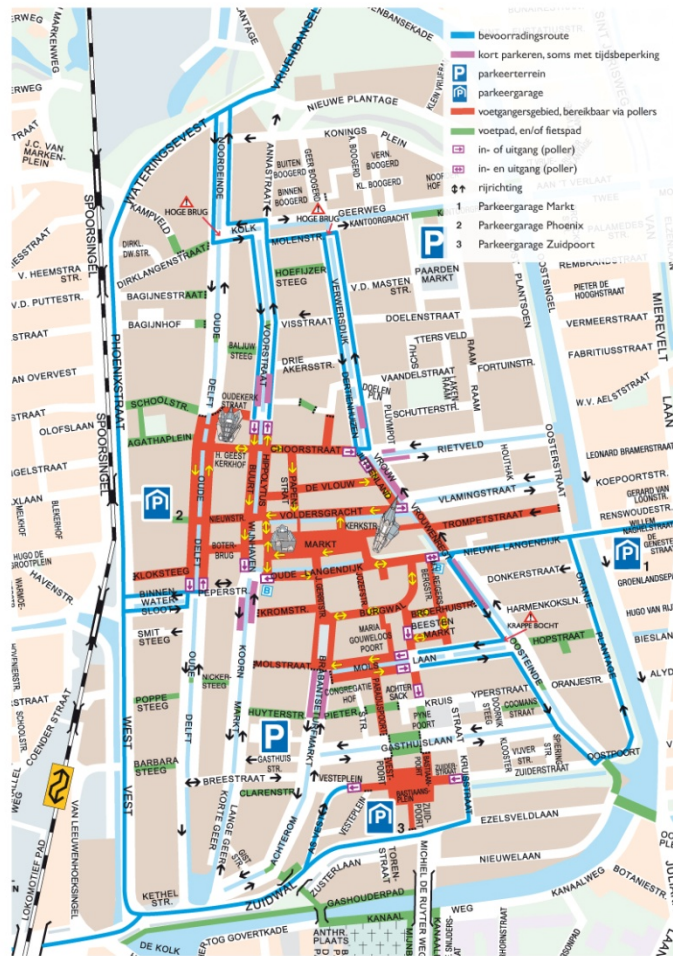


Vrachtverkeer in de binnenstad van Delft

Knelpunten en oplossingen



Belangenvereniging Binnenstad Noord

Belangenvereniging de Oude en de Nieuwe Delf

Belangenvereniging Zuidpoort

Delft, 12 juni 2015

Samenvatting

Het vrachtverkeer in de binnenstad van Delft leidt tot aanzienlijke overlast en tot schade aan wegen. Dit komt door aantallen, afmetingen en gewicht in combinatie met de snelheid van de voertuigen. Deze constatering is niet nieuw. In het Coalitieakkoord 2014-2018 komt het thema al uitgebreid aan de orde bij het onderwerp 'Aantrekkelijke binnenstad'.

Vanuit de gezamenlijke belangenorganisaties van de binnenstad willen wij aan de realisatie hiervan een bijdrage leveren. Deze notitie beziet de oorzaken, kansen en oplossingen voor de overlast door het vrachtverkeer.

Oorzaken

Autoluw-plusgebied. Dit is het voetgangersgebied alleen toegankelijk via pollers voor beperkt bestemmingsverkeer (laden en lossen of voor bewoners die hun parkeervoorziening op eigen terrein willen bereiken). De regels voor het beperkte bestemmingsverkeer zijn vastgelegd in een ontheffingverlening verordening ¹. Nadere regels, in de vorm van specifieke criteria en voorwaarden op basis waarvan toegang tot het autoluw-plusgebied kan worden verstrekt, zijn beschreven in aanvullende beleidsregels ². Een belangrijke tekortkoming is de afwezigheid van een concrete criteria voor toekenning van een ontheffing. Daarnaast wordt op het aanvraagformulier Vaste ontheffing ³ niet gevraagd naar de afmetingen van het voertuig of naar de motivatie waarom een groter voertuig wordt ingezet dan volgens de verordening is toegestaan. Hieruit kan de conclusie getrokken worden dat bij de beoordeling van de aanvraag ontheffing de afmetingen van het voertuig niet in beschouwing genomen worden - noch door de aanvrager noch in de handhaving door de gemeente.

