

Mitigerende maatregelen uitbreiding autoluw-plusgebied

Delft, 14-05-2024



Inhoudsopgave

1	Introductie	2
1.1	Aanleiding	2
1.2	Scope	2
1.3	Leeswijzer	2
2	Gefaseerde uitbreiding autoluw-plus	3
2.1	Uitgangspunt autoluw-plusgebied blijft gelijk	3
2.2	Parkeerplaatsen in twee fases weghalen	3
2.3	Direct starten met toegangscontrole	6
3	Overige mitigerende maatregelen	7
3.1	Maatregel 1 Maken zelfstandig parkeergebied	7
3.2	Maatregel 2 Sturen op wie parkeert op straat	8
3.3	Maatregel 3 Rekening houden met bewoners die slecht ter been zijn	10
3.4	Maatregel 4 Werken met een uitsterfbeleid	10
3.5	Maatregel 5 Bewoners in stappen naar de parkeergarages	11
3.6	Maatregel 6 Parkeren op afstand	12
4	Verkeerscirculatie	13

1 Introductie

1.1 Aanleiding

Door ruimte te geven aan voetgangers en minder aan auto's, ontstaan kansen om de openbare ruimte te verbeteren in de binnenstad. Om straten anders in te kunnen richten is het nodig om eerst ruimte vrij te maken. De gemeente gaat daarom het zuidwestelijke deel van de binnenstad parkeervrij maken. Dat hoeft alleen niet in één keer. Het gefaseerd invoeren van de uitbreiding van het autoluw-plusgebied geeft mogelijkheden om tijdig bij te sturen waar nodig.

In deze rapportage werken we een voorstel uit voor de manier waarop het autoluw-plusgebied in de Delftse binnenstad wordt uitgebreid. Daarmee geven we invulling aan de toezegging over mitigerende maatregelen die is gedaan aan de gemeenteraad in februari 2024.

1.2 Scope

De openbare ruimte in de binnenstad is schaars. Elke vierkante meter kan maar één keer worden ingezet. Dat vraagt om keuzes over de invulling van die openbare ruimte. We willen namelijk zorgen voor een leefbare, veilige, bereikbare en aantrekkelijke Delftse binnenstad. Daarvoor gaan we de hoeveelheid verkeer verminderen, zodat meer ruimte ontstaat voor voetgangers en fietsers.

. Daarom stuurt de gemeente in het zuidwestelijke deel van de binnenstad op minder geparkeerde auto's op straat en meer in de parkeergarages. En ook op een afname van gemotoriseerd verkeer.

Rondom de geplande uitbreiding van het autoluw-plusgebied in de Delftse binnenstad spelen veel vragen rondom het parkeren en de toegang tot dit gebied. De antwoorden op deze vragen geven we in de notities '*Optimalisatie parkeerbeleid Ruimte in de Binnenstad*' en '*Actualisatie ontheffingenbeleid autoluw-plusgebied*'. Beide beleidsstukken gaan uit van het eindbeeld waarin de volledige zuidwestelijke binnenstad uiteindelijk (vrijwel) autovrij is. In deze notitie geven we aan via welke stappen we daar willen komen en welke 'mitigerende' maatregelen we nemen om te kunnen anticiperen op eventuele onvoorziene effecten van de uitbreiding van het autoluw-plusgebied.

1.3 Leeswijzer

Deze notitie is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 beschrijven we het voorstel voor een gefaseerde uitbreiding van het autoluw-plusgebied op hoofdlijnen. Daarna werken we in hoofdstuk 3 uit welke mitigerende maatregelen nog meer genomen kunnen worden rondom de uitbreiding van het autoluw-plusgebied. Tot slot gaan we in hoofdstuk 4 kort in op de verkeerscirculatie in het autoluw-plusgebied.

2 Gefaseerde uitbreiding autoluw-plus

Door het nemen van ‘mitigerende’ maatregelen kunnen we onvoorziene effecten van de uitbreiding van het autoluw-plusgebied zoveel mogelijk voorkomen of verminderen. Eén van de belangrijkste maatregelen is een gefaseerde uitbreiding van het autoluw-plusgebied. Hierna werken we op hoofdlijnen uit hoe we dit gaan doen.

2.1 Uitgangspunt autoluw-plusgebied blijft gelijk

We kiezen ervoor het autoluw-plusgebied uit te breiden in de hele zuidwestelijke binnenstad zoals eerder gepland, maar dit gebied in twee fasen parkeervrij te maken. Zo hebben we grip op de hoeveelheid en het soort verkeer in dit deel van de binnenstad en bouwen we tegelijkertijd een tussenstap in bij het weghalen van parkeerplaatsen. Op die manier kunnen we in de gaten houden hoe de parkeerdruk op straat en in parkeergarages zich ontwikkelt en zien of er nog andere onvoorziene effecten ontstaan.

