

Bewonersplatform Binnenstad Noord
p/a Rietveld 81
2611 LH DELFT

Gemeente Delft, Sector Wijkzaken en Projecten
t.a.v. dhr. Wilke Ruiter,
Postbus 340, 2600 AH Delft

Delft, 14 november 2005

betreft: evaluatie fase 2 en 3 autoluwe binnenstad

Beste Wilke,

Wij hebben in onze buurtvergaderingen van de afgelopen twee jaar diverse malen onderwerpen betreffende de autoluwe binnenstad besproken. Het onderwerp leeft nog steeds zeer in de buurt. In het algemeen is er tevredenheid over het autoluwe beleid, maar minder over het parkeertekort en diverse uitvoeringsaspecten. Ook is er onvrede en teleurstelling over de slechte communicatie vanuit de gemeente over zowel beleid als uitvoering als ook nu over het totaal ontbreken van cijfers en gegevens uit de toegezegde monitoring. Dat maakt dat onze reactie nu bestaat uit ervaringsgegevens van bewoners.

Het bewonersplatform Binnenstad Noord heeft daartoe de enquête doorgestuurd naar de werkgroep verkeer, actieve buurtbewoners op het gebied van verkeer, parkeren en buitenruimte. Een en ander heeft geleid tot onze hiernavolgende reactie.

1. Visie autoluwe binnenstad algemeen:

- Sfeer sterk verbeterd
- Genot om rond te lopen in het autoluw-plus gebied, vooral buiten winkeltijden, zoals 's avonds en zondagmiddag.
- rest van binnenstad (autoluwe deel) is effect minder groot: er is nog veel zoekverkeer (ook van niet bewoners); autoluw is een te sterke kwalificatie voor wat er in de rest van de binnenstad is gebeurd

2. Bereikbaarheid auto's binnenstad

a. Algemeen

- Aan/afrijden geen probleem maar duidelijk nog niet voor iedereen helder hoe ze door/rond de stad kunnen rijden.
- Wellicht duidelijker aangeven waar je kunt parkeren als je een bepaalde bestemming hebt (theater of i.d.).

b. Parkeersituatie vergunningshouders

Nog steeds grote parkeerdruk in noord(oost)elijk deel van de binnenstad: vooral alle avonden en 's nachts, zaterdag en zondagmiddag (en avond) te weinig vrije bewonersparkeerplaatsen; feestdagen ook reguleren, net als gewone dagen.

Invalidenparkeerplaatsen, laad/los- en busplaatsen: regimetijden met onderborden vermelden (zodat er 's nachts door bewoners geparkeerd kan worden); en zo mogelijk aantal verminderen

Een nadeel van het autovrij maken van de Markt is dat bewoners/ondernemers met een auto (uiteraard) elders een parkeerplaats moeten vinden en daardoor in de straten in de omgeving terecht komen. Daardoor gaan per saldo parkeerplaatsen ten behoeve van bewoners verloren. Datzelfde wordt uiteraard ook gedaan door bewoners/ondernemers van straten als Vrouw Juttenland, Vrouwenrecht, Voorstraat enz. In de Vlamingstraat bijvoorbeeld was het vroeger overdag rustig, nu is het bijna altijd vol.

door de week overdag

I.h.a. tot 16 uur redelijk een plekje in de buurt te vinden.

Er wordt nog een tekort aan bewonersparkeerplaatsen ervaren rond de autoluw plus zone: al die mensen uit autoluw(-plus) gebied parkeren nu in de woongebieden eromheen

door de week 's avonds

Parkeren is op bepaalde tijden =na 17 uur= en hoe dichter je bij de kern wilt parkeren vaak uiterst moeizaam. Vele forenzen kunnen hun auto niet anders dan op honderd(en) meters van hun woning parkeren. Velen rijden nooit hun straat meer in omdat ze weten dat er toch geen plek is; en parkeren dan op afstand waar ze op een bepaalde tijdstip uit ervaring nog wel vrije plekken 'weten'.

zaterdag

Hoge parkeerdruk. Maar fijn dat er parkeerregime is.

zon- en feestdagen

Zondag is onze probleemdag. Op koopzondagen en tijdens manifestaties in de binnenstad komen velen met de auto naar Delft. Het wordt steeds algemener bekend dat je in Delft zondags een regime van GRATIS PARKEREN hebt. Zondagsmiddags en 's avonds zijn/komen de meeste bewoners weer thuis maar zijn er – gelukkig- nog wel vele bezoekers in de binnenstad (bezoekers horeca/restaurant/film/theater etc.). Gevolg: onmogelijkheid parkeerplek te vinden als bewoner. Wij zijn, gezien de praktijk in de afgelopen jaren, er van overtuigd dat betaald parkeren zondagmiddag en 's avonds dus absoluut noodzakelijk is. We zijn benieuwd naar de monitoring.

c. Parkeersituatie bezoekers (van bewoners)

De bezoekers hebben met zelfde parkeerbeeld te maken als de bewoners. Dat betekent dat er heel vaak geen parkeerplaats binnen 100 m. te vinden is. Dat is met name vervelend voor mensen die slecht ter been zijn, om wat voor reden dan ook.

