

CONCEPT

17 oktober 2023


Gemeente Delft

Optimalisatie Parkeerbeleid Ruimte in de binnenstad

Herverdeling beschikbare parkeerplaatsen
in de parkeergarages



Inhoudsopgave

1	Introductie	2
1.1	Aanleiding	2
1.2	Leeswijzer	2
2	Waar staan we nu?	3
2.1	Ruimte maken in de binnenstad	3
2.2	De eerste stap is gezet	3
2.3	Maar we zijn er nog niet	4
3	Wat is de parkeeropgave?	5
3.1	Beter verdelen over de parkeergarages	5
3.2	Juiste balans tussen bewoners en ondernemers	6
4	Wat gaan we doen?	7
4.1	De belangrijkste maatregelen op een rij	7
4.2	Maatregelen op detailniveau	9
4.2.1	Herverdeling van bewonersabonnementen over de parkeergarages	9
4.2.2	Spreads bezoekersparkeren op piekmomenten	10
4.2.3	Zoveel mogelijk zekerheid bieden op een plek in de parkeergarages	12
4.2.4	Meer flexibiliteit tussen de parkeergarages	12
5	Proces uitgifte abonnementen	14
5.1	Kiezen voor een parkeergarage naar voorkeur	14
5.2	Verdelen bij schaarste	14
6	Beheersen van de parkeerdruk in de binnenstad	17
6.1	Plafond voor vergunningen op straat	17
6.2	Alternatief voor het parkeren van andere gebruikersgroepen	18
7	Monitoring en evaluatie	20
8	Financiële effecten	21

1 Introductie

1.1 Aanleiding

Autoverkeer en geparkeerde auto's nemen veel van de schaarse ruimte in de binnenstad in beslag. Dat beïnvloedt de leefbaarheid. Er blijft minder ruimte voor groen, spelen of verblijven over.

Op termijn komt er een uitbreiding van het autoluw-plus gebied in het zuidwesten van de binnenstad. Dat is vastgelegd in het Mobiliteitsplan Delft 2040. Dit geeft kansen om de openbare ruimte te verbeteren voor iedereen: bewoners, ondernemers, bezoekers en toeristen. In dit gebied verdwijnen de parkeerplaatsen. Om dat te kunnen doen sturen we op meer geparkeerde auto's in de parkeergarages en minder op straat.

Voor bewoners en ondernemers in het uit te breiden autoluw-plus gebied verandert er veel. Parkeren kan hier straks niet meer voor de deur. De loopafstand van en naar een parkeerplaats neemt dus toe. Veel bewoners en ondernemers maken zich hier zorgen over: kan ik of mijn bezoek wel parkeren in de dichtstbijzijnde parkeergarage? Sta ik straks in de rij om de parkeergarage in- en uit te rijden? En hoe moet dat met parkeren als ik boodschappen heb gedaan of kleine kinderen bij me heb? Deze zorgen nemen we serieus en hier zijn we mee aan de slag gegaan.

In deze rapportage beschrijven we hoe we de impact van de uitbreiding van het autoluw-plusgebied op het parkeren van de auto voor bewoners, ondernemers en hun bezoekers zo klein mogelijk houden. Samen hebben de parkeergarages rondom de binnenstad namelijk genoeg capaciteit als alternatief voor de parkeerplaatsen die van straat verdwijnen. Maar er ligt wel een opgave om parkeerders beter over de parkeergarages te verdelen. We willen dat zoveel mogelijk parkeerders zo dichtbij mogelijk hun bestemming kunnen parkeren in de parkeergarages. Bij de uitwerking bouwen we voort op het huidige parkeerbeleid. Veel van de voorgestelde aanpassingen gaan over een optimalisatie van maatregelen die al zijn genomen bij het vaststellen van de Delftse 'parkeertransitie'.

1.2 Leeswijzer

Dit rapport is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 schetsen we de stand van zaken rondom het parkeren en het ruimte maken in de binnenstad. Daarna beschrijven we in hoofdstuk 3 welke opgave er nu voor ons ligt als het gaat over de verdeling van de beschikbare parkeerplaatsen in de parkeergarages. In hoofdstuk 4 volgt een uitwerking van de maatregelen die we nemen, eerst op hoofdlijnen en daarna meer in detail uitgewerkt. Vervolgens gaan we in hoofdstuk 5 in op het proces om de beschikbare abonnementen voor de parkeergarages te verdelen. In hoofdstuk 6 leggen we uit hoe we zorgen dat de parkeerdruk in de binnenstad beperkt wordt. Hoofdstuk 7 gaat in op het belang van monitoring en evaluatie van de voorgestelde maatregelen. Tot slot zijn de financiële consequenties in hoofdstuk 8 inzichtelijk gemaakt.

In bijlage I hebben we beschreven welke signalen we hebben opgehaald van bewoners en ondernemers over het parkeren en hoe dit meegenomen is in de uitwerking van deze rapportage.

2 Waar staan we nu?

2.1 Ruimte maken in de binnenstad

De gemeenteraad heeft op 9 juli 2020 ingestemd met een nieuwe kijk op parkeren. Met deze 'parkeertransitie' zijn al verschillende maatregelen genomen om het gebruik van de parkeergarages te stimuleren en ruimte in de binnenstad te maken.

Dit is er tot nu toe gedaan:

- Bewoners van de binnenstad worden gestimuleerd de 1^e auto te parkeren in de parkeergarages door een relatief goedkoop 24/7 abonnement aan te bieden van € 300,- per jaar.
- Het tarief voor de 1^e bewonersparkeervergunning op straat is verhoogd naar € 200,- per jaar om het prijsverschil tussen garage en straat te verkleinen.
- In de binnenstad wordt alleen nog de 1^e auto van bewoners op straat gefaciliteerd met een parkeervergunning. De 2^e en volgende parkeervergunning voor bewoners uit de binnenstad is verdwenen. Wie een 2^e of volgende auto had heeft de overstap naar de parkeergarage kunnen maken voor € 500,- per jaar. Er worden geen nieuwe bewonersabbonnementen meer uitgegeven voor de 2^e of volgende auto voor bewoners van de binnenstad.
- Het parkeren in de parkeergarages moet voor bezoekers aantrekkelijker zijn dan parkeren op straat in de binnenstad. Het uurtarief op de parkeerterreinen aan de Paardenmarkt en de Voorstraat is daarom verhoogd tot € 4,50 per uur.
- Bezoekers aan de binnenstad parkeren zoveel mogelijk in de parkeergarages. Daarom zijn de mixparkeerplaatsen op de Gasthuisplaats per 1 november 2022 opgeheven. Parkeren is hier alleen nog mogelijk met een vergunning of met een dagkaart van € 30,00.

2.2 De eerste stap is gezet

Er begint al meer ruimte te ontstaan in de binnenstad. Het effect van de genomen maatregelen zien we terug. De eerste parkeervergunningen zijn omgezet naar een abonnement voor de parkeergarages. Tot nu toe zijn er **252** auto's (peildatum juni 2023) van straat naar de parkeergarages verplaatst. Dat zijn zowel 1^e als 2^e en volgende auto's van bewoners uit de binnenstad.

