



vve kethelstraat <vvekethelstraat@gmail.com>

Parkeerbeleid binnenstad

1 bericht

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

18 februari 2021 om 14:51

Geachte heer Linssen,

Hierbij ontvangt u de beantwoording op uw vervolgvragen over het parkeerbeleid in de binnenstad die u onder meer aan verschillende collegeleden van B&W hebt gesteld:

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.

Antwoord 18/9/20:

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 1e auto, alleen wel tegen een hoger tarief dan nu het geval is. Voor de 2e 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 heeft tot gevolg dat parkeren niet altijd voor de deur zal kunnen plaats vinden. Laden en lossen in de nabijheid van de eigen woning blijft overigens mogelijk en ook is er aandacht voor het parkeren van minder validen.

Reactie bewoners: Er zijn 3 laad- en losplaatsen op de Westvest, die voor de Kethelstraat al redelijk ver weg zijn, indien je zware lading hebt. Deze plaatsen zijn echter van maandag t/m vrijdag tot 18 uur. In de weekeinden en 's avonds kan je laden/lossen daardoor vergeten en wordt je in de praktijk tot een overtreding gedwongen. De bewoners die overdag werken hebben dus bijna geen mogelijkheden.

Reactie:

Op de Westvest kan laden en lossen inderdaad plaats vinden op de laad- en losvakken. Laden en lossen mag ook plaats vinden als uw auto in een parkeervak staat. Hierbij moet dan echter wel duidelijk sprake zijn van directe laad- en losbeweging en niet van (kortstondig) parkeren. Zijn de laad- en losvakken niet beschikbaar en zijn de parkeervakken in de omgeving bezet, dan is laden en lossen ook mogelijk door op de rijbaan even stil te staan voor de directe laad- en losbeweging.

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.

Antwoord 18/9/20:

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.

Reactie bewoners: Dit is volgens ons een redeneerfout. De op te heffen 525 parkeerplaatsen worden momenteel ook dubbelgebruikt, dus zijn allemaal nodig. Daarnaast zijn de bewoners op zaterdag vaak thuis en is er extra winkelend publiek. Nu zien wij al op parkerendelft.com, dat er op zaterdag tussen 12 en 15 uur niet voldoende plaatsen zullen zijn en dat in coronatijd met 25% minder winkelend publiek. Gaarne reactie.

Reactie:

Bij de berekening van de aantallen beschikbare bewonersabonnementen in de garage is ook rekening gehouden met het verplaatsen van bezoekers van de binnenstad, die bijvoorbeeld op de Gasthuisplaats parkeren, naar de garage. Ondernemers die met een vergunning overdag gebruik maken van de vergunninghoudersparkeerplaatsen, kunnen gebruik blijven maken van de resterende vergunninghoudersparkeerplaatsen.

De daadwerkelijk beschikbare restcapaciteit in de garages is hoger dan in het parkeer route informatiesysteem (PRIS) en op de website van parkerendelft.com wordt weergegeven. De informatie op de PRIS en op de website is bedoeld voor de bezoekers aan Delft. Het aantal vrije parkeerplaatsen dat wordt weergegeven op de PRIS en op de website wordt als volgt vastgesteld: de capaciteit wordt verminderd met de gereserveerde parkeerplekken voor de abonnementhouders en met de bezoekers van Delft die op dat moment in de garage staan geparkeerd.

In werkelijkheid is de bezetting van de garage lager. In de informatievoorziening op de PRIS en op de website wordt namelijk 24/7 een parkeerplaats voor abonnementhouders gereserveerd terwijl nooit door alle abonnementhouders gelijktijdig wordt geparkeerd (een deel van deze abonnementhouders is bijvoorbeeld kantoorpersoneel dat alleen doordeweeks overdag parkeert). Voor de berekening van de mogelijk uit te geven bewonersabonnementen is de werkelijke bezetting op verschillende maatgevende momenten gedurende de week gebruikt.

Niet alle toekomstige bewoners met een garageabonnement hebben een parkeervraag op de piekmomenten in de huidige bezetting. Bij het bepalen van het maximaantal uit te geven bewonersabonnementen is rekening gehouden met aanwezigheidspercentages van bewonersparkeren. Op basis daarvan is er voldoende restcapaciteit beschikbaar om voor binnenstadbewoners maximaal 425 bewonersabonnementen uit te geven voor de Prinsenhofgarage en 100 voor de Zuidpoortgarage.

