

Vraag en antwoord Autoluwe binnenstad

Ondernemers

- **Blijven de laad-en losplekken op de Weverssingel en Zuidsingel behouden?**
Ja, de laad- en losplekken op de Weverssingel en Zuidsingel blijven behouden. De laad- en losplekken vallen in het autoluwe gebied. Om deze te mogen gebruiken moet de leveranciers wel aangemeld zijn (via de app) om in het gebied te mogen rijden.
- **Kan laden en lossen op Grote Spui mogelijk blijven?**
Ja.
- **Behouden de bedrijfsauto's van bedrijven in het autoluwe gebied een ontheffing?**
Ja, alle bedrijfsauto's krijgen een ontheffing om in het gebied te mogen rijden. Wanneer deze bedrijfsauto's over een parkeervergunning beschikken kunnen zij parkeren zoals in de huidige situatie. Beschikt de auto niet over een parkeervergunning dan moet men parkeren op eigen terrein of enkel laden en lossen.
- **Kan mijn klant (grote) goederen bij mijn winkel afhalen?**
Ja, het ophalen van grote goederen is mogelijk. De klant moet worden aangemeld in de app.
- **Kunnen leveranciers een ontheffing krijgen?**
Een leverancier kan een ontheffing voor de toegang krijgen via de app.
- **Kunnen leveranciers ter plekke (bij afleveren van pakketje of boodschappen) worden aangemeld in de app?**
De app moet nog ontwikkeld worden. We onderzoeken nog of ter plekke aanmelden mogelijk kan zijn.
- **Kan mijn reguliere leverancier een algemene ontheffing om in het autoluwe gebied te mogen rijden krijgen?**
Een vaste leverancier kan een doorlopende ontheffing aanvragen.
- **Bevoorrading van bedrijven op de Bloemendalsestraat, kunnen leveranciers via 't Zand eruit? Hebben aanhanger en kunnen draai niet maken naar Teut.**
Ja, deze leveranciers kunnen via 't Zand de binnenstad verlaten.
- **Hoe wordt duidelijk voor klanten (van ondernemers met eigen parkeerplaats op Muurhuizen) dat Muurhuizen wel bereikbaar is?**
Ondernemers met een parkeerterrein dat via Muurhuizen bereikbaar is zullen hun eigen communicatiekanalen moeten gebruiken om hun klanten hierop te wijzen.
- **Kunnen er meerdere ontheffingsdagen (voor langere periode) worden ingeboekt?**
Nee, dat kan namelijk leiden tot oneigenlijk gebruik.

Bewoners

- **Moet ik de AH / Picnic aanmelden om mijn boodschappen af te leveren?**
Ketens, zoals Picnic, AH, DHL, PostNL, ketens die veel bedrijvigheid in de binnenstad hebben zijn zelf verantwoordelijk voor het aanvragen van een ontheffing om hun producten te kunnen afleveren.
- **Moet ik mijn afvalinzamelaar aanmelden in de app als deze mijn afval komt ophalen?**
Nee, de afvalinzamelaar is zelf verantwoordelijk voor het verkrijgen van een ontheffing.
- **Kan de storingsdienst (of aannemer) voor de deur parkeren?**
Bij ParkeerService kan men een dagvergunning voor het parkeren regelen.
- **Kan de glaswacht bij komen?**
Bij ParkeerService kan men een dagvergunning voor het parkeren regelen.

