

Aan
Gemeenteraad
Van
Wethouder Mw. A.L. Koning
Afschrift aan

Memo

Datum
13-02-2009
Opsteller
Dhr. D. Jellema
Bijlage
4

Onderwerp
Uitbreiden mixparkeren heeft geen consequenties voor
bewonersparkeren, **versie met commentaar door**
Belangenvereniging Olofsbuurt-Westerkwartier

Inhoud van deze memo

In deze memo wordt onderbouwd waarom het uitbreiden van mixparkeergebieden geen consequenties heeft voor de mogelijkheden voor bewoners om te parkeren. Dit gebeurt aan de hand van tellingen op piekmomenten in de mixgebieden die ter discussie staan¹. De conclusie is dat mixparkeren vergelijkbaar is met een halflege parkeergarage: als daarvan de capaciteit verdubbeld wordt, komen er niet automatisch meer bezoekers.

Waarom deze memo?

Diverse politieke partijen hebben donderdagavond 12 februari 2009 hun zorg geuit over de effecten van het uitbreiden van mixparkeren. Het is de meeste partijen onvoldoende duidelijk geworden dat deze maatregel geen consequenties heeft voor de parkeermogelijkheden voor bewoners. Het college kan zich goed voorstellen dat bewoners zich zorgen maken dat er voor hen minder parkeerplaatsen overblijven zodra betalende bezoekers meer mogelijkheden krijgen om te parkeren. Toch denkt dat het college dat hiervan in de praktijk geen sprake is. Zij schrijft dit ook in de voetnoot op pagina 30 van de nota Evaluatie Parkeergebieden 2008. Het college begrijpt uit de behandeling van de nota op 12 februari dat de raad een betere onderbouwing wenst van de veronderstelling "dat parkeermogelijkheden voor bewoners niet zullen afnemen".

Waarom zijn maatregelen bij mixparkeergebieden nodig?

Uitbreiden van enkele mixparkeergebieden is volgens het college niet nodig omdat er meer vraag is naar parkeerplaatsen voor bezoekers, maar omdat hiermee de situatie duidelijker wordt voor bezoekers. Nu staan relatief veel betalende bezoekers geparkeerd op vergunninghouderplaatsen, omdat zij in

¹ In deze memo worden achtereenvolgens niet behandeld: de mixparkeerplaatsen waartegen expliciet geen bezwaar is gemaakt en de mixparkeerplaatsen waar expliciet om is gevraagd door belangenverenigingen. Zie bijlage 1 voor een compleet overzicht. Uit dit overzicht blijkt dat tegen 116 van de extra 379 mixparkeerplaatsen geen bezwaren zijn.

de veronderstelling zijn dat het om een mixparkeerplaats gaat. Dit gebeurt bijvoorbeeld op de Spoorsingel langs de gevelzijde zo vaak dat hier op zaterdagen *de facto* al sprake is van mixparkeren: het percentage bezoekers met een kaartje is langs de gevelzijde ruim 20% (met voldoende plaatsen beschikbaar onder het spoorviaduct). Van de autobezitters die in 2008 een naheffingsaanslag kregen omdat zij met een parkeerkaartje op een vergunninghouderplaats stonden, stond ruim de helft op de Spoorsingel of Oostsingel. De meerderheid van reacties uit de buurt over de onduidelijkheid van de mixparkeersituatie, is ook afkomstig van bewoners uit deze twee straten.

Dit is niet de enige oplossing en wat ons betreft een onlogische oplossing voor het probleem van de onduidelijkheid dat in principe geen relatie met het aantal mixplaatsen heeft: een vergelijkbare oplossing zou zijn ALLE plekken aan de Spoorsingel terug te veranderen in vergunningplekken. Dit voldoet aan de eis van duidelijkheid.

Enkele jaren geleden is 60% van de plekken aan de Spoorsingel van vergunningplekken veranderd in mixparkeerplekken. Nu het andere deel ook veranderen in mixplekken is wat ons betreft onaanvaardbaar.

De duidelijkheid verbeteren is de enige juiste oplossing voor de onduidelijkheid. Hiervoor dient een oplossing te worden gevonden in de inrichting van de openbare ruimte en niet in het aanpassen van het aantal plekken (en er zijn meer alternatieven dan tegels te bedenken, zie opmerking bij paragraaf over tegels).

