

De Belangenverenigingen Binnenstad Noord, De Oude en De Nieuwe Delf, en Zuidpoort

p/a Rietveld 15
2611 LG Delft

Aan: Het college van burgemeester en wethouders van Delft
I.a.a.: De gemeenteraad van Delft
Stichting Centrummanagement Delft
Bestuurlijk Overleg Binnenstad

Delft, 5 oktober 2017

Kenmerk: BBN2017-18
Onderwerp: Parkeervisie Nieuw Delft

referten a. Parkeervisie Nieuw Delft d.d. 20 september 2017
b. Uw brief Ontwikkeling voormalige V&D-locatie d.d. 11 november 2016
c. Uw brief Update mogelijkheden laden/lossen Kruisstraat 71 d.d. 2 februari 2017
d. Uw brief Fietsparkeren Delft, voorstel uitvoeringsagenda, d.d. 4 oktober 2017
e. Aanbieden Rapport parkeerdruk in de binnenstad van Delft 2015,
BBN2015/4 d.d. 13 november 2015
f. Parkeerstrategie Nieuw Delft d.d. 5 november 2015

Geacht college,

Ook voor de binnenstad van Delft is parkeren een belangrijk onderwerp. Niet alleen voor bewoners, maar ook voor bezoekers. Voldoende parkeerruimte voor bezoekers is een voorwaarde voor een vitale en gastvrije binnenstad. Om in de parkeerbehoefte van de bezoekers te kunnen voorzien zijn er parkeergarages rond de binnenstad gemaakt.

Er zijn ontwikkelingen in de binnenstad gaande die om meer parkeerruimte vragen. Daarnaast heeft u met referte a. de raad de Parkeervisie Nieuw Delft aangeboden. Uit deze parkeervisie blijkt dat er voor Nieuw Delft wordt uitgegaan wordt van gebruik van de Zuidpoortgarage en de Spoorsingelgarage. Echter er is hiervoor geen ruimte beschikbaar in de Zuidpoortgarage en de Spoorsingelgarage. Daarom reageren wij.

De ontwikkelingen in de binnenstad

Er zijn allerlei ontwikkelingen gaande in de binnenstad. Ons zijn de volgende ontwikkelingen bekend.

- Gasthuisplaats. Deze locatie behoort volgens het bestemmingsplan tot het sfeergebied 'Creatief grachtengebied', dit betekent dat detailhandel, horeca en wonen mogelijk zijn. Bij de ontwikkeling zal daar naar verwachting alleen parkeerruimte komen voor de te vestigen nieuwe functies. De huidige parkeerfunctie van de locatie zal dan vervallen. Dit betreft 176 parkeerplaatsen.
- V&D locatie. Deze gaat herontwikkeld worden. Naar verwachting met een AH-supermarkt op de begane grond. Deze supermarkt zal leiden tot extra parkeren in de Zuidpoortgarage. Boven de

supermarkt zijn ca 63 appartementen gepland zonder parkeervoorziening, zie bijlage b. Deze appartementen zijn ook aangewezen op de Zuidpoortgarage.

- Lidl. Bij realisatie van de supermarkt zal een aantal parkeerplaatsen in de Kruisstraat verdwijnen. Daarnaast heeft u in referentie c aangegeven dat de Zuidpoortgarage een alternatief kan zijn als de parking van de geplande Lidl vol is.
- Armamentarium. Bij de herontwikkeling van het Armamentarium wordt uitgegaan van gebruik van de Zuidpoortgarage.
- Yperdek. Is een potentiële ontwikkellocatie. De oorspronkelijke ontwikkelaar van de Zuidpoort heeft hier nog steeds een formele claim op, zie referentie c. Het betreft 157 parkeerplaatsen.
- Fietsparkeren Delft, voorstel uitvoeringsagenda. Dit document, referentie e, noemt autoparkeerplaatsen inrichten voor fietsparkeren: “De ruimte voor een alternatieve parkeerplaats voor bewoners kan bijvoorbeeld gezocht worden in de parkeergarages, waarvoor arrangementen kunnen worden afgesloten.”

Al deze ontwikkelingen leiden tot vervangingsparkeerbehoeften of nieuwe parkeerbehoeften. De parkeerdruk in de binnenstad is reeds hoog. Dit bleek ook uit de parkeerdruktelling die wij eind 2015 hebben uitgevoerd in de binnenstad. Wij hebben u de resultaten aangeboden middels referentie e. Naar ons inzicht kunnen de vervangingsparkeerbehoeften en nieuwe parkeerbehoeften als gevolg van de ontwikkelingen in de binnenstad niet opgevangen worden binnen de bestaande parkeermogelijkheden. Wij vrezen dat het aldus ontstane gebrek aan parkeermogelijkheid de nodige ontwikkelingen van de binnenstad in de weg zal staan.

