parkeerplaatsen aan de waterkant



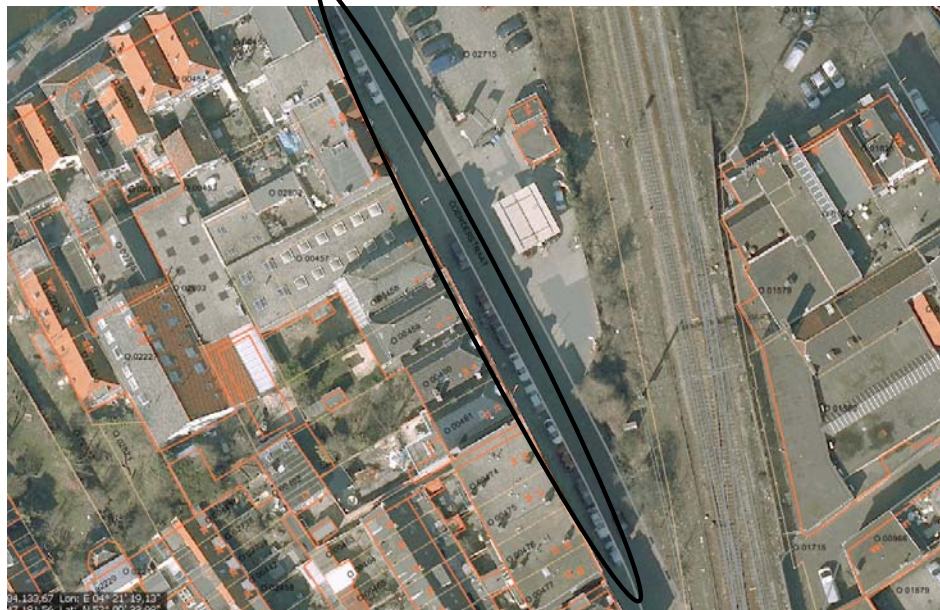
Coenderstraat, hoek Buitenwatersloot

Huidige situatie: op de hoek van de Buitenwatersloot (mixparkeergebied) en Coenderstraat (vergunninghoudersgebied) staat een parkeerautomaat. De aanwezigheid van een parkeerautomaat op de grens van twee regimes schept mogelijk verwarring.



Voorstel: Toevoegen van de parkeerplaatsen in de Coenderstraat (tussen Buitenwatersloot en Westerstraat) aan het mixparkeergebied. Het gaat hierbij om 15 parkeerplaatsen.

Figuur 25: Toevoegen aan mixparkeergebied: 15 parkeerplaatsen in Coenderstraat, tussen Buitenwatersloot en Westerstraat



Van Bleiswijkstraat, hoek Laan van Vollering

Huidige situatie: In de Laan van Vollering (links op onderstaande foto) is mixparkeren toegestaan. In de Van Bleiswijkstraat (rechts op onderstaande foto) mag tijdens gereguleerde uren uitsluitend geparkeerd worden door vergunninghouders. De parkeerautomaat staat in het midden en suggereert dat mixparkeren van kracht is aan beide zijden, dus ook in de Van Bleiswijkstraat. Daarnaast komt hier op korte afstand tweemaal een regimewisseling voor: vanaf het politiebureau door de Jacoba van Beierenlaan (mixparkeren) via de Van Bleiswijkstraat (vergunningparkeren) naar de Laan van Vollering (mixparkeren).



Voorstel: Invoeren van mixparkeren op de parkeervakken in de Van Bleiswijkstraat, tussen trambaan en Jacoba van Beierenlaan. Het gaat hierbij om 6 resp. 8 parkeervakken.

Figuur 26: Toevoegen aan mixparkeergebied: 8+6 parkeervakken in de Van Bleiswijkstraat, tussen Jacoba van Beierenlaan en trambaan



Onduidelijke mixparkeerregimes in gebied D

In gebied D doen situaties, zoals beschreven in de inleiding zich niet voor. In D geldt alleen mixparkeren bij het Kalverbos (gebied D1). Deze situatie is momenteel helder aangegeven en behoeft geen aanpassing.

In de Agnetaparkbuurt (gebied D2) zijn alle parkeerplaatsen bestemd voor vergunninghouders. Analooq aan de situatie van de Reinier de Graafweg, wordt binnenkort in dit gebied echter wel een parkeerautomaat geplaatst. Bij deze parkeerautomaat kunnen alleen dagkaarten voor vergunninghouderplaatsen aangeschaft worden.

