

De Belangenverenigingen De Oude en Nieuwe Delf en Zuidpoort

p/a Koornmarkt 5, 2611 EA Delft

Gemeente Delft
t.a.v. College van B&W
Postbus 78
2600 ME DELFT

i.a.a. gemeenteraad Delft, Dhr. F.Nauman

Delft, 24 juni 2024

Kenmerk: reactie op Voortgangsrapportage 14 mei 2024 parkeertransitie Binnenstad Delft en resultaten enquête.

Geachte College,

Het afgelopen jaar heeft de gemeente Delft zich ingespannen om het MobiliteitsPlan Delft 2040 verder in te vullen. Wij waarderen alle moeite die daarin is gestoken. In uw voortgangsrapportage van 14 mei geeft u goed aan dat u de vele, veelal negatieve, opmerkingen van bewoners en ondernemers heeft gehoord en begrepen. De essentiële vraag die nu voor ons ligt is of uw vernieuwen plannen tegemoetkomen aan onze zorgen.

Het OND heeft uw plannen in detail bestudeerd en een enquête uitgezet, die door 243 personen ingevuld is. De resultaten van de enquête krijgt u als separate file krijgt toegestuurd.

Eerst geven wij onze conclusies en ons voorstel voor een vervolgstap. Dan lichten we de opzet van de enquête toe. Vervolgens onderbouwen we de conclusies op basis van onze bevindingen uit uw plannen en resultaten uit de enquête. We sluiten af met een toelichting van onze gewenste vervolgstap.

Onze Conclusies

1. De respondenten zijn voornamelijk eigenaar-bewoners die lang in Delft (zullen) wonen
2. De nieuwe plannen adresseren kwalitatief vele deelproblemen die zouden ontstaan bij de invoering van autoluw-plus, waarvoor onze complimenten.
3. Ondanks de voorgestelde aangepaste plannen, is er geen draagvlak onder de respondenten voor uitbreiding van het autoluw-plus gebied.
4. Het voorgestelde beleid is niet bedoeld voor en niet gemaakt met de bewoners (en ondernemers).
5. Een integrale visie ontbreekt nog
6. Een toetsing van de doelstellingen ontbreekt.
7. MAAR We hebben een beeld over de toekomstige inrichting dat deels samenvalt met het beeld van de gemeente.

We bepleiten nog steeds wat wij in de petitie hebben aangegeven. We zijn mordicus tegen de dwangmatige uitbreiding van autoluw-plus. Parkeer uw dwingende aanpak.

Oproep tot Vervolgstep

We zijn het oprecht beu om de gemeente tegen te werken. We zouden veel liever willen samenwerken. Een beeld over de toekomstige inrichting door de respondenten dat deels samenvalt met het beeld van de gemeente zou een opening kunnen geven tot een meer constructieve omgang met elkaar. En er zit veel ervaring onder bewoners. Maak er gebruik van. Een evolutionaire aanpak zal ook het aantal auto's verminderen. En samenwerken door voortschrijdend inzicht doet het een stuk beter in de publiciteit dan elkaar uitmaken voor "Henk met zijn SUV" en "Mister Machiavelli".

Met vriendelijke groeten, namens de

Belangenvereniging De Oude en De Nieuwe Delf, R. Stikkelman, voorzitter

Belangenvereniging Zuidpoort, D. van Seters, vice-voorzitter

Excuses voor het slordige taal gebruik. Het verslag is gisteren in grote haast geschreven.

Opzet van de enquête

Omdat de OND graag wil spreken namens de belanghebbenden, heeft zij een enquête uitgezet onder haar leden, leden van de belangenvereniging Zuidpoort en ondertekenaars van de petitie. Het doel van de enquête was om hun mening te achterhalen over de recente plannen van de gemeente met betrekking tot parkeren en inrichten van het beoogde autoluw-plus gebied. De vragen richtten zich op het beleid als geheel en op de specifieke aanpassingen.

Onderdelen van de enquête waren: Uw huidige situatie, Parkeren van de auto, Ontheffingen en regelingen, Inrichting gebied, Persoonlijke gegevens en uw opmerkingen en ideeën. De resultaten van de enquête krijgt de gemeente toegestuurd als een apart pdf-bestand. De enquête was anoniem maar bij de laatste vragen kon men persoonlijke gegevens invoeren. We kunnen deze gegevens en het Excel bestand met alle antwoorden niet delen met derden. Een lijst met geanonimiseerde opmerken en ideeën van individuele personen zal naar u worden verzonden, maar dat gaat ons niet voor 24 juni lukken.

