Ik ben Colin de Beer, bewoner, ondernemer en winkeleigenaar in Oud-West. Vanavond spreek ik in over het onderwerp Parkeerbeleid Oud-West-Terschelling.

Allereerst wil ik mijn dank uitspreken aan iedereen die aan dit stuk heeft bijgedragen: de gehele raad, de ambtenaren die het plan hebben uitgewerkt, de portefeuillehouder en de klankbordgroep, dank voor al jullie tijd en energie die jullie hebben vrijgemaakt om mee te werken aan dit parkeerbeleid. Bedankt!
Dames en heren, het is zover: na twintig jaar ligt er eindelijk een stuk waarop staat *Parkeerbeleid*!

In het coalitieakkoord is besloten dat scenario 3 van Sweco zou worden uitgewerkt.
En die wens is nogmaals uitgesproken in de door uw allen ondertekende motie van januari dit jaar.

Dat stuk ligt nu voor ons. Het scenario is tot op de millimeter uitgewerkt en zal er zeker voor zorgen dat het parkeerprobleem wordt opgelost.
Toch wil ik u, als bewoner, ondernemer en winkeleigenaar in Oud-West, **ontraden** om de notitie *Parkeerbeleid Oud-West* in de huidige vorm vast te stellen.

De reden is simpel:
te ingewikkeld, onterechte maatregelen en te duur.
Dat zal ik u kort toelichten.

Allereerst te ingewikkeld:
De handhaving van het beleid is erg complex.
Hoogtes en lengtes van auto's, die niet altijd geregistreerd staan, verschillen per zone, dus ga maar meten.
Bewoners mogen alleen binnen de zone Oud-West, binnen hun eigen zone parkeren.
De digitale bezoekerspas van 40 uur per adres per week is voor veel situaties ontoereikend. Probeer maar eens een grote verbouwing te doen met meerdere busjes, die bovendien vaak te groot zijn om daar te mogen staan.
Daarnaast is digitaal parkeren voor veel mensen problematisch. In een land met 2,5 miljoen laaggeletterden en 3,5 miljoen digibeten sluit u hiermee een grote groep uit.
Ook de bebording wordt een ramp. U heeft ooit afgesproken het aantal verkeersborden te beperken, maar straks zijn de flessenpalen te klein voor alle borden.

Ten tweede onterecht:
In de Algemene Plaatselijke Verordening (A.P.V.) staan al maximale lengtes en hoogtes van voertuigen vermeld.

Het voorgestelde beleid wijkt daarvan af: auto's mogen niet langer zijn dan 4,8 meter. Alleen al in mijn straat mogen daardoor zes bewoners, waaronder ikzelf, niet meer in hun eigen straat parkeren, en daarmee nergens meer in Oud-West. Ook klanten van ondernemers buiten de winkelstraat, zoals de pedicure, de kapper of Het Lichthuis, kunnen niet meer kort parkeren. Dat gaat ons aantoonbaar klanten, en dus omzet, kosten.
Als dit plan wordt uitgevoerd, zal ik genoodzaakt zijn de gederfde inkomsten te verhalen op de gemeente.
Daarnaast mogen schoonmaakbedrijven, stukadoors, timmermannen, ramenwassers, transporteurs en bouwbedrijven met te lange voertuigen nergens meer parkeren, ook niet even kort, en zelfs niet met een bezoekerspas. (Ik heb het bij diverse bedrijven nagevraagd: de meeste busjes zijn inderdaad te lang.)

En als laatste te duur:
Er is afgesproken dat het parkeerbeleid kostendekkend moet zijn. Dat is prima, maar doordat het zo op de millimeter is uitgewerkt, zijn de kosten niet meer in verhouding tot het doel. Met andere woorden: het is te duur.
In omliggende gemeenten liggen de kosten tussen de **€23,50 en €30 per jaar**, met als uitschieter Texel, in een vergelijkbare situatie, op **€40 per jaar**.
Voor inwoners van Terschelling komt het neer op **€50 per jaar** om maximaal drie dagen te mogen parkeren op het veerhaventerrein.
Voor inwoners van Oud-West loopt dat op tot **€150 per jaar**, enkel om in hun eigen deelgebied te mogen parkeren en nergens anders meer in Oud-West.
Dat is fors duurder dan in vergelijkbare gemeenten.
Daarbij komt nog een extra kostenpost:
voor dit plan is een parkeergarage nodig. Zonder die garage is het beleid niet uitvoerbaar, en maakt deze dus **onmiskenbaar onderdeel** uit van het plan.
Kosten: **€3,7 miljoen euro**.

Als je het geld hebt is het prima te doen, maar de gemeente Terschelling heeft dat geld niet.
De komende jaren staan er al zoveel miljoenenprojecten gepland dat het geld op is.
Tot 2029 wordt er al **€41 miljoen geïnvesteerd**, waardoor de gemeente in 2028–2029 onder de categorie *risicovol* valt (zie blz. 95 van de begroting).
Het weerstandsvermogen zakt onder de 1 (p. 91) en de solvabiliteit daalt onder de 20%. Daarmee komen we in 2028–2029 onder verscherpt toezicht van de provincie.