Hoeveel lege parkeerplaatsen zijn er op piekmomenten?

Op de drukste momenten van de week maken vaak meerdere groepen parkeerders gebruik van de mixparkeerplaatsen, zoals bewoners, werknemers en winkelend publiek (bezoekers). De drukste momenten gedurende de bloktijden zijn achtereenvolgens: aan het eind van de middag op werkdagen en op zaterdagmiddag in het weekend². De aanwezigheidspercentages van de gebruiksgroepen zijn onder andere afhankelijk van de locatie (bv. bezoekers aan ouderavonden op het Westplantsoen! **Hier dus geen mixparkeren invoeren svp, want dit zou betekenen dat de bewoners 's avonds tijdens ouderavonden niet thuis kunnen parkeren**) en het tijdstip van de week (bv. veel winkelpubliek op zaterdagmiddag).

In bijlage 3 wordt voor onderstaande mixparkeergebieden aangegeven hoeveel betalende bezoekers gebruik maken van het betreffende mixparkeergebied en hoeveel lege parkeerplaatsen beschikbaar zijn op de drukste momenten³:

² Zaterdagavond na 22:00 uur is het drukker dan zaterdagmiddag, maar dit is omdat na 22:00 uur op straat vrij geparkeerd kan worden.

³ Voor de volgende mixparkeergebieden zijn geen telcijfers beschikbaar: Van Bossestraat/Van Zuijlen van Nijveltstraat en de Rotterdamseweg, tussen Mijnbouwstraat en Van Speykstraat, zie ook bijlage 3.

Wat is dit voor telling? Is deze representatief? De bron is niet vermeld. Waar komen deze cijfers vandaan?

Gebied	Straat	Bezoekers	Lege plaatsen
C	Spoorsingel	193	60
C	Westplantsoen	x	y
C	Buitenwatersloot	1	3
C	Coenderstraat	1	5
E	Tweemolentjeskade	2	6
E	Oostsingel, bij Koepoortbrug	6	0

Hieruit blijkt dat ook op de drukste momenten van de week voldoende lege parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor betalende bezoekers (met uitzondering van de mixparkeerplaatsen op de Oostsingel, bij de Koepoortbrug). Op de drukste momenten van de week kunnen dus (bijna) alle betalende bezoekers een plekje vinden. Er zijn geen betalende bezoekers die ergens anders naar toe gaan, of thuisblijven. Kortom, er is geen latente vraag naar parkeerplaatsen. Om deze reden wordt geen toename van betalende bezoekers verwacht als hun parkeermogelijkheden worden uitgebreid (al kan dit voor de Oostsingel niet 100% worden uitgesloten).

Creëert extra aanbod van mixparkeerplaatsen geen extra vraag?

Sommigen hebben het idee dat 'extra aanbod' altijd 'extra vraag' creëert, en maken een vergelijking met de verkeersintensiteit op snelwegen: een extra strook op de A4 tussen Leiden en Den Haag heeft inderdaad een verkeersaantrekkende werking. Een extra strook op de (lege) snelweg van Groningen naar de Duitse grens (A7) zorgt echter niet voor extra verkeer. Extra aanbod van mixparkeerplaatsen in het voorstel van het college is als de A7.

Het klinkt logisch en mooi, maar hier wordt niet onderbouwd waarom extra aanbod van mixparkeerplaatsen wél met de A7 te vergelijken is en niét met de A4...

Analoge logica van onze kant: als er geen probleem zou zijn met bezoekers die op mixplekken willen parkeren (die nu nog vergunningplaatsen zijn), dan zou er helemaal geen noodzaak zijn tot vergunningparkeren. Mevrouw de wethouder, met uw A7-vergelijking, ondermijnt u het bestaansrecht van het vergunningparkeersysteem. De Belangenvereniging Olofsbuurt-Westerkwartier pleit dan ook voor doorvoeren van uw eigen manier van logisch beredeneren en stelt voor: het afschaffen van het gehele vergunningparkeersysteem in schil C.

Waarom zijn tegels met betaalicoontjes op mixparkeerplaatsen geen oplossing?