Graag hadden wij deze enquêtes eerder en breder willen uitzetten. Echter de termijn om te reageren op de nieuwe plannen was kort. Bovendien willen wij geen ongeadresseerde enquêtes uit laten gaan. We hebben daarom 'slechts' ruim 400 enquêtes uitgezet waarop 243 personen hebben gereageerd; 84 (35%) Fase 1, 68 (28%) Fase 2, 12 (5%) huidig autoluw-plus gebied en 73 (30%) elders in de binnenstad. Dit zijn niet alle bewoners in het gebied. We denken echter dat we met 392 petitie's, 212 ondernemersbrieven en nu 238 ingevulde enquêtes een aardig beeld kunnen schetsen van wat belanghebbenden van de plannen vinden. Een soortgelijk enquête onder alle belanghebbenden had de gemeente eigenlijk vijf jaar geleden al moeten uitzetten.

Toelichting 1 De respondenten zijn voornamelijk eigenaar-bewoners die lang in Delft (zullen) wonen

In grote lijnen kunnen de respondenten als volgt worden gekarakteriseerd:

- 87% is eigenaar en bewoner van een huis
- 77% is ouder dan 50 jaar (11% <36, 13% 36-50, 39% 51-67, 33% 68-80, 5% >80)
- 19% heeft thuiswonende kinderen
- Naast 3% gehandicapten, heeft 16% twee en 9% drie minuten nodig om 100 m te lopen
- 91% maakt gebruik van een auto (3% deelauto, 21% met huisgenoten, 67% voor eigen gebruik) die voor 81% aan de openbare weg/gracht wordt geparkeerd
- Van de autobezitters ervaart 70% geen parkeerproblemen. 30% heeft wel moeite met het vinden van een parkeerplaats, waarvan de helft elders in de binnenstad woont.
- Autogebruikers parkeren gemiddeld 9 keer per week hun auto
- 5 minuten wordt gezien als een acceptabele looptijd naar een garage
- Voor 72% van de respondenten uit fase 1 en 2 gebied was de loopafstand naar de Zuidpoortgarage het kortst, gevolgd door 20% naar de Phoenixgarage

Toelichting 2 De nieuwe plannen adresseren kwalitatief vele deelproblemen die zouden ontstaan bij de invoering van autoluw-plus, waarvoor onze complimenten.

Het geven van commentaar op de nieuwe plannen brengt ons in een spagaat. Deze plannen gaan ervan uit dat het autoluw plus beleid geëffectueerd wordt en geeft hierop een aangepaste variant. Commentaar geven op dit gemeentescenario zou kunnen impliceren dat wij het eens zijn met het voorliggende autoluw- plus beleid. Wij zijn het niet eens met dit beleid omdat het dwingend van aard is en omdat wij vinden dat er geen burgerparticipatie is geweest bij het opstellen van het beleid.

U moet ons commentaar dan ook interpreteren als meedenken met het gemeentescenario. Wij zijn voorstander van een ander scenario namelijk dat het autoluw plus traject gezien wordt als een evolutionair route zonder dwang en met voldoende burgerparticipatie.

Ten opzichte van het oorspronkelijke plan geeft de gemeente in de aangepaste plannen een doordacht verhaal, waar diverse pijnpunten aandacht krijgen. We krijgen wel de indruk dat het verhaal niet helemaal af was Sommige veranderingen en ontheffingen zijn helder beschreven maar niet allemaal. Het bleef In de rapporten puzzelen wat er precies bedoeld wordt. En het opdelen in meerdere rapporten leest niet handig.

Het was een opgave om heldere enquêtevragen te stellen. We hebben vragen gesteld over venstertijden, bloktijden, bewonersontheffing, bezoekers, eerstelijns zorg, minder validen en mensen die slecht ter been zijn.

In de bijlage vindt u de mening van de respondenten over diverse regelingen en ontheffingen. Wij houden wat moeite met de interpretatie. De antwoorden vallen vaak op de extreme meningen alsof er twee kampen zijn De gemiddelde waarden geeft een indruk wat men vindt maar zijn niet extreem. Een uitzondering hierop is de bewonersontheffing, maar dat spreekt voor zich dat men het daar mee eens is. Er zijn ook vreemde resultaten. Zo kunnen wij ons niet voorstellen dat 36% de BIG ontheffing zeer ongewenst vindt. We duiken nog de cijfers verder in.