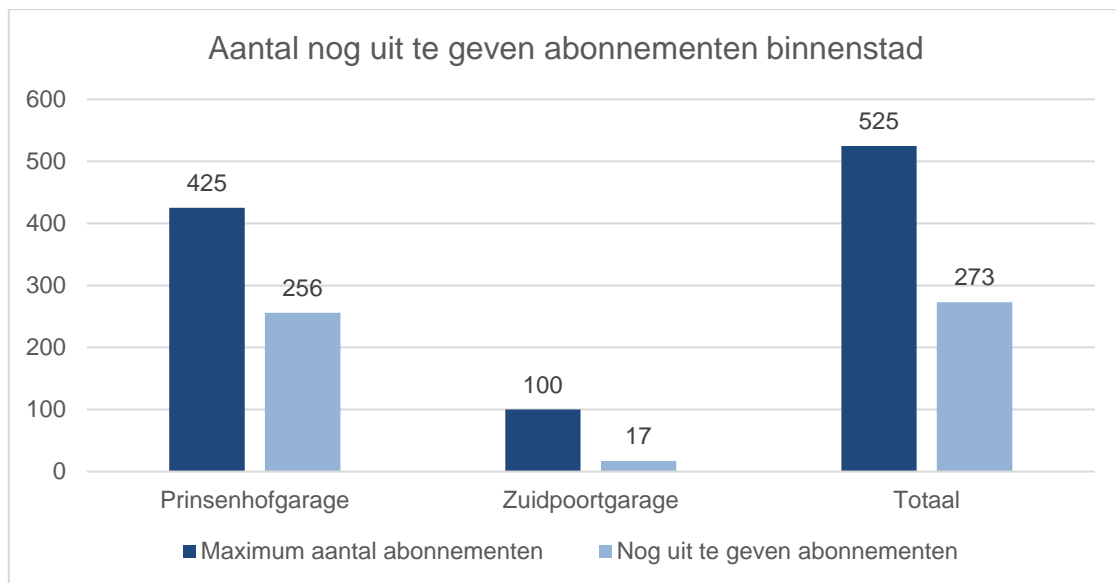
Grotere afname van parkeervergunningen in de binnenstad

In totaal zijn er, sinds de start van de parkeertransitie, **265 parkeervergunningen** voor bewoners minder uitgegeven in de binnenstad (peildatum, juni 2023). Dat zijn er meer dan het aantal uitgegeven bewonersabbonnementen voor de parkeergarages (252). Niet elke bewoner heeft dus de overstap gemaakt naar de parkeergarages. Mogelijk hebben mensen hun auto weggedaan of wordt de auto ergens anders geparkeerd. Bijvoorbeeld op privéterrein of buiten het gebied met betaald parkeren.

2.3 Maar we zijn er nog niet

Om een alternatief te bieden voor het verdwijnen van parkeerplaatsen op straat hebben we nu alleen ruimte gereserveerd in de Prinsenhofgarage en Zuidpoortgarage voor maximaal **525** abonnementen voor bewoners uit de binnenstad. Voor het maken van voldoende ruimte in de binnenstad hebben we, gezien het aantal tot nu toe uitgegeven bewonersabonnementen, nog een aantal stappen te zetten. Waarbij we ook naar de andere parkeergarages rondom de binnenstad kijken.

In totaal is er voor bewoners uit de binnenstad nu nog plek in de parkeergarages voor het uitgeven van **273** bewonersabonnementen (peildatum juni 2023).



3 Wat is de parkeeropgave?

3.1 Beter verdelen over de parkeergarages

Onze opgave is om het aantal uit te geven (bewoners)abonnementen beter te verdelen over de parkeergarages. Zo geven we zoveel mogelijk bewoners de kans om te parkeren in de voor hen dichtstbijzijnde parkeergarage. Waarbij we zorgen voor een goede balans met het parkeren van andere gebruikers, zoals bezoekers van Delft, ondernemers en bezoekers van bewoners.

Het aantal vrije parkeerplaatsen verschilt namelijk enorm per parkeergarage. In de Prinsenhofgarage is rekening gehouden met **maximaal 425** bewonersabonnementen voor de binnenstad (parkeergebied B). In de Zuidpoortgarage is daar - met **maximaal 100** bewonersabonnementen - veel minder plek voor. Omdat het op piekmomenten te druk is in de Phoenixgarage en Marktgarage is daar nu helemaal geen optie voor het uitgeven van extra bewonersabonnementen.

Veruit de meeste ruimte voor het parkeren van bewoners uit de binnenstad is er nu in de Prinsenhofgarage. Voor veel bewoners in het uit te breiden autoluw-plusgebied liggen de Phoenixgarage en Zuidpoortgarage echter dichterbij. Terwijl hier – zonder extra maatregelen - géén (Phoenixgarage) of slechts beperkte (Zuidpoortgarage & Marktgarage) mogelijkheden zijn voor het uitgeven van extra bewonersabonnementen.

Bepalen van beschikbare restcapaciteit in de parkeergarages

Om er zo zeker mogelijk van te zijn dat er voldoende parkeerplaatsen zijn voor bezoekers én bewoners van de binnenstad is bij de parkeertransitie kritisch gekeken naar het aantal uit te geven bewonersabonnementen voor de parkeergarages. Hierbij zijn de volgende stappen doorlopen:

1. Vaststellen van de 'huidige' bezetting van de parkeergarages gedurende de week o.b.v. de van de gemiddelde bezetting op de 5 drukste momenten per dagdeel over 2019 (pré-corona).
2. Rekening houden met een verschuiving van bezoekersparkeren uit de binnenstad van straat naar de parkeergarages.
3. Anticiperen op een groei van het aantal parkeerders in de toekomst (+ 10%)
4. Meenemen van dubbelgebruik van parkeerplaatsen, omdat bewoners, bedrijven en bezoekers van Delft (gedeeltelijk) op andere momenten parkeren.

Op basis daarvan is vastgelegd in het huidige parkeerbeleid dat in totaal 675 bewonersabonnementen uitgegeven kunnen worden voor de parkeergarages, waarvan 525 voor de binnenstad en 150 voor de schil (parkeergebied C).

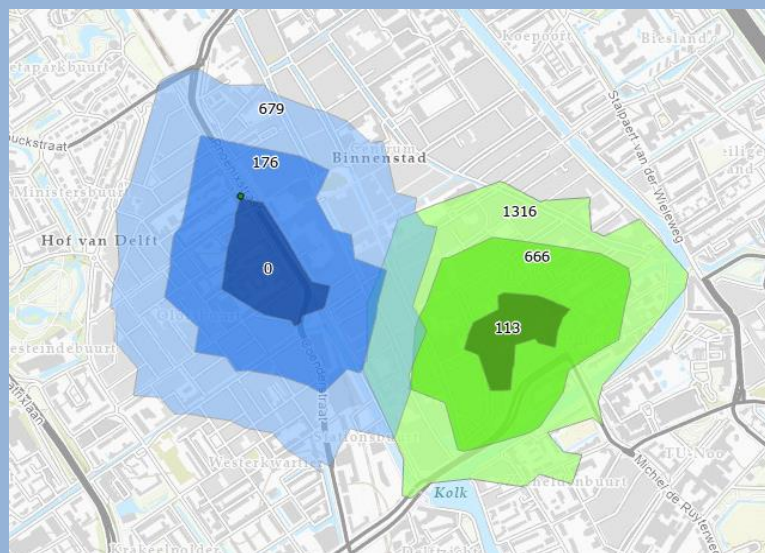
3.2 Juiste balans tussen bewoners en ondernemers

Eén van de uitgangspunten uit de 'nieuwe kijk op parkeren' is dat onze parkeergarages vooral bestemd zijn voor bezoekers van Delft. Dat blijft zo! Maar voor de juiste balans tussen het parkeren van bewoners en (bezoekers van) ondernemers, is het nodig om (op het piekmoment op de zaterdagmiddag) meer te sturen op de verdeling van het bezoekersparkeren over de parkeergarages.