De bezoekerskaart is een enorme verbetering t.o.v. de kraskaarten.

d. Parkeertarieven

De voorgestelde tariefsverhoging van de bezoekerskaart is onevenredig en (maatschappelijk) onwenselijk; meestal wordt deze kaart slechts incidenteel gebruikt, terwijl het tarief nu op 40% van een bewonerskaart komt.

e. Handhaving

De gemeente(politie) moet strenger toezien op verkeersovertredingen door (zoek)verkeer (overtreding maximale snelheid, tegen de richting in rijden, etc.).

Ook wordt er vaak op onveilige plaatsen illegaal geparkeerd – bijvoorbeeld bij pollers, midden op straat – bij avondwinkels en videotheken)

f . Verkeersveiligheid

De subjectieve verkeersveiligheid buiten het autoluwplus-gebied is niet verbeterd en soms – door agressieve automobilisten – zelfs verslechterd.

Het 30 km-regime dient strikter te worden uitgevoerd en nageleefd. Verbetering infrastructuur, toezicht en repressie is nodig.

Buiten het autoluwe deel is de binnenstad een 30-km zone, die echter niet voldoet aan de eisen welke de wegenverkeerswet daaraan stelt. De grootste problemen zijn de snelheid van autoverkeer =door brede en lange, rechtstandige vlakke rijlopers= in combinatie met de geringe breedte of afwezigheid van trottoirs voor de voetganger.

Wij betwijfelen sterk of het veilig is om elders in de binnenstad eenrichtingsverkeer voor (brom)fietsers op te heffen, bijvoorbeeld langs de grachten. Wij pleiten i.h.a. voor strikte handhaving –in dubbele betekenis!- van eenrichtingsverkeer buiten autoluw-plus gebied in die straten waar dat nu zo is.

3 Bereikbaarheid overig verkeer

a. OV

Over het algemeen tevreden. Station en tramhaltes liggen binnen loopafstand. Bus rijdt door de binnenstad. Noordelijke binnenstad is door bus minder goed bediend dan Zuidelijke binnenstad. Taxi vult goed aan. Jammer dat gratis pendelbus in Delft (nog) geen succes kon zijn.

Véél klachten krijgen we echter over de milieuonvriendelijkheid van de bussen. Roet, stank, lawaai, trillingen, gevaarlijk snel rijden, motor niet uitzetten als ze voor de Koepoortbrug staan. Ook de doorgang op de Oude Langedijk zorgt voor gevaarlijke situaties als bussen tegen het verkeer inrijden.

Bij de pollers is daar aan de zuidzijde helemaal geen plek voor fietsers; dat geeft problemen als je van west naar oost moet rijden.

b. Fiets

- Autoluw gebied is goed toegankelijk.
- Fietsers en voetgangers door elkaar levert verrassend weinig problemen op, ze raken kennelijk steeds meer aan elkaar gewend.
- Eenrichtingsverkeer is binnen het *autovrije* gebied terecht vrijgegeven voor fietsers. Bepaalde stukjes traject die 'ontbrekende schakel' zijn in veelgebruikte fietsroutes zouden moeten volgen in fase 4, zoals bijvoorbeeld het Vrouwenrecht.
- In het fietsnetwerk zijn een aantal knelpunten betreffende de fijnmazigheid. Wij stellen in dit kader ook tweerichtingsverkeer voor op de Geerweg (verbinding Plantagebrug met Dirk Langestraat) en Vrouwenrecht (Verwersdijk - Oosteinde)

c. Fietsenstallingen

Het parkeerregime maakt de stad voor de autobezoekers wel bereikbaar is, maar voor hoge kosten. Dus komen veel mensen per fiets. Wij vinden dat de gemeente dat in onvoldoende mate heeft voorzien en dat er te weinig plekken zijn om een fiets goed neer te zetten. Het stoort buurtbewoners doorgaans overigens niet dat fietsen tegen een brug worden geparkeerd, of tegen het stadhuis. De stad heeft geen museum te zijn, met alleen maar mooie brugleuningen en mooie gebouwen. Wel vinden we dat de gemeente vaker fietsen moet verwijderen als duidelijk is dat er toch niet op wordt gereden.