Het opdelen in fase 1 en fase 2 geeft inderdaad meer vrijheidsgraden voor het realiseren van fase 1, maar minder vrijheidsgraden voor het implementeren van fase2. Het is ons onduidelijk of de 139-125=14 plaatsen in fase 2 gebied bedoeld zijn voor de ontheffingen in het fase 1 gebied. Zo ja, dan lijkt dit ons voor een aantal situaties bijzonder onhandig/ongewenst. Voor bewoners die slecht ter been zijn kan het fase 2 gebied ook ver weg zijn. Geldt het ook voor aannemers? En wat als F2 ingaat?

Ook wordt gesproken van dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Dit geeft onzekerheden. Onze wens is dat de plannen, ondanks vele onzekerheden, kwantitatief onderbouwd worden (Het programma @RISK binnen Excel kan hier prima bij helpen).

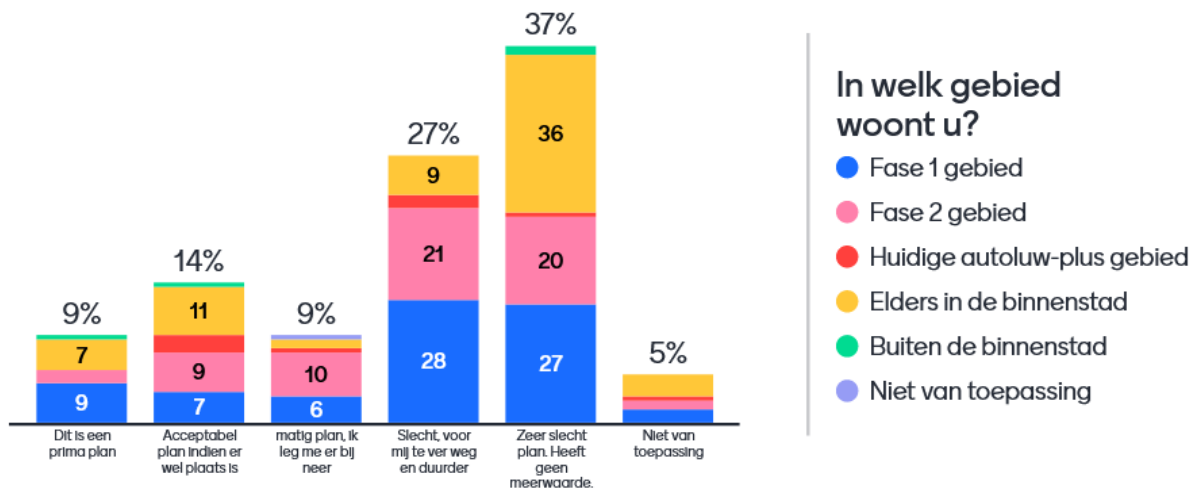
Het verkeerscirculatieplan rondom het fase 1 en 2 gebied ziet er goed uit.

Nogmaals: U moet ons bovenstaande commentaar zien slechts zien als meedenken en niet als instemmen.

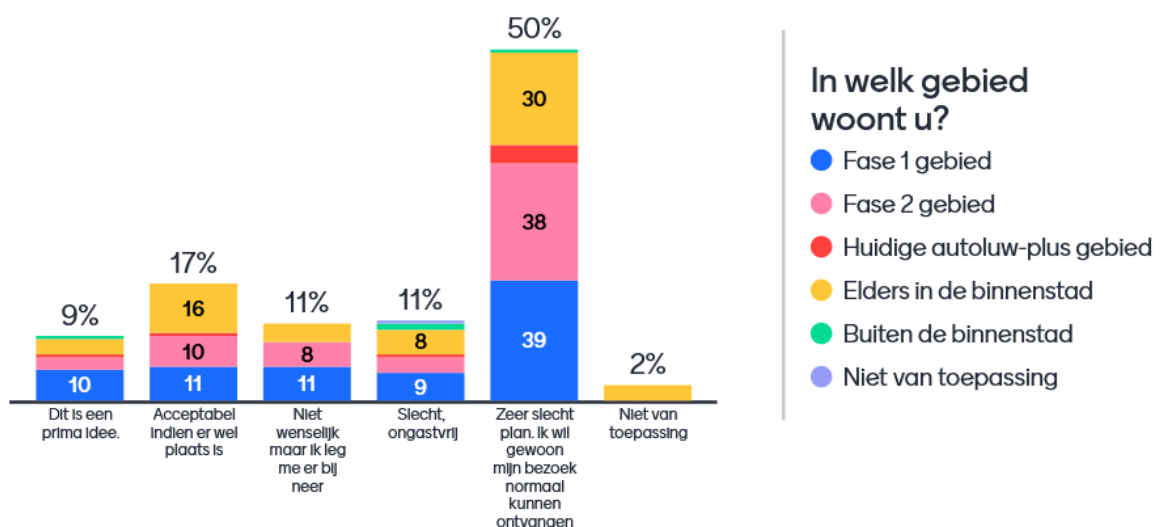
Toelichting 3 Ondanks de voorgestelde aangepaste plannen, is er geen draagvlak onder de respondenten voor uitbreiding van het autoluw-plus gebied.