De Parkeervisie Nieuw Delft

Wij hebben de Parkeervisie Nieuw Delft en de bijbehorende Beleidsregels Parkeren Nieuw Delft nader bezien, zie de bijlage bij deze brief. Hierbij hebben wij gebruik gemaakt van de kwantitatieve gegevens en berekeningen in het Sparkrapport. Dit rapport maakt deel uit van de Parkeerstrategie Nieuw Delft, referentie f. Onze bevindingen zijn als volgt.

Volgens de Parkeervisie Nieuw Delft kan het oplossen van het parkeerbehoefte ook plaatsvinden in de omliggende wijken en openbare parkeergarages. Het oplossen van de parkeerbehoefte van een nieuwbouwwijk buiten de wijk zelf is principieel onjuist en is in strijd met de oorspronkelijke uitgangspunten voor Nieuw Delft.

Voor de onderbouwing van het verlagen van de norm voor bezoekers van 0,3 naar 0,1 voor het “binnenstadsdeel” en naar 0,2 voor het “schildeel” wordt verwezen naar de Parkeerstrategie Nieuw Delft. In de Parkeerstrategie Nieuw Delft, deel Sparkrapport staat echter slechts: “Het gemeentelijke parkeerbeleid gaat uit van de noodzaak om 0,3 parkeerplaats per woning voor visite aan te leggen. In gereguleerd gebied blijkt dit op meerdere plaatsen in Nederland te veel te zijn, zeker gezien de ligging van Nieuw Delft bij een OV knooppunt.”. Er is dus geen onderzoek gedaan, die de verlaging van de norm kwantitatief ondersteunt. Wij betwijfelen daarom deze verlaagde normen.

Sinds 2009 zijn de maximale acceptabel loopafstanden stapsgewijs vergroot van 100 tot 800 meter. Dit vergroten is nooit onderbouwd. Het Sparkrapport geeft aan terughoudend te zijn met het gebruiken van deze theoretische loopafstanden. In de Parkeervisie Nieuw Delft 2017 zijn de maximale Loopafstanden opnieuw vergroot en wel zo (800 meter) dat de Spoorsingelgarage nu geheel binnen de normafstand is komen te liggen. Dit is de norm in overeenstemming brengen met de feitelijke situatie.

De Parkeervisie Nieuw Delft biedt onder voorwaarden als definitieve parkeeroplossing de mogelijkheid dat bewoners en bezoekers parkeren op straat in de omliggende wijken of in de openbare

parkeergarages rond de binnenstad. De omliggende wijken blijken deze ruimte niet te hebben. Daarom blijft alleen de oplossing parkeren in de openbare parkeergarages over. Als gevolg hiervan wordt de bezetting van de Spoorsingelgarage volgens het Sparkrapport 's middags op werkdagen 94%. De bezetting gaat hiermee ruim over de norm voor hoge parkeerdruk (90% of meer) heen. De Zuidpoortgarage zal dan een bezetting van 80% hebben. In het Sparkrapport is hierbij uitgegaan van de lagere bezoekersnorm van 0,1 respectievelijk 0,2. Zoals hiervoor aangegeven betwijfelen wij deze normen. Wij verwachten daarom dat de parkeerdruk richting openbare parkeergarages nog groter zal zijn.

Bij het beoordelen van het plan van de ontwikkelaar wordt alleen rekening gehouden met de situatie in Nieuw Delft zelf. Er wordt geen aandacht besteedt aan ontwikkelingen in de omgeving, zoals door ons hiervoor genoemde in de binnenstad, die ook om parkeercapaciteit in de openbare parkeergarages vragen.

Conclusie

De ruimtelijke ontwikkelingen in de binnenstad leiden tot vervangingsparkeerbehoeften of nieuwe parkeerbehoeften. Wij verwachten dat deze behoeften niet opgevangen kunnen worden binnen de bestaande parkeermogelijkheden. Wij vrezen dat het aldus ontstane gebrek aan parkeermogelijkheid de nodige ontwikkelingen van de binnenstad in de weg zal staan. Er is in de parkeergarages aan de rand van de binnenstad geen ruimte om parkeren vanuit Nieuw Delft te accommoderen.