Verschil tussen toegang tot en parkeren in het autoluw-plusgebied

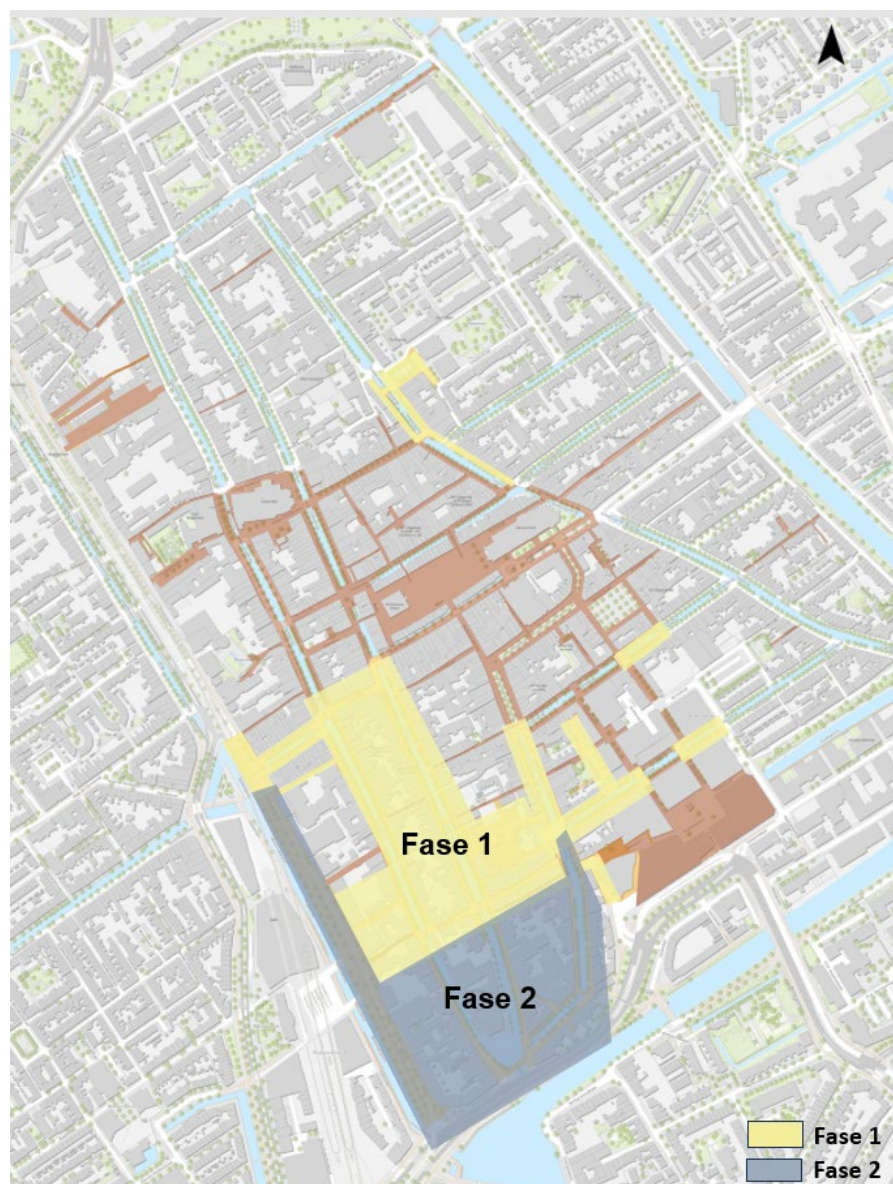
Bij het gefaseerd invoeren van het autoluw-plusgebied is het belangrijk om een onderscheid te maken in parkeerrechten (met een vergunning kunnen parkeren) en verblijfsrechten (met een ontheffing in het autoluw-plusgebied kunnen rijden). Het één staat in principe los van het ander. Parkeerplaatsen kunnen weggehaald worden zonder te werken met toegangscontrole in het autoluw-plusgebied. Andersom kun je controleren op de hoeveelheid en het type verkeer terwijl er toch parkeerplaatsen behouden blijven. Daarom is het ook mogelijk om te faseren bij de uitbreiding van het autoluw-plusgebied.

2.2 Parkeerplaatsen in twee fasen weghalen

2.2.1 Wat komt eerst en wat later?

In Delft verstaan we onder ‘autoluw-plus’ in principe een gebied zonder parkeerplaatsen. Dat blijft het eindbeeld omdat we meer ruimte voor voetgangers, fietsers, groen en verblijven willen in de binnenstad.