Onduidelijke mixparkeerregimes in gebied E

Gebied E heeft de volgende mixparkeerlocaties. Hier doen zich in een drietal gevallen onduidelijke situaties voor zoals beschreven in de inleiding:

- Tweemolentjeskade (1, 2, 4)
- Oostsingel (2x) (1, 2, 4)
- Clara van Sparwoudestraat (-)

Hieronder worden de eerste twee locaties toegelicht en worden voorstellen tot verbetering gedaan.

Tweemolentjeskade, tussen Oostsingel en Van Bronckhorststraat

Probleem

Onduidelijkheid over regimegrenzen in lengterichting van de straat: Aan de waterzijde van de straat geldt momenteel mixparkeren, terwijl de parkeerplaatsen aan de gevelzijde bestemd zijn voor vergunninghouders.

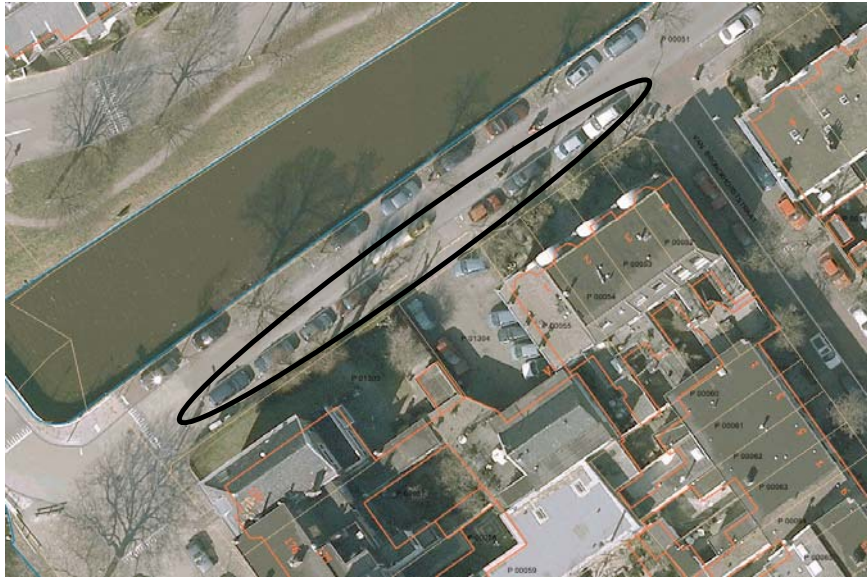
Tabel 12: Huidige situatie: alleen mixparkeren langs waterzijde



Voorstel

Invoeren tweezijdig mixparkeren op de Oostsingel, tussen Rembrandtstraat en Tweemolentjeskade. Hiermee worden circa 8 vergunninghouderplaatsen toegevoegd aan het mixparkeerregime.

Tabel 13: Toevoegen aan mixparkeerregime: 8 vergunninghouderplaatsen langs gevelzijde



Oostsingel, tussen Tweemolentjeskade en Rembrandtstraat

Probleem

Regimewisseling ter hoogte van de reeds aanwezige parkeerautomaat: de Tweemolentjeskade kent een mixparkeerregime, terwijl op de Oostsingel vergunningparkeren van kracht is.

Figuur 27: huidige situatie, parkeerautomaat op grens van mixparkeren (Tweemolentjeskade) en vergunningparkeren (Oostsingel)



Voorstel

Invoeren van tweezijdig mixparkeren op de Oostsingel, tussen de Tweemolentjeskade en de Rembrandtstraat. Hiermee worden circa 22 vergunninghouderplaatsen toegevoegd aan het mixparkeerregime.

Figuur 28: Toevoegen aan mixparkeergebied 22 vergunninghouderplaatsen aan Oostsingel, tussen Rembrandtstraat en Tweemolentjeskade



Oostsingel, tussen Willem van Aelststraat en de Van Renswoudestraat
Huidige situatie: Aan de kanaalzijde geldt mixparkeren, aan de gevelzijde mag tijdens gereguleerde uren uitsluitend geparkeerd worden door vergunninghouders.

Figuur 29: Huidige situatie: mixparkeren aan kanaalzijde, vergunninghouders aan gevelzijde



Voorstel: invoeren van tweezijdig mixparkeren op Oostsingel, tussen Willem van Aelststraat en de Van Renswoudestraat/Koepoortbrug. Het betreft circa 23 parkeerplaatsen. Zodra de Koepoortgarage in gebruik wordt genomen, en onder gelijkblijvende omstandigheden, worden alle mixparkeerplaatsen weer vergunninghoudersplaatsen.

