



vve kethelstraat <vvekethelstraat@gmail.com>

Parkeertransitie Delft

Boris Crijnen <bcrijnen@delft.nl>
Aan: "vve@kethelstraat.nl" <vve@kethelstraat.nl>

18 september 2020 om 15:44

Geachte heer Linssen,

Hartelijk dank voor uw bericht aan wethouder Huijsmans. Hieronder treft u ons antwoord aan op de door u gestelde vragen over de parkeertransitie in Delft.

- 1. Er wordt een keuze aangeboden van €200 voor straatparkeren of €300 voor de parkeergarage. Als je voor de parkeergarage kiest mag je niet meer op straat parkeren. Dus voor €300 neem je een abonnement op minstens 15 minuten lopen (7.5 heen en 7.5 terug) per keer, dat je de auto nodig hebt. Voor vele 60+plussers niet haalbaar. Zeker niet met boodschappen.**

In de binnenstad staan op straat geparkeerde auto's een kwaliteitsimpuls van de openbare ruimte in de weg. Daarom willen we ervoor zorgen dat meer auto's in de parkeergarages worden geparkeerd en minder op straat. Hiervoor verlagen we de garagetarieven om de overgang tussen straatparkeervergunning en parkeergarage abonnement te verkleinen. Hiermee stimuleren we het gebruik van de parkeergarages door bewoners.

Parkeren in de parkeergarages is niet verplicht. Parkeren op straat met een vergunning blijft mogelijk voor de 1^e auto, alleen wel tegen een hoger tarief dan nu het geval is. Voor de 2^e en volgende auto wordt de parkeervergunning op straat afgeschaft. Voor hen wordt een garageabonnement beschikbaar gesteld als alternatief. Gezien het gebrek aan ruimte in de binnenstad moeten we keuzes maken in hoe de openbare ruimte gebruikt wordt. Dat parkeren niet altijd voor de deur kan moeten we daarom accepteren. Laden en lossen in de nabijheid van de eigen woning blijft overigens mogelijk en ook is aandacht voor het parkeren van gehandicapten.

- 2. De bewoners van Kethelstraat en Westvest zullen in eerste instantie kiezen voor een straatvergunning om het lopen te vermijden. Er blijven slechts 25 plaatsen in de buurt op de Westvest over. Als daar geen plaats is (en die kans is groot) moet je meer dan 10-15 minuten omrijden naar de Gasthuisplaats. Pure milieuvervuiling. Dit is te voorkomen door de uitgang van de Westvest aan de Zuidwal kant te leggen. Voorkomt tevens de gevaarlijke kruising tussen Westvest en Binnenwatersloot.**

Door het parkeren in de parkeergarages te stimuleren krijgen we ruimte om het autoluwplusgebied uit te breiden. Hoe dat er precies uit moet zien staat nog niet vast. Bewoners, bedrijven en andere betrokkenen worden in het najaar van 2020 over de te nemen stappen in dit project geïnformeerd: wanneer doen we wat (in de tijd) en hoe ziet de participatie er uit (bij welke stappen worden de bewoners, bedrijven en anderen betrokken).

- 3. Het zou al veel logischer zijn als je met een vergunning van €300 mag straatparkeren en eventueel kan uitwijken naar een garage.**

De druk op de openbare ruimte in Delft is groot – met name in de binnenstad. Dit terwijl er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn in de parkeergarages. Om de openbare ruimte op een andere manier te kunnen gebruiken willen we bewoners verleiden om structureel te parkeren in de parkeergarages. Een vergunning waarbij op straat geparkeerd mag worden, met als optie om uit te wijken naar de parkeergarages, geeft onvoldoende mogelijkheden om een kwaliteitsimpuls op straat te maken. Er blijft dan een reservering van openbare ruimte nodig om auto's te kunnen parkeren.