De belangen van ondernemers uit de binnenstad – die hun klanten het liefst ook zo dichtbij mogelijk willen laten parkeren in de parkeergarages – verliezen we niet uit het oog. We blijven namelijk zorgen voor voldoende parkeerruimte voor bezoekers van de stad, maar laten het uitgangspunt los dat er in iedere parkeergarage altijd voldoende vrije parkeerplaatsen moeten zijn voor bezoekers van Delft. Dat betekent dat er (heel) soms geen ruimte is voor een bezoeker in de parkeergarage waar men het liefste parkeert, maar er wel plek is in één van de andere parkeergarages. De parkeergarages zien we dus als een collectief aan parkeerplaatsen, waarbinnen voldoende ruimte beschikbaar moet blijven voor bezoekers van onze stad.

Hoe ver is het straks lopen naar de parkeergarages voor bewoners?

Om in te schatten hoe ver bewoners straks moeten lopen naar de parkeergarages, hebben we gekeken naar de werkelijke loopafstand van de woonadressen in het uitbreidingsgebied (1.666 in totaal) naar de voetgangersingangen van de Prinsenhof- en Zuidpoortgarage. Op onderstaande kaart is aangegeven hoeveel adressen in het uitbreidingsgebied liggen binnen een werkelijke loopafstand van 200, 400 en 600 meter:



Iedereen in het uitbreidingsgebied kan binnen 600 meter minimaal één van de parkeergarages bereiken. Bij een gemiddelde wandelsnelheid van 4 km p/uur betekent dit maximaal zo'n 10 minuten lopen van huis naar de garage. Voor veel adressen is het minder ver lopen. Rondom de Zuidpoortgarage liggen de meeste adressen, gevolgd door de Phoenixgarage en Prinsenhofgarage. Het verschil in loopafstand naar de verschillende parkeergarages laat zien hoe belangrijk het is om te zoeken naar een nieuwe balans tussen de parkeervraag van bewoners bezoekers van Delft.

** De getekende gebieden met loopafstanden zijn groter dan het uit te breiden autoluw-plusgebied.*

4 Wat gaan we doen?

4.1 De belangrijkste maatregelen op een rij

We kiezen voor een andere verdeling van bewonersabonnementen over de parkeergarages. Tegelijkertijd blijven we zorgen voor voldoende parkeerplaatsen in de parkeergarages voor bezoekers van Delft. Voor het vinden van de juiste balans nemen we de volgende maatregelen:

Maatregel		Doel
Herverdeling van bewonersabonnementen over de parkeergarages		
1.	De Phoenixgarage zetten we exclusief in voor abonneerders. Voor bezoekers van Delft is voldoende plek in één van de andere parkeergarages.	<ul style="list-style-type: none"> • Verminderen van de loopafstand voor bewoners naar de parkeergarages. • Zorgen voor minder verkeer op de Phoenixstraat. • Het voor bewoners aantrekkelijker maken om te parkeren in de parkeergarages door meer zekerheid te bieden op een parkeerplaats.
2.	Het aantal bewonersabonnementen per parkeergarage stellen we opnieuw vast. Dat betekent meer bewonersabonnementen voor de Zuidpoort- en Phoenixgarage en minder voor de Prinsenhofgarage. Ook in de Marktgarage geven we een beperkt aantal abonnementen uit.	<ul style="list-style-type: none"> • Borgen van voldoende parkeerplaatsen in de parkeergarages voor bezoekers van de stad. • Zorgen voor een betere spreiding van abonnementen over parkeergarages waardoor de loopafstand voor bewoners zoveel mogelijk beperkt wordt.
Spreiden van bezoekersparkeren op piekmomenten		
3.	Op piekmomenten (zaterdagmiddag) spreiden we het bezoekersparkeren over de parkeergarages door het tarief in de Zuidpoortgarage te verhogen en in de Prinsenhofgarage te verlagen.	<ul style="list-style-type: none"> • Zorgen voor meer ruimte voor het uitgeven van bewonersabonnementen in de Zuidpoortgarage. • Op piekmomenten een aantrekkelijker alternatief bieden voor bezoekers van Delft in de parkeergarages. • Zorgen dat bezoekers zoveel mogelijk in de parkeergarage van voorkeur kunnen blijven parkeren.
4.	Met communicatie en het verbeteren van de zichtbaarheid stimuleren we bezoekers van Delft om op piekmomenten te parkeren in de Prinsenhofgarage.	

Zoveel mogelijk zekerheid bieden op een plek in de parkeergarages		
5.	Voor de parkeergarages werken we met een 'dynamisch' plafond om te sturen op het maximaal aantal bezoekers per parkeergarage dat gelijktijdig kan parkeren.	<ul style="list-style-type: none"> • Zoveel mogelijk zekerheid geven aan bewoners over de beschikbaarheid van parkeerplaatsen in de parkeergarage. • Bezoekers duidelijkheid geven over waar wel en geen parkeerplek is.
6.	Ook voor andere type abonnementen (12/5 en 24/7 abonnementen) kijken we per parkeergarage kritisch naar het aantal uit te geven abonnementen.	<ul style="list-style-type: none"> • Grip houden op de beschikbaarheid van parkeerplaatsen in de parkeergarages voor bewoners én bezoekers van Delft.
7.	We verkennen de mogelijkheid voor een aparte inrit voor abonneerhouders in de parkeergarages. De fysieke mogelijkheden daarvoor verschillen per parkeergarage.	<ul style="list-style-type: none"> • Voorkomen van wachtrijen voor bewoners én bezoekers van Delft om de parkeergarage in te rijden.
Meer flexibiliteit creëren tussen de parkeergarages		
8.	Voor bewonersabonnementen maken we het mogelijk om op piekmomenten ook in de andere parkeergarages te parkeren.	<ul style="list-style-type: none"> • Zorgen voor meer uitwisselbaarheid tussen de parkeergarages. Wanneer een van de parkeergarages incidenteel vol is, kan worden uitgeweken naar een andere parkeergarage.

Hierna werken we elke maatregel in meer detail uit.

4.2 Maatregelen op detailniveau

4.2.1 Herverdeling van bewonersabonnementen over de parkeergarages

1. Exclusief inzetten van de Phoenixgarage voor abonnementhouders

De Phoenixgarage is van oudsher de drukste parkeergarage van Delft. Tot nu is deze garage daarom niet in beeld geweest om hier ook bewonersabonnementen uit te geven. Op basis van het huidige gebruik is daar onvoldoende ruimte voor. Maar eigenlijk is het een logische gedachte om hier wél bewonersabonnementen uit te geven. De loopafstand voor veel bewoners naar de Phoenixgarage is namelijk korter. Ook al is de absolute loopafstand naar de Prinsenhofgarage niet héél veel groter, toch voelt de Phoenixgarage dichterbij de binnenstad.

Door het beperkte aantal in- en uitritten is de Phoenixgarage eigenlijk niet geschikt om een groot aantal abonnementhouders te combineren met veel kortparkeerders. Het inzetten van de Phoenixgarage voor het parkeren van abonnementhouders, betekent dus dat hier geen kortparkeerders meer kunnen parkeren. Bezoekers van Delft parkeren straks in de Prinsenhofgarage óf in een van de andere parkeergarages. Een bijkomend voordeel is dat dit zorgt voor minder autoverkeer op de Phoenixstraat, waardoor lopen en fietsen meer ruimte krijgt.