Figuur 30: Toevoegen aan mixparkeergebied: 23 parkeerplaatsen aan Oostsingel, tussen Willem van Aelststraat en Van Renswoudestraat



Onduidelijke mixparkeerregimes in gebied F

Gebied F heeft de volgende mixparkeer- en betaaldparkeerlocaties. Hier komen onvoldoende duidelijke situaties voor op de volgende locaties.

In gebied F doen bovenstaande situaties zich voor op de volgende locaties:

- Rotterdamseweg 2 t/m 18 (1, 2, 4)
- Scheepmakerij (1, 2, 3)
- Julianalaan (1, 2, 3, 4)
- Crommelinplein
- Plein Delftzicht

Op de volgende pagina's worden enkele van deze locaties nader toegelicht.

Rotterdamseweg, tussen Hertog Govertkade en Mijnbouwstraat

Huidige situatie: Eenzijdig mixparkeren aan even zijde: nrs. 2 t/m 18.
Tijdens gereguleerde uren uitsluitend parkeren voor vergunninghouders op de parkeerplaatsen tussen Rotterdamseweg 18 en de Mijnbouwstraat, en aan de oneven zijde van de Rotterdamseweg.

Figuur 31: Huidige situatie Rotterdamseweg: mixparkeren aan even zijde (links op foto)



Voorstel: Eenzijdig mixparkeren wijzigen in tweezijdig mixparkeren. Het gaat hierbij om het samenvoegen van 7 mixparkeervakken en 10 vergunningvakken tot 17 mixparkeervakken.



Rotterdamseweg, tussen Mijnbouwstraat en Rotterdamseweg (mixparkeren in eventueel nieuw gereguleerd gebied)

Aan dit deel van de Rotterdamseweg zijn enkele detaillisten gevestigd. Om er voor te zorgen dat deze ondernemingen ook tijdens bloktijden voldoende bereikbaar zijn, wordt voorgesteld om een regime van mixparkeren in te stellen op de Rotterdamseweg, tussen Mijnbouwstraat en Agatha van Leidenlaan – inclusief alle zijstraten en hofjes die horen bij en/of uitkomen op dit deel van de Rotterdamseweg.

Samen met het deel tussen de Hertog Govertkade en Mijnbouwstraat waarvan eerder in dit stuk is voorgesteld om toe te voegen aan het mixparkeergebied, ziet het nieuwe mixparkeergebied er als volgt uit:

Figuur 32: Voorstel tot instellen van mixparkeergebied op Rotterdamseweg, tussen Hertog Govertkade en Agatha van Leidenlaan



Scheepmakerij

Huidige situatie: Momenteel geldt eenzijdig mixparkeren op de Scheepmakerij tussen nummer 6 en nummer 11. Aan weerszijden van deze mixparkeerplaatsen aan de Scheepmakerij liggen nu vergunninghouderplaatsen: ten noorden van nummer 6 (tussen de Hertog Govertkade en de Scheepmakerij 6) liggen momenteel vier parkeerplaatsen voor vergunninghouders. Ten zuiden van Scheepmakerij 11 (tussen nummer 11 en het Herenpad) liggen een vijftiental vergunninghouderplaatsen.

Figuur 33: Huidige situatie Scheepmakerij: Vergunninghouderplaatsen aan de gevelzijde en mixparkeerplaatsen aan de kanaalzijde



Voorstel: Eenzijdig mixparkeren op een klein deel en over een korte afstand van de Scheepmakerij wijzigen in tweezijdig mixparkeren in de gehele straat, dus tussen Hertog Govertkade en Herenpad. Het gaat hierbij om samenvoegen 6 mixparkeervakken en 18 vergunningvakken tot 24 mixparkeervakken. De parkeervakken die voorzien zijn van een beugel zijn hierbij niet meegeteld. Deze kunnen op dezelfde wijze gebruikt blijven worden.

Figuur 34: Voorstel: invoeren mixparkeren op Scheepmakerij, tussen Hertog Govertkade en Herenpad



Julianalaan, tussen de Maerten Trompstraat en Julianalaan 147

Huidige situatie: Parkeerautomaat bevindt zich op de hoek van Julianalaan met de Maerten Trompstraat, dus op de overgang van mixparkeergebied naar vergunninggebied. Bebording maakt niet voldoende duidelijk welke parkeerplaatsen tot mixparkeren behoren.