Op basis van drie stellingen concluderen wij dat er geen draagvlak is voor de aangepaste plannen.

De stelling: In fase1 (in 2025) en Fase2 (paar jaar later) moeten bewoners gaan parkeren OF in parkeergarages OF in het niet autoluw-plus deel van de binnenstad resulteerde in de onderstaande verdeling. De resultaten zijn verder opgedeeld naar het gebied waarin men woont. 9% vindt het beleid een prima plan.



De stelling: Bezoekers van Fase 1/2 bewoners moeten gaan parkeren in een parkeergarages of in het nog niet autoluw-plus deel van de binnenstad resulteerde in de onderstaande verdeling. De resultaten zijn verder opgedeeld naar het gebied waarin men woont. Opvallend is dat de bewoners uit fas1 en fase 2 gebied hoger scoren voor de optie zeer slecht. Ze achten het belang van de bezoekers groter dan hun eigen belang. 9% vindt het beleid een prima plan.



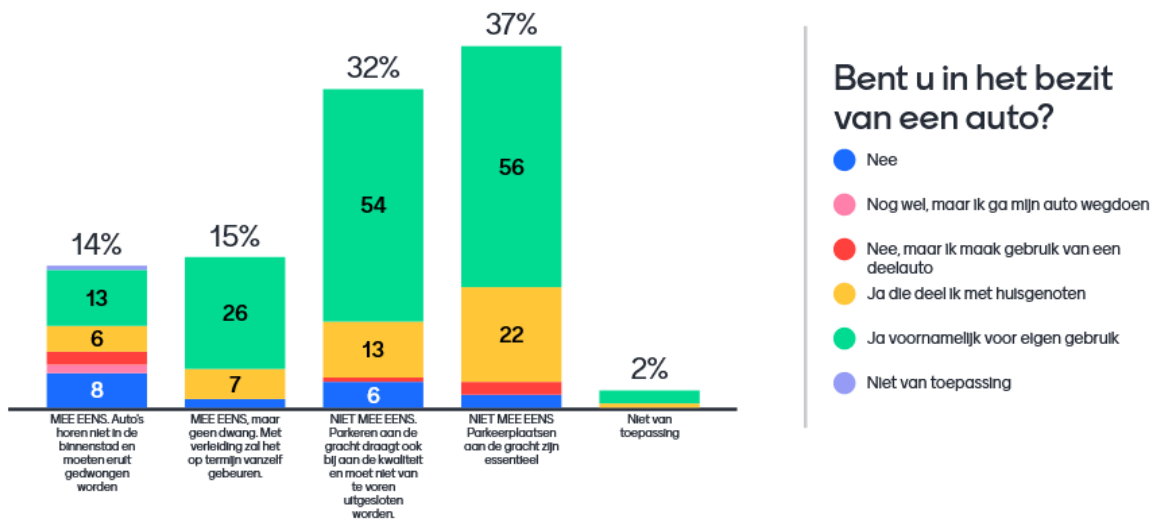
Toelichting 4 Het voorgestelde beleid niet bedoeld voor en niet gemaakt met de bewoners (en ondernemers).

Het hele traject van autoluw-plus is begonnen met een studie naar het gebruik van de openbare ruimte. De conclusie was dat er gebrek aan ruimte was om de openbare ruimte voor de bewoners beter in te richten. Maar was er dan behoefte aan het anders inrichten van de openbare ruimte in ons gebied. Wat er iets mis aan de oorspronkelijke inrichting? Deze vraag is nooit gesteld aan de bewoners.

Vervolgens werd geconcludeerd, om ruimte te creëren dat het essentieel was de belangrijke functie autoparkeren te schrappen door bewoners te verleiden hun auto in de garages te parkeren. In partijprogramma's was al te lezen dat er fietsen voor in de plaats zouden komen. Wederom zonder overleg met de bewoners en via een beleidsroute zodat er geen bezwaarmogelijkheden waren.