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 Arsenaal 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.

Antwoord 18/9/20:

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.

Vraag bewoners: In hoeverre hebben de bewoners van OD 1 (voorbeeld), dat opgesplitst is in 1a t/m 1c recht op een parkeervergunning.

Reactie:

Bij nieuwbouw of verbouw wordt getoetst aan de nota Parkeernormen Delft. Als de parkeerdruk na de verbouwing of nieuwbouw groter is dan in de voorgaande situatie, dan vindt uitsluiting van vergunningen plaats voor de aanvullende parkeerbehoefte. Ook voor nieuwe ontwikkelingen die in het autoluwplusgebied worden gerealiseerd, zoals op de V&D locatie, worden geen parkeervergunningen uitgegeven om op straat te parkeren. Door het blokkeren van vergunningen wordt de omgeving van de ontwikkeling beschermd tegen extra parkeerdruk.

Bij een splitsing van een woning in kleinere eenheden kan het zijn dat de oude parkeervraag groter was dan de nieuwe gesplitste situatie. Dan vindt er geen blokkade op het uitgeven van vergunningen plaats. Voor de Oude Delft 1a t/m 1c is geen beperking voor het aanvragen van parkeervergunningen.

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.

Antwoord 18/9/20:

De garageabbonementen 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.

Reactie bewoners: Elke binnenstadbewoner, die geen parkeermogelijkheid op eigen terrein heeft, kan dus een parkeervergunning aanvragen. Een gehuurde garage is immers geen eigen terrein. Lijkt ons trouwens moeilijk controleren of iemand op het moment van een vergunningaanvraag van een gehuurde garage gebruik maakt. Ditzelfde geldt ook voor nieuwe bewoners na een verhuizing, die niet per definitie van een gehuurde parkeervoorziening van de vorige bewoner gebruik kunnen maken Gaarne reactie.

Reactie:

De gemeente houdt een lijst bij van adressen waar de vergunninguitgifte voor het parkeren op straat beperkt is, de lijst parkeren op eigen terrein (POET-lijst). Deze adressen blijven op deze lijst staan ook na doorverkoop of verhuur van het pand. Op deze lijst staan niet alleen adressen waarbij daadwerkelijk de parkeerbehoefte op eigen terrein is opgelost. Hier staan ook adressen op waarbij ten tijde van een omgevingsvergunningaanvraag de parkeerbehoefte op andere wijze is voorzien, bijvoorbeeld door huur of koop van parkeerplaatsen elders of waarbij sprake is van toepassing van de nulvergunningregeling of autoluwplusregeling uit de nota Parkeernormen Delft. Alle adressen waarbij sprake is van voorgaande situaties en de omgevingsvergunning na augustus 2009 is verstrekt zijn opgenomen op deze POET-lijst. Als op een desbetreffend adres in de binnenstad geen bewonersvergunningen aanvraagbaar zijn, kan ook geen gebruik worden gemaakt van de bewonersabbonementen met korting in de garages. Wel kan een garageabonnement tegen het volle tarief worden afgesloten.

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.

Antwoord 18/9/20:

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.

Reactie bewoners: Er wordt gewaarschuwd voor extra brandgevaar van elektrische auto's in parkeergarages. In ieder geval om de oplaadplaatsen niet te ver van de uitgang te plaatsen. Welke voorzieningen worden hiervoor getroffen?

Reactie:

De onderzoeken naar brandveiligheid en het laden van elektrische auto's in parkeergarages volgen wij nauwgezet. In Delft zijn in de parkeergarages van ParkerenDelft de laadplaatsen voor elektrische auto's, zoals in de laatste onderzoeken geadviseerd, bij de uitgangen gesitueerd. Daarnaast zijn in alle garages installaties aanwezig die (uitlaat)gassen naar buiten blazen.

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.

Antwoord 18/9/20:

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.

Reactie bewoners: Dit geloven jullie toch zelf niet. Er zijn nu 's avonds al nauwelijks mogelijkheden voor bezoekers. Onze bezoekers zijn nu al vaak aangewezen op de Gasthuisplaats. En als die verdwijnt

Reactie:

Zoals eerder geantwoord is het uitgangspunt voor het verwijderen van parkeerplaatsen dat de parkeerdruk op straat niet toe gaat nemen. Wel kan de loopafstand door uitbreiding van het autoluwplusgebied toenemen. De grenzen van de uitbreiding en de inrichting van het autoluwplusgebied liggen nog niet vast. Dit onderwerp zullen we met belanghebbenden nader uitwerken in het project Ruimte in 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 doorgaan. Er wordt daarna ook geen redelijk alternatief meer geboden.