Tegels op mixparkeerplaatsen zijn geen oplossing voor betalende bezoekers die op *vergunninghouderplaatsen* parkeren. Om te voorkomen dat betalende bezoekers op *vergunninghouderplaatsen* parkeren, moeten juist *vergunninghouderplaatsen* voorzien worden van een *vergunningicoontje*. Het is daarbij nog maar de vraag of parkerende bezoekers een tegel beter begrijpen dan een verkeersbord. Wel duidelijk is echter dat het een dure oplossing is: ca. 6.000 vergunninghouderplaatsen à raison van € 35 (aanschaf tegel plus inklinkeren) is € 200.000,-. Het is bovendien een verslechtering van de beeldkwaliteit in de openbare ruimte; een openbare ruimte van een hoge kwaliteit is essentieel in een druk bewoonde stad.

Zoals iedereen begrijpt zijn er vele oplossingen voor het probleem van de duidelijkheid. Het is een taak van de gemeente om deze oplossingen aan te dragen.

Omdat de wethouder blijkbaar alleen met de oplossing 'dan maar overal mixparkeren' kan komen, hebben de belangenverenigingen als voorbeeld de tegeltjes genoemd. Dit voorbeeld blijkt duur en niet fraai. In deze paragraaf had ik graag over alternatieven gelezen (belijning op straat, tekst "ALLEEN VERGUNNINGHOUDERS" op straat geschilderd, extra bebording, andere kleur bestrating, etc.), in plaats van alleen het tegenspreken van een enkel voorbeeld gegeven door meedenkende burgers.

Is het niet veel effectiever om extra borden op te hangen?

Inderdaad, extra borden is ook een optie die is meegenomen in het voorstel van het college. Het college stelt voor om op 11 van de 22 mixparkeergebieden géén uitbreidingen van mixparkeerplaatsen te realiseren, en de parkeersituatie te verduidelijken door uitsluitend het ophangen van extra borden en/of het verplaatsen van de parkeerautomaat. Echter, in sommige mixparkeergebieden zijn enkel extra borden beslist niet afdoende. In deze gebieden hangen veelal meer dan voldoende borden⁴ (blijkbaar niet, want het gaat toch fout). Hier zijn dus aanvullende maatregelen nodig, zoals (!! Er zijn dus ook andere mogelijkheden, zie paragraaf hierboven!!) het verleggen van de grenzen tussen parkeerregimes. Dit laatste komt in de praktijk neer op een uitbreiding van het mixparkeergebied. (of op opheffen van het mixparkeren in deze straten, zie ook opmerkingen bij paragraaf 'waarom zijn aanvullende mixparkeerplekken nodig?'. Sinds het invoeren van het vergunningsstelsel met mixparkeerplekken zijn er per slot van rekening enkele parkeergarages voor bezoekers bijgebouwd.

⁴ Zie bijlage 4 voor enkele voorbeelden

Wat zijn de wensen van de bewoners?

De Belangenvereniging Olofsbuurt-Westerkwartier spreekt namens de inwoners van onze wijken. Toen wij langs de deuren gingen om handtekeningen op te halen voor het burgerinitiatief, zijn wij vrijwel geen bewoner tegengekomen die het niet met ons eens was: niemand wil uitbreiding van het aantal mixparkeerplaatsen.

Dit wordt ook bevestigd door de enquête die wij onlangs hebben uitgezet onder bewoners in de straten rondom de in te voeren extra mixplaatsen. De respons was circa 33%. Van de respondenten was 93% tegen uitbreiden van het mixparkeren.

In onderstaande tabel zijn de resultaten per straat gezet:

<u>Straat</u>	<u>Uitbreiding Mixparkeren</u>	<u>Voor</u>	<u>Tegen</u>
<u>Buitenwatersloot</u>	<u>11</u>	<u>2</u>	<u>36</u>
<u>Coenderstraat</u>	<u>15</u>		<u>6</u>
<u>Spoorsingel</u>	<u>65</u>	<u>1</u>	<u>36</u>
<u>V.Bossestr-Zuijlen van Nijeveldstr.</u>	<u>21</u>	<u>3</u>	<u>13</u>
<u>Westplantsoen</u>	<u>36</u>	<u>1</u>	<u>25</u>
<u>v.Bleiswijkstr. -Laan van Vollering</u>	<u>148</u>	<u>7</u>	<u>116</u>

Ik verzoek u met klem naar de burgers van Delft te luisteren.