- **Kan Achter Davidshof vergunningparkeren worden? Deels dan wel geheel.**
De parkeerplekken achter Davidshof hebben meerdere functies. Betaald parkeren èn vergunningparkeren. Het parkeerterrein Achter Davidshof wordt intensief gebruikt. Kortparkeerders mogen hier van 09.00-22.00 u (ma-za) en op zondag van 12.00-17.00u betaald parkeren. Vergunninghouders mogen hier altijd parkeren, hetgeen ook wordt gedaan. De verhouding tussen deze doelgroepen (betaald en vergunning) fluctueert gedurende de dag (overdag meer betaald, 's avonds / 's nachts meer vergunning).
- **Hoe gaan omgaan met bezoek, vader, visite, in het autoluwe gebied?**
Bezoek van bewoners in het autoluwe gebied kunnen worden aangemeld via een app zodat zij met hun auto in het autoluwe gebied mogen rijden. Parkeren van de auto moet of op eigen terrein of via de digitale bezoekersregeling in een van de parkeergarages (Flintplein-, Stadhuisplein- of Koestraatgarage).
- **Blijft het digitale bezoekerstarief?**
Ja
- **Krijgt A2 vergunninggebied passeerrecht?**
Ja
- **Mogen bewoners van de Teut in het autoluwe gebied rijden en parkeren?**
Ja, voor de bewoners van de Teut verandert er niets.
- **Woonachtig op de Teut, kan bezoek parkeren op het plein?**
Ja, voor de bewoners van de Teut verandert er niets, ook de bezoekersregeling niet, behalve dat bezoekers niet meer in het autoluwe gebied mogen parkeren.
- **Waarom bezoek in de parkeergarage?**
Door het bezoek in een van de parkeergarages te laten parkeren is er minder autoverkeer in de stad en zijn er minder parkeerplaatsen nodig.
- **Wat als mijn bezoek met een grote / hoge auto / bus komt. Waar kan zij parkeren? Is te hoog voor de parkeergarages.**
Bezoek wat met een bus komt kan inderdaad geen gebruik maken van een van de parkeergarages. Men kan daarvoor parkeren op Achter Davidshof.
- **Ik woon in het autoluwe gebied en heb een eigen parkeerplek, kan mijn bezoek daar gebruik van maken?**
Ja. Bezoek moet wel worden aangemeld om in het autoluwe gebied te mogen rijden.
- **Kunnen er meerdere ontheffingsdagen (voor langere periode) worden ingeboekt?**
Nee. Dat kan namelijk leiden tot oneigenlijk gebruik.
- **Krijgen al mijn auto's ontheffing voor de toegang?**
Ja.
- **Wij hebben twee eigen auto's en eigen parkeerplekken. Krijgen we dan twee ontheffingen?**
Ja, u krijgt een ontheffing voor alle motorvoertuigen die op uw naam geregistreerd zijn.

Parkeren

- **Wordt er gecontroleerd op parkeren op de Zuidsingel en Kortegracht?**
Handhaven op parkeren in de stad en dus ook op Zuidsingel en Kortegracht is onderdeel van de werkzaamheden van de boa's.
- **Waarom parkeerplekken Kortegracht opheffen? Waar komt dat vandaan?**
*Op 18 april 2017 heeft de raad het voorstel Visie Stadshart aangenomen. Hierbij is ook een wijzigingsvoorstel aangenomen (amendement 2017-030A).
Daarmee is expliciet besloten om het raadsbesluit aan te vullen met : "de Muurhuizen tussen Kortegracht en Nieuwstraat toe te voegen aan het experiment voor alternatieve*

parkeeroplossingen voor bewoners en bezoekers Spui en Havik". Belangrijkste argument daarin was dat deze gebieden een uniek cultureel erfgoed zijn en een sterk historisch karakter hebben.

Op verzoek van bewoners van Kortegracht zijn de plekken op Muurhuizen, Spui en Havik aangevuld met de Kortegracht, omdat de Kortegracht aan dezelfde argumenten voldoet.

- **Door opheffen parkeerplekken wordt gevreesd dat er extra parkeerdruk op de Zuidsingel ontstaat. Kunnen de parkeerplekken op de Zuidsingel worden opgeheven?**

Om het aantal vergunningparkeerplekken in het autoluwe gebied gelijk te houden blijven de parkeerplekken op de Zuidsingel behouden. Opheffen van parkeerplaatsen hier betekent dat men nog langer moet zoeken naar een parkeerplaats en dat zal het zoekverkeer niet verminderen.

- **Kunnen de parkeerplekken op de Zuidsingel anders worden ingericht (haaks) zodat er meer auto's kunnen parkeren?**

Herinrichting van de Zuidsingel is niet meegenomen in het voorstel een autoluwe binnenstad, daarnaast vraagt het haaks (of schuin) parkeren meer ruimte. Die ruimte is daar ter plaatse onvoldoende aanwezig.

- **Kan ik (tegen het huidige tarief) een parkeervergunning in een van de parkeergarages krijgen?**

Nee. Het is mogelijk om een vergunning in een van de parkeergarages aan te vragen tegen het daar geldende tarief. Voor de Koestraatgarage geldt wel een gunstig abonnementstarief (van €527,50,-) voor bewoners die in aanmerking komen voor een parkeervergunning. Onevenredige verdeling van parkeerplekken, daar waar plekken weggaan en op de Kamp realiseren. Onevenredige verdeling van parkeerplekken, daar waar plekken weggaan komt geen goed alternatief. Leefbare binnenstad betekent ook auto in de buurt kunnen parkeren. Het autoluwe gebied is relatief klein van omvang. De verdeling van parkeerplekken verandert waar men aan zal moeten wennen. Parkeermogelijkheden blijven op loopafstand.

- **Waarom bezoek in de parkeergarage?**

Door het bezoek in een van de parkeergarages te laten parkeren is er minder autoverkeer in de stad en zijn er minder parkeerplaatsen nodig.

- **Wat als mijn bezoek met een grote / hoge auto / bus komt. Waar kan zij parkeren? Is te hoog voor de parkeergarages.**

Bezoek wat met een bus komt kan inderdaad geen gebruik maken van een van de parkeergarages. Men kan daarvoor parkeren op Achter Davidshof.