Het voorstel is om in twee fasen parkeerplaatsen in het autoluw-plusgebied te verwijderen. Als blijkt dat er na de eerste fase voldoende restcapaciteit in de parkeergarages is, dan zetten we in fase 2 de volgende stap naar het volledig parkeervrij maken van het autoluw-plusgebied.



Figuur 1. Voorstel fasering uitbreiding autoluw-plusgebied

De volgende verdeling in straten in het zuidwestelijke deel van de binnenstad wordt voorgesteld per fase:

Fase 1: start met parkeervrij maken		Fase 2: Volgende stap naar volledig autoluw-plus
Bagijnestraat	Gasthuisplaats	Achterom
Bagijnhof	Gasthuissteeg	Korte Geer
Binnenwatersloot	Giststraat	Lange Geer
Brabantse Turfmarkt	Huyterstraat	Oude Delft (ten zuiden van de Breestraat)
Breestraat	Koornmarkt	Westvest
Dertienhuizen	Nickersteeg	
Doelenplein	Molslaan	
Gasthuislaan	Oude Delft (ten noorden van de Breestraat)	

2.2.2 Waarom deze fasering?

Er zijn een aantal redenen om te komen tot deze fasering:

- **Logische gebiedsindeling**
Een logisch en aaneengesloten gebied is een voorwaarde voor een succesvolle uitbreiding van het autoluw-plusgebied. Met deze fasering sluit het deel van het autoluw-plusgebied dat als eerste autovrij wordt aan op het huidige autoluw-plusgebied. Dat is het meest duidelijk.
- **Beperken van verkeer in autoluw-plusgebied**
De parkeerplaatsen die (voorlopig) behouden blijven (fase 2), liggen aan de buitenkant van het autoluw-plusgebied. Dat betekent dat de auto's die hier tijdelijk nog kunnen parkeren zo min mogelijk door de rest van het autoluw-plusgebied hoeven te rijden om hun parkeerplaats te bereiken. Zo blijft de verkeersintensiteit in het gebied zoveel mogelijk beperkt.
- **Voldoende groot gebied met behoud van parkeerplaatsen**
Om bij te kunnen sturen bij de uitbreiding van het autoluw-plusgebied is een gebied met voldoende 'massa' nodig waar parkeerplaatsen in eerste instantie blijven liggen. Door niet meteen iedereen in de parkeergarages te laten parkeren kunnen we zien wat de bezetting van parkeerplaatsen daar en in de rest van de binnenstad gaat zijn. Bij een te klein gebied moeten er snel veel parkeerders overstappen naar de parkeergarages en is tussentijds aanpassen moeilijker. Een te klein gebied zorgt dus niet voor de beoogde flexibiliteit bij de uitbreiding van het autoluw-plusgebied.
- **Flexibiliteit in wie op straat kan blijven parkeren**
Het voorlopig behouden van een aantal straatparkeerplaatsen in het autoluw-plusgebied in fase 2 geeft meer flexibiliteit om rekening te houden met kwetsbare groepen voor wie de loopafstand naar de parkeergarages problematisch is. Er blijft namelijk eerst nog een alternatief op straat op kortere loopafstand dan de parkeergarages.

2.2.3 Monitoring tussen fase 1 & 2

Omdat niet alle parkeerplaatsen in één keer weg worden gehaald ontstaat ruimte om de effecten van de uitbreiding autoluw-plus te kunnen monitoren. Door te meten wat de bezetting op straat en in de parkeergarages is, kunnen we na de eerste fase een goede afweging maken over het vervolg in de tweede fase. Als het nodig is, dan sturen we tussentijds bij. Bijvoorbeeld door extra maatregelen te nemen of door (een deel van de) parkeerplaatsen in het autoluw-plusgebied langer te behouden. We gaan twee jaar monitoren na de uitbreiding in fase 1. Daarna volgt een evaluatie. Zo zijn alle drukke momenten in het jaar goed in beeld en kunnen we een onderbouwde afweging maken bij het zetten van de tweede stap in de uitbreiding van het autoluw-plusgebied.

Een randvoorwaarde om de stap naar een volledig autovrij autoluw-plusgebied te zetten in de tweede fase is dat er voor bewoners en bezoekers van Delft voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn in de parkeergarages óf in een parkeervoorziening op afstand (bijvoorbeeld op de TU Delft campus). Bij het bepalen van de beschikbare restcapaciteit in de parkeergarages – na de eerste fase bij het weghalen van

parkeerplaatsen - passen we in de basis dezelfde methode toe als we nu hebben gebruikt in de notitie 'Optimalisatie Parkeerbeleid Ruimte in de Binnenstad'.