2. Bijstellen van het aantal bewonersabonnementen per parkeergarage

Om de stap voor bewoners van het autoluw-plusgebied zo klein mogelijk te maken, kiezen we voor een andere verdeling van het aantal abonnementen in de Zuidpoortgarage, Phoenixgarage, Marktgarage en de Prinsenhofgarage. Door een maximum vast te stellen per parkeergarage, zorgen we tegelijkertijd dat er voldoende parkeerplaatsen in de parkeergarages beschikbaar blijven voor bezoekers van Delft.

De nieuwe verdeling in het maximaal aantal¹ uit te geven abonnementen voor bewoners in de binnenstad (parkeergebied B) is als volgt:

Parkeergarage	Huidig maximum	Nieuw maximum
Zuidpoortgarage	100	250
Prinsenhofgarage	425	215
Phoenixgarage	0	185
Marktgarage	0	25
Totaal	525	675

Nieuw maximum geldt voor alle uitgegeven bewonersabonnementen

In het huidige maximum zijn de bewonersabonnementen uitgegeven vóór de start van de parkeertransitie (1-11-2020) niet meegerekend. Zo was duidelijk hoeveel extra abonnementen we hebben uitgegeven. In de uitvoering zien we dat het nodig is om één maximum te gaan hanteren per garage voor het uitgeven van bewonersabonnementen. Waarin zowel de bewonersabonnementen uitgegeven vóór als na 1-11-2020 zijn opgenomen. Vóór de parkeertransitie waren er ongeveer 100 abonnementen uitgegeven. Deze zijn opgenomen in het nieuwe maximum. Daarom is het nieuwe maximum ook hoger dan het huidige.

¹ De genoemde maximum aantallen zijn inclusief de bewonersabonnementen die al zijn uitgegeven sinds de start van de parkeertransitie per 1-11-2020.

In totaal geven we iets meer extra bewonersabonnementen in de parkeergarages uit voor bewoners van de binnenstad. We kiezen voor het uitgeven van meer abonnementen voor de Zuidpoortgarage. Door het exclusief inzetten van de Phoenixgarage voor abonnementhouders ontstaan daar ook kansen voor bewonersabonnementen. Om te zorgen voor voldoende parkeerplaatsen voor bezoekers van Delft betekent dit dat er minder abonnementen in de Prinsenhofgarage uitgegeven worden. De Marktgarage ligt wat verder van het uitbreidingsgebied autoluw-plus. Toch maken we de uitgifte van een minimaal aantal bewonersabonnementen mogelijk. Bedoelt om bewoners die eerder al gekozen hebben voor een abonnement in de Zuidpoortgarage de kans te geven om over te stappen op de Marktgarage. Dat zorgt weer voor minder druk op de Zuidpoortgarage.

Voor de Prinsenhofgarage is nu aanvullend ruimte gereserveerd voor 150 bewonersabonnementen voor parkeergebied C. Om meer zekerheid te krijgen voor voldoende parkeerplaatsen voor bewoners uit de binnenstad en bezoekers van Delft beperken we het aantal uit te geven abonnementen in de Prinsenhofgarage voor parkeergebied C tijdelijk op maximaal 100. Als na de uitbreiding van het autoluw-plusgebied blijkt dat er voldoende plek is, kunnen we het aantal bewonersabonnementen voor parkeergebied C weer verhogen.

Verdeling abonnementen Prinsenhofgarage en Phoenixgarage

De beschikbare parkeerplaatsen in de Phoenixgarage willen we optimaal benutten voor abonnementhouders. Zo ontstaat meer 'lucht' in de andere parkeergarages. Voor de verdeling van abonnementhouders over de parkeergarages betekent dat het volgende:

- Abonnementhouders die nu al parkeren in de Phoenixgarage kunnen dat blijven doen.
- Bij het bepalen van het maximumaantal bewonersabonnementen in de Phoenixgarage zijn we voorzichtig te werk gegaan. Door beperkter dubbelgebruik van parkeerplaatsen, geven we hier minder abonnementen uit dan het totaal aantal parkeerplaatsen in de Phoenixgarage (202 pp). Zo zorgen we dat iedereen zoveel mogelijk zekerheid heeft op een plek. Na monitoring rekken we het aantal abonnementen waar mogelijk op.
- Om voldoende ruimte te houden voor bezoekers in de Prinsenhofgarage stimuleren we bewoners om hun uitgegeven bewonersabonnement voor de Prinsenhofgarage om te zetten naar een abonnement voor de Phoenixgarage. In de Prinsenhofgarage zijn namelijk nu al meer abonnementen uitgegeven dan het nieuwe maximumaantal. We zetten dus ook in op een herverdeling van bewonersabonnementen tussen de Phoenixgarage en de Prinsenhofgarage.
- Als er (overdag) extra ruimte in de Phoenixgarage beschikbaar is, stimuleren we de uitgifte van extra abonnementen voor bedrijven en hun medewerkers (12/5 abonnementen). Bijvoorbeeld als alternatief voor de bedrijfsvergunning in parkeergebied B. Dat zorgt weer voor een lagere parkeerdruk op straat in de binnenstad.

4.2.2 Spreiden bezoekersparkeren op piekmomenten

3. Sturen met tarieven voor bezoekers

Op piekmomenten (zaterdagmiddag) werken we aan een spreiding van bezoekersparkeren over de parkeergarages door het – op termijn - aanpassen van de tarieven voor kortparkeren:

- In de Zuidpoortgarage is op zaterdag (middag) meer ruimte nodig om een groter aantal bewonersabonnementen uit te kunnen geven. Om daar parkerende bezoekers dan te stimuleren in een andere parkeergarage te parkeren wordt het uurtarief hier op zaterdag (tussen 10:00 en 18:00) verhoogd naar € 3,60 - per uur (+ € 0,40). Het maximum dagtarief op zaterdag stijgt mee naar € 21,60.
- Om een aantrekkelijk alternatief te bieden voor bezoekers wordt tegelijkertijd het uurtarief in de Prinsenhofgarage op zaterdag (tussen 10:00 en 18:00) verlaagd naar € 2,80,- per uur (- € 0,40). In de Prinsenhofgarage is voldoende ruimte voor extra bezoekers. Ook het maximum dagtarief wordt op zaterdag verlaagd naar €16,80.
- Het tarief voor de Marktgarage blijft gelijk.
- Door het exclusief gebruiken van de Phoenixgarage voor abonneementhouders vervalt hier de mogelijkheid voor bezoekers om te parkeren.

Parkeren in de garages voor bezoekers van Delft wordt daarmee op zaterdag goedkoper dan nu, tenzij een bezoeker op dat moment bereid is meer te betalen om in de Zuidpoortgarage of Marktgarage te parkeren. Het stimuleren van bezoekers om meer te parkeren in de Prinsenhofgarage betekent dat we ook goed moeten kijken naar de kwaliteit van de looproutes van deze garage naar de binnenstad. Dat moet beter en duidelijker dan de huidige inrichting.