Verzoek

Ten einde de benodigde ruimtelijke ontwikkelingen in de binnenstad mogelijk te maken verzoeken wij u:

1. De oplossing van de parkeerbehoefte van Nieuw Delft geheel te laten plaatsvinden in Nieuw Delft zelf.
2. Een degelijk onderzoek te laten uitvoeren dat leidt tot kwantitatief onderbouwde
 - normen voor bezoekersparkeren en
 - maximaal acceptabele loopafstanden.
3. De (mogelijke) ontwikkelingen in de binnenstad te inventariseren, de bijbehorende parkeerbehoeften te bepalen en vervolgens de totale parkeerbehoefte te bepalen.
4. Op basis van de aldus verkregen totale parkeerbehoefte als gevolg van de ontwikkelingen plus de reeds bestaande parkeerbehoefte in de binnenstad (parkeergebieden B plus D1) een berekening à la het Sparkrapport te laten maken voor de match tussen de totale parkeerbehoefte en de totale parkeercapaciteit van de binnenstad inclusief de parkeergarages rond de binnenstad, op alle relevante tijdstippen.

Met vriendelijke groeten, namens de belangenverenigingen

Binnenstad Noord,

De Oude en De Nieuwe Delf,

Zuidpoort,

J.T. Gravesteijn, voorzitter

R.M. Stikkelman, voorzitter ad interim

F. Le Conge Kleyn, secretaris

De Parkeervisie Nieuw Delft en de bijbehorende Beleidsregels Parkeren Nieuw Delft nader bezien

Inleiding

De Parkeervisie Nieuw Delft is vastgelegd in het memo Beleidsregels Parkeervisie Spoorzonegebied d.d. 13-9-2017. Dit memo is bijlage bij de brief van het college van burgemeester en wethouders aan de raad "Parkeervisie Nieuw Delft d.d. 20 september 2017".

Het memo bestaat uit een deel Aanleiding en uit de Beleidsregels Parkeren Nieuw Delft . Onderstaand wordt op de Beleidsregels Parkeren Nieuw Delft nader ingegaan. Steeds wordt eerst het beschouwde deel van de beleidsregels gegeven en vervolgens de opmerkingen en conclusies. De gehanteerde nummering en naamgeving van de paragrafen is die van de Beleidsregels Parkeren Nieuw Delft.

Beschouwing van de Beleidsregels Parkeren Nieuw Delft

2. Begripsbepalingen

- j. Maximale loopafstanden: de maximaal acceptabele loopafstanden zoals per doelgroep en gebruiksfunctie is opgenomen in bijlage 2:

Bijlage 2: Maximale loopafstanden Nieuw Delft

Gebied	Maximale acceptabele loopafstand
Binnenstad	800 meter
Binnenstad schil	200 meter

Tabel 2: maximale loopafstanden

Opmerkingen

In de Nota Aanpassen Nota Parkeren en Stallen van 23 sep 2009 wordt zonder onderbouwing voorgesteld de maximale loopafstanden volgens CROW, zijnde

Hoofdfunctie	Acceptabele loopafstanden
Wonen	100 meter
Winkelen	200-600 meter
Werken	200-800 meter
Ontspanning	100 meter
Gezondheidszorg	100 meter
Onderwijs	100 meter

te vervangen door de waarden in onderstaande tabel. Hierdoor wordt de acceptabele loopafstand in de binnenstad van 100 m naar 400 m gebracht.

Hoofdfunctie	Acceptabele loopafstanden binnenstad	Acceptabele loopafstanden rest
Wonen	400 meter	100 meter
Winkelen, werken, ontspanning, onderwijs	500 meter	200 meter
Gezondheidszorg	100 meter	100 meter

In de Nota Parkeernormen 2013 wordt een nieuwe tabel maximale acceptabele loopafstanden gegeven. Bij wonen vindt zonder onderbouwing/motivatie een splitsing plaats in Wonen en Bezoekers bewoners met respectievelijk de volgende maximale afstanden: Wonen (eerste auto) 300 m, Wonen (tweede en volgende auto's) 600 m en Bezoekers bewoners 600 m.

