

Advies werkgroep Oud-Rijswijk e.o.

Versie: 12-02-2020

Inhoud

SAMENVATTING.....	2
AANLEIDING.....	3
PROCES	3
PROBLEEMSTELLING.....	4
DOELGROEPEN.....	4
VRAAGSTELLING.....	4
ADVIES 1: VERGUNNINGENBELEID	5
ADVIES 3: REGULERINGSTIJDEN/VREEMDPARKEREN.....	6
ADVIES 4: HANDHAVING/LAADPALEN/DEELMOBILITEIT/FIETSPARKEREN	7
ADVIES 5: INRICHTING.....	8
INRICHTING KORTE TERMIJN (QUICK WINS)	8
SNELHEID INVOERING ADVIES	9

Samenvatting

De parkeerdruk in grote delen van de buurten Cromvliet, Leeuwendaal, Oud-Rijswijk, Bomenbuurt, Rembrandtkwartier en Welgelegen is tijdens piekmomenten (extreem) hoog. Een dergelijke parkeerdruk gaat ten kosten van de bereikbaarheid, aantrekkelijkheid en leefbaarheid van de buurten. Daarbij is er lokaal ook angst voor de beperkte doorgang van hulpdiensten door de hoge parkeerdruk. Vandaar de behoefte aan een structurele oplossing voor het parkeerprobleem, waarvoor mogelijk ook impopulaire maatregelen nodig zijn voor alle bewoners en/of specifieke groepen bewoners en/of andere stakeholders als ondernemers.

Na een informatieavond per buurt is één werkgroep samengesteld met 20 bewoners en 4 ondernemers. Deze werkgroep heeft in 3 avonden een advies opgesteld.

De werkgroep adviseert:

- Vergunningenbeleid
 - Maximaliseren van het aantal vergunningen per huishouden – 2 vergunningen per huishouden.
 - Eventueel een 3^e vergunning indien de capaciteit het toelaat, anders op de wachtlijst.
 - De werkgroep adviseert de eerste vergunning tegen het huidige tarief uit te geven. Over het tarief voor tweede vergunning bestaat nog enige discussie. Een eventuele derde vergunning zou duidelijk duurder moeten zijn.
- Parkeren Op Eigen Terrein
 - POET-lijst op te stellen, waarbij in duidelijke gevallen (oprit en collectieve voorzieningen) geen (eerste) vergunning afgegeven wordt. De parkeerbalans is daarbij leidend.
- Reguleringstijden
 - Huidige reguleringstijden handhaven, zowel in de woonstraten als in de winkelstraten.
 - Aanvullend in de winkelstraten (Herenstraat, Willemstraat en Mallegat¹) het eerste uur 0-tarief invoeren.
 - Harmoniseren aantal 0-tarief gebieden binnen Rijswijk, momenteel kent bijvoorbeeld het Tennispark Welgelegen 3 uur gratis en winkelcentrum Hendrik Ravesteijnplein 2 uur gratis.
- Inrichting
 - De gemeente kan op korter termijn een aantal 'Quick wins' uitvoeren, zoals het verwijderen van borden, om een aantal parkeerplaatsen te realiseren.
 - Daarnaast heeft de werkgroep een aantal locaties aangewezen waar mogelijk structureel een (behoorlijke) hoeveelheid capaciteit gerealiseerd kan worden.
- Handhaving
 - De werkgroep adviseert de gemeente om intensief te handhaven op foutparkeren en op parkeerrechten. Tevens ook op langdurig geparkeerde aanhangers en caravans en bouwcontainers.

¹ Over het Mallegat is nog discussie. Zie later.

- Deelmobiliteit, laadpalen en fietsparkeren
 - De werkgroep adviseert de gemeente regie te nemen in deelmobiliteit in samenwerking met de omliggende gemeenten.
 - De werkgroep adviseert meer ruimte voor fietsstallingen te realiseren voor met name die locaties met bovenwoningen en beperkte/geen voortuinen.
 - De werkgroep adviseert het tarief voor een fietstrommel in lijn te brengen met het tarief voor een parkeervergunning.

