

Zienswijze op VCP

Algemeen

Het VCP biedt vele maatregelen om de doorstroming te verbeteren en meer mogelijkheden voor de voetganger en fietser te creëren. Wij hopen dat ook echt alle aspecten van het plan gerealiseerd gaan worden zodat de doelen ook gehaald kunnen worden.

Het herinrichten van straten in de binnenstad, samen met bewoners wordt door ons ten volle gesteund.

Wat de binnenstad betreft zijn er toch ook een aantal ingrijpende maatregelen waar wij aandacht voor vragen als Bewonersplatform Binnenstad.

Zwaar vrachtverkeer

In het VCP wordt verwezen naar de maatregelen rondom de zero-emissie zone, maar daarin staat niets vermeld over limitering van zwaar vrachtverkeer. Met deze maatregel worden deze alleen zwaarder vanwege de accu's.

Wij vinden het dus dat het VCP onvoldoende aandacht geeft aan deze voor binnenstadbewoners zeer belangrijke problematiek en verzoeken daarom dringend om flinke restricties aan lengte en gewicht op te nemen in het VCP zoals die momenteel al in andere steden gelden.

Het Bewonersplatform ondersteunt dan ook ten volle de zienswijze van de Werkgroep Vrachtverkeer Binnenstad.

Parkeerplaatsen vervangen door groen

Het VCP stelt voor om 250 parkeerplaatsen op te heffen in de binnenstad: dat is 20% oftewel 1/5 van de nu al schaarse plekken.

Wij stellen dat de volgende zaken onvoldoende zijn onderzocht:

1. **Waarom moeten die parkeerplaatsen verdwijnen? Wat levert het nu eigenlijk echt op?** Wat winnen we met "aantrekkelijker"? Wij missen een onderbouwing met cijfers uit andere steden die hier ervaring mee hebben.
2. **Wat zijn de effecten op de woningmarkt en wat voor demografische effecten heeft dit op de bevolkingssamenstelling in de binnenstad?**
Zo verwachten makelaars dat woningen (met name in de midden en hogere klasse) minder makkelijk verkocht zullen worden omdat 50% van de kopers afhaakt als er geen parkeervergunning mogelijk is. Uiteraard is dit ook van invloed op de koopprijs. Wij verwachten dat dit een verschuiving geeft naar korter durende bewoning door jongeren en ouderen, niet direct de groep die investeert in onderhoud van deze panden. Het is dus noodzakelijk dat hier onderzoek naar gedaan wordt zodat alle consequenties meegenomen kunnen worden in de beslissingen over dit plan.
3. **Wij missen de onderbouwing dat dit zou bijdragen aan minder verkeersbewegingen.** Hoewel er minder bewoners in de binnenstad mogen parkeren, zullen ze toch hun boodschappen moeten thuisbrengen en zal die auto nog steeds regelmatig de binnenstad inrijden.
4. Als Bewonersplatform Binnenstad brengen we zoveel mogelijk het belang van de binnenstadbewoners naar voren. **We missen in het VCP de onderbouwing in**

hoeverre de maatregelen ook gedragen worden door de bewoners. Aangezien vooral in de binnenstad de verschillende maatregelen opstapelen, ingrijpend zijn en meer effect sorteren dan in andere delen van de stad, adviseren we de gemeente dan ook dringend om een brede enquête uit te doen.

Daarnaast stellen wij dat opheffen van parkeergelegenheid alleen acceptabel en reëel is wanneer er aan de oostkant van de binnenstad alternatieve en met name betaalbare parkeermogelijkheid geboden wordt.

Het stoppen met de uitgifte van vergunningen benadeelt de bewoners die willen vertrekken en de nieuwe bewoners onevenredig. Dat zou betekenen dat alleen bewoners die nu al een vergunning hebben, deze mogen behouden en niemand anders nog een vergunning mag aanvragen. Dat zal impact hebben op de samenstelling van de bevolking in de binnenstad zoals eerder al beschreven. Dit zal nog heftiger zijn als er geen alternatieven voor handen zijn. Die zijn voor ons essentieel en een voorwaarde voordat je met vermindering van parkeerplaatsen kun beginnen.