Figuur 35: Huidige situatie: onduidelijke bebording bij mixparkeren Julianalaan



Voorstel: Bebording verbeteren en zoeken naar een betere locatie voor de parkeerautomaat.

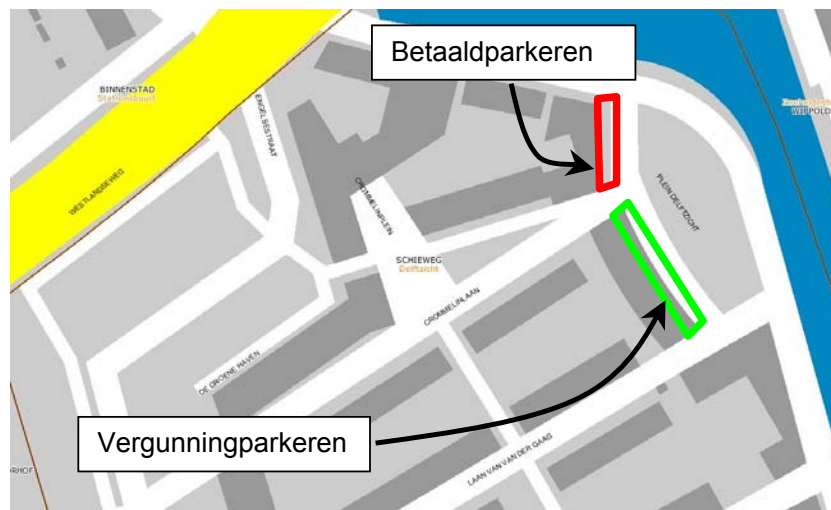
Plein Delftzicht, tussen Crommelinlaan en Hooikade

In gebied F bevinden zich een tiental betaald parkeerplaatsen op het Plein Delftzicht. Deze zijn aangelegd in verband met bezoekers aan de Gemeentelijke Sociale Dienst (Hooikade 13) en het RIAGG (Hooikade 30). Op het andere deel van Plein Delftzicht, tussen de Crommelinlaan en de Laan van Van der Gaag, geldt momenteel vergunningparkeren op tien parkeerplaatsen. Op deze straatsectie beschikken bewoners over parkeergelegenheid op eigen terrein. Op de hoek van de Laan van Van der Gaag en het Zuideinde is de praktijk van een fysiotherapeut gevestigd. Klanten voor deze praktijk parkeren nu ter hoogte van de Hooikade 30.

Bewoners zien graag dat alle parkeerplaatsen aan het Plein Delftzicht omgezet worden naar mixparkeerplaatsen. Dit geldt dus voor zowel de betaalparkeerplaatsen als de vergunninghouderplaatsen.

Voorstel: Het instellen van mixparkeerplaatsen aan Plein Delftzicht, tussen Hooikade en Laan van Van der Gaag.

Figuur 36: Huidige situatie aan Plein Delftzicht



Engelsestraat, tussen Drukkerijlaan en Laan van Braat

Huidige situatie: Op dit deel van de Engelsestraat geldt momenteel vergunningparkeren. Via de bewonersvereniging is het verzoek gekomen om op dit deel van de Engelsestraat mixparkeren in te stellen, en wel op de parkeerplaatsen voor het complex aan de Engelsestraat 63 t/m 141. Reden is dat bestaande mixparkeerplaatsen zich op grote afstand bevinden. Bezoekers aan bewoners van dit complex wil graag parkeren op de aanwezige parkeerplaatsen en is bereid daarvoor te betalen, maar wordt hiertoe niet in de gelegenheid gesteld
 Voorstel: Instellen mixparkeren op de parkeerplaatsen voor het complex aan de Engelsestraat 63 t/m 141.

Figuur 37: Appartementen en parkeerplaatsen bij Engelsestraat 63 t/m 141



Bijlage 4: Amendementsteksten bij opties voor gebiedsuitbreidingen

In § 4.5, § 4.6 en 4.7, wordt de raad steeds gevraagd om een keus te maken tussen twee opties voor gebiedsuitbreiding.

In de (wijzigingen in de) bijlagen bij de parkeer(belasting)verordening is steeds uitgegaan van de wijzigingen die horen bij de eerste van elke twee opties. Het gaat daarbij dus om de wijzigingen die nodig zijn als gekozen wordt voor de volgende opties:

- Koepoortbuurt-1,
- Heilige Landbuurt-1;
- Wippolder-1.