En als er dan iets tegenzit, zoals een vergeten damwand of een miljoenentekort voor de haven, verliezen we onze financiële zelfstandigheid. Dan komt de gemeente onder curatele te staan als een **artikel 12-gemeente**, en is het gedaan met ons 'zelfbeschikkingsrecht'.

Verstandige bestuurders geven dan geen 3,7 miljoen euro uit aan een voorziening die alleen maar geld kost.
Dat zijn de drie redenen waarom ik u **ontraad** om de notitie *Parkeerbeleid Oud-West* in de huidige vorm vast te stellen.

Mocht u tóch besluiten deze notitie vast te stellen, dan heb ik in de bijlage, die ik u zal mailen, een aantal financiële en technische verbeterpunten toegevoegd, waarmee u een **kostenbesparing van €143.700,-** kunt realiseren.

Voor wie mij kent: ik sluit graag positief af.
Als brenger van het licht geef ik u daarom graag nog een lichtpuntje.
De portefeuillehouder heeft namelijk zijn opdracht niet helemaal goed uitgevoerd.
Of dat moedwillig is gebeurd zullen we nooit weten, maar eerlijk gezegd ben ik daar blij om.
Naast uw wens om *Sweco scenario 3* uit te werken, zijn er namelijk als bonus twee extra punten toegevoegd.
Dat is optie betaald parkeren en plan autoluw. Deze punten maken geen onderdeel uit van scenario 3, zijn niet door de klankbordgroep behandeld, en lijken uit de lucht te zijn komen vallen. Maar ik ben blij dat ze erbij staan!
En nee, ik bedoel niet het plannetje ‘autoluw’, dat sprookje kunt u beter verkopen aan een gemeente in de Randstad. Ik bedoel de toegevoegde optie **‘Verkenning invoering parkeergelden’**, betaald parkeren via een vignet.
Die optie is een kopie van hoe men het op Texel doet, met 40,- per jaar voor de inwoners, en dat biedt kansen:
voor dekking van de parkeergarage, én mogelijk een structurele oplossing voor het probleem.
Een investering van 4 ton, 2 ton jaarlijkse kosten, en 2 miljoen opbrengsten.
Dat klinkt als een goed ondernemersplan! Waar kan ik tekenen?
Dan is het beleid niet meer ingewikkeld, niet onterecht, en levert het zelfs geld op om de leefbaarheid verder te verbeteren.

Topplan!
Uitwerken,
geen onderzoeksbureaus meer,
invoeren,
en niet langer uitstellen.
Handen uit de mouwen, en aan de slag!

Bijlage

1. Kostenbesparing:
In notitie *Parkeerbeleid Oud-West* pagina 32:

- Er zijn voldoende invalideparkeerplaatsen.
- Laadpalen kunnen bewoners zelf regelen, dat hoeft de gemeenschap niet te betalen.
- Stoepparkeren is geen probleem.

Besparing:

Extra invalideplekken	€ 10.000,-
Laadpalen	€ 80.000,-
Stoepparkeren	€ 25.000,-
Projectorganisatie 10%	€ 11.500,-
Onvoorzien 15%	€ 17.250,-
Totaal:	**€143.700,-**

2. Laadpalen algemeen:
Voor de optie laadpalen heb ik navraag gedaan bij Piet Smit (Olie) over de mogelijkheid om een snellaadvoorziening te plaatsen.
Dat blijkt niet rendabel, omdat de vraag op dit moment véél te laag is.
De meeste mensen laden hun auto bij hun accommodatie.

Wanneer de vraag in de toekomst groot genoeg wordt, heeft de heer Smit mij aangegeven bereid te zijn om eventueel mee te werken aan de realisatie van een snellader. Voor 100-150K heb je zo'n laadstation.

Conclusie:
Geef geen gemeenschapsgeld meer uit aan laadpalen op gemeentegrond, zeker niet wanneer deze gaan ten koste van de algemene parkeergelegenheid.
(Tanken doe je bij een tankstation.)

3. Ontbreekt:

-Kaart en aanduiding deelgebieden binnen deelgebied Oud-West

-Uitleg over mogelijke loting.

4. Fietsgelegenheden:

Fietsgelegenheden die op parkeerplaatsen worden gerealiseerd maken het parkeerprobleem groter. Bijvoorbeeld achter de Brandaris 8 plekken.

En bij het wegnemen van parkeerplaatsen wordt het parkeerprobleem groter. Bijvoorbeeld links naast de Brandaris 3 plekken.

Het verzoek is om bij het wegnemen van parkeerplaatsen deze ook te compenseren. Dit omdat er in de begroting 4-6 locaties zijn opgenomen en er geen specifieke locaties genoemd zijn.