Past deze uitbreiding in de afspraken van de gemeente met bewonersorganisaties?

Nee, want bij de invoering van vergunningparkeren in 2001 was het doel het weghouden van bezoekers van de binnenstad uit onze wijk omdat de plekken voor bewoners zijn. Nu worden deze plekken alsnog voor bezoekers bestemd, waardoor de parkeerdruk voor bewoners toeneemt.

Daarnaast hebben op 23 december 2007 de Belangenvereniging Olofsbuurt-Westerkwartier en de gemeente Delft gezamenlijk een convenant getekend: doel was afspraken te maken over het aantal extra parkeerplaatsen binnen schil C, de parkeerdruk binnen de schil en de kosten en vorm voor de parkeervergunning en de bezoekersvergunning. Artikel 3.1 van dit convenant bepaalt onder andere dat het totaal aantal parkeerplaatsen in de wijk tenminste gelijk dient te blijven. Uitbreiden van het aantal mixparkeerplaatsen gaat ten koste van de parkeerruimte voor bewoners en is in strijd met het convenant.

Is de gemeente een onbetrouwbare partner om afspraken mee te maken?

Conclusie

Gedurende de bloktijden is ook op de drukste momenten voldoende parkeergelegenheid beschikbaar voor betalende bezoekers. Er is geen sprake van een latente vraag naar parkeerplaatsen onder betalende bezoekers. Uitbreiding van mixparkeercapaciteit, om de parkeersituatie te verhelderen, heeft daarom geen negatieve consequenties voor bewoners. Integendeel: de kans neemt af dat bezoekers aan bewoners na afloop van hun bezoek aan Delft huiswaarts keren met een parkeerbon. Ook bewoners zijn hierbij gebaat.

Nee: de conclusie is wat ons betreft dat de keuze voor uitbreiden van mixparkeren niet op logische grond is gemaakt: andere mogelijkheden om duidelijkheid te scheppen dienen te worden onderzocht. Daarnaast is uitbreiding tegen de afspraken gemaakt met bewonersorganisaties en druist het volledig tegen de wensen van de bewoners in, zij zijn hier volgens hun eigen zeggen niet bij gebaat. Vertelt de gemeente ons soms dat zij beter weet wat goed is voor bewoners dan de bewoners zelf?

Bijlage 1: Overzicht van voorgestelde extra mixparkeerplaatsen

Tabel 1: Overzicht van voorgestelde extra mixparkeerplaatsen

Gebied	Straatnaam	Aantal extra mixparkeerplaatsen
C	Spoorsingel	65
C	Westplantsoen	36
C	Van Bossestraat	26
C	Van Zuijlen van Nijveltstraat	5
C	Buitenwatersloot	11
C	Coenderstraat	15
C	Van Bleijswijckstraat	14 ⁶
E	Aan 't Verlaat	23 ⁷
E	Tweemolentjeskade, tussen Oostsingel en Van Bronckhorststraat	8 ⁸
E	Oostsingel, bij Tweemolentjeskade	22
E	Oostsingel, bij Koepoortbrug	23
F1	Scheepmakerij	18 ⁹
F1	Rotterdamseweg, tussen Hertog Govertkade en Mijnbouwstraat	10 ¹⁰
F1	Rotterdamseweg, tussen Mijnbouwstraat en Van Speykstraat [inclusief Herenpad]	60
F2	Plein Delftzicht	10 ¹¹
F2	Engelsestraat	33 ¹²

Subtotaal: extra mixparkeerplaatsen waartegen geen bezwaren zijn	116
Subtotaal: extra mixparkeerplaatsen waartegen wel bezwaren bestaan	263
Totaal extra mixparkeerplaatsen	379

⁵ Belangenvereniging Olofsbuurt-Westerkwartier heeft expliciet aangegeven hiertegen WEL bezwaar te hebben; dit wordt opnieuw niet vermeld

⁶ Belangenvereniging Olofsbuurt-Westerkwartier heeft expliciet aangegeven hiertegen geen bezwaar te hebben tegen extra mixparkeerplaatsen aan de kant van Careyn en het politiebureau.