Antwoord 18/9/20:

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

Reactie bewoners: Onze woningen liggen in B-vergunningengebied het verst weg van de bedoelde parkeergarages. De gemeente kan van mening zijn, dat het voor bewoners een acceptabele afstand is, maar het zijn de bewoners en met name de 65+plussers, die het moeten lopen. Zeker omdat de afstand tot de parkeergarages een veelvoud is van de CROW publicatie uit 2018 aangegeven acceptabele loopafstand van circa 100 meter. Die 100 meter achten wij ook niet haalbaar in de binnenstad, maar wat ons wordt aangeboden is absurd.

Reactie:

In het project Ruimte in de Binnenstad zullen we bespreken op welke wijze bij uitbreiding van het autoluwplusgebied aanvullende maatregelen genomen kunnen worden voor mensen die slechter ter been zijn. Voor anderen achten wij de loopafstanden tot de garages acceptabel gezien de binnenstedelijke omgeving.

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.

Antwoord 18/9/20:

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.

Reactie bewoners: Meerdere bewonersverenigingen waren negatief over de parkeertransitie. Zo ook de vereniging, die ons vertegenwoordigt. Lees de reactie Oude en de Nieuwe Delf. Wij constateren, dat de wensen van de bewoners zijn genegeerd. De bewoners van de Westvest tussen de Prinsenhofgarage en onze woningen beschikken bijna allemaal over een eigen parkeerplaats. Zij zullen voor de parkeertransitie zijn, omdat dan het verkeer bij hun verminderd. Het is maar wie je het vraagt.

Reactie:

De wensen van de bewonersbelangenverenigingen zijn niet genegeerd. Diverse belangenverenigingen hebben schriftelijk reactie gegeven en vaak is er ook gebruik gemaakt van de mogelijkheden tot inspreken. De raadsleden hebben kennisgenomen van de diverse standpunten en hebben deze meegewogen in de discussie en besluitvorming. Ook na de besluitvorming heeft de wethouder met diverse belangenverenigingen gesproken. De keuzes over uitbreiding van het autoluwplusgebied en de inrichting daarvan moeten immers nog genomen gaan worden. In het project Ruimte in de Binnenstad zal dit een vervolg krijgen. Ook de belangenverenigingen zullen in dit project betrokken worden.

16. Wij vragen ons af waarom het bedrijf MIDD op de Westvest 2 parkeervergunningen krijgt en daarmee 2 van de 25 toch al schaarse parkeerplaatsen bezet, terwijl zij op hun binnenterrein over vrije plaatsen beschikken.

Antwoord college b&w ontvangen 15-1-2021

Het parkeerbeleid in Delft is er wel zoveel mogelijk op gericht om het gebruik van parkeerplaatsen op eigen terrein te stimuleren. Sinds augustus 2009 worden nieuwe ontwikkelingen in Delft daarom standaard op een lijst met parkeerplaatsen op eigen terrein (POET-lijst) bijgehouden. Op deze POET-lijst wordt geregistreerd welke vergunningen voor dat adres geblokkeerd zijn en eventueel welke nog beschikbaar zijn. Op hoofdlijnen betekent dit dat gebruikers van ontwikkelingen die vallen onder parkeren op eigen terrein opgeleverd na augustus 2009 niet in aanmerking komen voor parkeervergunningen om te parkeren op straat, tenzij een verrekening met de voorgaande situatie uitgifte van enkele vergunningen toch mogelijk maakt.

Het adres Westvest 2 staat niet op deze POET-lijst. Daarmee komen de gebruikers formeel in aanmerking voor (bedrijfs)parkeervergunningen. Op dit moment (peildatum januari 2021) zijn er op het adres Westvest 2 echter geen parkeervergunningen uitgegeven.

Reactie bewoners: De vraag betreft 2 parkeervergunningen van het bedrijf MIDD op Westvest 143-145. Het misverstand is begrijpelijk, maar het antwoord onzorgvuldig, daar Westvest 2 helemaal niet bestaat en dus ook geen binnenterrein heeft. Dus gaarne nieuwe reactie.