Voor ons is het onderstaande uit het VCP dan ook geen optie, maar een voorwaarde:

“Optie is om nieuwe bewoners een vergunning aan te bieden voor collectieve parkeerlocaties zoals Bolwerk, Klein Amerika en Vossenburchkade. Alleen dit geeft in de binnenstad al binnen 10 jaar tot 25-50% minder straatparkeren. Onderdelen van dit parkeerproduct: zelfde prijsstelling als straatvergunningen, fietsenstalling bij de garage, strippenkaart voor incidenteel straatparkeren.”

Daarbij moeten we wel de kanttekening maken dat voor de Raambuurt alleen het Bolwerk een reëel alternatief is gezien de afstanden, behalve voor de zuid-west kant waar men straks ook de plekken aan de IJssel kwijtraakt. Daarvoor is er momenteel geen enkel acceptabel alternatief in het VCP opgenomen.

Van de kop van de haven, de Punt, is de loopafstand naar de openbare parkeer-voorzieningen rond de 900 m loopafstand. Zeker voor ouderen, mensen met een beperking en gezinnen met kleine kinderen is deze afstand naar ons oordeel te groot. (Nieuwe Markt garage 1000 m, Bolwerk 915 m, Klein Amerika 780m).

Wanneer er goede alternatieven beschikbaar (gemaakt) zijn zullen er zeker bewoners vrijwillig hun vergunning willen omruilen voor een gegarandeerde parkeerplaats elders en dat zal de transitie zeker versnellen.

Het VCP vraagt nu de raad alleen om akkoord op het limiteren van vergunningen tot 1.000 (pag.41) en dat is onacceptabel voor ons.

Tevens lijkt het erop dat de limitering alleen bewoners treft en niet de bedrijven. Dat is meten met 2 maten waarvoor geen argumenten geven worden.

“In de binnenstad zijn er circa 2.000 huishoudens, 1.300 daarvan hebben een parkeervergunning. Ieder huishouden mag maximaal één parkeervergunning aanvragen. In de binnenstad zijn echter maar 1.200 straatparkeerplaatsen. Er zijn dus minder



parkeerplaatsen dan vergunninghouders. Een deel van de straatvergunningen van binnenstadbewoners is dan ook geldig voor de parkeerterreinen in de schil.”

Naar onze informatie hebben in totaal 3.750 adressen in de binnenstad recht op een parkeervergunning, waarvan dus 2.000 huishoudens. De rest betreft bedrijven die ook vergunningen mogen aanvragen. Dat ook ondernemers de schaarse plekken mogen innemen wordt niet gemeld. Onze conclusie is dan ook dat de restrictie blijkbaar alleen voor bewoners geldt.

Het VCP kiest met de beperkingen van het aantal parkeervergunningen zonder hiervoor een voor bewoners, goed en betaalbaar alternatief te bieden. Dit past een opstelling die economen betitelen als een vorm van ‘free rider gedrag’. Dat lijkt ons een verkeerde benadering. Een oplossing waarbij de ‘rekening’ eerlijker wordt verdeeld heeft onze voorkeur. Dus alleen vermindering van parkeerplaatsen wanneer voor alle binnenstadbewoners binnen een aanvaardbare loopafstand een goed alternatief beschikbaar is.

Binnenstad alleen gemotoriseerd toegankelijk voor bewoners en laden/lossen

“In de derde plaats kiest de gemeente voor een autoluwe binnenstad met selectieve toegankelijkheid vanaf 2025 (in aanvulling op het bestaande autovrije winkelgebied). In april 2021 besluit de gemeenteraad of vanaf 2025 alleen Zero EmissionStadslogistiek toegang krijgt tot de binnenstad. Het bijbehorende handhavingssysteem wordt benut als geschikte basis voor een autoluwe binnenstad, óók voor andere doelgroepen: het Delfts model, met flexibele ontheffingen voor OV, bewoners, ondernemers en bezoekers. Ontheffingen worden op kenteken telefonisch of via internet aangevraagd (tot 24 uur na bezoek, gratis of betaald).”

