

Parkeerbeleid toch op de schop na kritiek bewoners en politici

Het college neemt extra tijd voor het uitwerken van nieuw parkeerbeleid en houdt daarbij rekening met reacties uit de stad en de gemeenteraad. Het college wil het parkeerbeleidskader in februari 2013 vaststellen.

► Redactie
► Delft

De gemeente heeft bewoners, ondernemers, belangenorganisaties en de betrokken raadscommissie in een open dialoog betrokken bij het opstellen van het nieuwe parkeerbeleid. Op-gave is om te komen tot een toekomstvast, eenduidig en financieel solide parkeerbeleid. Daarbij moet het college ook invulling geven aan een vastgesteld bezuinigingsbedrag van 1,12 miljoen. Uit de gesprekken met de stad en de raad is gebleken dat steun bestaat voor de visie dat parkeermaatregelen eenduidig moeten zijn, moeten bijdragen aan het gastvrije karakter van Delft en moeten helpen om de juiste parkeerder op de juiste plek te laten parkeren. Ook bestaat draagvlak voor de uitgangspunten dat de bezettingsgraad van de parkeergarages (met name van de weinig gebruikte garage Markt) moet worden verbeterd, en dat oplossingen nodig zijn voor de hogere parkeerdruk door de groei van het autobezit. Ook vindt men het huidige parkeersysteem ingewikkeld en onoverzichtelijk, met name voor bezoekers. Dit moet eenduidiger en eenvoudiger.

Meer onderzoek
Maar over de gepresenteerde



Garage Zuidpoort en Phoenix zijn altijd druk bezet, maar garage Markt blijft een zorgenkindje.

oplossingsrichtingen om dit allemaal voor elkaar te krijgen wordt nog heel verschillend gedacht. Met name de binnen-

» College vraagt om uitstel voor nieuwe onderzoeken

stadsbewoners hebben gevraagd om alternatieven voor het overall in de binnenstad invoeren van mixparkeren. In de raadscommissie is aangedrongen op

meer onderzoek: het college is gevraagd te bekijken wat het betekent als het straat-, vergunning- en garageparkeren en ook transferiumaanleg en -gebruik in samenhang worden beschouwd. In dit model wordt de parkeerexploitatie van Parking Delft betrokken bij de totale kosten en opbrengsten van het parkeren. Ook is vanuit de raad gevraagd om te kijken naar een verdere reductie van de torenhoge kosten van handhaving en toezicht, en een andere manier van toerekenen van de kosten van parkeren. Al die dingen

maken Delft een zeer dure -en dus onaantrekkelijke- stad voor parkeerders. Met alle economische schade van dien, vreest onder meer de VVD.

Nieuwe planning

Het college wil recht doen aan deze geluiden uit de stad en gemeenteraad, en zal dan ook extra tijd investeren in nader onderzoek. Daarom heeft het college in een brief aan de raad om meer tijd gevraagd. Voor het opstellen van het nieuwe parkeerbeleid wordt nu een nieuwe planning gemaakt.

Flitsparkeren? Nee!

In de binnenstad wordt intussen actie gevoerd tegen het 'flitsparkeren'. De bewoners- en ondernemersorganisaties hebben overall rood-gele miniposters opgehangen "Wij verwachten namelijk meer zoekverkeer en minder parkeermogelijkheid voor vergunninghouders", vrezen de actievoerders.

'Ook buiten het centrum staan auto's!'

Delft

De afgelopen dagen staan de kranten vol van het parkeren in het centrum van Delft. Belangenvereniging Olofsbuurt-Westerkwartier (BVOW) hoopt dat daardoor niet vergeten wordt dat ook in de rest van de stad geparkeerd wordt. Rondom het centrum is immers een schil van gebieden waar alleen met een vergunning of tegen betaling geparkeerd kan worden, zoals de Olofsbuurt en het Westerkwartier. Secretaris Guido van der Wedden: "Uit een enquête blijkt dat de bewoners hier tevreden zijn met het huidige systeem, zolang de kosten maar niet stijgen. De gemeente heeft echter ook hier ingrijpende plannen".