⁷ Om deze mixparkeerplaatsen is verzocht door Dhr. Zuidgeest, directeur van Basisschool Bernadette-Mari (Aan't Verlaat 30) en inspreker tijdens de commissievergadering op 12 februari 2009

⁸ Is op straat al mixparkeren, maar (per abuis) nog niet in de parkeerverordening

⁹ Belangenvereniging Rotterdamseweg Noord+ heeft expliciet aangegeven hiertegen geen bezwaar te hebben

¹⁰ Belangenvereniging Rotterdamseweg Noord+ heeft expliciet aangegeven hiertegen geen bezwaar te hebben

¹¹ Extra mixparkeerplaatsen op verzoek van Belangenvereniging Delftzicht

¹² Extra mixparkeerplaatsen op verzoek van Belangenvereniging Delftzicht

Bijlage 2: Aantal naheffingen voor bezoekers op vergunninghouderplaatsen, met een kaartje uit de automaat

Tabel 2: Aantal naheffingen in 2008, per straat

Totaal 577 naheffingen in 2008		
waarvan 130 op buitenlands kenteken		
C	Buitenwatersloot	8
C	Coenderstraat	23
C	Spoorsingel	215 ¹³
C	Van Bleyswijckstraat	21
C	Van Bossestraat	4
C	Westplantsoen	11
C	Overige straten in C	50
	<i>Totaal C</i>	332
D	Nieuwe Plantage	7
D	<i>Totaal D</i>	7
E	Oostsingel	102
E	Overige straten in E	14
	<i>Totaal E</i>	116
F	Hertog Govertkade	44
F	Hooikade	17
F	Julianalaan	27
F	Rotterdamseweg	12
F	Overige straten in F	22
	<i>Totaal F</i>	122
	Totaal C D E F	577

Opvallend in bovenstaande tabel is dat ruim de helft van het aantal naheffingen wordt opgelegd aan autobezitters die parkeren op de Spoorsingel of Oostsingel.

Overigens is het aantal naheffingen niet altijd representatief voor het aantal automobilisten dat fout parkeert: Zo is in 2008 gemiddeld per dag minder dan één naheffing geschreven op de Spoorsingel, terwijl tijdens een telling op een representatieve zaterdag elf auto's om 15 uur op een vergunninghouderplaats geparkeerd staan met een parkeerkaartje uit de automaat. **En wat is het aantal bezwaarschriften?**

¹³ Dat is in totaal minder dan 0,6 verkeerd geparkeerde auto's per dag op de Spoorsingel verdeeld over een aantal van 65 vergunningplaatsen die onduidelijk zouden zijn. Relatief klein probleem dus.

Bijlage 3: Hoeveel parkeerplaatsen zijn beschikbaar voor betalende bezoekers op de drukste momenten? En hoeveel betalende bezoekers maken gebruik van mixparkeerplaatsen op de drukste momenten?

Spoorsingel, onder viaduct

Drukste momenten: zaterdagmiddagen in het weekend en aan het eind van de middag op werkdagen. In het bestaande mixparkeergebied parkeren bewoners, werknemers en winkelend publiek. De voorgestelde extra mixparkeerplaatsen liggen naast een groot mixparkeergebied met momenteel ca. 635 parkeerplaatsen, waarvan ca. 430 plaatsen onder het viaduct. Op zaterdagmiddagen rond 15 uur worden onder het viaduct 60 lege parkeerplaatsen geteld, waarvan de helft in gebied C (viaduct-Spoorsingelzijde). NB: Aan de gevelzijde van de Spoorsingel blijven op zaterdagmiddag 13 van de 65 plaatsen leeg. Van de 52 auto's die aan de gevelzijde op vergunninghouderplaatsen staan geparkeerd, hebben er 11 een parkeerkaartje. Dit is ruim 20%. Onder het viaduct is de verhouding tussen betalende bezoekers en vergunninghouders: 45%-55%.

Westplantsoen, tussen Casper Fagelstraat en Adriaan Pauwstraat

Drukste moment: aan het eind van de middag op werkdagen en tijdens ouderavonden van het Stanislascollege. Tijdens sommige ouderavonden is de bezettingsgraad op het Westplantsoen hoger dan aan het eind van de middag, maar deze ouderavonden beginnen vaak om 20 uur, als de meeste bewoners van gebied C al thuis zijn. Tijdens ouderavonden zijn X van de 49 mixparkeerplaatsen leeg. Van de Y geparkeerde auto's die op de mixparkeerplaatsen staan, hebben Z auto's een parkeerkaartje.