2.3 Direct starten met toegangscontrole

Bij de uitbreiding van het autoluw-plusgebied starten we wel direct met een toegangscontrolesysteem in het hele zuidwestelijke deel van de binnenstad. Via camera's met kentekenherkenning kunnen we dan sturen op de hoeveelheid en het type verkeer in dit deel van de binnenstad. We kiezen om toegangscontrole meteen in het hele autoluw-plusgebied in te voeren omdat:

- De camera's met kentekenherkenning direct op de juiste plek geplaatst kunnen worden. Zo hoeft dit systeem maar één keer te worden ingericht.
- Het aantal toegangen tot het autoluw-plusgebied dan beperkt blijft. Dat maakt de situatie op straat zo overzichtelijk mogelijk.
- We de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer in het hele gebied terug willen dringen, met name in de Breesstraat

Om te kunnen sturen op het verkeer is in het voorstel voor actualisatie van het ontheffingenbeleid voor het autoluw-plusgebied vastgelegd wie, wanneer en onder welke voorwaarden een ontheffing krijgt om het autoluw-plusgebied in te mogen rijden. Een gefaseerde uitbreiding van het autoluw-plusgebied heeft géén inhoudelijke gevolgen voor dit ontheffingenbeleid. De toegang tot het gebied moet sowieso geregeld zijn. Dat staat los van de vraag of er ook (tijdelijk) geparkeerd kan worden in het autoluw-plusgebied op plekken waar parkeerplaatsen voorlopig behouden blijven. Door het uitgeven van parkeervergunningen kunnen we bepalen wie (tijdelijk) kan blijven parkeren op de parkeerplaatsen in het autoluw-plusgebied die in eerste instantie blijven liggen.

3 Overige mitigerende maatregelen

Hiervoor is op hoofdlijnen beschreven hoe we de uitbreiding van het autoluw-plusgebied willen aanpakken. Het faseren van het weghalen van parkeerplaatsen geeft mogelijkheden om ook een aantal andere ‘mitigerende’ maatregelen te nemen. Daarmee kunnen we slim omgaan met onzekerheden en risico’s rondom de uitbreiding van het autoluw-plusgebied. Hierna werken we meer in detail uit welke mitigerende maatregelen nog meer genomen worden.

3.1 Maatregel 1 | Maken zelfstandig parkeergebied

Als we niets doen, dan zal de vraag naar de parkeerplaatsen in het autoluw-plusgebied die voorlopig behouden blijven sterk toenemen. Voor wie woont of werkt in het zuidwestelijke deel van de binnenstad liggen deze parkeerplaatsen namelijk vaak dichterbij dan de parkeergarages. Het risico is een (te) hoge parkeerdruk en een grotere kans op zoekverkeer naar de laatste vrije parkeerplaatsen in het autoluw-plusgebied.

Om de hoeveelheid zoekverkeer te beperken moeten we extra maatregelen nemen om te bepalen wie hier, wanneer en tegen welke voorwaarden kan blijven parkeren op straat. Om dat goed te kunnen doen maken we van het gebied dat tot fase 2 hoort een zelfstandig parkeergebied (A). Als de parkeerplaatsen in fase 2 onderdeel uit blijven maken van parkeergebied B, dan zou de parkeerdruk hier enorm toenemen. Een apart parkeergebied betekent dat parkeerders met een vergunning uit de rest van de binnenstad (parkeergebied B) hier niet meer mogen parkeren. Andersom is het ook zo dat wie een parkeervergunning heeft voor dit parkeergebied (A), niet mag parkeren in de rest van de binnenstad. Door een ‘eigen’ parkeergebied te introduceren voorkomen we dat de parkeerdruk in het deel van het autoluw-plusgebied waar (tijdelijk) parkeerplaatsen blijven (na fase 1) te hoog wordt. En we voorkomen nodeloos zoekverkeer.

Wie straks een parkeervergunning heeft om te parkeren in een deel van het autoluw-plusgebied kan ook een vaste ontheffing aanvragen om het gebied in- en uit te kunnen rijden.

3.2 Maatregel 2 | Sturen op wie parkeert op straat

In de binnenstad parkeren veel verschillende type parkeerders, variërend van bewoners, ondernemers tot hun bezoekers. De vraag is welke van deze parkeerders straks (voorlopig) kunnen blijven parkeren in het deel van het autoluw-plusgebied waar parkeerplaatsen nog even behouden blijven. Per doelgroep maken we de volgende keuzes:

3.2.1 Prioriteit bij bewoners

Er kunnen maximaal 125 bewoners met een parkeervergunning blijven parkeren in het autoluw-plusgebied na de eerste fase. Bewoners zijn veruit de grootste groep parkeerders die nu in het uit te breiden autoluw-plusgebied parkeren. Doordat zij niet meteen allemaal de overstap naar de parkeergarages maken en tijdelijk op straat blijven parkeren, geeft dat ons de mogelijkheid om tussentijds bij te sturen waar nodig.