De juiste bezoeker op de juiste plek

Met het wijzigen van de tarieven voor de parkeergarages richten wij ons vooral op de bezoeker die langer in Delft is. Voor deze bezoeker ontstaat een aantrekkelijker alternatief in de Prinsenhofgarage. Wie een kort bezoek aan de binnenstad brengt, bijvoorbeeld voor het doen van boodschappen, kan dat blijven doen in de parkeergarage die het meest dicht bij de bestemming ligt. De wijziging van het tarief heeft voor een korte verblijfsduur een minder grote impact. Voor het uitgeven van meer bewonersabonnementen in de Zuidpoortgarage hoeft maar een (klein) deel van de kortparkeerders op piekmomenten te parkeren in de andere parkeergarage. Door ons te richten op de langparkeerders, waarvoor het minder uitmaakt in welke parkeergarage geparkeerd wordt, denken we de juiste balans in de belangen tussen bewoners en ondernemers te hebben gevonden.

4. Sturen met communicatie

Met ons Parkeer Route Informatie Systeem (PRIS) en met real- time digitale informatie informeren we bezoekers over de beschikbare ruimte in de parkeergarages. Dit is extra van belang op de piekmomenten in het jaar waarbij het maximumaantal bezoekers in een bepaalde parkeergarage bereikt is. Het moet dan duidelijk zijn in welke parkeergarages er wél ruimte is. Zo voorkomen we onnodig zoekverkeer en teleurstelling bij bezoekers van Delft die voor een slagboom staan die dicht blijft. We onderzoeken of het PRIS kan worden geoptimaliseerd, zodat duidelijk is op de borden langs de toegangswegen naar de Delftse binnenstad hoeveel plekken er zijn voor bezoekers en wat het (uur)tarief in elke parkeergarage is.

4.2.3 Zoveel mogelijk zekerheid bieden op een plek in de parkeergarages

5. Dynamisch plafond in maximaal aantal bezoekers per parkeergarage

Om bewoners met een abonnement het hele jaar door zekerheid te geven over de beschikbaarheid van parkeerplaatsen in de parkeergarages wordt een maximaal aantal bezoekers vastgesteld dat tegelijkertijd in de parkeergarages kan parkeren²:

Omdat de parkeervraag van bezoekers en bewoners niet op alle momenten gelijk is, verschilt de hoogte van het 'bezoekersplafond' op verschillende momenten. Wanneer er minder geparkeerd wordt door bewoners, is er namelijk meer ruimte in de parkeergarages voor bezoekers van Delft. Het bezoekersplafond zullen we steeds bijstellen op basis van ervaringscijfers. Zo kunnen we zoveel mogelijk bezoekers van Delft een plek in hun voorkeursgarage bieden, zonder dat dit ten koste gaat van bewoners met een abonnement voor die parkeergarage.

6. Voorkomen van wachtrijen | Aanpassing inritten garages

Veel bewoners vrezen dat er (op piekmomenten) een rij ontstaat om de parkeergarage in te rijden. Daarom verkennen we de mogelijkheid om in de Zuidpoort- en Prinsenhofgarage een aparte inrit voor abonneerders te creëren (op bepaalde momenten in de week). De Phoenixgarage wordt exclusief voor abonneerders dus daar is geen aparte in- en uitrit nodig. Pas als we zien dat er (structureel) wachtrijen ontstaan grijpen we in door de inritten van de parkeergarages aan te passen. Waarbij we ons ook realiseren dat wachtrijen op piekmomenten nooit 100% te voorkomen zijn.

Een aparte uitrit voor abonneerders is naar verwachting niet nodig omdat de spreiding bij het uitrijden van de parkeergarages groter is.

4.2.4 Meer flexibiliteit tussen de parkeergarages

7. Alternatief bieden in de parkeergarages

Op piekmomenten is meer uitwisselbaarheid tussen de parkeergarages wenselijk. Wanneer één van de parkeergarages toch (incidenteel) vol is kan met een bewonersabonnement tegen gereduceerd tarief in een van de andere parkeergarage worden geparkeerd. Met uitzondering van de Phoenixgarage, omdat het daar minder mogelijkheden zijn voor het dubbelgebruik van parkeerplaatsen door verschillende gebruikersgroepen.

² Dat betekent dat bij het bereiken van het maximum er geen nieuwe bezoekers worden binnen gelaten om zo voldoende plek voor abonneerders over te houden.

Bewoners met een abonnement kunnen zo terecht in één van de parkeergarages. Dit is alleen nodig bij uitzondering omdat we met bovenstaande maatregelen sturen op voldoende vrije parkeerplaatsen in de parkeergarage die het meest dichtbij ligt voor bewoners.

Tegen gereduceerd tarief parkeren in een andere garage

Door het koppelen van een bewonerspas aan een bewonersabonnement kan tegen gereduceerd tarief geparkeerd worden in een van de andere parkeergarages. De bewonerspas is een bestaand garageproduct waarmee een bewoner tussen 17:00 en 10:00 uur € 0,11 per uur en tussen 10:00 en 17:00 uur € 0,53 euro per uur betaalt (prijsspeil 2023). Door toch een beperkt tarief te rekenen is er een stimulans om de auto weer te parkeren in de garage waarvoor iemand een abonnement heeft zodra dat kan. Zo houden we grip op wie waar parkeert. En zorgen we tegelijkertijd voor een acceptabel alternatief als de parkeergarage waarvoor iemand een abonnement heeft toch incidenteel vol is.

5 Proces uitgifte abonnementen

Voor het omzetten van straatvergunningen naar bewonersabonnementen in de parkeergarages kiezen we voor het volgende proces:

5.1 Kiezen voor een parkeergarage naar voorkeur

Bewoners van het (uit te breiden) autoluw-plus gebied kunnen een abonnement voor de Zuidpoortgarage, Phoenixgarage óf Marktgarage aanvragen vanaf datum x tot datum y. Een bewoner kan zelf kiezen voor welke garage een aanvraag gedaan wordt.

Een aanvraag voor de Prinsenhofgarage is in eerste instantie niet mogelijk omdat daar nu al meer abonnementen zijn uitgegeven dan het nieuwe maximum. Bewoners die al een abonnement voor de Prinsenhofgarage hebben, krijgen ook de mogelijkheid een abonnement aan te vragen voor de Zuidpoortgarage of Phoenixgarage. Bij de verdeling worden deze abonnementen op dezelfde manier behandeld als nieuwe aanvragen.

Uitgifte van bewonersabonnementen tot de uitbreiding van autoluwplus

Het is vooralsnog alleen mogelijk een abonnement voor de 1^e auto aan te vragen voor de Prinsenhofgarage. Dat doen we om voldoende plek beschikbaar te houden in de Zuidpoort- en Phoenixgarage op het moment dat het autoluw-plusgebied daadwerkelijk wordt uitgebreid. Het oversluiten van een bewonersabonnement van de ene naar de andere garage is later mogelijk, mits daar voldoende plek is.

5.2 Verdelen bij schaarste

Per parkeergarage hebben we een maximaal aantal uit te geven abonnementen vastgesteld. Dat maximum is zo gekozen dat we naar verwachting voldoende plek hebben voor alle bewoners uit het (uit te breiden) autoluw-plusgebied in de parkeergarage waar iemand het liefst zou willen parkeren. Als de vraag toch groter is dan het aantal beschikbare abonnementen in een parkeergarage, dan nemen we de volgende stappen om te bepalen wie het abonnement 'krijgt':

1. Op basis van het adres van de aanvrager van het bewonersabonnement bepalen we de daadwerkelijke van loopafstand tot de ingang van de parkeergarages.
2. De eerste 90% van het aantal beschikbare abonnementen vergeven we op basis van de verhouding (Loopafstand A/ Loopafstand B) in loopafstand tot de garages. Zo krijgen zoveel mogelijk bewoners de kans om te parkeren in de voor hen meest aantrekkelijke parkeergarage. Hiermee geven we de keuze voor een bepaalde parkeergarage en kunnen we tegelijkertijd meer zekerheid geven dat aanvragers kunnen parkeren in de dichtstbijzijnde parkeergarage.