Aanleiding

De parkeerdruk in de buurten Cromvliet, Leeuwendaal, Oud-Rijswijk, Bomenbuurt, Rembrandtkwartier en Welgelegen is tijdens piekmomenten extreem hoog. Met name in de Bomenbuurt, Cromvliet en Leeuwendaal hebben veel straten een bezetting van 90% of hoger. In een aantal straten wordt zelfs door meer auto's geparkeerd dan er officieel capaciteit is. Een dergelijke parkeerdruk gaat ten koste van de bereikbaarheid, aantrekkelijkheid en leefbaarheid van de wijk. Bekend is tevens dat in een aantal delen van de buurten de doorgang voor hulpdiensten beperkt is door de hoge parkeerdruk. Vandaar de behoefte aan een structurele oplossing voor het parkeerprobleem. Gekozen is voor een proces om samen met de bewoners van de buurten tot een oplossing te komen.

In deze buurten is betaald parkeren ingevoerd om wijkvreemde parkeerders te weren. Wijkvreemde parkeerders zijn parkeerders die niet tot de doelgroep behoren, zoals uitwijkende bewoners uit Den Haag. Ondanks het weren van deze parkeerders blijft de parkeerdruk te hoog. Dit wijst erop dat het autobezit onder de bewoners hoger is dan het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Om de parkeerdruk te verlagen, dient een evaluatie plaats te vinden over het vergunningenbeleid.

Dit document beschrijft het proces en de adviezen die uit de werkgroep Oud-Rijswijk e.o. naar voren zijn gekomen. De adviezen richten zich primair op de parkeerproblematiek in de buurten. Daarbij zitten ook adviezen over het vergunningenbeleid.

Daarnaast is er een aantal wensen geformuleerd die ieder op zich bijdragen aan de verbetering van de parkeersituatie in Oud-Rijswijk e.o..

Proces

Allereerst zijn in de 6 buurten, 5 informatieavonden georganiseerd (Welgelegen samen met Rembrandtkwartier). Op deze avonden zijn alle bewoners uitgenodigd om te praten over de parkeerproblemen in 'hun' buurt. Tijdens deze avond heeft eenieder de knelpunten en kansen aangegeven. Deze zijn gerapporteerd en zijn door de werkgroep besproken. Ook is door de gemeente op deze avond diverse data gepresenteerd, waaronder de parkeerdruk en het aantal auto's en uit gegeven vergunningen ten opzichte van de openbare capaciteit.

Bewoners konden zich aanmelden voor een werkgroep. De werkgroep is in totaal op 3 avonden samen bijeengekomen om 'dieper' op de problematiek in te gaan en een advies op te stellen op basis van consensus na afweging van de verschillende opties en hun voor- en nadelen. Alle buurten zijn opgesplitst in 4 logische vakken. Uit ieder vak is 1 bewoner geloot. Per buurt zijn er 4 bewoners geloot die samen met de andere buurten de werkgroep vormen. Deze 20 bewoners vormen samen met ondernemers de werkgroep. Uit alle buurten zijn ondernemers uitgenodigd om deel te nemen

aan de werkgroep. Tijdens de avonden op 26 november, 14 januari en 4 februari is het advies door de werkgroep uitgewerkt.

Probleemstelling

Het door de werkgroep geconstateerde probleem is vierledig:

1. *Vreemd parkeerders*: dit zijn parkeerders die uit andere (gereguleerde) wijken in Oud-Rijswijk e.o. parkeren om zo het aanschaffen van een vergunning te 'ontlopen'. Men constateert tevens dat er vaak overdag gratis in de wijk geparkeerd wordt om vervolgens met de tram naar de plaats van bestemming te gaan.
2. *Aanbod parkeerplaatsen*: In een aantal straten in Oud-Rijswijk e.o. is het aantal parkeerplaatsen ten opzichte van het aantal auto's te klein. Er zijn significant meer auto's dan parkeerplaatsen in delen van de wijk.
3. *Nieuwe ontwikkelingen*: ontwikkelingen in en rond de wijk gaan mogelijk voor meer parkeerdruk zorgen, zoals woningsplitsing. De werkgroep maakt zich hier zorgen om.
4. *Handhaving*: er wordt veel fout geparkeerd en het valt de werkgroep op dat er auto's in de wijk geparkeerd staan die (bijna) nooit van de plek af komen (onkruid groeit hoger dan de banden, zoals op de Handelskade).