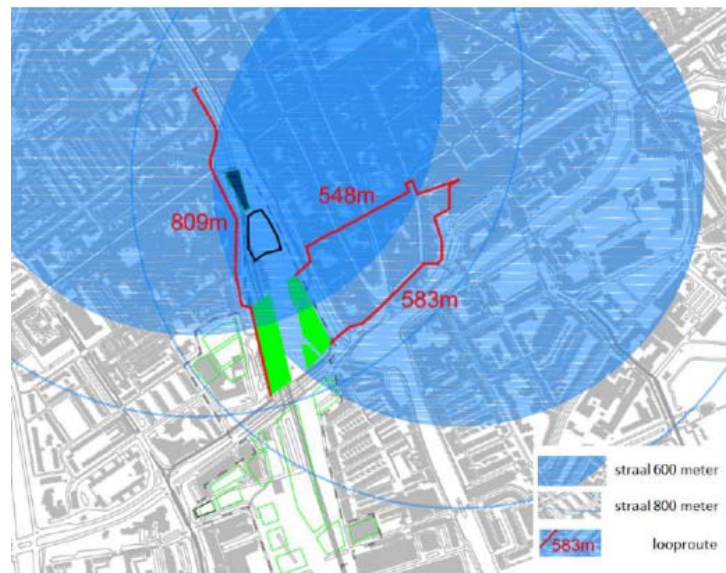
Functie	Maximaal acceptabele loopafstanden	
	Binnenstad	Buiten de binnenstad
Wonen (eerste auto)	300 meter	150 meter
Wonen (tweede en volgende auto's)	600 meter	200 meter
Bezoekers bewoners	600 meter	200 meter
Bezoekers winkels binnenstad	600 meter	-
Bezoekers winkels buiten de binnenstad (wijkwinkelcentrum)	-	200 - 300 meter
Bezoekers supermarkten	600 meter	200 meter
Bezoekers vrijetijdsvoorzieningen	600 meter	200 meter
Bezoekers zorgvoorzieningen	600 meter	200 meter
Bezoekers onderwijsvoorzieningen	600 meter	200 meter
Werknemers	800 meter	200 - 800 meter

Tabel 2: Maximaal acceptabele loopafstanden nieuwe bouwontwikkelingen

Het Sparkrapport is van deze normen uitgegaan. Hierbij zijn in het echter de volgende twee opmerkingen gemaakt:

- Bladzijde 13 noot 2: “De in het gemeentelijk beleid genoemde loopafstand van 800 meter voor werknemers is niet conform hetgeen in algemeenheid wordt aangehouden, zijnde 500 meter.”
- Bladzijde 23: “Een belangrijke disclaimer bij deze uitgangspunten (met name het hanteren van reëel geachte loopafstanden) is dat de werkelijkheid vaak weerbarstiger is dan vanachter de tekentafel bedacht. Bij parkeren geldt het adagium: “alles stroomt altijd naar het laagste putje”. “

De hiernaast getoonde Afbeelding 9 is afkomstig uit het Sparkrapport. Vanuit de voetgangersentree van de parkeervoorzieningen Zuidpoort en PSS zijn de loopafstanden hemelsbreed van resp. 600 en 800 meter weergegeven. Daarnaast zijn de feitelijke looproutes vanuit Velden 2 en 3 naar de genoemde voorzieningen ingetekend. Daaruit blijkt dat voor de meeste doelgroepen de loopafstanden tot de Zuidpoortgarages net wel binnen de maximaal acceptabele loopafstanden van de norm vallen, maar die tot de Spoorringgarage niet.



Afbeelding 9 Looproutes van Velden 2 en 3 naar PSS en Zuidpoort garage

In de nu voorliggende Parkeervisie Nieuw Delft is het verschil tussen de bewoners, bezoekers en andere gebruikers verdwenen, zie de tabel hieronder. Hierdoor zijn voor de meeste gebruikers de maximaal acceptabele loopafstanden nogmaals vergroot.

Gebied	Maximale acceptabele loopafstand
Binnenstad	800 meter
Binnenstad schil	200 meter

Tabel 2: maximale loopafstanden

Conclusie

In de periode 2009-2017 zijn de acceptabele loopafstanden voor bewoners en hun bezoekers als volgt vergroot:

- Binnenstad van 100 naar 800 meter.
- Schil van 100 naar 200 meter.

Dit vergroten wordt nooit onderbouwd. Spark geeft aan terughoudend te zijn met het gebruiken van deze theoretische loopafstanden. In de Parkeervisie Nieuw Delft 2017 zijn de maximale loopafstanden opnieuw verlengd en wel zo (800 meter) dat de Spoorringgarage nu geheel binnen de normafstand is komen te liggen. Dit is de norm in overeenstemming brengen met de feitelijke situatie.