3. Is het aantal aanvragers uit het dichtstbijzijnde gebied groter dan het aantal beschikbare bewonersabonnementen, dan wordt geloot. Bijzondere gevallen krijgen voorrang bij het uitgeven van abonnementen:
 - a. Bewoners met een gehandicaptenparkeerkaart blijven we op straat een plek bieden. Als deze doelgroep toch gebruik wil maken van een plek in de parkeergarage, dan krijgen zij altijd voorrang.
 - b. Het college kan daarnaast - voor schrijnende gevallen - buiten de loting om besluiten om een plek beschikbaar te stellen in een bepaalde parkeergarage.
4. Alle aanvragers waarvoor niet direct plek is in de parkeergarage waarvoor een aanvraag gedaan is, plaatsen we op een wachtlijst. Waarbij de volgorde van de wachtlijst in eerste instantie o.b.v. de ratio (en loting) in loopafstand naar de parkeergarages wordt vastgesteld. Later plaatsen we aanvragen op de wachtlijst op datum van de aanvraag.
5. Bewoners die op de wachtlijst staan kunnen als alternatief een abonnement in een andere parkeergarage aanvragen. Wanneer er een plek vrij komt in de voorkeursgarage, dan kan het abonnement worden omgezet naar die parkeergarage.
6. Wanneer het maximumaantal abonnementen voor een (of meerdere) garage(s) niet gehaald is, krijgt de rest van de binnenstad de mogelijkheid om hiervoor een abonnement aan te vragen. Ook hier wordt met loting gewerkt indien nodig.
7. Na de initiële verdeling van abonnementen ontstaat één wachtlijst per garage (als er meer vraag is dan het aantal plekken). Aanvragen voor een abonnement kunnen door alle bewoners uit de binnenstad gedaan worden. De volgorde op de wachtlijst wordt dan bepaald op het tijdstip van de aanvraag. Als er een plek op de wachtlijst vrij komt, dan heeft iemand 2 weken de tijd om het abonnement aan te vragen. Gebeurt dat niet op tijd? Dan krijgt de eerstvolgende op de wachtlijst de kans om het abonnement aan te vragen.

Rekenvoorbeeld verdelen van abonnementen bij schaarste

Op basis van de werkelijke loopafstand wordt de afstand van een adres naar zowel de Prinsenhof- als de Zuidpoortgarage bepaald:

Adres	Loopafstand Prinsenhofgarage	Loopafstand Zuidpoortgarage	Ratio
A	800 meter	200 meter	4,0
B	500 meter	500 meter	1,0
C	300 meter	600 meter	0,5

Bij het verdelen van abonnementen voor de Zuidpoortgarage krijgt adres A de hoogste prioriteit. De loopafstand naar de Zuidpoortgarage is veel korter dan naar de Prinsenhofgarage. Adres B volgt daarna omdat de loopafstand naar beide garages gelijk is. Voor adres C is de Prinsenhofgarage de meest logische keuze qua loopafstand en dit adres heeft dus minder prioriteit bij de verdeling van beschikbare abonnementen in de Zuidpoortgarage.

8. Om de wachtlijst actueel te houden wordt iedereen op de wachtlijst jaarlijks gevraagd om hun plek op de wachtlijst te herbevestigen.

5.3 Overstap van straat naar garage

Na de verdeling van abonnementen over de parkeergarages worden bewoners daarover geïnformeerd. Richting bewoners geven we dan aan hoe lang men de tijd heeft om een aanvraag te doen voor het garageabonnement. Op het moment van de aanvraag van het garageabonnement, wordt de straatvergunning stopgezet. Pas bij de overstap naar de parkeergarage moet betaald worden voor het abonnement. Het eventueel te veel betaalde geld voor de parkeervergunning wordt naar rato terugbetaald.

Bewoners kunnen zelf het moment bepalen waarop de overstap naar de garage gemaakt wordt – binnen de gestelde termijn. Dat mag meteen, maar kan ook later. Tot de aanvraag kan op straat worden geparkeerd met de parkeervergunning.

6 Beheersen van de parkeerdruk in de binnenstad

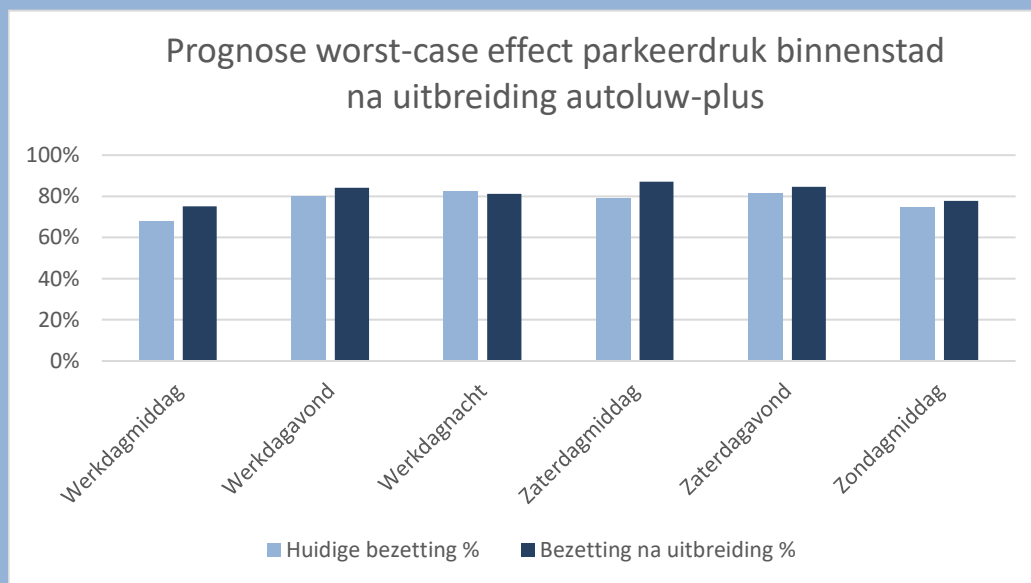
6.1 Plafond voor vergunningen op straat

Met de uitbreiding van het autoluw-plus gebied verdwijnt een aanzienlijk aantal parkeerplaatsen in de binnenstad. Door te sturen op meer geparkeerde auto's in de garages zorgen we dat het niet te druk wordt in de rest van de binnenstad. Om dat zo te houden introduceren we een maximaal aantal uit te geven bewonersparkeervergunningen voor het parkeren op straat in de binnenstad. In theorie kunnen alle overstappers naar de parkeergarages hun abonnement nu namelijk elk moment weer inwisselen voor een parkeervergunning op straat. Als de parkeerplaatsen in de binnenstad verdwijnen, kan dat niet meer onbeperkt zonder dat de parkeerdruk te hoog wordt.

Prognose effect parkeerdruk B na uitbreiding autoluw-plus

Het parkeren in de rest van de binnenstad wordt op bepaalde momenten drukker door een verschuiving bezoekers (visite) en bedrijvenvergunningen die nu in het uitbreidingsgebied parkeren. Hieronder is een prognose gemaakt – uitgaande van het (worst-case) scenario waarin alle bedrijven en bezoekers (visite) blijven parkeren op straat. De totale parkeerdruk blijft dan acceptabel, maar op sommige plekken (aan de rand van het autoluw gebied) wordt het wel drukker.