- 4. Er is sprake van het opheffen van 550 parkeerplaatsen op straat. Op parkerendelft.com geconstateerd, dat deze plaatsen niet altijd beschikbaar zijn. O.a. op marktdagen en bij evenementen. Wat moet een bewoner doen als de garages vol zijn? Blijven rondrijden tot er plaats is? Hij mag immers niet meer op straat parkeren.**

Er is kritisch gekeken naar de beschikbare restcapaciteit in de parkeergarages. Zo worden alleen abonnementen in die garages uitgegeven waar ook voldoende ruimte beschikbaar is (zuidpoort- en prinsenhofgarage). Op basis daarvan is bepaald dat maximaal 525 parkeerabonnementen in deze parkeergarages beschikbaar zijn voor bewoners van de binnenstad. Hierbij is het goed om op te merken dat er niet op alle momenten 525 parkeerplaatsen vrij hoeven te zijn. In de berekening is namelijk rekening gehouden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Overdag is een groot gedeelte bewoners bijvoorbeeld weg, waardoor deze parkeerplaatsen door bezoekers van de binnenstad gebruikt kunnen worden.

Als we er in slagen om 525 binnenstadbewoners te verleiden om te parkeren in de parkeergarages, dan ontstaat ruimte op straat om parkeerplaatsen te verwijderen zonder de parkeerdruk te laten toenemen. Of, hoeveel en waar parkeerplaatsen precies verdwijnen staat op dit moment niet vast en wordt samen met bewoners en ondernemers bepaald. De intentie is wel om het autoluwplusgebied uit te breiden in de Zuidelijke binnenstad.

De bezetting van de parkeergarages blijven wij monitoren. Het kan op enkele piekmomenten voorkomen dat een garage vol staat en dat even gewacht moet worden. Op het moment dat de parkeergarages structureel (te) vol zijn, worden aanvullende maatregelen genomen.

5. **De woningen, die op het voormalige terrein van V&D worden gebouwd krijgen geen parkeerplaats. Daarnaast zijn/worden er in onze buurt grotere gebouwen opgesplitst in appartementen. Als voorbeeld Oude Delft 1 (3) , Achterom 1 (?) en het oude kantongerecht (15). De bezoekers van de congresruimte en het hotel van het Arsenal Delft zal ook tot een hogere bezetting van de Zuidpoortgarage leiden. Wij trekken dan ook in twijfel of er in de toekomst genoeg parkeerplaatsen in de garages zijn om de voorgestelde parkeertransitie te verwezenlijken. Zeker als mogelijk de Gasthuisplaats ook verdwijnt.**

Bij het bepalen van de restcapaciteit in de parkeergarages is ook de parkeerbehoefte van nieuwe ontwikkelingen meegenomen (voor zover zij gebruik maken van de openbare parkeergarages). Ook is rekening gehouden met extra parkerende bezoekers op het moment dat de parkeerplaatsen op de Gasthuisplaats verdwijnen. Daarmee verwachten wij voldoende restcapaciteit beschikbaar te hebben in de parkeergarages.

6. **Bewoners van de binnenstad, die nu dure parkeerplaatsen huren. o.a. bij Parkbee Westvest en de Kampveldgarage zullen zeer begrijpelijk ook gebruik willen maken van het tarief van €300. Naar onze mening hebben zij ook recht op dit tarief. Daardoor zullen plaatsen in deze garages ongebruikt blijven staan en ontstaat er mogelijk een tekort aan parkeerplaatsen.**

De garageabonnementen zijn alleen beschikbaar voor die bewoners die het recht hebben om een straatvergunning aan te schaffen. Heeft een ontwikkeling het parkeren bijvoorbeeld op eigen terrein opgelost, dan zijn de goedkope abonnementen in de openbare parkeergarages niet beschikbaar voor deze bewoners. Daarmee voorkomen we dat een tekort aan parkeerplaatsen in de openbare parkeergarages ontstaan en dat private parkeergarages ongebruikt blijven.

7. **De gemeente wil elektrische auto's stimuleren. Als de eigenaar voor de parkeergarage kiest, dient hij na het opladen de auto te verplaatsen. Bewoners van Westvest/Kethelstraat moeten afhankelijk van de garage 15-22 minuten extra lopen voor deze verplaatsing. Niet erg stimulerend. Hetzelfde geldt voor de geplande oplaadplaats op de Westvest. Als er na het opladen geen parkeerplaats is, is de oplaadplaats ook niet erg zinvol.**

Met de groei van het aantal elektrische auto's neemt de druk op laadpalen steeds verder toe. Daarom is het belangrijk dat mensen van een laadplek geen parkeerplek terwijl de auto al is opgeladen. Als de auto is opgeladen moet deze verplaatst worden. Dat is in de openbare ruimte zo en geldt ook voor de parkeergarages. Mocht het besluit worden genomen om het autoluwplusgebied uit te breiden, dan betekent dit inderdaad dat een grotere afstand afgelegd moet worden om de auto te verplaatsen wanneer deze is opgeladen.