2. Begripsbepalingen

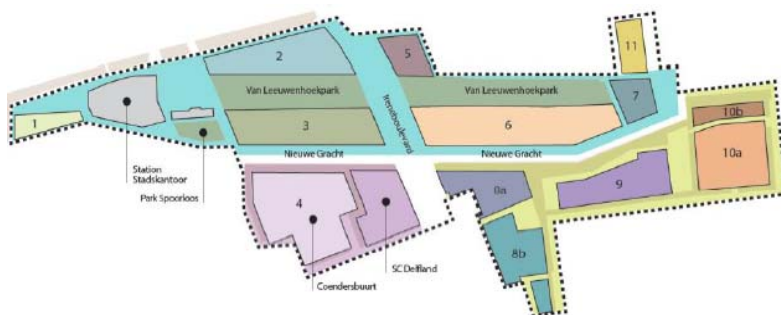
- o. Parkeerdruk: de bezetting van de in het openbaar gebied gelegen parkeerplaatsen afgezet tegen het totaal aantal in het openbaar gebied beschikbare parkeerplaatsen. In Delft wordt gesproken van een hoge parkeerdruk indien deze op straat 85% of meer en indien deze in openbare parkeergarages 90% of meer bedraagt.

Opmerkingen

De Nota parkeernormen 2013 geeft ook aan dat de parkeerdruk op straat hoog is wanneer deze 85% of meer is. De Nota parkeernormen 2013 geeft geen begripsbepaling voor parkeerdruk in parkeergarages. In de voorliggende Parkeervisie Nieuw Delft wordt geen onderbouwing gegeven dat de parkeerdruk in garages hoog is wanneer deze 90% of meer is en/of waarom deze afwijkt van de straatsituatie.

3. Bepalen normatieve parkeerbehoefte

- b. Bij het bepalen van de normatieve parkeerbehoefte gelden voor de velden 1, 2 en 3 de normen voor de binnenstad en voor velden 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 en 11 de normen voor de schil binnenstad.
- c. In afwijking van bijlage 4 geldt voor de gebruiksfunctie wonen een bezoekersnorm van 0,1 parkeerplaats per woning voor de velden 1, 2, 3 en 5 en van 0,2 parkeerplaats per woning voor de velden 4, 6, 7, 8, 9, 10 en 11.



Opmerkingen

In de Aanleiding staat:

“In november 2015 heeft het college van Burgemeester en Wethouders de “Parkeerstrategie Nieuw Delft” bekrachtigd en vastgesteld. Uit het onderzoek dat aan deze Parkeerstrategie ten grondslag ligt, is o.a. gebleken dat de norm voor bezoekersparkeren verlaagd kan worden gezien de ligging van Nieuw Delft bij een OV knooppunt. De praktijk wijst namelijk uit dat bezoekers die moeten betalen voor parkeren bij een locatie waar ook een hoogwaardige OV voorziening/knooppunt ligt, minder met de auto komen. Dit motief maakt een norm van 0,1 bezoekersparkeerplaats perwoning mogelijk in de binnenstad. In de binnenstad schil is het realistisch om een norm van 0,2 bezoekersparkeerplaats per woning aan te houden.”

Het onderzoek waar naar verwezen wordt is het Sparkrapport, bijlage bij Parkeerstrategie Nieuw Delft 2015. In dit rapport staat slechts het volgende over verlagen van de bezoekersnorm:

- bladzijde 5: Het gemeentelijke parkeerbeleid gaat uit van de noodzaak om 0,3 parkeerplaats per woning voor visite aan te leggen. In gereguleerd gebied blijkt dit op meerdere plaatsen in Nederland te veel te zijn, zeker gezien de ligging van Nieuw Delft bij een OV knooppunt.
- bladzijde 15: Evident is echter dat de ligging aan het centrum met een centraal OV knooppunt, in combinatie met het beoogde woonprogramma zal leiden tot een publiek dat eerder genegen is om met andere vormen dan de auto zichzelf te verplaatsen

Alhoewel veld 5 tot de schil behoort, zie 3.b. wordt hiervoor zonder motivatie de lagere “binnenstadsnorm” van 0,1 gehanteerd i.p.v. de “schilnorm” norm van 0,2.

Conclusie

Er is geen onderzoek gedaan, die de verlaging van de norm kwantitatief ondersteunt.