Bovendien is de parkeervraag van bewoners niet op alle momenten van de week hetzelfde. Overdag parkeren er minder bewoners dan in de avond en nacht. Het voordeel is dat, ondanks het tijdelijk behouden van parkeerplaatsen, ook dit deel van het autoluw-plusgebied al een autoluwer karakter krijgt.

Aantal parkeervergunningen voor bewoners in parkeergebied A

Er blijven na de eerste fase voor de uitbreiding van het autoluw-plusgebied nog een aantal parkeerplaatsen liggen. Hierna is opgenomen hoeveel parkeerplaatsen er in elke straat (tijdelijk) behouden blijven in fase 2:

Straten in fase 2 uitbreiding autoluw-plusgebied	Aantal tijdelijk te behouden openbare straatparkeerplaatsen
Achterom	53
Korte Geer	6
Lange Geer	20
Oude Delft (ten zuiden van de Breestraat)	22
Westvest	38
Totaal	139

Voor het parkeergebied A gaan we maximaal voor 90% van de totale openbare parkeercapaciteit aan parkeervergunningen voor bewoners uitgegeven. Zo houden we een slag om de arm. Er blijft dan ook ruimte in het parkeergebied voor het parkeren van bijvoorbeeld aannemers, zorgprofessionals, het plaatsen van een bouwcontainer, etc. Maar ook om een aantal parkeerplaatsen voor deelauto's te reserveren of een beperkt aantal fietsparkeerplaatsen te realiseren. Tegelijkertijd zorgen we dat hier voldoende parkeerplaats zijn voor bewoners met een parkeervergunning. Dit betekent dat er ruimte is voor maximaal **125** parkeervergunningen voor bewoners ($139 * 90\%$).

Alternatief voor parkeren op straat

Het aantal uit te geven parkeervergunningen op straat (parkeergebied A) steken we voorzichtig in. Zo zorgen we voor voldoende parkeerplek in het autoluw-plusgebied. Als het toch incidenteel niet lukt om een plek te vinden in het gebied, dan kan via de bewonerspas tegen gereduceerd tarief geparkeerd worden in een van de parkeergarages.

3.2.2 Beperkt aantal vergunningen voor bedrijven

Een deel van de beschikbare parkeerruimte zetten we in voor het parkeren van bedrijven die in het parkeergebied (A) gevestigd zijn. Hiervoor geven we maximaal 15 parkeervergunningen voor bedrijven uit (5-daags of 7-daags). Elk bedrijf in de binnenstad kan nu maximaal 2 bedrijfsvergunningen aanvragen. In het deel van het autoluw-plusgebied waar parkeerplaatsen voorlopig blijven liggen is het uitgangspunt dat elk bedrijf 1 bedrijfsvergunning kan aanvragen. Zo kunnen zoveel mogelijk bedrijven (tijdelijk) blijven parkeren op straat. Als er nog uit te geven parkeervergunningen overblijven, dan is het uitgeven van een 2^e bedrijfsvergunning ook een optie.

Aantal parkeervergunningen voor bedrijven in parkeergebied A

Voor bedrijfsvergunningen houden we rekening met ongeveer 10% van het aantal openbare parkeerplaatsen die eerst behouden blijven in het autoluw-plusgebied (fase 2). Dat betekent maximaal **15** parkeervergunningen voor bedrijven. Door dubbelgebruik van parkeerplaatsen is daar genoeg ruimte voor. Bewoners en bedrijven parkeren namelijk vaak niet op hetzelfde moment.

3.2.3 Geen plek voor overige parkeerders

Er worden alleen parkeervergunningen aan bewoners en aan een beperkt aantal bedrijven uitgegeven. Dat betekent dat de rest van de parkeerders die hier nu staan (zoals bezoekers van bewoners en bedrijven) buiten het autoluw-plusgebied moeten parkeren¹. Dat kan in een van de parkeergarages of op andere parkeerplaatsen in de overige binnenstad. Een uitzondering geldt voor parkeerders die een professionele zorgvergunning hebben. Zij kunnen hiermee straks ook in parkeergebied A parkeren.

Door selectief te zijn in welke parkeerders nog kunnen parkeren in het autoluw-plusgebied verminderen we de parkeerdruk in dit gebied.