Indien de raad de keus maakt voor één van de andere opties, worden hieronder de bijbehorende onderdelen van amendementen weergegeven:

Amendementstekst bij optie Koepoortbuurt-2

De gemeenteraad van Delft, bijeengekomen in de raad van <datum> besluit de bijlage bij de parkeer(belasting)verordening als volgt te wijzigen:

I

Artikel 1, eerste lid onder gebied E2 (sub s):

“de Van Miereveltlaan tussen de Maria Duystlaan en de Tweemolentjeskade”

Wordt gewijzigd in

“de Van Miereveltlaan tussen de Maria Duystlaan en de Fabritiusstraat”;

II

in Artikel 1 eerste lid onder gebied E2 wordt verwijderd:

“dd) Palamedesstraat;
ee) Van Bronckhorststraat”

Toelichting:

Dit amendement strekt ertoe

- I) gebied E2 te beperken door verwijdering van de Van Miereveltlaan, van de Tweemolentjeskade tot de Fabritiusstraat, en
- II) gebied E2 te beperken door verwijdering van de Palamedesstraat en de Van Bronckhorststraat.

<Ondertekening indieners>

Amendementstekst bij optie Heilige Landbuurt-2

De gemeenteraad van Delft, bijeengekomen in de raad van <datum> besluit de bijlage bij de parkeer(belasting)verordening als volgt te wijzigen:

In Artikel 1 eerste lid onder gebied E2 wordt verwijderd:

“ff) Geertruyt van Oostenstraat, tussen de Stalpaert van der Wieleweg en de Vondelstraat;

gg) Van der Madestraat, tussen de Oostsingel en de Vondelstraat;

hh) Dr. Schaepmanstraat van nummer 3 tot en met nummer 57.”

Toelichting:

Dit amendement strekt ertoe gebied E2 te beperken door verwijdering van de Geertruyt van Oostenstraat, tussen de Stalpaert van der Wieleweg en de Vondelstraat; de Van der Madestraat, tussen de Oostsingel en de Vondelstraat; en de Dr. Schaepmanstraat van nummer 3 tot en met nummer 57.

<Ondertekening indieners>

Amendementstekst bij optie Wippolder-2

De gemeenteraad van Delft, bijeengekomen in de raad van <datum> besluit de bijlage bij de parkeer(belasting)verordening als volgt te wijzigen:

Artikel 1, eerste lid onder gebied F:

“het gebied omsloten door (met de wijzers van de klok mee, beginnend bij de Hooikade):

- a) oostzijde van de Hooikade;
- b) oostzijde van het Zuideinde;
- c) zuidzijde van de Abtswoudsweg inclusief de bebouwing;
- d) de wegas van de Engelsestraat.

en:

het gebied omsloten door de Hertog Govertkade, de Kanaalweg, de Julianalaan (noord), de Schoemakerstraat, het Zuidplantsoen, de Michiel de Ruyterweg en de Julianalaan (west), het Abtswoudsepad, het Proosdijpad en de Scheepmakerij. Inclusief van de randen: de Rotterdamseweg tot en met huisnummer 135 oneven en tot met huisnummer 170 even, de hele Kanaalweg en de Julianalaan vanaf het Poortlandplein tot en met 165 oneven en tot en met 156 even.”

Wordt gewijzigd in

“het gebied omsloten door (met de wijzers van de klok mee, beginnend bij de Hooikade):

- a) oostzijde van de Hooikade;
- b) oostzijde van het Zuideinde;
- c) zuidzijde van de Abtswoudsweg inclusief de bebouwing;
- d) de wegas van de Engelsestraat.

en:

het gebied omsloten door de Rotterdamseweg, de Kanaalweg, de Julianalaan (noord), de Schoemakerstraat, het Zuidplantsoen, de Michiel de Ruyterweg en de Julianalaan (west). Inclusief van de randen: de Rotterdamseweg vanaf de Hertog Govertkade tot en met huisnummer 135 oneven en tot met huisnummer 170 even, de hele Kanaalweg en de Julianalaan vanaf het Poortlandplein tot en met 165 oneven en tot en met 156 even

en daarnaast de straten:

- e) Scheepmakerij;
- f) Hertog Govertkade”

Toelichting:

Dit amendement strekt ertoe gebied F te beperken door verwijdering van Werfpad, Herenpad, Agatha van Leidenlaan, Aleid van Malsenlaan, Elisabeth van Zuilenlaan, Koningsveld en Machteld van Meterenlaan.

<Ondertekening indieners>