De wethouder wil het systeem vereenvoudigen. Dit betekent dat overal dezelfde tijden voor vergunningparkeren worden ingevoerd. In Olofsbuurt en Westerkwartier geldt nu vergunningparkeren van 16 tot 22 uur. Van der Wedden: "Dit is perfect: als wij als bewoners 's avonds na het werk thuis komen, is er hierdoor altijd voldoende plek, terwijl overdag, wanneer er toch voldoende lege plekken zijn, bezoekers hier gratis kunnen staan". De BVOW vreest dat vereenvoudiging van het systeem betekent dat ook overdag vergunningparkeren wordt ingevoerd. Wat dan betekent dat mantelzorgers en kraamhulpers niet meer even met de auto langs kunnen komen. Van der Wedden: "Dat willen wij niet! Overdag is hier immers helemaal geen probleem! Wij verwachten maatwerk van de gemeente, dus kom niet met een oplossing die hier juist voor problemen gaat zorgen."

Een ander omstreden plan van de gemeente is de invoering van een digitale bezoekerskaart. Elke bewoner krijgt een bepaald budget en moet bezoek per telefoon of via internet aanmelden. In 2007 lanceerde de gemeente al een soortgelijk plan. Dat betekende toen dat als iemand meer dan één bezoeker per keer wil kunnen ontvangen, extra kaarten bijgekocht moeten worden. Als je meer dan een bepaald aantal uur per jaar bezoek wil ontvangen, moet je budget bijkopen. Grootste bezwaar toen waren de extra kosten voor aan- en afmelden, extra kaarten en extra budget. De wijk is tevreden met de huidige kaart met draaischijf en wil deze graag behouden, ook al kan hiermee maar één bezoeker per keer worden ontvangen. Van der Wedden: "De helft van de bewoners geeft aan géén keer per maand een bezoekerskaart van de burenen voor extra bezoek. Deze kaart draagt daarmee bij aan de sociale cohesie".

Out of the Box: Demand-manager

Een vriend van mij werkt sinds kort als demand-manager bij een gemeente. Demand-manager, nog nooit van gehoord. Mijn vriend legde uit dat hij was gepositioneerd bij het net opgerichte Shared Service Center en samenwerkte met dertien andere demand-managers. Mijn vriend was demand-manager op het gebied van corporate communicatie. Het was zijn taak de communicatiebehoefte van alle gemeentefdelingen in kaart te brengen. Check, zei hij. Hij knipte er hip met zijn vingers bij. Mijn vriend had carrière

gemaakt, ik hoorde de trots in zijn stem. Zijn succes straalde ook een beetje op mij af, vond ik. Wie kan nou zeggen dat hij bevriend is met een demand-manager? Mijn vriend verzekerde mij dat zijn job best lastig was. In zijn business moest hij er namelijk ook voor zorgen dat er bezuinigd werd op de corporate communicatie. Als demand-manager moest hij daarvoor natuurlijk wel een stevige counterpart hebben. Daarom had elke gemeentelijke afdeling een accountmanager die binnen de kaders van de producten- en dienstencatalogus van het Shared Service Center de communicatievraag van de afdeling kon aangeven. Die jij dan re-

liseert, vulde ik optimistisch aan. Dat bleek ik toch niet juist te zien. De demand-manager en accountmanager legden hun afspraken vast in een service-level-agreement die ze lieten checken door een consultant van businessunit Planning & Control. Daarnaast werden de agreements doorgestuurd naar de cross media coördinator die er een jaarplanning van maakte. En dán worden de afspraken uitgevoerd, vroeg ik. Nou nee, zei mijn vriend. Dat was niet mogelijk. Er waren namelijk geen medewerkers meer. Die waren allemaal demand-manager of accountmanager geworden.



» Doek valt voor Sotiri

Hoeveel kansen moet iemand krijgen? Een boel, in het geval van Ron Link. Trijntje Oosterhuis koos hem boven Delft naar Sotiri, en daarmee was zijn Voice over. Ron Link deed al mee aan Idols, zong de hoofdrol in Tarzan en woonde samen met Jamai. Niet bepaald een nieuw talent dus. Sotiri, kop op, je komt er zonder Voice ook! Foto RTL4