¹ Bewoners in het autoluw-plusgebied blijven de mogelijkheid van een bezoekersvergunning houden waarmee hun bezoek tegen gereduceerd tarief kan blijven parkeren in parkeergebied B.

3.3 Maatregel 3 | Rekening houden met bewoners die slecht ter been zijn

Bij het uitgeven van parkeervergunningen voor bewoners in het autoluw-plusgebied (fase 2) willen we prioriteit geven aan de mensen die slecht ter been zijn, maar niet in aanmerking komen voor een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken. Het is wel nog een uitdaging om objectief te bepalen wie tot deze categorie behoort. Hoe we dit precies gaan doen bij de uitgifte van parkeervergunningen is nader te bepalen. Door tijdelijk parkeerplaatsen te houden op straat kunnen we inspelen op de behoefte van deze doelgroep en bekijken om hoeveel bewoners het precies gaat.

Bij de daaropvolgende verdeling van de overige parkeervergunningen geven we prioriteit aan de bewoners en bedrijven die gevestigd zijn in het gebied waar parkeerplaatsen (voorlopig) behouden blijven (fase 2). Als daarna nog niet alle parkeervergunningen zijn uitgegeven, dan kunnen ook andere bewoners die wonen in het uit te breiden autoluw-plusgebied aanspraak maken op een parkeervergunning. Als bijvoorbeeld een bewoner van het Achterom wil parkeren in de parkeergarages, dan geeft dat ruimte voor een bewoner van de Koornmarkt om (tijdelijk) op straat te blijven parkeren. Om de parkeerdruk in de binnenstad niet te veel te laten toenemen, is het belangrijk dat in totaal genoeg parkeerders de overstap naar de parkeergarages maken.

Het verdelen van de parkeervergunningen gaan we op een vergelijkbare manier doen als dat we dat voor de abonnementen in de parkeergarages gaan doen. Alleen kunnen we hier niet op loopafstand selecteren. Bij een groter aantal aanvragen dan plekken bepalen we met loting wie de parkeervergunning 'krijgt'. Daarbij houden we dus rekening met de volgende prioritering:

1. Bewoners uit het autoluw-plusgebied (fase 1 & 2) die slecht ter been zijn
2. Bewoners en bedrijven gevestigd in fase 2 uitbreiding autoluw-plus
3. Bewoners en bedrijven gevestigd in fase 1 uitbreiding autoluw-plus

3.4 Maatregel 4 | Werken met een uitsterfbeleid

Uiteindelijk is het de bedoeling om in het hele zuidwestelijke deel van de binnenstad zoveel mogelijk ruimte te geven aan andere dingen dan rijdende en geparkeerde auto's. Daarom gaan we hier géén nieuwe vergunningen meer uitgeven. Als de parkeervraag in dit deel van het autoluw-plusgebied structureel afneemt, maakt dat het eenvoudiger om in de tweede fase parkeerplaatsen weg te halen.

Zo'n uitsterfconstructie betekent dat er géén nieuwe parkeervergunningen worden uitgegeven. Als iemand verhuist, overlijdt, naar de parkeergarage overstapt of om een andere reden geen parkeervergunning meer heeft, dan worden er geen nieuwe vergunningen uitgegeven². Voor dit deel van het autoluw-plusgebied (parkeergebied A) gaan we dus ook niet werken met een wachtlijst. Wel is het mogelijk om het kenteken te wisselen op de parkeervergunning. Zo blijft de parkeervergunning behouden bij het hebben van een nieuwe of andere auto.

² Bij het laten verlopen van bestaande parkeervergunningen moeten we in de praktijk coulant mee omgaan.

3.5 Maatregel 5 | Bewoners in stappen naar de parkeergarages

3.5.1 Verminderen aantal bewonersabonnementen in de Zuidpoortgarage

Door een gefaseerde aanpak blijven er langer parkeerplaatsen behouden in een deel van het uit te breiden autoluw-plusgebied. Dat betekent dat er in eerste instantie minder bewoners (125) de overstap naar de parkeergarages maken. De straten waar parkeerplaatsen (tijdelijk) behouden blijven, liggen het dichtst bij de Zuidpoortgarage. De noodzaak om extra bewonersabonnementen uit te geven neemt dan ook sterk af in deze parkeergarage. Voor het uitgeven van abonnementen voor de Phoenix-, Prinsenhof- en Marktgarages verandert er niets. Daar is een herverdeling nog steeds gewenst om de loopafstand voor bewoners uit het autoluw-plusgebied zoveel mogelijk te beperken.