We monitoren het gebruik en capaciteit van de laadpalen in de parkeergarages en nemen maatregelen indien daar aanleiding voor is.

8. **De bewoners van de Kethelstraat/Westvest vinden de bezoekersvergunning ideaal. De bezoekersvergunning is voor de vele 60+plussers belangrijk om niet in een sociaal isolement te komen. De vergunning heeft echter weinig zin als er geen parkeerplaatsen meer tegenover staan. Je kan met de bezoekersvergunning immers niet naar de parkeergarage.**

Bezoekers van bewoners kunnen op straat blijven parkeren in de binnenstad. De bezoekersvergunning blijft namelijk onder dezelfde voorwaarden bestaan. Het uitgangspunt bij de uitbreiding van het autoluw-plusgebied is dat de parkeerdruk gelijk blijft aan de huidige situatie. Daarmee blijft er voldoende ruimte op straat om bezoekers te laten parkeren. Bij een uitbreiding van het autoluw-plusgebied kan de loopafstand tot het vinden van een parkeerplaats wel toenemen. Dat is echter afhankelijk van de specifieke invulling van het autoluw-plusgebied die gekozen gaat worden.

9. **De gemeente wijst op het openbaar vervoer als alternatief voor de auto. Vele 65+plussers vinden dit geen fijn alternatief, zeker na 22 uur niet. Zolang de coronatijd duurt, is het voor 65+plussers zeker geen alternatief. Het openbaar vervoer is uitstekend als je de grote steden wil bezoeken. Maar het Belvedere museum in Heerenveen kost 4 uur en 5 minuten enkele reis. Met een dalurenkaart van de NS ga je het museum nauwelijks halen, laat staan bezoeken. En dit geldt voor vele favoriete bestemmingen van 65+plussers.**

Een groot deel van de openbare ruimte wordt in beslag genomen door geparkeerde auto's. Om de openbare ruimte anders te kunnen gebruiken willen we minder geparkeerde auto's op straat. Dat doen we door een alternatief te bieden in de parkeergarages. Tegelijkertijd willen we mensen voldoende opties bieden om hun verplaatsingen

te kunnen maken. Eén van die opties is het Openbaar Vervoer. Als er goede alternatieven beschikbaar zijn is het bezit van een eigen auto niet langer een voorwaarde voor reizen. Kortom: we willen het gebruik van andere vervoersmiddelen stimuleren, maar verplichten mensen niet om daar gebruik van te maken. Iedereen kan zelf een afweging maken over welk vervoersmiddel het beste aansluit bij een te maken verplaatsing.

10. **Ook wijst de gemeente op de deelauto als alternatief. Deze is mogelijk handig voor de snelle zware boodschappen, mits erin de buurt van de Westvest/Kethelstraat er één zou staan. Voor dagtrips is de deelauto echter onbetaalbaar met een Greenwheels tarief van €6 per uur en €0.34 per km. De 65+plusser zal voor zijn uitstapje wisselend voor het openbaar vervoer, fiets of auto kiezen. Deelauto is voor lang niet iedereen een alternatief.**

Hetzelfde principe geldt voor de deelauto – het gaat vooral om het bieden van voldoende keuzemogelijkheden zodat het bezit van een eigen auto niet noodzakelijk is. We zien dat de deelauto voor veel mensen een goed alternatief vormt voor het bezit van de eigen auto. Zeker als de eigen auto alleen incidenteel wordt gebruikt. Het gebruik van de deelauto wordt ook steeds goedkoper. Met name wanneer dit wordt afgezet tegen de kosten van een eigen auto (verzekering, belasting, parkeren, etc.).