- In autoluw plus gebied is stallingsruimte al sterk verbeterd; in autoluw gebied nog onvoldoende.
- Ook in noordelijk deel van De Klis ontbreekt goede stallingsruimte
- In autoluwplus gebied levert het strengere handhavingsbeleid wel problemen op, nu de stallingen niet geschikt zijn voor elk type fiets. Als je met een fiets met fietskar (of een bakfiets) de binnenstad inkomt (om je kinderen of je boodschappen te vervoeren) heb je een probleem: de aangewezen stallingplaatsen zijn hier ongeschikt voor. Hier moet een oplossing worden gevonden, want tenslotte beoogt het autoluwe beleid juist mede mensen te verleiden met de fiets naar de stad te komen.
- Hoge fietsenbeugels staan dwars op gracht waardoor fiets snel door kan schieten water in, beter kwartslag draaien?
- Fietsenstalling bij station nog steeds onvoldoende; er is een enorm busplein dat $\frac{3}{4}$ van het uur leeg is, kan die ruimte niet efficiënter benut worden?

d. Veiligheid voetgangers

De verkeersveiligheid en de leefkwaliteit kan voor verblijvers, voetgangers en fietsers nog meer worden verbeterd. Op vele plaatsen in de binnenstad wordt de 30 km snelheidsbeperking met voeten getreden. We pleiten voor een betere handhaving. Bijkomende probleem is dat er mede door uitstallingen en terrassen – zowel in autoluw gebied (b.v. belgisch biercafé Vrouw Juttenland/hoek Vlamingstraat) als in autoluw-plus gebied (b.v. bij Waag) niet altijd voldoende loopruimte over is. Betere handhaving is hier nodig.

4 Leefbaarheidsaspecten

a. Schoon, heel en veilig

In het autoluwe gedeelte van de binnenstad is op diverse plaatsen duidelijk zichtbaar dat de buitenruimte nog een lappendeken is van visies of het ontbreken daarvan; en dat er veel achterstallig onderhoud nodig is in de inrichtingselementen.. Nu het autoluw-plus deel gereed is wordt het tijd om ook aandacht te besteden aan een consequente principiële inrichting van de rest van de binnenstad, het grootste deel. Daarbij pleiten we voor een doelmatiger inrichting, waarbij functionele verbeteringen mogelijk zijn, zoals het verbeteren van fiets- en autoparkeerplaatsen.

In een 30-km gebied horen in principe geen voorrangskruisingen te zijn. In onze binnenstad wordt deze voorrangsvorm echter toegepast op vele kruisingen.

Wij stellen al jarenlang voor om alle voorrangmaatregelen in de binnenstad op te heffen. Belangrijk effect is dat snelheid van auto's hierdoor wordt afgeremd.

b. sfeer/gezelligheid – aantrekkelijkheid algemeen

Het algemene beeld in het autoluw-plus gebied is dat het er zomers redelijk druk is, in de weekeinden zelfs te druk, maar dat het er in de wintermaanden wel heel erg stil is. De sfeer is altijd wel gezellig, althans 'bij ons', in het noordelijk deel. De zuidpoort heeft een veel killere uitstraling.

Het autoluwe gebied is de facto weinig outflow, met name door nog veel zoekverkeer.

c. Overig..

Vooral buiten het autoluw-plus gebied hebben bewoners op diverse plaatsen (veel) overlast van bedrijven, vooral van horeca, videotheken en avondwinkels. Dergelijke zaken trekken vaak veel 'mindergewenst publiek', auto's en brommers.

Relatie ruimtelijke ordeningsbeleid: leefmilieuverstorende en autoverkeersaantrekkende zaken (avondwinkels, videotheken, coffeeshops, grote restaurants e.d.) moeten niet *in*, maar alleen *buiten*, of aan de *rand* van autoluw gebied toegestaan worden.

5 Ervaringen en meningen naar gebied:

a. Binnenstad Noord

Grote ergernissen zijn inefficiënte inrichting; optimalisering nodig ("Actieplan optimalisering parkeerplaatsen") ; daardoor meer/betere parkeerplekken mogelijk . Op papier heeft de gemeente dit omarmd (zie o.a. wijkenmarkt), maar in de praktijk gaat de uitvoering moeizaam .

De indruk bestaat dat de parkeerdruk op het NO-deel van de binnenstad nog steeds relatief groot is t.o.v. andere delen. Ook omdat veel bewoners van de recente nieuwbouwprojecten een (extra) auto hebben, is de druk op straat toegenomen.