4. Bepalen parkeeroplossing gebruikers

- a. Het aandeel van de normatieve parkeerbehoefte dat bestemd is voor gebruikers, wordt op de eigen kavel gerealiseerd.
- b. In plaats van de parkeeroplossing als bedoeld onder sub a mag de initiatiefnemer ervoor kiezen om elders een eigen gebouwde parkeeroplossing te realiseren of parkeerplaatsen af te nemen in een gebouwde parkeervoorziening. Deze parkeeroplossing mag buiten de gebiedsgrenzen van Nieuw Delft liggen, mits wordt voldaan aan de maximale loopafstanden als bedoeld in bijlage 2.

Opmerkingen

in sub b, staat: "... parkeerplaatsen af te nemen in een gebouwde parkeervoorziening. Deze parkeeroplossing mag buiten de gebiedsgrenzen van Nieuw Delft liggen". Het plaatsen afnemen kan door middel van huur gaan. Direct na realisatie van het bouwproject kan de huur opgezegd worden, waardoor extra gebruikersparkeren op straat in Nieuwe Delft en in de aangrenzende wijken gaat optreden.

5. Bepalen parkeeroplossing bezoekers

- a. Het aandeel van de normatieve parkeerbehoefte dat bestemd is voor bezoekers, wordt op eigen kavel gerealiseerd.
- b. In plaats van de parkeeroplossing als bedoeld onder sub a kan het bezoekersparkeren in de openbare ruimte en/of in de openbare parkeergarages worden opgevangen, indien op het maatgevende moment én binnen de maximale loopafstanden voldoende restcapaciteit beschikbaar is. Er is sprake van voldoende restcapaciteit indien de bezettingsgraad, inclusief het bezoekersparkeren van de bouwontwikkeling, niet de 85% op straat en/of 90% in de openbare parkeergarages te boven gaat.
- c. Indien het aandeel van het normatieve bezoekersparkeren binnen de bouwontwikkeling wordt opgelost, dan worden de gebruikers uitgesloten van een bezoekersvergunning voor hun bezoek en komen deze adressen op het POET-overzicht.

Opmerking

Er wordt geen onderbouwing gegeven waarom onder b. afgeweken wordt van hetgeen gesteld is onder a.

Bij b. staat: "Er is sprake van voldoende restcapaciteit indien de bezettingsgraad, inclusief het bezoekersparkeren van de bouwontwikkeling, niet de 85% op straat en/of 90% in de openbare parkeergarages te boven gaat." Dit betekent niet meer dan 85 respectievelijk 90. Bij 2. Begripsbepaling lid o parkeerdruk staat: "In Delft wordt gesproken van een hoge parkeerdruk indien deze op straat 85% of meer en indien deze in openbare parkeergarages 90% of meer bedraagt." Door de in lid 5.b. gehanteerde formuleren wordt de grens 1 % opgeschoven. Dit is niet correct, de formulering dient daarom te worden aangepast.

Ad 6. Andere parkeeroplossing

- a. Het college van Burgemeester en Wethouders kan een andere parkeeroplossing toestaan dan hetgeen is bepaald in artikel 4 sub a en b en artikel 5 sub a en b, waarbij bij een bouwontwikkeling minder parkeerplaatsen voor gebruikers respectievelijk bezoekers hoeven te worden gerealiseerd dan de normatieve parkeerbehoefte.
- b. Het college van Burgemeester en Wethouders kan een andere parkeeroplossing toestaan als bedoeld onder sub a, als de initiatiefnemer een door een onafhankelijke parkeerdkundige opgestelde onderbouwing heeft aangeleverd, waaruit blijkt dat de parkeerbehoefte voor de bouwontwikkeling naar verwachting lager zal zijn dan de normatieve parkeerbehoefte zoals bepaald op grond van artikel 3.
- c. Het college van Burgemeester en Wethouders zal de onderbouwing voor woningen beoordelen aan de hand van onder andere (geen limitatieve opsomming):