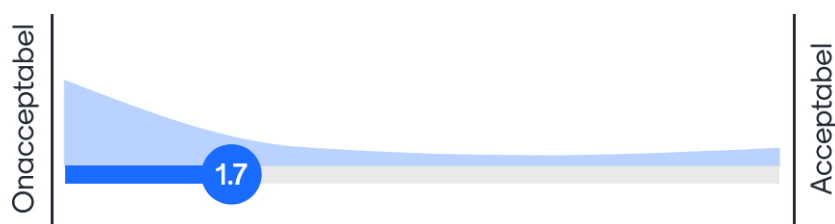
In de enquête hebben we gevraagd of de bewoners eens waren met de redenering. Het antwoord is nee. Op de stelling: De gemeente stelt: Minder parkeerplaatsen aan de gracht is een vereiste om te komen tot een verbeterde inrichting van de openbare ruimte kwamen de onderstaande resultaten. 14% van de respondenten is het eens is met de huidige plannen om auto's uit de binnenstad te dwingen. Nog eens 15% wil wel minder parkeerplaatsen aan de gracht maar zonder dwang. 32% vindt dat je parkeren gewoon moet meenemen als één van de inrichtingsopties en 37% vindt parkeren aan de gracht essentieel. De resultaten zijn verder opgedeeld naar de wijze van autobezit. Alhoewel de niet-autobezitters goed vertegenwoordigd zijn in de categorie die het eens is met het beleid, hebben zij ook andere meningen.

De gemeente stelt: Minder parkeerplaatsen aan de gracht is een vereiste om te komen tot een verbeterde inrichting van de openbare ruimte



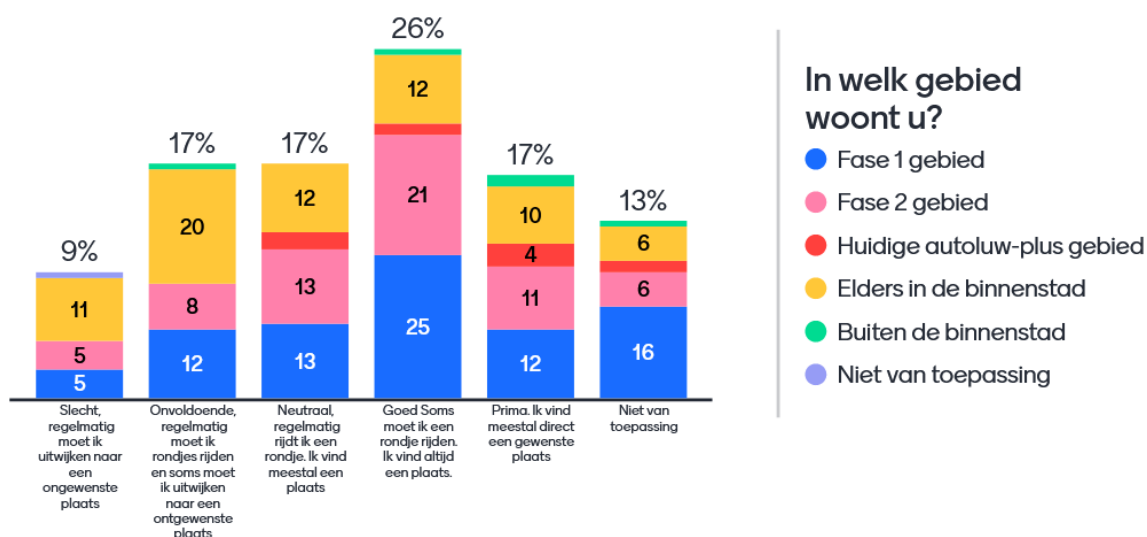
Op duistere wijze evolueert het verleiden van bewoners uit het raadsbesluit in de bewoners moeten in de uitwerking. Twee derde deel van de respondenten vindt dit onacceptabel

Raadsbesluit zegt VERLEIDEN. Uitwerking zegt MOETEN. Ik vind dit



Zijn er dan problemen met de inrichting van de openbare ruimte. Ongeveer 10 jaar geleden klagen veel van de leden over de parkeerdrukke op de grachten. Men moest regelmatig rondjes rijden om wat te vinden. We bespeuren echter een tendens in het OND dat het minder druk werd. Op de vraag Hoe ervaart u uw parkeersituatie van de afgelopen drie jaar? Liet 70 % weten geen problemen te zien.

Hoe ervaart u uw parkeersituatie van de afgelopen drie jaar?



Als we ons focussen op het fase 1 en fase 2 gebied heeft zelfs 77% geen problemen. Van de bewoners elders in de stad ervaart 48% problemen met het parkeren. Zij vormen wel het gebied waar veel automobilisten naar heen zullen het gaan als zij niet meer in het fase 1 en 2 gebied mogen parkeren.