Doelgroepen

De werkgroep heeft vier doelgroepen aan parkeerders in de wijk onderscheiden, zijnde:

1. Bewoners en hun bezoek
2. Ondernemers en werknemers
3. Bezoekers van de ondernemers
4. Vreemdparkerers

Per buurt zijn twee kaarten (dag en avond/nacht) gemaakt waarin de doelgroepen 2 en 3 weergegeven zijn, middels een kleurindeling. De werkgroep heeft in consensus besloten dat de doelgroep 4 (vreemdparkerers) niet in de wijk hoort.

In de woonstraten is de doelgroep **primair de bewoner met hun bezoek**. Op enkele locaties, met name in Oud-Rijswijk hebben bezoekers van de ondernemers een plek in de wijk. Werknemers worden bij voorkeur gefaciliteerd op grotere terreinen.

Vraagstelling

Om tot een advies, onder consensus, te komen, zijn onderstaande punten/vragen met de werkgroep besproken:

- Hoe gaan we om met het vergunningenbeleid? Specifiek met betrekking op het aantal vergunningen en tariefdifferentiatie.
- Hoe gaan we om met mensen die op eigen terrein kunnen parkeren? (POET – Parkeren Op Eigen Terrein)
- Zijn de huidige reguleringsstijlen passend bij de problematieken in de wijk?
- Hoe moet de gemeente omgaan met handhaving, deelmobiliteit, laadpalen en fietsparkeren?

- Welke inrichtingsvoorstellen heeft de werkgroep?

Advies 1: Vergunningenbeleid

Het advies van de werkgroep is het aantal uit te geven vergunningen te beperken per huishouden. Daarbij zijn de volgende adviezen en voorkeuren uitgesproken:

- De werkgroep adviseert het aantal vergunningen per huishouden te maximaliseren op maximaal 2 vergunningen per huishouden.
- Daarbij is de wens uitgesproken om te onderzoeken of het mogelijk is dat een éénpersoonshuishouden maximaal 1 vergunning krijgt en een meerpersoonshuishouden maximaal 2 vergunningen.
- Tevens is de wens uitgesproken om afhankelijk van het aantal beschikbare openbare parkeerplaatsen een 3^e vergunning toe te staan en waar nodig op een wachtlijst te plaatsen.
- De werkgroep adviseert de eerste vergunning tegen het huidige tarief uit te geven. Over de tweede vergunning bestaat nog enige discussie. Deels vindt de werkgroep dat de tweede vergunning voor iedereen beschikbaar moet zijn en blijven, maar ziet ook in dat er een zekere stimulans moet zijn voor bewoners die de tweede auto niet echt nodig hebben. Anderen vinden dat het iets duurder maken van de kosten van een tweede vergunning een louter symbolische waarde heeft. Een effect op het verminderen van het autobezit zal hierdoor niet significant optreden. Eerder ontstaat hierdoor het beeld dat gemeente extra inkomsten krijgt, waar niet veel tegenover staat. Bovendien wordt het aantal vergunningen al gemaximeerd op 2 per huishouden. Dat is al een drempel, die niet iedereen in dank zal aanvaarden. Derhalve is volgens hen het beter om vooralsnog het tarief voor de eerste en tweede vergunning gelijk te houden. Het tarief van de derde vergunning moet effect hebben op het autobezit. De werkgroep adviseert om te onderzoeken welke verhoging effect kan/gaat hebben op het autobezit.
- Advies 2: Parkeren Op Eigen Terrein
- Bewoners die de beschikking hebben over een parkeerplaats in een collectieve parkeervoorziening, zowel garage als terrein, komen niet in aanmerking voor een eerste vergunning.
- Indien het complex gebouwd is met een sluitende parkeerbalans (al het parkeren op eigen terrein) worden er geen vergunningen uitgegeven aan de bewoners.
- De bezoekersvergunning wordt aan alle bewoners uitgegeven, tenzij het complex inclusief bezoekers parkeren een sluitende parkeerbalans heeft.
- Bewoners die de beschikking hebben over een oprit (al dan vergezeld van een garage), behouden deze oprit, maar komen niet in aanmerking voor een eerste vergunning.
- Bestaande garages (individueel) worden niet op de POET-lijst gezet. Dit betekent dat een bewoner met een garage in aanmerking komt voor een eerste vergunning (tenzij er een oprit voor ligt).
- Bij nieuwe ontwikkelingen worden garages (individueel) wel op de POET-lijst gezet. Zij komen niet in aanmerking voor een eerste vergunning.