Aantal abonnementen in de Zuidpoortgarage

In de Zuidpoortgarage wordt het aantal uitgegeven bewonersabonnementen na fase 1 teruggebracht tot maximaal 125 stuks. In het eindplaatje zijn daar 250 bewonersabonnementen voorzien. Er zijn nu zo'n 80 bewoners die al parkeren in de Zuidpoortgarage. Na fase 1 van de uitbreiding autoluw-plus komen daar dus nog ongeveer 45 bewoners bij. Dat is voldoende om een plek te vinden voor bewoners die het meest dicht bij de Zuidpoortgarage wonen, zoals de bewoners van de Gasthuislaan, Molslaan en de Brabantse Turfmarkt. Voor de andere parkeergarages blijft het aantal uit te geven bewonersabonnementen gelijk aan wat is aangegeven opgenomen in de rapportage 'Optimalisatie parkeerbeleid Ruimte in de Binnenstad'.

Mogelijk ontstaat extra ruimte in de Zuidpoortgarage door bewoners die hier nu al parkeren en de overstap naar de Marktgarage gaan maken.

3.5.2 Maatregelen voor herverdeling parkeerders over de garages kunnen later

De gefaseerde invoering van het autoluw-plusgebied betekent dat sommige maatregelen uit het rapport 'optimalisatie parkeerbeleid' niet meteen nodig zijn. Een herverdeling van parkeerders tussen de Zuidpoort- en Prinsenhofgarage is voor het nemen van de eerste stap naar een parkeervrij autoluw-plusgebied niet nodig³. Dat komt omdat er veel minder 'druk' ontstaat op de Zuidpoortgarage door minder parkerende bewoners. Daardoor is het op piekmomenten niet nodig om bezoekers van Delft te laten parkeren in een van de andere parkeergarages.

³ Met uitzondering van een absolute piek in de parkeervraag van bezoekers aan Delft. Zoals met feestdagen of evenementen.

Doordat er in eerste instantie minder bewoners gaan parkeren in de Zuidpoortgarage, zijn de volgende maatregelen bij de eerste fase voor de uitbreiding van het autoluw-plusgebied overbodig:

- **Het sturen met tarieven voor bezoekers**
Een spreiding van parkeerders van de Zuidpoortgarage naar de Prinsenhofgarage op piekmomenten is niet nodig. De voorgestelde tariefdifferentiatie hoeven we in de eerste fase niet door te voeren.
- **Voorkomen van wachtrijen**
Na de eerste fase is het aantal parkerende bewoners in de Zuidpoortgarage beperkt. Een aparte inrit voor abbonementhouders is daarom overbodig. We blijven wel in de gaten houden of er (structureel) wachtrijen ontstaan. Als dat zo is, dan kunnen we alsnog overwegen om een aparte inrit te maken in deze parkeergarage voor abbonementhouders.
- **Sturen van gedrag met communicatie**
In de eerste fase zoeken we de grenzen van de beschikbare restcapaciteit in de parkeergarages minder op. Daarom is er ook minder noodzaak om te sturen op het gedrag van parkeerders. Het huidige Parkeer Route Informatie systeem (PRIS) zal volstaan als de eerste parkeerplaatsen worden verwijderd uit het autoluw-plusgebied. Neemt niet weg dat we aandacht moeten besteden aan communicatie om zo te sturen op de juiste parkeerder op de juiste plaats.

3.6 Maatregel 6 | Parkeren op afstand

Door een gefaseerde uitbreiding van het autoluw-plusgebied hebben we meer zekerheid dat er voldoende ruimte is in de parkeergarages. De cijfers over de bezetting van de parkeergarages laten dat ook zien. Het in stappen verwijderen van parkeerplaatsen geeft lucht om bij te sturen als dat nodig is.