- Het te verwachten autobezit van de bewoners (marktonderzoek, referenties), waarbij gekwantificeerd dient te worden op welke wijze de voorgestelde parkeerbehoefte is bepaald.
 - Het aanbod aan en voorzieningen voor alternatieven voor het eigen autobezit (deelauto's, stallingsmogelijkheden voor alle soorten fietsen e.d.).
 - Het business- of ondernemersplan van de initiatiefnemer voor de bouwontwikkeling, waarbij aandacht is besteed aan de specifieke gebruikers- en/of bezoekersdoelgroep, de verwachte gebruikers- en/of bezoekersaantallen en het verzorgingsgebied.
- d. Het college van Burgemeester en Wethouders zal de onderbouwing voor andere functies dan woningen beoordelen aan de hand van onder andere (geen limitatieve opsomming):
- Doelgroep van de ontwikkeling (marktonderzoek, referenties).
 - De beschikbaarheid van een vervoersplan voor de functie(s), waarin duidelijk wordt gemaakt op welke wijze het autogebruik wordt ontmoedigd en minder parkeerplaatsen beschikbaar zullen worden gesteld voor de gebruikers en de bezoekers van de gebruiksfuncties van de bouwontwikkeling. Gekwantificeerd dient te worden op welke wijze de voorgestelde parkeerbehoefte is bepaald.
 - Het aanbod aan en voorzieningen voor alternatieven voor het autogebruik door de gebruikers en/of bezoekers (deelauto's, stallingsmogelijkheden voor alle soorten fietsen e.d.).
 - Het business- of ondernemersplan van de initiatiefnemer voor de bouwontwikkeling, waarbij aandacht is besteed aan de specifieke gebruikers- en/of bezoekersdoelgroep, de verwachte gebruikers- en/of bezoekersaantallen en het verzorgingsgebied.
- e. Indien het college van Burgemeester en Wethouders instemt met de andere parkeeroplossing, realiseert de initiatiefnemer het aantal parkeerplaatsen conform deze parkeeroplossing. Indien het bezoekersparkeren voor bewoners niet is opgelost in het door de initiatiefnemer geplande aantal parkeerplaatsen, dan komen bewoners in aanmerking voor een bezoekersvergunning voor hun bezoekers.
- f. De gemeente Delft reserveert binnen Nieuw Delft en binnen de maximale loopafstanden van de desbetreffende bouwontwikkeling ruimte waar het resterende aantal parkeerplaatsen kan worden opgevangen. Het resterende aantal parkeerplaatsen is maximaal het verschil tussen de normatieve parkeerbehoefte en het aantal te realiseren parkeerplaatsen conform de parkeeroplossing als bedoeld in sub a, waarmee het college van Burgemeester en Wethouders heeft ingestemd. De gemeente Delft reserveert voor een jaar na oplevering van de bouwontwikkeling het resterend aantal parkeerplaatsen.
- g. Het college van Burgemeester en Wethouders stemt niet in met de andere parkeeroplossing:
1. als de parkeerdruk, met inbegrip van de parkeeroplossing voor de bouwontwikkeling, binnen de maximale loopafstanden van de bouwontwikkeling op straat 85% of meer bedraagt en in openbare parkeergarages 90% of meer bedraagt en/of,
 2. als de gemeente Delft niet bereid of in staat is om tot de reservering als bedoeld in sub f over te gaan. Dit is bijvoorbeeld aan de orde bij een ondeugdelijke onderbouwing van de andere parkeeroplossing of wanneer er geen fysieke reserveringsruimte meer is.

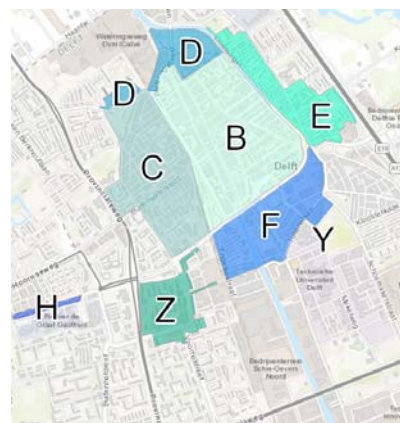
Opmerkingen

Ad 6 c. en 6 d.:

Bij het beoordelen van het plan van de ontwikkelaar wordt alleen rekening gehouden met de situatie in Nieuw Delft zelf. Er wordt geen aandacht besteedt aan ontwikkelingen in de omgeving, zoals die in de binnenstad.

Ad 6 f. :

Daar staat: "De gemeente Delft reserveert binnen Nieuw Delft en binnen de maximale loopafstanden van de desbetreffende bouwontwikkeling ruimte waar het resterende aantal parkeerplaatsen kan worden opgevangen. [] De gemeente Delft reserveert voor een jaar na oplevering van de bouwontwikkeling het resterend aantal parkeerplaatsen." Na een jaar vervalt de



reservering dus. De reservering was met reden. Na een jaar ontstaat dus een parkeertekort voor gebruikers en bezoekers gelijk aan het “resterende aantal parkeerplaatsen”.

Ad 6 g 1.