De parkeerplekken die worden opgeheven liggen relatief dichtbij elkaar. Daardoor moet een deel van de binnenstad gaan zoeken naar een parkeerplek. Opheffen parkeerplekken geeft meer zoekverkeer. Vrees is dat bewoners rondjes gaan rijden over de Singels om een parkeerplek te vinden. Bewoners die zoeken naar een parkeerplek worden ervaren als sluipverkeer.

Bewoners van het autoluwe gebied worden in het dit voorstel niet gezien als sluipverkeer maar als bestemmingsverkeer. Het veranderen van parkeerplekken betekent dat men moet wennen aan waar parkeermogelijkheid is. Dat zal in eerste instantie wat zoekverkeer veroorzaken. Dit is geen sluipverkeer.

- **Kan ook de Breestraat en Langegracht autovrij (mbt parkeren) worden gemaakt?**

Met de herverdeling van parkeerplekken in het autoluwe gebied, opheffen betaald parkeerplekken en verplaatsen van vergunning plekken, is ervoor gezorgd dat het aantal vergunningplekken nagenoeg gelijk blijft. Meer vergunningplekken opheffen betekent minder beschikbare parkeerplekken voor vergunninghouders. We houden het aantal vergunningplekken minimaal gelijk met het aantal vergunninghouders.

- **Blijven gehandicaptenparkeerplaatsen bereikbaar?**

Ja.

- **De eigen parkeerplekken die worden verhuurd, blijven die bereikbaar voor de huurders?**
Ja, een huurder moet echter wel een huurovereenkomst kunnen tonen bij aanvraag van de ontheffing.
- **Parkeren op de Kamp is geen prettig alternatief. Kan parkeren op Stadhuisplein beter gefaciliteerd worden?**
Dat is nu niet in de plannen meegenomen.
- **Kunnen de 1 uur betaald parkeerplekken bij het Stadhuisplein ook vergunningparkeerplekken worden?**
De 1 uur betaald parkeerplekken zijn niet meegenomen in het voorstel. Deze plekken zijn bedoeld voor een kort bezoek aan het Stadhuis. Het is mogelijk dat de huidige Stadhuislocatie in de toekomst een andere bestemming krijgt. Het is niet duidelijk wat er dan met de parkeerplekken gaat gebeuren, of deze ook een andere bestemming krijgen.

Verkeerscirculatie

- **Kan de rijrichting Binnen de Veste worden omgedraaid? Er wordt in de huidige situatie veel verkeer ervaren (overlast) en vrezes in de nieuwe situatie dat er nog meer verkeer op Binnen de Veste en Waltoren zal rijden.**
Omdraaien van de rijrichting op Binnen de Veste heeft tot gevolg dat er op de Kamp en Achter de Kamp meer verkeer komt. Het is de verwachting dat de verkeersdrukte Achter de Kamp na invoeren van een autoluwe binnenstad al iets verhoogd. Daarnaast: bij stagnatie van het verkeer op de Kamp door bijvoorbeeld laden en lossen op de rijbaan, komt de bereikbaarheid van Binnen de Veste in het geding.
- **Kan de huidige rijrichting Grote St Jansstraat niet worden behouden? Omdraaien veroorzaakt meer verkeer Achter de Kamp.**
Door het verkeer dat op de Kamp rijdt twee manieren te bieden om de stad te laten verlaten, zorgen we ervoor dat de Coninkstraat niet onevenredig zwaar wordt belast.
- **Verandert de rijrichting op Muurhuizen?**
Nee.
- **Mogen bewoners van Muurhuizen het stukje kernwinkelgebied vanaf de Coninckstraat – Muurhuizen gebruiken?**
Ja, bewoners met een ontheffing kunnen (te allen tijde) bij hun woning komen.
- **Kan er extra handhaving op Muurhuizen komen? Er wordt gevreesd voor een nieuwe sluiproute.**
Op de Muurhuizen komt een geslotenverklaring voor als men vanaf de Langestraat komt, om sluipverkeer tijdens venstertijden te voorkomen. De effecten van een autoluwe binnenstad worden gemonitord.
- **Kan de Kamp helemaal autovrij?**
Het autovrij maken in andere delen van de binnenstad en het gegeven dat het aantal vergunningplekken minimaal gelijk moet zijn met het aantal vergunninghouders, maakt dat in de binnenstad ruimte moet worden gezocht om de vergunninghouders te kunnen laten parkeren. Indien de Kamp ook autovrij wordt gemaakt, wordt de opgave om deze plekken elders in de binnenstad in te vullen groter.
- **Kunnen brommers mee worden genomen in de plannen (2025 met elektrische brommers)**
Dat is nu nog niet in de plannen voor een autoluwe binnenstad meegenomen.
- **Kan de Westsingel autovrij worden?**
Nee, op de Westsingel blijft verkeer rijden. Door het tegengaan van sluipverkeer zal de hoeveelheid verkeer op de Westsingel significant verminderen. Het autovrij maken van de Westsingel zal leiden tot andere verkeersstromen van bestemmingsverkeer elders in de binnenstad.