De bewoners in het OND-gebied ervaren geen gebrek aan ruimte. Wel ervaren zijn de afgelopen jaren een matig onderhoud van het bestaande groen en rondslingerende bakken etc. Verder staat in het beleid de voetganger staat niet op één. Het fietsverkeer lijkt steeds meer een oorzaak te worden van problemen met name voor de voetganger.

Ligt het niet voor de hand om aan bewoners te vragen hoe de openbare ruimte beter ingericht kan worden? Zij ervaren die dagelijks.

Om terug te keren naar het huidige beleid. De vraag is voor wie is dit beleid bedoeld. Bewoners? Bezoekers? Ondernemers? Toeristen? of ... Politici?

Toelichting 5 Het ontbreekt nog steeds aan een integrale visie

- Hoe zien de verkeersstromen in de binnenstad (voetgangers, fietsers, gemotoriseerd transport) eruit voor, na implementatie en zelf na invoering van autoluw-plus in de gehele binnenstad? Verbeterpunten zitten veel meer in het slim manipuleren van verkeersstromen en niet in het verbieden van parkeren.
- Wat zijn de effecten op de parkeermogelijkheden van andere bewoners/ ondernemers in andere delen van de (binnen)stad?
- Wat zijn de effecten op de economische processen in de stad? De hierbij aan bezoekers van de stad, bevoorraden van ondernemers, toekomstige bezoekers van het Prinsenhof, etc. etc. Wat is de rol van de portefeuillehouder Duurzaamheid, Werk en inkomen en Economie

Toelichting 6 Een toetsing van de doelstellingen ontbreekt.

Mooi klinkende doelstellingen, waar je niet echt tegen kunt zijn, nemen ons in het begin verhaal mee in het ontwerptraject. Zo zijn genoemd veiligheid, bereikbaarheid, aantrekkelijkheid, leefbaarheid, duurzaamheid en economie. Nu de plannen concreter worden en er een soort eindbeeld ontstaat moet, voordat wordt overgegaan tot realisatie, de vraag gesteld worden of de doelstellingen met de plannen worden bereikt. Wij missen deze toetsing.

Om u wat op gang te helpen geven wij hieronder een beargumenteerde Quick en Dirty evaluatie van de doelstellingen. We horen graag wat er niet correct aan is, maar zien liever dat u zelf concludeert dat een objectieve toetsing noodzakelijk is.

| | Ondergrens | Bovengrens |
|-------------------|------------|------------|
| Veiligheid | - | 0 |
| Bereikbaarheid | - | - |
| Aantrekkelijkheid | - | + |
| Leefbaarheid | - | - |
| Duurzaamheid | - | - |
| Economie | -? | ? |

Veiligheid

Bewoners parkeren hun auto gemiddeld negen keer per week. Zij dragen beperkt bij aan de verkeersdrukke en dus aan de verkeersonveiligheid. Bovendien zal het opheffen van parkeerplaatsen niet leiden tot minder ritten door de bewoners. Zij zullen personen blijven afzetten of ophalen en goederen blijven laden en lossen. Daardoor bestaat de kans dat er zelfs meer meters door de stad moeten worden rijden en de verkeersonveiligheid groter wordt.

Het verminderen van de verkeersdrukke van door auto's kan bereikt worden door auto's te weren die in het beoogde autoluwe-plus gebied niets te zoeken te weren. Deels is dit opgenomen in de plannen maar het kan los van de parkeerproblematiek geïmplementeerd worden.

Een groot deel van de verkeersonveiligheid wordt veroorzaakt door de interactie tussen (elektrische) fietsen, gemotoriseerde tweewielers en voetgangers. Op dit moment heeft de voetganger in het beleid niet de hoogste prioriteit, terwijl dat in de inleiding van de stukken telkens wel verteld wordt.

Als het buiten donker is, kunnen bewoners die van de garage naar huis of van naar huis naar de garage moeten lopen zich onveilig voelen. Dit geldt met name voor vrouwen tijdens de nachtelijke uren.

EFFECT: Wij vinden dat de veiligheid bij het nieuwe beleid hooguit gelijk blijft maar waarschijnlijk minder wordt. Een goede analyse van de oorzaken van onveiligheid had wellicht kunnen helpen.

Bereikbaarheid

Het moge duidelijk zijn dat voor de bewoners en hun bezoekers de bereikbaarheid minder wordt. Omdat de bewoners plaatsen in de garage zullen gaan bezetten, wordt de bereikbaarheid voor de bezoekers aan de stad ook minder. Dit laat zich eenvoudig verklaren als je van de 4000 parkeerplaatsen er 500 weghaalt.