Het wegvallen van de avondparkeermogelijkheid op de Koepoortplaats heeft voor een grotere parkeerdruk gezorgd (veel binnenstadbewoners weken hier naar uit als ze op drukke parkeertijden de binnenstad in moesten).

b. Noordelijk winkelgebied; geldautomaat

De indruk bestaat dat het noordelijk winkelgebied de laatste jaren opgebloeid is, dat er meer kwaliteitswinkels zijn gekomen, met een aangename branchemenging. De Choorstraat is vaak erg druk. We hebben we de indruk dat dit mede door het autoluw beleid komt.

De verdwijning van het Postkantoor is echter een zeer negatieve factor.

In de zuidelijke binnenstad zijn er veel geldautomaten, waar je contant geld kan pinnen. Ook in de Choorstraat of op de Hippolytusbuurt zou weer een geldautomaat moeten komen, zodat je vanuit het noorden van de stad niet steeds naar de zuidelijke binnenstad hoeft voor geld.

Het noordelijk gebied moet ook verzorgingsgebied blijven voor dagelijkse boodschappen.

Probleem is het ontbreken van een fietsenstalling in dit gebied.

Een tweede probleem is dat een duidelijke fietsroute ontbreekt. Op drukke dagen zijn Choorstraat en Voldersgracht nauwelijks met de fiets te doorkruisen, waardoor je zeer moeilijk van oost naar west door dit deel van de binnenstad komt (Vrouwenrecht is immers eenrichtingsverkeer).

c. Markt.

De vernieuwing en het autovrij maken van de Markt is een grote verbetering.

De Markt is er sterk vooruit gegaan, zonder stoepen en met grote ouderwets aandoende lampen.

Dat de terrassen zijn ingeperkt en omkaderd door dezelfde glazen wanden, is ook een grote verbetering. Bij de terrassen verschijnen echter weer "eigen inbreng" en "eigen oplossingen".

Eigen inbreng: planten en struiken die worden opgehangen of worden neergezet, waardoor het evenwichtige beeld van de fraaie Markt wordt verstoord.

Eigen oplossingen: glazen wanden die worden weggehaald om stoelen toch meer ruimte te geven, installaties om poffertjes te bakken of vuile afwas neer te zetten, en dergelijke.

Doestelling was toch dat dat niet meer zou gebeuren?

Door ruime terrasmogelijkheid krijgt verblijfsfunctie soms iets teveel accent ten koste van de verplaatsingsfunctie; voorbeeld de markt achter stadhuis waar je tussen terrassen op zaterdagen nauwelijks meer kunt fietsen: de doorgang is daar feitelijk te smal.

Een andere problematische factor: elk bedrijf dat op de Markt een evenement wil organiseren krijgt daarvoor in principe vergunning, wellicht omdat de gemeente niet wil discrimineren. Het resultaat is dat ook markten worden gehouden, speciaal in het weekeinde, die de kwaliteit van het plein en van de open ruimte aantasten.

Juist de open ruimte is een groot pluspunt. Daarom zou de gemeente karig moeten zijn met het uitgeven van vergunningen voor pleinvullende evenementen die net zo goed elders kunnen plaats vinden.

De beoogde kwaliteitsverbetering is door de inrichting wel, maar door het feitelijk gebruik onvoldoende bereikt.

d. Zuidpoort gebied

Dat oordeel laten we graag over aan onze collega's in Zuid. Wij blijven liever in noord; dat zegt al genoeg.

6. Overig:

a. Bebording:

Al eerder signaleerden we overbodige bebording, bij de vorige evaluatie, in brieven en laatstelijk in ons voorstel "Optimalisering Buitenruimte". Ondanks recente verbeteringsacties en toezeggingen van wethouder Grashof zijn er in onze (noordelijke) binnenstad nog steeds vele irritaties n.a.v. bebording. Wij hebben dat al vele malen gecommuniceerd, maar de gemeente blijkt tot op heden niet bij machte om daar iet aan te doen. Om wanhopig van te worden!

1. Wat te denken van de éénrichtingsborden die weerszijden van voetgangersstraatjes op de kruisende weg de rijrichting aangeven? Die zijn overbodig. Bovendien staan ze meermalen (midden) op een parkeerplaats. (Voorbeelden: Baljuwsteeg en Hoefijzersteeg).

2. De algemene invalidenparkeerplaatsen hebben nog steeds geen onderbordjes. Wij willen dat die plaatsen buiten de bloktijden (eventueel voorlopig m.u.v. de zondagen) door bewoners gebruikt kunnen worden. Het is toch te gek dat die plaatsen 's nachts leeg blijven staan, tenzij je een boete riskeert!