Wij missen de cijfermatige onderbouwing dat toegangsbeperking substantieel bijdraagt aan minder verkeersbewegingen, minder auto's.

Wij betwijfelen of de resultaten positief zullen zijn omdat:

1. Limitering geldt in feite alleen voor straatparkeren omdat laden/lossen mogelijk blijft.
2. De cijfers laten alleen het aantal bezoekers zien dat de binnenstad inrijdt, maar die gaan bijna allemaal naar de parkeergarages die open blijven. Zoals in de Technische bijlage vermeld staat, parkeren die nauwelijks op straat en dan nog overdag:

“Door de hoge parkeerdruk neemt het zoekverkeer toe. Uit de telgegevens blijkt ook dat de meeste parkeerders op straat in de binnenstad vergunninghouders betreft. Het aantal bezoekers dat op straat parkeert is relatief beperkt. Op het drukste bezoekersmoment, de zaterdagmiddag, betreft het bezoekersaandeel ongeveer 12% van de totale straatparkeerders, de overige 88% betreft vergunninghouders.”



3. Cijfer laten ook zien dat 31% de stad binnen 15 minuten verlaat, maar daar zit veel laden/lossen bij en geeft dus geen echt beeld hoeveel sluipverkeer er nu echt tegengehouden wordt. Wij betwijfelen ten zeerste dat dit substantieel is.
4. Het logistieke verkeer en laden/lossen door bezoekers vermindert niet door deze maatregel.
5. Er zijn overdag voldoende parkeerplaatsen in de binnenstad voor bezoekers, alleen in de avonden en weekenden is de parkeerdruk zeer hoog. Dit lost dus ook niet het acute parkeerprobleem op voor bewoners.
6. De grootste irritatie die ook de meeste overlast oplevert voor bewoners: het bezoek van de coffeeshops, wordt hiermee niet opgelost want die scheuren wel door de stad, maar parkeren kort en vallen dus in de categorie laden/lossen.

Tenslotte missen wij nog de visie om campers te verplaatsen naar GoudAsfalt en dit met de Veerstal te verbinden door middel van een voetgangersbrug. Dat maakt veel ruimte vrij op Klein Amerika en zal tevens een boost geven aan de ontwikkeling van het Veerstalgebied.

Veerstal autoluw

Aangaande het autoluw maken van de Veerstal willen wij benadrukken dat wij het opstellen van een gedegen monitorings- en evaluatieplan alvorens de proef in de praktijk wordt ingesteld, van groot belang achten.

Voetgangersverkeer

In het VCP is niet of nauwelijks aandacht voor het voetgangersverkeer in de binnenstad, terwijl dit toch past binnen de doelstellingen van het VCP. Voetgangers verplaatsen zich ook in de binnenstad, zij zijn wellicht zelfs wel de belangrijkste vorm van verkeer in de binnenstad.

Wanneer u de leefbaarheid van de binnenstad wilt verbeteren en hiervoor bijv. autoverkeer wilt verminderen, dan is het primaire alternatief hiervoor toch de voetganger.

Als binnenstadsbewoner merken wij dat voetgangers in de binnenstad met veel beperkingen te maken krijgen.

1. Obstakels op stoepen in de vorm van reclame borden, containers, (wild)geparkeerde fietsen en scooters, slecht onderhouden begroeiingen, waardoor er slechts een heel beperkte vrije doorgang overblijft. Bijv. in de Wijdstraat, ter hoogte van de verkeerspaaltjes.
2. Soms ontbreekt ook geheel de mogelijkheid om je als voetganger veilig over de weg te verplaatsen (bijv. op delen van de Nieuwe Veerstal, Nieuwe Gouwe OZ bij het Bolwerk, op de Haastrechtse brug).

Wanneer straten worden heringericht vanwege aanpassing aan 30 km zou in het programma van eisen als uitgangspunt opgenomen moeten worden dat er genoeg ruimte voor voetgangers moet zijn, voor loop/wandelpaden/ruimte.



Bewonersplatform Binnenstad



Tevens bepleiten wij ook dat er meer fietsenstallingen worden gecreëerd zoals op de kop van de Kleiweg wat de overlast van door bezoekers geparkeerde fietsen zal verminderen