De bereikbaarheid voor fietsers zien wij ook nauwelijks toenemen. Op dit moment verwachten wij dat de meeste fietsnietjes geplaatst zullen worden voor panden met veel bewoners. Op dit moment staan de fietsen tegen het pand aan en in de nieuwe situatie zouden ze dan aan de grachtzijde zijn gestald. Dit geeft geen verbetering van de bereikbaarheid. Deze fietsen noemen wij long-stay fietsen. De behoefte aan fietsparkeerplaatsen ligt juist bij short-stay fietsen voor bezoekers van de stad. Wij missen hiervoor in de plannen structurele ideeën.

Het realiseren van veel fietsparkeerplekken ten behoeve van sociëteiten maakt de bereikbaarheid voor leden beter. Hier zijn echter wel kanttekeningen bij te plaatsen. Het gaat om grote aantallen. De leden zijn jong en kunnen prima lopend naar de sociëteit. Dit is sowieso beter omdat er op de studentenclub vaak veel alcohol wordt gedronken en dronken op de fiets zitten mag niet.

EFFECT: We denken dat met het nieuwe beleid de bereikbaarheid minder zal worden.

Aantrekkelijkheid

Aantrekkelijkheid is een persoonlijke mening, maar het heeft wel wat algemene kenmerken. Zo kent Delft heeft hofjes en autovrije steegjes met prachtige begroeiing die de meeste van ons aantrekkelijk zullen vinden. Achter deze steegjes staan vaak samenwerkende en betrokken bewoners. De vraag is of zoiets mogelijk is langs de grachten waar een veel minder intieme omgeving is en waar veel meer personen gebruik van maken dan alleen bewoners.

Op basis van alleen aantrekkelijkheid wordt het verwijderen van autoparkeerplaatsen door ons gezien al een verbetering. Het vervangen van geparkeerde auto's door fietsen die lang blijven staan, wordt door ons gezien als een vermindering van de aantrekkelijkheid. Uit ervaring weten we dat niemand zich verantwoordelijk voelt. Binnen de kortste keren zal het eruit zien zoals het er nu uitziet voor de panden. Sterker nog. In het huidige autoluw-plus gebied zijn al vele voorbeelden te zien hoe het niet moet

Wat groen betreft, willen we de nadruk leggen op bomen. Grote bomen zijn kenmerkend voor de grachten en zorgen voor veel schaduw. We zijn voorzigtiger met laag groen en borders. Het succes hiervan hangt sterk af van de vraag of mensen zich er verantwoordelijk voor voelen. Architecten kunnen op presentaties prachtig groen met happy people plaatjes laten zien, maar als ownership door de directe omgeving ontbreekt is, ligt beschadiging, wildgroei of sterfte op de loer.

We zijn ook voorzichtig met banken en terrassen. Als deze bedoeld zijn voor derden, ligt verloedering weer op de loer. Vooral 's avonds en 's nachts tot in de vroege uurtjes. Als de gemeente bankjes wil plaatsen, willen wij als bewoners goede afstemming vooraf en de mogelijkheid om het tegen te houden.

EFFECT: Wij denken dat de aantrekkelijkheid verbeterd kan worden met het nieuwe beleid, maar men moet waken voor verloedering anders gaat de aantrekkelijkheid snel achteruit.

Leefbaarheid

Leefbaarheid is lastig te omschrijven. In algemene zin is de leefbaarheid in ons gebied goed. WE zijn blij dat we in Delft wonen. In de literatuur is geen eenduidige definitie te vinden. Welke definitie heeft de gemeente gebruikt? En leefbaarheid voor wie? Wij gaan uit van de leefbaarheid van de bewoners en concentreren ons op de sociale kenmerken. Maakt het beleid een verschil?

Voor wat betreft het parkeerbeleid wordt de leefbaarheid voor bewoners die slecht ter been zijn fors minder. Zij worden sterker afhankelijk van derden en worden beperkt in hun sociale contacten. Dit geldt ook, maar in mindere mate voor de andere bewoners. Familie, bekenden en hulpverleners moeten meer moeite doen om bij de bewoners te komen.

Met betrekking tot de buurtcontacten kan gemeld worden dat de bewoners/eigenaars veel contact hebben met elkaar of zoals wij het noemen 'Dorp Delft' of 'De ziel van Delft'. De onderlinge contacten tussen huurders van appartementen en kamers onderling en bewoners/eigenaars lijkt beperkt. Hier kan heel wat verbeterd worden, maar daar zal het parkeerbeleid geen invloed op hebben, ook niet de bankjes.