Dit betekent dat er geparkeerd kan worden in de omliggende wijken en openbare parkeergarages totdat de normen voor hoge parkeerdruk zijn bereikt. Nieuw Delft ligt ingeklemd tussen de parkeergebieden B, C, F en Z, zie bijgevoegd kaartje. Voor straatparkeren komt gezien de maximale acceptabele loopafstanden alleen in aanmerking een stukje Voorhof en een stukje Westerkwartier. Dit is te weinig om een wezenlijke oplossing te kunnen bieden voor de parkeerbehoefte van Nieuwe Delft. Daarnaast is het niet ondenkbeeldig dat deze twee wijkdelen als gevolg van toenemende parkeerdruk zullen verzoeken om het instellen van een parkeerregiem, waardoor straatparkeren voor Nieuwe Delft geheel ophoudt. Het Sparkrapport is daarom ook niet uitgegaan van de mogelijkheid van straatparkeren in de omgeving van Nieuwe delft, behoudens een 30 plaatsen in Voorhof (industriezone).

Het Sparkrapport geeft aan wat volgens opgave van gemeente de beschikbare capaciteit in de Spooringsingelgarage en in de Zuidpoortgarage is:

beschikbare capaciteit	ochtend	middag	avond	koop- avond	nacht	za-mi	za-av	zo-mi
Parkeergarage Spooringsingel	132	85	289	213	289	250	289	289
Parkeergarage Zuidpoort	492	164	492	164	492	0	492	494

In het Sparkrapport is vervolgens berekend wat het effect is van het gebruik van de garages vanuit Nieuw Delft:

beschikbare capaciteit	ochtend	middag	avond	koopav	nacht	za-mi	za-av	zo-mi
Parkeergarage Spooringsingel	102	40	235	143	289	139	231	260
Parkeergarage Zuidpoort	476	140	461	126	492	0	458	476

Hieruit blijkt dat er naast de avond en nacht ook een belangrijk effect is op de middag in de werkweek. De Spooringsingel heeft totaal 650 plaatsen. Op de middag in de werkweek zijn er nog 40 vrije plaatsen. De bezetting is dan 94%. De bezetting gaat hiermee ruim over de norm voor hoge parkeerdruk (90% of meer) heen. De Zuidpoort heeft totaal 825 plaatsen. Op de middag in de werkweek zijn er nog 140 vrije plaatsen. De bezetting is dan 80%.

Conclusies

Bij het beoordelen van het plan van de ontwikkelaar wordt alleen rekening gehouden met de situatie in Nieuw Delft zelf. Er wordt geen aandacht besteedt aan ontwikkelingen in de omgeving, zoals de eerder in deze brief aangegeven ontwikkelingen in de binnenstad die om parkeercapaciteit in de openbare parkeergarages vragen.

De Parkeervisie Nieuw Delft biedt onder voorwaarden als definitieve parkeeroplossing de mogelijkheid dat bewoners en bezoekers parkeren op straat in de omliggende wijken of in de openbare parkeergarages rond de binnenstad. De omliggende wijken blijken deze ruimte niet te hebben. Daarom blijft alleen de oplossing parkeren in de openbare parkeergarages over. Als gevolg hiervan wordt de bezetting van de Spooringsingelgarage volgens Spark 's middags op werkdagen 94%. De bezetting gaat hiermee ruim over de norm voor hoge parkeerdruk (90% of meer) heen .

Ad 7. Monitoring parkeerbehoefte

- a. Voor het gebied Nieuw Delft en de omgeving binnen de maximale loopafstanden houdt de gemeente Delft een parkeerbilans bij. Hierin wordt het door de initiatiefnemer te realiseren aantal parkeerplaatsen en de normatieve parkeerbehoefte voor gebruikers en bezoekers vanaf vergunningverlening bijgehouden.

- b. De basis van de parkeerbalans wordt gevormd door de tellingen uit de parkeermonitor 2017.
- c. De gemeente Delft monitort periodiek het daadwerkelijke gebruik van de parkeerplaatsen binnen Nieuw Delft en de zone daarbuiten die overeenkomt met de maximale loopafstanden. De metingen worden uitgevoerd op de maatgevende momenten.

Opmerking

ad 7 c. : “De metingen worden uitgevoerd op de maatgevende momenten.” Deze maatgevende momenten moeten niet alleen bepaald worden vanuit Nieuw Delft, maar ook vanuit de omgeving. Uit het Sparkrapport zijn die vanuit Nieuw Delft de avond- en nacht situatie. Voor de parkeergarages Spoorsingel en Zuidpoort zijn dat de middagen op de werkdagen.