Reactie:

Onze excuses voor dit misverstand over het adres. Het adres Westvest 143-145 staat niet op de POET-lijst. Daarmee komen de gebruikers formeel in aanmerking voor (bedrijfs)parkeervergunningen. Zoals eerder aangegeven geldt de uitsluiting van parkeren op eigen terrein voor parkeervergunningen alleen voor ontwikkelingen waarvoor een omgevingsvergunning is afgegeven gerealiseerd na augustus 2009. Westvest 143-145 is voor deze tijd gerealiseerd met parkeren op eigen terrein en is niet uitgesloten van parkeervergunningen om op straat te parkeren.

23. Wij hebben inmiddels vernomen, dat alleen in de Prinsenhofgarage plaatsen voor bewoners te huur zijn. Dat betekent, dat je na laden-lossen op de Westvest voor een parkeerplaats zo dicht mogelijk bij je woning 1.8

km enkele reis moet omrijden als je de afstand in de garage meerekent en vervolgens minstens 12 minuten lopend onderweg bent naar huis, omdat je de afstand in de garage ook moet meerekenen. Dit is bijna niet te doen en bovendien onnodig milieuvuilend.

Reactie:

Op dit moment zijn er in de Zuidpoortgarage alleen plaatsen voor bewoners met een tweede en volgende auto beschikbaar. In de Prinsenhofgarage zijn naast plaatsen voor tweede en volgende auto's ook plaatsen voor de eerste auto van bewoners beschikbaar. In de loop van dit jaar, als duidelijk is hoe de tweede en volgende auto's verdeeld zijn over de parkeergarages, worden ook parkeerplaatsen voor eerste auto's in de Zuidpoortgarage beschikbaar gesteld. Op dit moment is namelijk nog niet alle beschikbare capaciteit voor bewoners in de Zuidpoortgarage uitgegeven. De verdeling van deze plaatsen wordt besproken in het project Ruimte in de Binnenstad. Het voornemen is om de bewoners van het autoluwplusgebied en het uitbreidingsgebied autoluwplus als eerste de mogelijkheid te bieden om een goedkoop garageabonnement te nemen, op vrijwillige basis. Als het maximale aantal uit te geven garageabonnementen niet wordt bereikt, dan krijgen de overige bezitters van bewonersstraatparkeervergunningen in de binnenstad de optie om over te stappen. Bewoners in het (toekomstige) autoluwplusgebied kunnen er ook voor kiezen de straatparkeervergunning te behouden. Dit betekent wel dat op grotere afstand buiten het uitgebreide autoluwplusgebied geparkeerd moet worden.

In het project Ruimte in de Binnenstad zal de uitbreiding autoluwplus, de invulling van de vrijgekomen ruimte en de kwaliteitsimpuls nader uitgewerkt worden. Ook het voornemen om bewoners van het (toekomstige) autoluwplusgebied als eerste de mogelijkheid te bieden om gebruik te maken van de resterende garageplaatsen zal in dit project verder verkend worden. Deze onderwerpen zullen ook aan de orde komen in het participatietraject van het project Ruimte in de Binnenstad.

24. De Prinsenhofgarage heeft momenteel in deze coronatijd doordeweeks overdag rond de 300 plaatsen vrij. Dus lang niet de 525 benodigde plaatsen. Als straks het toerisme weer toeneemt en museum de Prinsenhof een succesvolle tentoonstelling heeft als "Pieter de Hooch", is het leed voor de bewoners niet te overzien.

Reactie:

Zie aanvullende reactie op vraag 4.

25. Bezitters van een elektrische auto zijn helemaal de klos als zij in de garage gaan parkeren. Na het opladen zijn zij minstens 24 minuten extra kwijt om de auto te verplaatsen. Dat is geen stimulans om een elektrische auto te nemen.

Reactie:

Zie het antwoord op vraag 7 gegeven op 18/9/20.

26. Op de Westvest zijn nu twee oplaadplaatsen in vergunningengebied gekomen. Omdat je dan een vergunning voor gebied B hebt om daar gebruik van te maken, kan je geen vergunning voor de garage krijgen. De auto na het laden verplaatsen kan straks ook niet, omdat er geen parkeerplaatsen meer zijn. Waarom dan oplaadplaatsen voor elektrische auto's maken?