3. Als een winkel wordt opgeheven kan de laad-en losplaats verdwijnen. Het is toch al niet nodig meer om speciale laad-losplaatsen te maken. Voorbeeld: voor de opgeheven wijnhandel Hellebrekers, Voorstraat ± nr 45 is een laad-losplek die meteen opgeheven kan worden; wij verzoeken u dat verkeersbesluit in te trekken. In plaats daarvan ontstaan dan twee bewonersparkeerplaatsen. Mocht er een nieuwe zaak in dat pand komen, dan kan daar gewoon op de rijweg geladen en gelost worden. Lees ook onze overige aanbevelingen in eerdere brieven svp.

We verzoeken u de hele binnenstad nog eens te screenen op dit soort domme, misleidende en daardoor irritante bebording.

b. Pollers

Volgens onze waarnemingen functioneren deze goed.

c. Parkeergarages

Blij dat ze er zijn. De Phoenixstraat staat vaak (te) vol. Goed dat bewoners er plaatsen kunnen huren voor de nacht; onhandig dat die tijden pas om 21 u. ingaan. Zou beter zijn een regeling te verfijnen, zodanig dat ze al om 18 uur de garage inkunnen (m.u.v. koopavonden wellicht). We willen dat e.e.a. ook in de Koepoortgarage goed / nog beter geregeld wordt.

d. Voorlichting

- Inhoud folders is niet altijd even goed =zorgvuldig, precies= en duidelijk; wel aantrekkelijk uitgevoerd . Voorbeeld: gedenk onze brieven s over de slechte parkeerflyers. Het kaartje op de gemeentewebsite maakt nog steeds parkeren op de markt en op de Schuttersstraat (twee maal) mogelijk voor bezoekers.
- Overigens zou de voorlichting wel frequenter kunnen. Ook herhalingen lijken gewenst. Themagewijs herhalen lijkt ook wenselijk. Bijvoorbeeld om publiek/bewoners er op te wijzen dat er nog steeds gewoon eenrichtingsverkeer langs de grachten geldt.
- De zorgvuldigheid in de breedte van het product kan beter. Voorbeeld: de digitale nieuwsbrief met het artikel "Stadsplattegrond op internet". Het Falkplan-kaartje wat daarbij stond, en dat op de site geheel – zoombaar- te zien is illustreert wederom dat de gemeente toch echt onzorgvuldig met kaartinfo omgaat. Er staan diverse P-aanduidingen op lokaties die inmiddels autovrij of parkeervrij zijn. Het lijkt ons nodig ook die kaart kritisch te bezien en snel te actualiseren
- Informatie op straat: te veel onduidelijkheden voor bezoekers; onvoldoende (onder)borden
- veel parkeerwachters en stadswachten kunnen niet goed uitleggen wat precies de parkeerregels zijn

Aanbevelingen:

- De gemeente dient communicatie met bewoners(organisaties) verder te verbeteren en hun eerder en intensiever bij opstellen en uitvoering van het beleid te betrekken.
- De gemeente dient de moeite te nemen om zich meer met uitvoeringsdetails bezig te houden omdat (dis)kwaliteit vaak in kleine zaken schuilt. Dat geldt voor regelingen, fysieke plannen, communicatie etc.

7 Een paar open reacties

- Vrachtverkeer in de binnenstad geeft onnodig overlast. Te grote vrachtwagens rijden de binnenstad in; de handhaving is een wassen neus. Niet alleen strijdt dit met autoluw beleid, ook zorgt het voor schade aan huizen.
- Onvoldoende lijken vrachtwagenbestuurders zich te realiseren dat ze in outlow-*plus* gebied ook rekening moeten houden met het langzaamverkeer: voor fietsers en voetgangers is er vaak weinig fysieke passeer-ruimte over. Ook daarop dient beter gehandhaafd te worden.

8 Alvast enkele aanbevelingen voor fase 4

1. **Vrouwenregt:** moet z.s.m. autovrij worden, het is vaak een chaos. Als dit niet haalbaar is, dan zeker op zaterdag van 10 tot 17.00 uur afsluiten voor auto's.
2. **Vervoersmanagement:** wij pleiten voor een actiever beleid daaromtrent, ook richting bedrijven
3. **Monitoring:** openheid en inzicht gewenst over alle data; overleg over wat verder gemonitord moet; parkeerbezetting preciezer, per deelgebied monitoren

Conclusie: Wat ons betreft wel doorgaan met de volgende fase 4.

Uw reactie en het definitieve evaluatierapport zien we met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,
Bewonersplatform Binnenstad-Noord,