

Delft, 3 november 2023.

Geacht college,

Zoals meer dan bekend is zijn er vergevorderde plannen van het College om het autoluw-plus gebied in het zuidwestelijke deel van de Binnenstad uit te breiden.

Volgens tellingen van belangenverenigingen zullen er circa 480 parkeerplaatsen van bewoners in dat gedeelte van de binnenstad opgeheven worden.

In het Gemeenteblad werd op 17 oktober jl. echter het volgende besluit gepubliceerd:

17-10-2023 09.00 Gemeenteblad 439851, Artikel 8 lid 3, komt te luiden:

Nieuw uit te geven bewonersabonnementen zijn gelimiteerd

- *a. voor gebied B op 180 bewonersabonnementen voor de eerste auto in de Prinsenhofgarage. Na inwerkingtreding van deze regeling uitsluitend uit te geven aan bewoners ingeschreven op een adres in het autoluw-plus gebied of het uitbreidingsgebied autoluw-plus;*
- *b. voor gebied B op 130 bewonersabonnementen voor de tweede en volgende auto's in de Prinsenhofgarage of de Zuidpoortgarage;*
- *c. voor gebied C op 100 bewonersabonnementen totaal (voor de eerste en voor de tweede en volgende auto's) in de Prinsenhofgarage;*

Er zullen dus maar 310 vergunningen worden uitgegeven terwijl er ca. 480 plaatsen verdwijnen. Zo ontstaat er dus een tekort aan bewonersvergunningen in de parkeergarages, ondanks het feit dat het college in 2016 heeft toegezegd dat bewoners een parkeervergunning tegen gereduceerd tarief zouden kunnen afnemen.

Hart voor Delft heeft daarom de volgende vragen:

- 1. Is het college op de hoogte van deze cijfers? Zo nee, waarom niet?*
- 2. Zijn dit dezelfde cijfers die het college hanteert? Zo nee, waarom niet?*
- 3. Zo niet, wat zijn dan de actuele cijfers die gehanteerd worden en waar staan deze gepubliceerd?*
- 4. Is het college op de hoogte van het feit dat er een tekort zal ontstaan aan bewonersparkeerplaatsen en hoe denkt het college dit op te lossen?*

Mobiliteitsplan 2040

Zoals duidelijk afgesproken in het mobiliteitsplan 2040, pagina 34, 'is het uitgangspunt dat parkeergarages primair bedoeld blijven voor het parkeren van bezoekers aan de binnenstad van Delft' en 'De beschikbare restcapaciteit in de parkeergarages kan maximaal worden gebruikt voor het parkeren van andere doelgroepen, met name bewoners'.

Het mobiliteitsplan 2040 is vastgesteld door het college en daardoor bindend.

Het uitgeven van deze aantallen aan bewonersvergunningen is dus strijdig met het uitgangspunt zoals genoemd in het mobiliteitsplan 2040, pagina 34.

De tellingen geven nu al aan dat met name op zaterdag de bezettingsgraad in de garages hoog is en dat het hier dus zeker niet gaat om het gebruiken van de restcapaciteit, maar om structurele uitgifte van bewonersvergunningen, juist ten koste van bezoekersplaatsen.

Hart voor Delft heeft hierover de volgende vraag:

1. Hoe verantwoordt het college de plannen om bewonersvergunningen uit te geven ten faveure van bewoners, als er heel duidelijk in het Mobiliteitsplan 2040 staat dat het uitgangspunt is dat de garages primair bedoeld zijn voor bezoekers?

Effect op ondernemers

Delft heeft een regiofunctie, bezoekers komen juist op zaterdag naar de Binnenstad.

Delftse ondernemers hebben in de afgelopen jaren zware klappen gehad en de zaterdag is voor hen de essentiële dag om financieel te overleven. Dat geldt ook zeker voor de ondernemers van de warenmarkt.

Hart voor Delft is dan ook meer dan bezorgd over de toekomst van veel ondernemers bij het doorzetten van deze plannen.

Het uitgeven van parkeervergunningen voor bewoners heeft groot effect op de bezettingsgraad van deze parkeergarages.

Bezoekers die op zaterdag naar Delft komen geven met name de voorkeur aan de Zuidpoortgarage. Deze ligt voor hen centraal: bezoekers gaan van daaruit naar de bedrijven aan het Bastiaanplein, de horeca en winkels in de Binnenstad, de warenmarkt en terug via de 2 supermarkten voor de 'zware' boodschappen, een auto op loopafstand is daarbij essentieel.

