



***Amendement***

De ondergetekende heeft de eer het volgende amendement aan te bieden.

De ondergetekende, lid van de raad van de gemeente Eindhoven;

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders van 16 juni 2009, bijlage nr. 09.R3166.001, betreffende de wijziging van de Verordening op de heffing en de invordering van van parkeerbelastingen 2009

gehoord de terzake gevoerde discussies in de vergadering van 21 juli 2009;

stelt voor het ontwerpbesluit, behorende bij voormeld voorstel, te wijzigen / aan te vullen als volgt:

In het ontwerpraadsbesluit komt beslispunt 2 als volgt te luiden:

Het tarief voor bewonersvergunningen in betaald parkeergebieden als volgt vast te stellen (met ingang van 1 januari 2010)

- I) 1<sup>ste</sup> bewonersvergunning € 3,45 per maand (€ 41,40 per jaar), jaarlijks te indexeren met ingang van 2011
- II) De tarieven voor vergunningen in exclusieve vergunninghouders-gebieden voor de eerste vergunning vast te stellen op € 3,45 per maand (€ 41,40 per jaar) met ingang van 2011
- III) De tarieven voor de 2<sup>de</sup> (en volgende) bewonersvergunning in de onder I) en II) bedoelde gebieden met ingang van 2011 vast te stellen op € 6,90 plus een nog te bepalen opslag. Deze opslag wordt zodanig berekend dat de opbrengst van de opslag over alle gebieden met een bewonersvergunning (hetzij I, hetzij II) gelijk is aan de kosten van het verlagen van de tarieven, zoals bedoeld onder II, tenzij de opslag meer wordt dan € 3,60 per maand. In dat geval wordt het ontbrekende bedrag op een nader te bepalen en werkbaar manier gevonden door een verhoging van de algemene parkeerinkomsten. Alle bedragen worden geïndexeerd.
- IV) In nieuwe situaties wordt de eerste twee jaar voor vergunningen normaal betaald

Eindhoven, 21 juli 2009. Het lid van de raad,

B.Gerard (SP), voorsteller

---

Dit amendement is overgenomen  
aangenomen in de vergadering van 19 juni 2007 .  
verworpen

....., griffier.

# A

Toelichting op het amendement:

Sterk versimpelend kan men bewoners, die heel veel last hebben van parkerende auto's in hun wijk, politiek definiëren als "daders" of als "slachtoffers". "Dader" impliceert dat de parkeeroverlast hun eigen schuld is, "slachtoffer" betekent dat de schuld bij de buitenwereld ligt.

De SP maakt bij het beantwoorden van deze vraag onderscheid tussen de eerste en de tweede auto.

Bijna altijd bieden Eindhovense straten ruimte genoeg aan de eerste auto van de bewoners, als er geen parkeerdruk van buitenaf is. Dat is geen toeval, want het volgt uit de al jaren bestaande parkeernorm. Als er toch een probleem is, komt dat meestal vanwege parkeerdruk van buiten en/of het bezit van veel tweede (en derde etc) auto's, meestal in deze volgorde. De SP ziet bewoners daarom voor de eerste auto als "slachtoffers". "Slachtoffers" dienen niet te worden bestraft.

Men kan erover twisten of bewoners t.a.v. de tweede auto "dader" of "slachtoffer" zijn. Dat hangt van de toevallige omstandigheden in de straat af. Omdat men echter ergens een grens moet trekken, behandelt de SP bewoners t.a.v. hun tweede (en verdere) auto als "dader".

De volgende stap in de redenering is dat de SP meent, dat de lokale overheid niet tot taak heeft het BEZIT van een auto te ontmoedigen. Dat is landelijk beleid. Lokaal parkeerbeleid dient om het GEBRUIK van een auto te ontmoedigen, om de beschikbare ruimte op een door de bevolking geaccepteerde manier te verdelen, en om bij winkelcentra, publieksinstellingen, etc geld op te brengen.

Bovendien leent het parkeerbeleid zich er niet voor om het BEZIT van een auto tegen te gaan, aangezien de noodzaak tot het invoeren van betaald parkeren in een buurt grotendeels op toeval berust (of men toevallig naast het Catharinaziekenhuis woont, naast de Woenselse markt, naast het Winkelcentrum Woensel of dicht bij het station). Een algemeen doel kan niet op toevallige basis nagestreefd worden. De bevolking vindt dit algemeen onrechtvaardig.

De SP-doelen kunnen wel min of meer consequent en dus rechtvaardig voor iedereen nagestreefd worden.

De derde stap in de redenering is dat parkeren met exclusieve vergunningen in de exploitatie goedkoper is dan met meters, omdat men voor exclusief vergunnen in praktijk alleen maar borden hoeft neer te zetten. Dat kost zowat niks. Het is moeilijk uit te leggen dat het goedkoopste systeem het duurst betaald wordt.

Omdat het een lastig probleem is met tegenstrijdige aspecten, moeten er uitlegbare keuzes gemaakt worden.

De SP kiest er, de drie redeneerlijnen volgend, idealiter voor om bewoners voor de eerste auto een voorkeursbehandeling te geven. Ze hebben voor de eerste auto recht op een plaats in de eigen buurt (exclusief vergunnen), en op een tarief dat niet verder gaat dan de kapitaalslasten van de bebording en eventuele verkeersmaatregelen en de administratiekosten van de verstrekking van de vergunning (dus exclusief de handhaving).

Voor de tweede auto geldt dan het gebruikelijke regime.

De reëel bestaande politieke verhoudingen brengen de SP ertoe om in dit voorstel slechts een deel van het "idealiter" te bepleiten. In het voorstel wordt voorgesteld voor exclusief en voor "gewoon" vergunnen voor de eerste auto hetzelfde tarief te rekenen van € 3,45 er maand. Dat kost in De Bergen, Marienhage en een klein deel van Rapenland (de E9 – gebieden) geld. Omdat de SP geen gat in de begroting wil schieten, wordt dat geld in een of twee stappen gezocht binnen de parkeerbegroting. Eerst wordt het bedrag voor de tweede auto in alle betaald parkeren - gebieden verhoogd tot maximaal €10,50 (het huidige "exclusieve" bedrag). Als dat niet genoeg is, wordt het bedrag elders op de parkeerbegroting gezocht (meer meters of hogere tarieven, zulks ter beoordeling van het College).

Verder kan in het hier bepleite nieuwe regime de "1<sup>ste</sup> twee jaar gratis – bepaling" vervallen.