- **Is het mogelijk alleen via het Smallepad de stad te verlaten?**
*Dit is niet zo opgenomen in het voorstel. Het is voor veel verkeer vanaf Stadhuisplein en Achter Davidshof de kortste route om via de Westsingel de stad te verlaten. Afwikkeling van verkeer alleen via het Smallepad zal betekenen dat dit verkeer op de Stationsstraat terug naar de Stadsring wil rijden. Hiermee worden de kruispunten Wijersstraat en Brouwersstraat extra belast.
 Er is de afgelopen tijd gewerkt aan een plan voor een nieuwe inrichting voor de Stationsstraat. Deze Visie Stationsgebied zal binnenkort aan de raad worden voorgelegd. Teneinde in het stationsgebied meer ruimte te creëren voor langzaam verkeer en groen, zal de ruimte voor bus- en autoverkeer beperkt worden. Indien deze route (via Smallepad, Wijersstraat, Stationsstraat, Van Asch van Wijkstraat) belast wordt met extra verkeer, heeft dit grote consequenties voor de doorstroom daar ter plaatse en daarmee op de reistijden van het OV en de in de Visie Stationsgebied beoogde doelen.*

Camera's

- **Waar komen de camera's?**
Op de hoek Bloemendalsestraat – Teut en op de hoek Kamp – Weverssingel.
- **Waarom geen camera op Westsingel en Zuidsingel?**
Uit kentekenonderzoek blijkt dat er twee belangrijke sluiproutes door de binnenstad zijn. Namelijk, via de Bloemedalsestraat richting de Molenstraat en via de Kamp richting St. Andriesstraat. Door op deze plekken een camera te plaatsen wordt sluipverkeer ontmoedigd. Dit geeft een significante vermindering van verkeer op de Westsingel. Uit kentekenonderzoek is niet gebleken dat de Zuidsingel een zwaar belaste sluiproute is. Wanneer uit monitoring blijkt dat er een nieuwe sluiproute ontstaat moet worden overwogen ook daar een camera te plaatsen.
- **Waarom maar twee camera's?**
Het plaatsen van camera's gaat in overleg met het Openbaar Ministerie en de noodzaak van plaatsing ervan moet goed onderbouwd worden. Camera's mogen enkel op plekken worden geplaatst waar zij een ondersteunende waarde hebben. Uit kentekenonderzoek zijn 2 routes naar voren gekomen waar cameratoezicht een waardevolle aanvulling is.
- **Kan er een camera bij Achter Davidshof / Westsingel komen?**
In het huidige voorstel heeft een camera Achter Davidshof / Westsingel geen waarde. Verkeer mag deze route gebruiken om de stad te verlaten.

Kerkbezoek

- **Kunnen musici (bv jeugdorkest) bij de kerk komen?**
Ja, musici met grote instrumenten kunnen via de app door de kerk worden aangemeld. Parkeren geschiedt op eigen terrein of in de parkeergarages.
- **Is het mogelijk om zondagochtend ontheffingsvrij te maken? Alle bezoekers van de kerk aanmelden is een dagtaak.**
Het is niet de bedoeling dat alle bezoekers van de kerk een ontheffing voor het autoluwe gebied krijgen. Bezoekers van de stad of van voorzieningen kunnen gebruik maken van of een van de parkeergarages of een betaald parkeerplek elders in de stad.
- **Kunnen de 'vaste gasten' van de kerk een ontheffing krijgen (incl. dirigent)?**
Nee.

Mantelzorg

- **Kan mantelzorg zelf een kenteken invoeren als bewoner dat niet kan?**
Het is uiteraard de bedoeling dat mantelzorg kan worden gegeven. Ook bij de bewoners die geen gebruik maken van internet. Bij het ontwikkelen van de app zal bekeken moeten worden hoe dit gerealiseerd kan worden.
- **Kan mantelzorg een langdurige ontheffing krijgen?**
Bij het ontwikkelen van de app zal bekeken moeten worden hoe dit gerealiseerd kan worden.

Wanneer succes?

- **Wanneer is een autoluwe binnenstad een succes? Wat zijn de criteria? Is er een planning gemaakt wanneer er wordt gemonitord en geëvalueerd?**
Er is nog geen planning gemaakt voor een evaluatie en welke criteria daarvoor van toepassing moeten zijn. De criteria kunnen in samenspraak met de raad worden opgesteld.