Het checken van de bezettingsgraad van de Zuidpoortgarage op bijv. zaterdagmiddag, de drukste dag voor ondernemers, laat op dit moment al zien dat deze op die tijd simpel gezegd VOL is. (zie bijlage 1) ontstaat.

Tegelijkertijd speelt de Zuidpoortgarage een belangrijke rol in de uitbreiding van het autoluw-plus gebied in het zuidwestelijke deel van de stad. Want ook voor bewoners ligt deze centraal en op een acceptabele loopafstand.

Hart voor Delft krijgt signalen dat er plannen zijn om 'capaciteit' voor bewonersvergunningen in de Zuidpoortgarage te 'kweken' door bezoekers in de nabije toekomst door te verwijzen naar de Prinsenhofgarage en dat daardoor de zuidpoortgarage als optie verdwijnt.

Ondernemers geven aan niet of nauwelijks op de hoogte te zijn gebracht van deze plannen.

Hart voor Delft is bezorgd dat bezoekers die niet makkelijk en dichtbij de belangrijkste winkels 'Bastiaansplein, Zuidpoort en de warenmarkt' kunnen parkeren, uiteindelijk zullen uitwijken naar andere gemeenten zoals Zoetermeer, Pijnacker of Leidschendam, waar parkeren geen probleem is. Dat zou ondernemers in de hele Binnenstad ongelooflijk schaden.

Ook blijkt dat ondernemers geen ondernemersparkeervergunning meer kunnen afnemen. Niet alleen voor hen, maar dat dit ook voor hun personeel geldt, is wellicht een nog veel groter probleem, zeker in deze tijd van personeelstekort.

Daarom stelt Hart voor Delft hierover de volgende vragen:

1. Is het college op de hoogte dat de cijfers van de parkeergarages bij tellingen nu al duidelijk aangeven dat met name op zaterdag de Zuidpoortgarage VOL is?
2. Dat op zaterdag ook de bezettingsgraad bij de overige garages dermate hoog is dat er nauwelijks restcapaciteit is?

3. Dat er nu op zaterdag al files ontstaan voor de garages?
4. Heeft de gemeente recent zelf tellingen laten uitvoeren? Wat waren de resultaten? Waar zijn die gepubliceerd?
5. Is het college het met Hart voor Delft eens dat bij nog meer uitgifte van bewonersvergunningen in de garages er nog meer onvoldoende plek zal ontstaan voor bezoekers? Zo niet waarom niet?
6. Klopt het dat er plannen zijn om bezoekers niet meer de mogelijkheid te geven om in de Zuidpoortgarage te parkeren, maar dat zij worden verwezen naar de Prinsenhofgarage?
7. Klopt het dat de loopafstand vanaf de Prinsenhofgarage naar het Bastiaansplein 23 minuten en naar de warenmarkt op de Brabantse Turfmarkt 19 minuten bedraagt?
8. Is het college het met Hart voor Delft eens dat dit ondoenlijk is voor bijv. gezinnen met kinderen, ouderen en mensen die slecht ter been zijn?
9. Hoe denkt het college hier het principe 'inclusiviteit' toe te passen?
10. Heeft college economische schade voor ondernemers onderzocht als bezoekers niet centraal zullen kunnen parkeren zoals in de Zuidpoortgarage en zij zouden doorrijden naar andere gemeenten?
11. Heeft het college onderzoek gedaan naar de problemen die ondernemers zullen ondervinden als zij geen ondernemersvergunningen meer kunnen verkrijgen? Welke oplossing gaat er aan ondernemers geboden worden m.b.t hun personeel?
12. Welke actie is er ondernomen om specifiek de ondernemers te informeren, anders dan door een algemene brief?

Zuidpoortgarage

Bij de nieuwe ontwikkelingen rondom de Albert Heijn, hebben de belangenverenigingen meerdere malen aangegeven dat dit de enige kans was om de Zuidpoortgarage uit te breiden.

Dit omdat de Zuidpoortgarage, zowel voor bezoekers als voor bewoners, centraal ligt.

Dat is evenwel niet gedaan. Dat maakt met name dat er nu een capaciteitsprobleem is ontstaan.

Vragen hierover zijn dan ook:

1. Wat is de reden of motivatie geweest dat het college, toen de kans er lag om de Zuidpoortgarage uit te breiden, deze mogelijkheid niet heeft benut?
2. Is er überhaupt onderzoek gedaan naar de mogelijkheden tot uitbreiding? Zo ja, wat was de conclusie? Zo nee, waarom niet?

Hart voor Delft wacht de beantwoording met bovenmatige belangstelling af.

Hart voor Delft

Sonja Sint

Commissielid Ruimte en Verkeer.