11. **Wij begrijpen dat een autoluwe binnenstad aantrekkelijk wordt gevonden door de gemeenteraad voor het winkelen publiek en toerisme. Naar onze mening wordt er met de voorgestelde parkeertransitie echter te weinig rekening gehouden met de belangen van bewoners van diezelfde binnenstad.**

De gemeenteraad heeft een besluit genomen om een aantal zaken in het parkeerbeleid aan te passen. Daarbij zijn alle verschillende belangen zorgvuldig tegen elkaar afgewogen – ook die van de bewoners van de binnenstad. Uiteindelijk hebben de maatregelen als doel om de aantrekkelijkheid, leefbaarheid en bereikbaarheid van Delft te borgen. En daar profiteren ook de bewoners van de binnenstad van.

Daarbij benadrukken wij nogmaals dat er nog geen besluit is genomen over de uitbreiding van het autoluwplusgebied. De komende maanden worden bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden hierbij betrokken. Ook daarin wordt uiteindelijk een belangenafweging gemaakt.

12. **De panden langs de Spoorsingel horen veel meer bij de oude binnenstad, dan onze appartementen. Het steekt dan ook behoorlijk, dat daar ten behoeve van die bewoners op nauwelijks 10 meter van de ingangen van de parkeergarage parkeerplaatsen op de stoep zijn gemaakt en wij min of meer naar de parkeergarage worden gedwongen. Dat is met verschillende maten meten.**

Ook in de schil zijn de tarieven aangepast om het gebruik van parkeerplaatsen in de parkeergarages te stimuleren. Op de Spoorsingel zijn in de huidige situatie weinig parkeerplaatsen gelegen. Wanneer er meer ruimte op straat ontstaat wordt ook in de Spoorsingel bekeken of parkeerplaatsen van straat weggehaald kunnen worden. Onze ambitie om de auto een minder dominante rol te geven in de openbare ruimte reikt verder dan de binnenstad.

13. **De bewoners van Westvest/Kethelstraat hebben de zorgen over parkeren al sinds 2002 aangekaart. De wethouders Koning en Junius hebben om ons gerust te stellen mogelijkheden aangegeven als de parkeergarage onder het stadhuis en Engelsestraat. Beiden op loopbare afstand maar niet doorgestaan. Er wordt daarna ook geen redelijk alternatief meer geboden.**

Met de Zuidpoort en Prinsenhofgarage zijn wij van mening dat er een aanvaardbaar alternatief wordt geboden op acceptabele loopafstand voor het parkeren op straat.

14. **Er wordt beweerd, dat de bewoners zijn betrokken in de parkeertransitie. Kennelijk zijn dat bewoners geweest, die over een vaste parkeerplaats beschikken of geen auto hebben. Zij zullen voor een autoluwe binnenstad zijn. Wij zijn er in ieder geval niet in betrokken.**

Bij de voorbereiding van parkeertransitie zijn verschillende partijen betrokken geweest. In aanloop naar de besluitvorming zijn veel reacties binnengekomen vanuit verschillende belangenverenigingen, ondernemers en bewoners. Bij het besluit voor de parkeertransitie heeft de raad al deze verschillende reacties meegewogen.

Het komende jaar gaan we nog in gesprek met bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden over de potentiële uitbreiding van het autoluwplusgebied.

15. **Bewoners, die een vergunning voor de Prinsenhofgarage nemen, zullen gezien de afstand gaarne van de fiets gebruik maken. Er zijn nauwelijks mogelijkheden de fiets veilig bij de garage te parkeren.**

Bij het project 'ruimte voor de binnenstad' wordt gekeken naar mogelijkheden om extra stallingsmogelijkheden voor fietsen te maken bij de parkeergarages. Wij zijn het met u eens dat dit een belangrijk aspect is om het gebruik in het voor- en natransport te faciliteren.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Mochten er naar aanleiding van dit bericht nog vragen zijn, neem dan gerust contact op.

Met vriendelijke groet,

Boris Crijnen

Bestuursadviseur van wethouder Huijsmans

Aan dit e-mailbericht kunnen geen rechten worden ontleend. Dit bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n). De Gemeente Delft staat niet in voor de juiste en volledige overbrenging van de inhoud van een verzonden e-mail, noch voor de tijdige ontvangst ervan.