Reactie:

In de parkeergarages zijn oplaadpunten beschikbaar. Als gebruik gemaakt wordt van een parkeergarageabonnement is het niet meer nodig om op de Westvest op te laden. Als de uitbreiding van het autoluwplusgebied ook de Westvest gaat omvatten, dan zal de oplaadplaats voor elektrische auto's aan de Westvest mogelijk ook verplaatst gaan worden naar een andere locatie in de binnenstad. In het project Ruimte in de Binnenstad zal dit nader uitgewerkt worden.

27. Een aantal ouderen (vooral dames) in onze VvE's vinden het geen veilig gevoel om 's avonds laat van de Prinsenhofgarage naar huis te moeten lopen. Ook het OV wordt later op de avond om deze reden (naast corona) vermeden. Dit geldt ook voor de veelal oudere gasten van ouderen.

Reactie:

In het project Ruimte in de Binnenstad zullen we ook de veiligheidsaspecten van uitbreiding van het autoluwplusgebied meenemen en bespreken. Bewoners van het potentiële uitbreidingsgebied van autoluwplus worden niet verplicht een garageabonnement te nemen. Bewoners in het (toekomstige) autoluwplusgebied kunnen er ook voor kiezen de straatparkeervergunning te behouden. Dit betekent wel dat op grotere afstand buiten het uitgebreide autoluwplusgebied geparkeerd moet worden.

28. Met punt 8 en 27 moet in onze ogen meer rekening worden gehouden om te voorkomen, dat oudere bewoners van de binnenstad in een sociaal isolement raken.

Reactie:

Dank voor deze aandachtspunten. Uiteraard willen wij ook voorkomen dat oudere bewoners van de binnenstad in een sociaal isolement raken. Deze onderwerpen zullen we zeker terug laten komen in het project Ruimte in de Binnenstad.

29. In antwoord van B. Crijnen wordt gesteld, dat met de Zuidpoort en Prinsenhofgarage een aanvaardbaar alternatief wordt geboden. Op 20 oktober 2020 ontvangen wij van [E. Bavelaar een e-mail](#), dat de Zuidpoort voor 1e parkeervergunninghouders niet meer tot de mogelijkheden behoort. De kortst mogelijke looproute over trottoir bedraagt rond de 820 - 850 meter voor de bewoners van de Westvest en Kethelstraat naar de eerste ingang van de Prinsenhofgarage. Daarmee worden de maximale normen genoemd in de [Nota parkeernormen 2018](#) overschreden, zeker als de gemiddelde afstand in de garage zelf ook meegerekend wordt.

Reactie:

Zie het antwoord op vraag 23. Op dit moment kan de 1^e bewonersvergunning niet worden ingewisseld voor een plaats in de Zuidpoortgarage. Later dit jaar wordt dit wel mogelijk. De wijze waarop de verdeling van de beperkte ruimte in de Zuidpoortgarage plaats vindt zal besproken worden in het project Ruimte in de Binnenstad.

30. Het is de bewoners onbegrijpelijk, dat zij naar de Prinsenhofgarage worden verwezen, terwijl deze garage gezien de afstand bij voorkeur geschikt is om OD noord, Noordeinde en Voorstraat autoluw te maken. Of worden deze bewoners straks doorverwezen naar de Zuidpoortgarage?

Reactie:

Zie de reacties op de vragen 23 en 29.

31. Bij de VvE Kethelstraat wonen al meer dan 30% van de eigenaren niet meer in de woningen. De woningen worden gekocht door ouders van studenten en investeerders en dit proces verloopt heel hard. De slechte parkeervoorzieningen zijn hier zeker een oorzaak van. Voor bewoners, die meerdere malen per dag gebruik moeten maken van de auto, wordt de binnenstad onbewoonbaar.

Reactie:

In de kwaliteitsimpuls die de gemeente voor dit gedeelte stad voor ogen heeft wordt meer ruimte voor voetgangers, fietsers en een prettige leefomgeving als belangrijker gezien dan het voor de deur parkeren van de auto.

De binnenstad biedt ook andere kwaliteiten door het grote voorzieningenaanbod op loopafstand, waarvoor de auto niet voor gebruikt hoeft te worden.

Ik hoop u hiermee voldoende op de hoogte te hebben gebracht.

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.