Groen in de omgeving kan de leefbaarheid wat verbeteren, maar dat hebben we bij aantrekkelijkheid al behandeld.

EFFECT: Wij vinden dat de sociale aantrekkelijkheid voor de bewoners bij het nieuwe beleid minder zal worden.

Duurzaamheid

Wij interpreteren duurzaamheid als het streven naar een kleinere ecologische voetafdruk. Hiervoor bestaan LCA-tools waarmee je het verschil kunt beoordelen tussen nu en na de implementatie van het beleid.

De maatregelen ontmoedigen autobezit. Eén respondent had besloten zijn auto weg te doen. Echter, mensen kennende zullen maar weinigen hun auto wegdoen. In de toekomst zou het aantal auto's zelfs kunnen toenemen. We verwachten dat het beleid nauwelijks invloed zal hebben op het aantal bewoners met een auto.

Overstappen op een elektrische auto wordt ook tegengewerkt door het beleid. Het betekent twee keer heen en weer lopen naar de garage. Eén respondent zal zijn elektrische auto vervangen door een hybride auto.

Onder veiligheid is al genoemd dat er een kans is dat autobezitters meer meters moeten rijden tussen garage en huis om de reisbestemming te bereiken. Een kans op meer uitstoot.

Een auto die in een garage geparkeerd staat, veroorzaakt meer uitstoot dan een auto die op straat geparkeerd staat vanwege de voorzieningen in de garage. Als je de bouw van de garage en de bouw van een parkeerplaats op straat meeneemt in de LCA-analyse, is de uitstoot nog hoger.

En met betrekking tot het milieu en om de gedachte te prikkelen willen wij er ook nog even op wijzen dat de ecologische footprint van een fiets niet nul is. Het maken en onderhouden van een fiets resulteert in emissies. Aan kilometers afleggen met een fiets worden ook milieu-emissies toegerekend, sterk afhankelijk van het type, het gebruik en de levensduur¹. Inpandig of overkapt

¹ <https://solar.lowtechmagazine.com/nl/2023/02/can-we-make-bicycles-sustainable-again>

stallen van de fiets geeft een betere footprint dan de fietsen in weer en wind langdurig buiten laten staan.

Meer groen en met name brede bomen verminderen hittestress in de zomer. Vegetatie (bomen en planten) kan de luchtkwaliteit in een stad niet significant verbeteren en kan die zelfs verslechteren²

EFFECT: Wij vinden dat de duurzaamheid bij het nieuwe beleid minder zal worden.

Economie

Helaas gaat de financiële informatie in de documenten over de business case van de parkeergarages en niet over de financiële effecten van het beleid op de economie van de stad. We maken ons vooral zorgen over de bedrijfseigenaren. We zien problemen met grote financiële risico's:

- Producten niet kunnen laden en lossen
- Onmogelijk om de auto van de bedrijfseigenaar en werknemers te parkeren
- Onbereikbaarheid van hun bedrijf voor klanten en leveranciers
- Een regionale perceptie dat Delft onbereikbaar is voor dagjesmensen en toeristen met een auto. Als voorbeeld: Wat is het effect op toekomstige bezoekers van het gerenoveerde Prinsenhof?

Gelukkig hebben de ondernemers dit probleem opgepakt.

Verder hadden we hier een rol verwacht van de portefeuillehouder Duurzaamheid, Werk en inkomen en Economie

EFFECT: Wij vinden de economische gevolgen met het nieuwe beleid lastig in te schatten, maar zien grote risico's. Een toetsing is noodzakelijk.

Samenvattend

Hieronder staan de verwachte effecten bij elkaar.

| | Ondergrens | Bovengrens |
|-------------------|------------|------------|
| Veiligheid | - | 0 |
| Bereikbaarheid | - | - |
| Aantrekkelijkheid | - | + |
| Leefbaarheid | - | - |
| Duurzaamheid | - | - |
| Economie | -? | ? |

De resultaten van deze Quick en Dirty evaluatie roepen meteen de vraag op: Moeten we niet een pas op de plaats maken met deze parkeertransitie?

² <https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/680705019.pdf>

Toelichting 7 We hebben wel ideeën voor verbetering en een beeld over de toekomstig inrichting.

We hebben de belanghebbenden gevraagd hoe zij denken over een optimaal ingericht gebied. Het resultaat voor de personen uit alle gebieden staat hieronder. Dit zou een inrichting kunnen zijn waar wij toe te verleiden zijn. Maar zonder dwang en in constructief overleg.

Hoe ziet uw optimaal ingericht gebied er uit, INCLUSIEF autoparkeren? Vul aan tot 100%