- Bij eventuele invoering van een POET-lijst dient gekeken te worden naar uitzonderingen, zoals opritten met parkeervakken voor de oprit. De werkgroep adviseert de gemeente eenduidige en heldere beleidsregels op te stellen om discussie over het wel of niet plaatsen op de POET-lijst te voorkomen. Dit kan bijvoorbeeld gedaan worden door foto's van praktijksituaties.
- De wens is uitgesproken dat mensen met een gehandicaptenparkeerplaats geen 1^e vergunning meer kunnen aanschaffen, maar desgewenst nog wel een 2^e vergunning, waardoor zij ook maximaal 2 auto's in de openbare ruimte kunnen hebben staan.
- De wens is uitgesproken door bewoners met garage en/of werkplaats (zonder oprit, met verlaagd trottoir) dat zij wel een vergunning kunnen aanvragen waarmee de bewoner in en/of voor zijn uitrit mag parkeren. Omwonenden zijn het hier vaak niet mee eens, echter is een garage formeel een inrit of uitrit mogelijkheid en mag niemand ervoor parkeren (RVV art. 24).

Advies 3: Reguleringstijden/vreemdparkeren

- In de woonwijken is het advies om de huidige reguleringstijden te handhaven. Dit betekent regulering tussen 18:00 – 24:00 uur. De werkgroep geeft aan dat er in de buurten niet gereguleerd moet worden op momenten dat het niet nodig is. Dit zorgt voor extra kosten voor de bewoners (bezoekers van bewoners).
- De ondernemers geven aan dat overdag reguleren in de omgeving van het winkelcentrum Oud-Rijswijk voor hen geen optie is. Ze geven aan dat dat mogelijk de 'nekslag' zou zijn voor het winkelcentrum Oud-Rijswijk.
- Om te bevorderen dat bezoekers en werknemers van locaties en werkgebieden buiten Oud Rijswijk e.o. de auto niet in het gebied parkeren om vervolgens per openbaar vervoer naar hun bestemming te reizen adviseert de werkgroep om de Park and Ride voorziening te verbeteren. De bestaande P&R voorziening in Hoornwijck is relatief duur. Een te onderzoeken optie is om het terrein waar nu de projectorganisatie van de Rotterdamse Baan is gevestigd nadat dit is vrijgekomen in te richten als P&R voorziening. De werkgroep verwijst hierbij naar (soms in combinatie met het gebruik van openbaar vervoer) gratis P&R voorzieningen die bijvoorbeeld in Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Leiden zijn getroffen en succesvol zijn. De werkgroep adviseert hier overleg met de gemeente Den Haag te voeren, op wiens grondgebied genoemde locatie ligt. Binnen de gemeente Rijswijk zijn er wellicht ook mogelijkheden in de Plaspoelpolder.
- De werkgroep adviseert om in de winkelstraten (Herenstraat, Willemstraat en Mallegat, waar nog discussie over gaande is (zie onderstaand) het huidige regime te handhaven. Daarbij adviseren ze om hier het 1^e uur voor een 0-tarief te laten parkeren. Daarbij wordt ervan uitgegaan dat dit 0-tarief bij alle wijk- en buurtwinkelcentra in de gemeente gaat gelden. Dit is nu niet het geval.
 - De gemiddeld parkeerduur in buurt winkelcentra is 30 tot 45 minuten, dus hiermee kunnen de meeste bezoekers van ondernemers gratis parkeren.
 - Een langer 0-tarief maakt parkeren in de avonduren te aantrekkelijk t.o.v. betaald parkeren in de woonwijken en Den Haag.