Buitenwatersloot, tussen Graswinkelstraat en Bolwerk

Drukste moment: zaterdagmiddag en aan het eind van de middag op werkdagen. Op zaterdagmiddag blijven 3 van de 26 bestaande mixparkeerplaatsen leeg. Van de 23 aanwezige auto's is slechts 1 betalende bezoeker.

Coenderstraat, tussen Westerstraat en Raamstraat

Drukste moment: zaterdagmiddag en aan het eind van de middag op werkdagen. Op het wegvak voor Hotel Coen zijn op zaterdagmiddag 16 parkeerplaatsen beschikbaar. Hiervan blijven er 5 leeg. Van de 11 auto's die hier wel staan, heeft er 1 een parkeerkaartje.

Tweemolentjeskade, tussen Oostsingel en Van Bronckhorststraat

Deze parkeerplaatsen zijn op straat al mixparkeerplaatsen. In de parkeerverordening zijn per abuis de parkeerplaatsen aan de gevelzijde bestemd voor alleen vergunninghouders.

Drukste moment: zaterdagmiddag en aan het eind van de middag op werkdagen. Van de 18 mixparkeerplaatsen op straat blijven er zaterdagmiddag 6 ongebruikt. Van de 12 geparkeerde auto's hebben er 2 een parkeerkaartje.

Oostsingel, tussen Willem van Aelststraat en Koepoortbrug

Drukste moment: zaterdagmiddag en aan het eind van de middag op werkdagen. Op dit deel van de Oostsingel zijn op zaterdagmiddag 13 mixparkeerplaatsen beschikbaar. Deze worden allen gebruikt, geen enkele parkeerplaats is leeg. 7 van de 13 auto's heeft hier een vergunning; 6 van de 13 auto's heeft een kaartje (of had een kaartje moeten hebben). Aan de gevelzijde zijn 4 lege plaatsen voor uitsluitend vergunninghouders.

Geen cijfers voor twee mixparkeergebieden

Voor de volgende mixparkeergebieden zijn geen telcijfers beschikbaar:

- 1) Van Bossestraat/Van Zuijlen van Nijveltstraat,
- 2) Rotterdamseweg, tussen Mijnbouwstraat en Van Speykstraat.

Ad 1) Mixparkeerplaatsen in de Van Bossestraat en de Van Zuijlen van Nijveltstraat zijn primair bedoeld voor klanten van Bakker Van Roon, Snackbar Laurens en Kapper Stokman. Op deze mixparkeerplaatsen staan vaak vergunninghouders geparkeerd waardoor geen ruimte beschikbaar is voor betalende bezoekers. Bakker Van Roon geeft aan dat de situatie onduidelijk is, maar dat men tegen uitbreiding van mixparkeren is. Dit standpunt wordt deels ingegeven doordat men ook bewoner is in dezelfde buurt en men op de hoogte is van het standpunt van andere buurtbewoners. Snackbar Laurens denkt ook dat een uitbreiding van mixparkeren voor een duidelijker situatie zorgt, maar geeft tegelijkertijd aan dat dit voor de bereikbaarheid van zijn zaak niet uitmaakt: op de tijdstippen dat zijn klanten komen, staat toch alles al vol. Met Kapper Stokman is niet gesproken.

Ad 2) Dit deel van de Rotterdamseweg is momenteel niet gereguleerd. De verhouding tussen vergunninghouders en kaartjeskopers kan dus niet vastgesteld worden – net zomin als het aantal lege plaatsen na invoering van gereguleerd parkeren. Hoewel ook hier geen aanleiding is om te veronderstellen dat mixparkeren ten koste gaat van bewoners, kan dit dus niet onderbouwd worden met resultaten van tellingen.

Bijlage 4: Voorbeelden van onduidelijke parkeersituaties, ondanks eenduidige bebording

Figuur 1: Locatie Spoorsingel, huidige situatie



Een gele cirkelrand om de borden of een rode stippellijn op de weg zou ook al helpen...

Figuur 2: Locatie Westplantsoen, huidige situatie