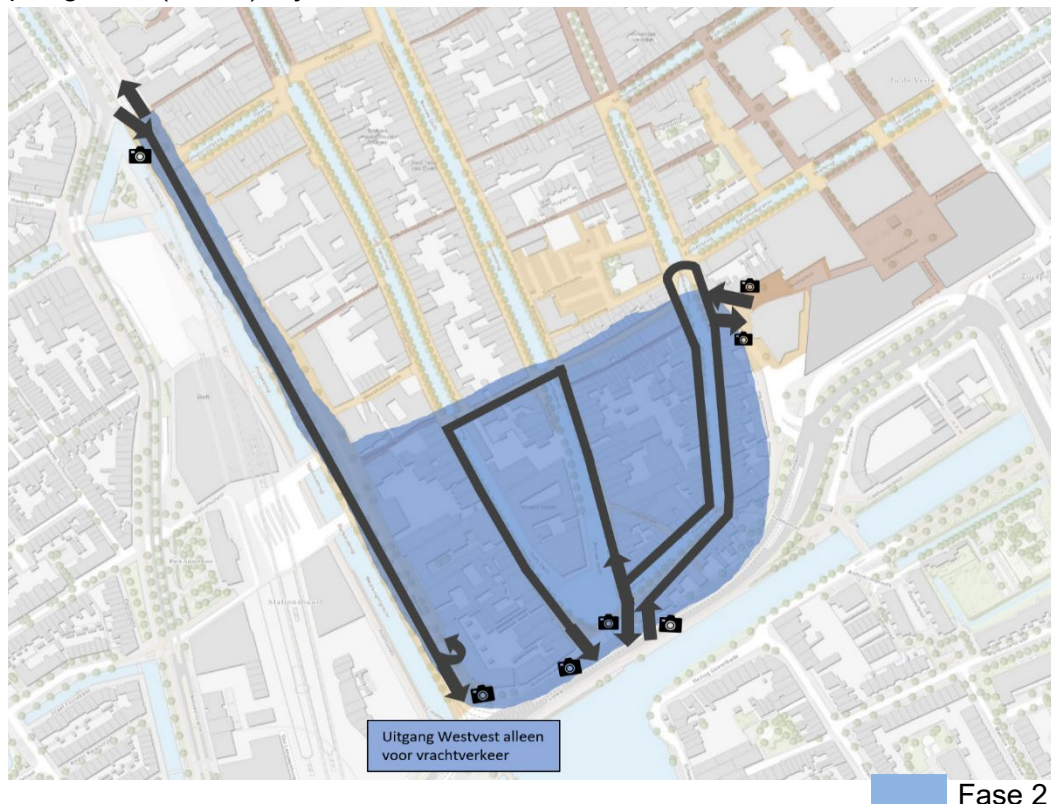
Er kunnen natuurlijk altijd incidentele pieken in de parkeervraag ontstaan in de parkeergarages – zoals bij feestdagen of evenementen. Als het aantal inwoners en banen in Delft in de toekomst gaat groeien zal ook de parkeervraag stijgen (Ook al proberen we deze groei met het Delftse mobiliteitsbeleid zoveel mogelijk af te remmen). Daarom is het verstandig om nu al te werken aan een parkeeroplossing op afstand. Dat geeft veel meer flexibiliteit en mogelijkheden voor het oplossen van toekomstige parkeeropgaven. Een logische optie is om voor het parkeren op afstand de parkeerterreinen en parkeergarages op de TU Delft Campus te benutten. Een voorwaarde is dat het transport van en naar de binnenstad goed geregeld is. In de rapportage 'Optimalisatie parkeerbeleid ruimte in de binnenstad' gaan we verder in op de mogelijkheden voor het parkeren op afstand.

4 Verkeerscirculatie

Bij de uitbreiding van het autoluw-plusgebied is de verkeerscirculatie een belangrijk aandachtspunt. In de basis verandert er op dit gebied niet veel. Het gefaseerd weghalen van parkeerplaatsen en het controleren op de toegang van verkeer tot het autoluw-plusgebied zorgt niet dat het verkeer op een andere manier door het gebied moet rijden.

Omdat het gehele zuidwestelijke deel van de binnenstad onder het regime van autoluw-plus valt en we vooralsnog alleen in de eerste fase parkeerplaatsen opheffen, zal ook bij deze gefaseerde invoering in het uitbreidingsgebied van autoluw-plus het aantal verkeersbewegingen afnemen. Door van dit gebied een eigen parkeerzone te maken, is er geen aanleiding voor 'derden' om met de auto in dit gebied op zoek te gaan naar een vrije plek. Door het parkeren hier bovendien te koppelen aan een uitsterfregeling wordt dit in de loop der tijd ook nog eens steeds minder. Dit is met name belangrijk voor de Breestraat, omdat deze onderdeel is van een belangrijke verkeersroute voor voetgangers en fietsers.

Hieronder is de verkeerscirculatie binnen fase 2 te zien. De parkeerplaatsen blijven hier in eerste instantie behouden. Wel komen er op elke in- en uitgang van het autoluw-plusgebied camera's voor de toegangscontrole. In het huidige autoluw-plusgebied wordt hier al mee gewerkt. Een aantal camera's kan verplaatst worden omdat het gebied groter wordt. Voor een waterdichte controle zullen er op sommige locaties camera's bij moeten komen. De verkeerscirculatie in de rest van het autoluw-plusgebied (fase 1) blijft zoals deze nu is.



Colofon

Dit is een uitgave van

Gemeente Delft

Postbus 78, 2600 ME Delft

Telefoon 14015

Internet www.delft.nl

Mei 2024