- Harmoniseren aantal uur 0-tarief binnen Rijswijk, momenteel kent bv. Tennispark Welgelegen 3 uur gratis parkeren en Winkelcentrum Hendrik Ravesteijnplein 2 uur.
- Aandachtspunt voor de communicatie naar de wijken is dat de Herenstraat, Willemstraat en Mallegat na 21:00 uur gratis zijn. Dit betekent dat men hier mag parkeren, zonder te moeten betalen. Om 09:00 uur gaat de regulering weer gelden en zijn vergunningen niet geldig.
- Het Mallegat vormt nog een punt van discussie. De ondernemers geven aan dat dit gebied, zoals het nu is, uitsluitend voor bezoekers moet fungeren. Dit betekent dat er geen vergunninghouders mogen staan. Deze plaatsen zijn volgens de ondernemers nodig om aan de parkeerbehoefte van de bezoekers van de omliggende horeca te voorzien. Bewoners vinden het jammer dat het gebied regelmatig leeg staat, terwijl de omliggende straten vol zijn. Hieruit blijkt dat de officiële parkeerplaatsen op het Mallegat overdag en 's-avonds maar zeer matig worden gebruikt. De wens van de bewoners is daarom nadrukkelijk om het Mallegat te betrekken bij zone 4, de regeling zoals in de woonstraten. Voor de Herenstraat en Willemstraat is de huidige regeling voor bezoekers logisch. Voor het Mallegat is dat volgens een aantal werkgroepleden niet het geval.
- Er dient goed gekeken te worden naar de inrichting van 'bijzondere' gebieden. Het moet voor de gebruikers duidelijk zijn waar ze wel en niet mogen parkeren en waar ze wel en niet moeten betalen. Het gaat bijvoorbeeld om de gebieden Esdoornstraat (bij de AH) en de Julianastraat. De werkgroep stelt voor om deze zones te verwijderen en op te nemen in de omliggende regeling. De bestaande parkeermeters zouden gehandhaafd moeten blijven ten behoeve van de omliggende regeling (vergunning zone 4, bel parkeercode 32240).
- De bestaande regeling voor het parkeerterrein aan de Laan Te Blotinghe (drie uur gratis) is voor een aantal leden van de werkgroep discutabel. Enerzijds omdat dit gevolgen heeft voor het gebruik van de auto en van parkeervoorzieningen, anderzijds omdat de sportaccommodatie, waarvoor deze regeling is getroffen, zeker ook een horecavoorziening is.

Advies 4:

Handhaving/laadpalen/deelmobiliteit/fietsparkeren

- De werkgroep adviseert de gemeente om intensief te handhaven op foutparkeerders (bv. op de stoep parkeren) en op het hebben van een parkeerrecht (vergunning/betaald).
- Tevens adviseert de werkgroep om voldoende tijd te houden tussen 'eerste' scan door de scanauto en de navolging/ uitschrijven van de naheffing.
- De werkgroep geeft aan dat aanhangers en bouwcontainers vaak weken lang een parkeerplaats bezet houden. Hier wordt nauwelijks op gehandhaafd. De werkgroep vraagt de gemeente om intensief te handhaven op lang geparkeerde aanhangers en caravans en om de maximale tijd dat een bouwcontainer op straat mag staan in te perken. Een ander voorstel is om voor de bouwcontainers een speciale vergunning te maken, waarvoor betaald moet worden met ook een maximale tijd dat deze op straat mag staan.
- De werkgroep geeft aan dat de gemeente de innovaties op het gebied van laadpalen goed moet bijhouden. Laadpunten in lantaarnpalen zijn hier goede voorbeelden van die het straatbeeld niet aantasten en toch voorzien in de behoefte van elektrische rijders.

- Laadplaatsen die leeg staan zorgen voor irritatie bij de 'normale' autobezitters die niet op gereserveerde plaatsen mogen parkeren.
- Het idee om niet langer meer 'her en der' laadpalen te plaatsen, maar op centrale plaatsen (laadpleinen), wordt omarmd door de werkgroep.
- De vraag naar deelmobiliteit neemt toe in de buurten. De werkgroep adviseert de gemeente hier een regie op te nemen c.q. haar verantwoordelijkheid nemen als verantwoordelijke voor het gebied c.q. de schaarse openbare ruimte. Hierdoor ontstaat geen 'wildgroei' aan deelauto's. De kosten voor een deelauto moeten laag zijn en de beschikbaarheid hoog.
- Daarbij adviseert de werkgroep om samen met omliggende gemeenten te kijken naar mogelijkheden. Hierdoor krijg je geen versnippering van aanbieders, waarbij een bepaalde aanbieder van deelmobiliteit niet bereikbaar is voor bewoners net over de gemeentegrens.
- De werkgroep constateert dat in de wijken beperkt plaats is voor fietsen te stallen. Het advies is om meer fietsenstallingen mogelijk te maken. Daarbij wordt aangegeven dat het plaatsen van nietjes niet de oplossing gaat zijn. Dit is niet wenselijk voor het straatbeeld.
- De abonnementen voor de fietstrommels zijn duurder (€ 90 per jaar) dan de vergunningen voor auto's (€ 45 per jaar). Om het fietsen te stimuleren stelt de werkgroep voor om de abonnementen voor de fietstrommels goedkoper te maken.
- De werkgroep adviseert de gemeente de mogelijkheden voor een collectieve fietsenstalling te onderzoeken en indien mogelijk aan te leggen.
- Om het fietsgebruik te stimuleren is een actief beleid nodig ter zake van fietsroutes, goede fietspaden en fietsvriendelijke oversteeplekken, met name wat betreft de verkeersregelingen.