Het is onwaarschijnlijk dat dit scenario werkelijkheid wordt. Door de toenemende loopafstand zullen naar verwachting meer bezoekers en bedrijven parkeren in de parkeergarages.



Het maximumaantal parkeervergunningen in de binnenstad stellen we elk jaar opnieuw vast. Dat doen we door het maximum gelijk te stellen aan 90% van het aantal openbare parkeerplaatsen in parkeergebied B. Op die manier zorgen we dat er voldoende parkeerplaats is en blijft voor vergunninghouders. Als het maximum bereikt is, ontstaat een wachtlijst.

6.2 Alternatief voor het parkeren van andere gebruikersgroepen

De uitbreiding van het autoluw-plusgebied heeft niet alleen gevolgen voor het parkeren van bewoners van de binnenstad. Bedrijven en bezoekers van bewoners/bedrijven die parkeerden in het uit te breiden autoluw-plus gebied kunnen met hun huidige vergunningen blijven parkeren op straat. Maar door het gefaseerd verdwijnen van parkeerplaatsen van straat neemt de loopafstand tot een parkeerplaats voor hen wel flink toe. De parkeergarages bieden dan – op sommige momenten in de week – een aantrekkelijker alternatief dan het (verderop) parkeren op straat. Voor de verschillende doelgroepen zijn de mogelijkheden als volgt:

- **Bezoekers van bewoners (en bedrijven)**

Met een bezoekersvergunning kunnen bewoners en bedrijven uit de binnenstad hun bezoek tegen gereduceerd tarief laten parkeren op straat. Omgerekend kost dit dan ongeveer € 0,20 per uur (prijsspeil 2023). Daar verandert niets aan. De loopafstand voor het vinden van een parkeerplaats voor bezoekers op straat neemt door de uitbreiding van het autoluw-plusgebied wel (behoorlijk) toe. Hoeveel groter de loopafstand wordt hangt af van waar iemand woont of zijn bedrijf heeft in de binnenstad.

Bezoekers van bewoners en bedrijven kunnen dichterbij parkeren in de parkeergarages als alternatief voor het parkeren op straat. In het huidige parkeerbeleid betaal je daar als bezoeker het reguliere tarief voor van € 3,20 per uur (prijsspeil 2023). Om het tariefverschil tussen het parkeren voor bezoek van bewoners/bedrijven op straat en de parkeergarages kleiner te maken introduceren we een bezoekersregeling voor de parkeergarages. Hiermee kunnen bewoners en bedrijven hun bezoek tegen gereduceerd tarief laten parkeren in de parkeergarages. Waarbij het voor de exploitatie van de parkeergarages niet mogelijk is om bezoekers (visite) voor hetzelfde tarief te laten parkeren als op straat wordt betaald met de huidige bezoekersvergunning.

Samen met ParkerenDelft bepalen we hoe deze bezoekersvergunning er precies uit moet komen te zien. De technische (on)mogelijkheden van onze parkeersystemen spelen hierin een belangrijke rol.

Als start zullen we de nieuwe bezoekersregeling voor de parkeergarages alleen in de Prinsenhofgarage introduceren. Daar is de meeste ruimte beschikbaar. Om voldoende plek voor bewoners en bezoekers van Delft te houden betaalt visite van bewoners op zaterdag (tussen 10:00 en 18:00) in eerste instantie nog het reguliere tarief. Nadat we ervaring op hebben gedaan met de bezoekersregeling in de Prinsenhofgarage, passen we de

bezoekersregeling waar mogelijk ook toe in de andere parkeergarages. Hierbij kijken we naar het technisch functioneren én naar de beschikbare parkeerruimte in de parkeergarages.

- **Bedrijven**

De meeste bedrijven die nu parkeren op straat in de binnenstad parkeren alleen op doordeweekse dagen tijdens kantooruren. Op die momenten is er voldoende ruimte in de parkeergarages. Het bestaande **12/5 abonnement** biedt voor bedrijven een alternatief voor het parkeren op straat in de binnenstad. Met dit abonnement kan van maandag tot en met vrijdag van 06:00 tot en met 18:00 uur of van 07:00 tot en met 19:00 uur geparkeerd worden in een parkeergarage naar keuze. Het 12/5 abonnement kost € 1.092,00 per jaar (€ 91,00 per maand) prijspeil 2023. Voor het parkeren buiten de abonnementsuren geldt het reguliere tarief. Bedrijven hebben hiermee de keuze: goedkoper parkeren op straat op grotere loopafstand, of dichterbij in de garage tegen een hoger tarief.

7 Monitoring en evaluatie

Op basis van de beschikbare data proberen we aan de voorkant zo goed mogelijk in te schatten hoe de bezetting van de parkeergarages zal zijn, zodat er voldoende plek is voor bewoners, ondernemers en hun bezoekers. We nemen verschillende maatregelen om maximale zekerheid voor elke gebruikersgroep te geven op een parkeerplaats in de parkeergarages.

Vaak is de praktijk weerbarstiger dan de theorie. Daarom is het belangrijk om de bezetting van de parkeergarages en de parkeerplaatsen in de binnenstad continue te monitoren en het parkeerbeleid waar nodig aan te passen. Dat doen we in nauw overleg met ParkerenDelft.

Parkeren op afstand zorgt voor meer ruimte in de parkeergarages

Voor nu volstaat het herverdelen van parkeerders over de verschillende parkeergarages rondom de binnenstad. Willen we in de toekomst meer ruimte hebben voor het uitgeven van bewonersabonnementen in de parkeergarages, dan moeten we ook nadenken over parkeren 'op afstand'. Bijvoorbeeld door afspraken met de TU Delft te maken over het benutten van de parkeerterreinen en – garages op de campus. Met name in het weekend. Dat geeft een mogelijkheid om de parkeervraag in de parkeergarages op piekmomenten te drukken. En zo meer ruimte te geven voor het parkeren van bewoners of bezoekers in de gemeentelijke parkeergarages. Afhankelijk van de gebruikersgroep die 'op afstand' parkeert. Op dit moment is dat naar verwachting nog niet nodig. Belangrijk bij het parkeren op afstand is dat er een goed alternatief is voor het voor- en natransport naar de binnenstad.

8 Financiële effecten

De voorgestelde maatregelen hebben ook een financieel effect en beïnvloeden de businesscase van de parkeergarages. Samen met ParkerenDelft brengen we de financiële gevolgen van de voorgestelde maatregelen in beeld. Daarbij maken we een onderscheid in incidentele- en structurele kosten.

Het grootste structurele financiële effect dat verwacht wordt is het exclusief inzetten van de Phoenixgarage voor abonneementhouders, in combinatie met de verlaging van de tarieven voor kortparkeren in de Prinsenhofgarage op zaterdag. Dat zal zorgen voor minder opbrengsten uit kortparkeren. De verhoging van de kortparkeertarieven in de Zuidpoortgarage compenseren de financiële impact. Incidentele kosten zijn bijvoorbeeld nodig voor aanpassing van de parkeersystemen en eventueel voor het realiseren van aparte inritten voor abonneementhouders én het optimaliseren van het PRIS.

Door het verdelen van parkeerders over de garages moeten bezoekers van Delft soms hun weg zien te vinden naar een andere parkeergarage dan waar zij normaal gesproken zouden parkeren. Voor parkeerders betekent dat een verandering in gedrag. Het risico is dat dit op korte termijn zorgt voor tijdelijk minder kortparkeerders en daarmee minder opbrengsten. De verwachting is dat de businesscase van de parkeergarages op langere termijn ongewijzigd blijft.

Bijlage I. Meegenomen input bewoners en ondernemers

Er zijn bij ons verschillende signalen binnen gekomen over zorgen die er leven rondom het parkeren en het uitbreiden van het autoluw-plusgebied in de binnenstad. Naar aanleiding daarvan is over het parkeerbeleid gesproken met belangenverenigingen Oude en de Nieuwe Delf, Zuidpoort & en Binnenstad Noord op 21 december 2022 en 23 mei 2023. Met het Bestuurlijk Overleg Binnenstad Delft (BOB) en Stichting Centrum Management Delft (SCMD) heeft op 21 december 2022 een gesprek plaats gevonden. Daarnaast zijn er ook veel vragen gesteld door individuele bewoners en ondernemers over parkeren en het project Ruimte in de Binnenstad.

Hierna beschrijven we op hoofdlijnen welke signalen zijn gegeven en hoe deze zijn meegenomen in deze voorgestelde optimalisatie van het parkeerbeleid voor Ruimte in de Binnenstad:

Signaal	Hoe is dit meegenomen?
Bewoners	
De huidige verdeling van abonnementen tussen de Prinsenhofgarage en Zuidpoortgarage betekent dat de loopafstand naar de parkeergarage onacceptabel hoog wordt.	Het voorgestelde maatregelpakket in dit beleid is er volledig op gericht om het aantal beschikbare abonnementen veel beter over de parkeergarages te spreiden. Om zo de loopafstand tot een minimum te beperken. Daarbij hebben we ook rekening te houden met het parkeren van ondernemers en bezoekers van Delft die ook zo dichtbij mogelijk bij hun bestemming willen parkeren.
Er is veel onzekerheid dat de parkeergarages wel voldoende ruimte om alle verschillende gebruikersgroepen een plek te bieden.	De bezetting van de parkeergarages wordt actief in de gaten gehouden. De meest recente inzichten zijn meegenomen bij het opstellen van deze beleids optimalisatie. Een groot aantal bewoners heeft de overstap al gemaakt naar de parkeergarages en dit heeft tot nu toe het verwachte effect op de bezetting van de parkeergarages. In de maatregelen is waar mogelijk een fasering aangebracht om het effect op de bezetting van de garages te kunnen blijven monitoren. Een voorbeeld daarvan is het beperken van het aantal abonnementen dat uitgegeven wordt voor bewoners van parkeergebied C.

<p>Is er voldoende plek voor alle bewoners van het uitbreidingsgebied die nu nog een parkeervergunning hebben?</p>	<p>Onze opgave is vooral om te zorgen dat de parkeerdruk op het niveau van de binnenstad niet toeneemt. Aanvullend is inzichtelijk gemaakt hoeveel actieve parkeervergunningen er zijn op een adres in het uitbreidingsgebied. Op basis daarvan is de verwachting dat er voldoende plek is voor alle bewoners van het uitbreidingsgebied – ook omdat een deel van deze bewoners er bewust voor zal kiezen om te blijven parkeren op straat.</p>
<p>Er is geen alternatief beschikbaar voor het parkeren als de parkeergarages vol zijn.</p>	<p>Om hieraan tegemoet te komen wordt het mogelijk gemaakt om met een abonnement tegen gereduceerd tarief te kunnen parkeren in een van de andere parkeergarages. Daarmee is een optie beschikbaar voor incidentele momenten waarop de parkeergarage van een abonenthouder vol is.</p> <p>Het exclusief bestemmen van de Phoenixgarage voor abonenthouders is ook een maatregel waarmee we bewoners meer zekerheid kunnen bieden op een plek in de parkeergarage.</p>
<p>Door het verdwijnen van de parkeerplaatsen op straat is de bestaande bezoekersvergunning geen reëel alternatief. Het reguliere tarief in de parkeergarage is te hoog.</p>	<p>Hiervoor introduceren we een bezoekersvergunning voor de parkeergarage. Omdat er tegelijkertijd zorgen leven over de beschikbare capaciteit van de parkeergarages, starten we daar alleen in de Prinsenhofgarage mee. De parkeervraag van bewoners en hun bezoekers en van bezoekers van de Delftse binnenstad overlapt. Hierdoor moeten we kritisch blijven kijken naar het effect op de bezetting van de parkeergarages.</p> <p>De bestaande bezoekersvergunning blijft bestaan.</p>
<p>Door de uitbreiding van het autoluw-plusgebied neemt de parkeerdruk in de noordelijke binnenstad te veel toe.</p>	<p>Om een inschatting te maken is een berekening gemaakt van de te verwachten parkeerdruk in de rest van de binnenstad. Over de resterende parkeerplaatsen in de binnenstad blijft de parkeerdruk acceptabel. Het eerlijke verhaal is wel dat de parkeerdruk aan de randen van het autoluw-plusgebied zullen toenemen t.o.v. de huidige situatie.</p>

<p>Wat komt er in plaats van de opgeheven parkeerplaatsen?</p>	<p>De invulling van de vrijgekomen ruimte gaat verder dan de scope van deze notitie. Deze optimalisatie van het parkeerbeleid is gericht op het maken van ruimte in de binnenstad. Voor de invulling wordt een participatietraject gestart</p>
<p>Ondernemers</p>	
<p>Voor de Zuidpoortgarage is het belangrijk dat een groot aantal bezoekers kan blijven parkeren omdat hier vooral ook veel mensen zijn die boodschappen komen doen.</p>	<p>Op bijna alle momenten is er voldoende plek voor bezoekers in de garage naar keuze. Op de momenten met top-drukke wordt ervoor gekozen om dagjesmensen met een tariefprikkel te verleiden. Er wordt bewust gekozen om ons te richten op het verleiden van dagjesmensen om te parkeren in de Prinsenhofgarage. Zo blijft het voor zoveel mogelijk bezoekers van Delft mogelijk om te parkeren in de Zuidpoortgarage.</p>
<p>Bezoekers van Delft moeten altijd kunnen parkeren in de parkeergarage van hun voorkeur.</p>	<p>Op vrijwel alle momenten in de week kunnen bezoekers van Delft parkeren in de parkeergarage van hun voorkeur. Op piekmomenten (zaterdagmiddag) lukt dat niet altijd. Zo zorgen we voor het zo eerlijk mogelijk verdelen van de parkeerplaatsen in de parkeergarages. Om te voorkomen dat bezoekers niet kunnen parkeren in de parkeergarage van hun voorkeur hebben we een kleine prijsprikkel ingebouwd om langparkeerders te verleiden te parkeren in de Prinsenhofgarage.</p>
<p>Waar parkeren ondernemers straks die nu op straat parkeren in het uitbreidingsgebied autoluw-plus.</p>	<p>De straatvergunning voor ondernemers blijft gelden. In de parkeergarages zijn er verschillende abonnementen beschikbaar voor ondernemers om hun medewerkers te laten parkeren in de parkeergarages. De daarvoor geldende tarieven blijven gehandhaafd.</p>

Colofon

Dit is een uitgave van

Gemeente Delft

Postbus 78, 2600 ME Delft

Telefoon 14015

Internet www.delft.nl