Advies 5: Inrichting

De werkgroep realiseert zich dat (her)inrichting van straten niet zomaar op korte termijn mogelijk is. Ook is aangegeven dat de gemeente, bij pas uitgevoerde herinrichtingen, kansen niet heeft benut. De werkgroep beseft ook dat niet alle wensen ingewilligd kunnen worden.

Inrichting korte termijn (Quick Wins)

De werkgroep heeft een aantal korte termijn oplossingen aangedragen.

Algemeen	
Locatie	Actie
Hele wijk	Borden-bestand opschonen. Bijzondere parkeerplaatsen in beeld brengen en onderzoeken welke waarvoor gebruikt worden
Hele wijk	Reguliere bebording geeft onduidelijke situaties
Hele wijk	Beschikbare parkeerplaatsen, zoals bij de gemeentewerf, kunnen ingezet worden voor bestelbussen en ondernemers

Bomenbuurt	
Locatie	Actie
Kerklaan	Bomen staan half in parkeervakken
Handelskade	Langdurige parkeerders → autowrakken
Sir Winston Churchillaan	In de middenberm visgraatparkeren in plaats van langsparkeren
Ieplaan	Oud speelpleintje vervangen door parkeerplekken

Lindelaan	Parkeervakken aanduiden
Hele wijk	Tussenpleintjes die niet gebruikt worden, voor parkeerplaatsen gebruiken
Hele wijk	Ondergrondse containers op logische plaatsen, plaatsen i.p.v. bovengrondse

Cromvliet	
Locatie	Actie
Cromvlietkade	Parkeren aan waterkant mogelijk maken
Cromvlietkade	Parkeervakken aanduiden
Cromvlietkade	Waar mogelijk fietstrommels realiseren
Caan van Necklaan	Eenrichting maken en herinrichten
Bilderdijklaan	Onderzoek naar parkeren eigen terrein/ openbaar terrein - hekjes
Haagweg/Geestbrugweg	Voetgangerstunnel veranderen in fietsenstalling

Leeuwendaal	
Locatie	Actie
Hele wijk	Aanduiding parkeervakken, daar waar het nog niet gedaan is
Geestbrugkade	Terrein achter De Compagnie openstellen
Haagweg/Churchilllaan	Parkeerterrein onder de brug

Oud-Rijswijk	
Locatie	Actie
Hele wijk	Aanduiding parkeervakken, daar waar het nog niet gedaan is
Laan Te Blotinghe	Parkeerterrein sociaal veiliger maken door middel van betere verlichting, waardoor het gebruik in de avond verbetert.
Hele wijk	Fietsenstallingsmogelijkheden creëren.
Hele wijk	Sluiten van een gentlemen's agreement met de ondernemers met als inzet dat hij hun auto's en van hun personeel op parkeerplaatsen buiten het centrumgebied en niet in de woonstraten parkeren. Het parkeerterrein aan de Laan Te Blotinghe is hiervoor een goede optie.

Rembrandtkwartier	
Locatie	Actie
Kastanjelaan	Ondergrondse containers verplaatsen naar hoek van de straat
Rembrandtkade	Schuine insteek parkeervakken maken
Hele wijk	Aanduiding parkeervakken, daar waar het nog niet gedaan is

Snelheid invoering advies

- De werkgroep adviseert om voorgestelde maatregelen zo snel mogelijk in te voeren. Ook bij de huidige bewoners moet dit direct ingevoerd worden. De kaasschaafmethode heeft te weinig effect voor de wijk op korte termijn. Daarom stelt de werkgroep voor om de mesmethode te gebruiken door bij de overgang naar het nieuwe vergunning jaar het nieuwe regime toe te passen voor de nu reeds uitgegeven en lopende vergunningen voor dit

kalenderjaar en per direct het nieuwe regime van kracht te laten zijn voor nieuwe aanvragen in het lopende kalenderjaar. Goede communicatie is daarbij cruciaal.