Autoluw-gebied. De gehele binnenstad van Delft is een autoluw-gebied. De binnenstad is hierdoor een 30 km/h zone. In de binnenstad geldt voor motorvoertuigen een beperking op een maximale lengte van 10 meter en een maximale breedte van 2,20 meter. Dit is in 1964 door middel van een verkeersbesluit ⁴ vastgesteld. Omdat op twee plekken (Nieuwe Plantage/Paardenmarkt en Ezelsveldlaan/Kruisstraat) de bebording niet helder/sluitend is, wil/kan de politie nergens handhaven in de binnenstad. Hierdoor rijdt er veel vrachtverkeer in de binnenstad rond dat groter is dan toegestaan volgens de geldende voertuigenbeperking van 10 meter lang en 2,20 meter breed. Daarnaast geeft al het verkeer van en naar het autoluw-plusgebied overlast in het autoluw-gebied.

Bevoorradersroutes. Om zo veilig en snel mogelijk te kunnen bevoorraden is een aantal bewegwijzerde bevoorradersroutes gerealiseerd. Deze zijn te vinden op het kaartje in de folder Pollers ⁵ in de binnenstad. Er wordt echter van meer routes gebruikt gemaakt. Daardoor is er op meer plekken in de binnenstad overlast en schade dan algemeen wordt aangenomen.

Overig vrachtverkeer. Naast bevoorradersverkeer zorgen buslijndiensten, touringcars, vuilniswagens, het ophalen van bedrijfsafval en het bouwverkeer voor veel overlast en schade.

¹ Verordening ontheffingverlening autoluw-plus van 25 november 2010

² Beleidsregels ontheffingverlening autoluw-plus, laatst gewijzigd 25 mei 2012

³ http://www.delft.nl/Gemeenteloket/o/Ontheffing_autoluwplus_gebied_pollerpas

⁴ Verkeersbesluit 1964-09668C van 28 juli 1964

⁵ delft.nl/Gemeenteloket/Folders_gemeente_Delft/Folders_parkeren_en_verkeer

Ondergrond. Door de aard van de ondergrond en de geringe ontwateringsdiepte is het noordoostelijke deel van de binnenstad zeer gevoelig voor trillingen als gevolg van vrachtverkeer. Deze trillingen leiden tot:

- beschadiging, verzakking van het wegdek, stoepen, drainage en huisaansluitingen;
- trillingsoverlast in en mogelijk schade aan huizen;
- zettingen van de ondergrond leidend tot verzakking van huizen en verdere maaiveld daling.

Kansen

Er zijn ontwikkelingen waarop ingehaakt kan worden. Dit zijn digitaal parkeren per 1 maart 2015, Selectieve toegang binnenstad (vervanging van de pollers door kentekenherkenning) en de geplande actualisatie ontheffingsbeleid voor het autoluw-plusgebied.

Stadslogistiek Delft leidt al tot minder vrachtverkeer. De geplande uitbreiding van maatwerk-distributie binnen de E-deals zal leiden tot nog minder vrachtverkeer.

Als straks het voorgenomen besluit om de touringcars niet meer toe te laten in de binnenstad wordt omgezet in een definitief besluit, zal het touringcarprobleem op de Nieuwe Langendijk geheel worden opgelost.

Oplossingen

De onderstaande maatregelen zullen tezamen de overlast van vrachtverkeer in de binnenstad van Delft sterk reduceren. De maatregelen zijn hoofdzakelijk van regelende aard en brengen daardoor weinig kosten met zich mee.

Het aanpassen van de ontheffingsregeling voor het autoluw-plusgebied. Dit houdt onder andere in:

- De ontheffingscriteria concreter maken. Hierbij geldt expliciet dat alleen een economisch motief onvoldoende is;
- Een ontheffing alleen op kenteken verlenen;
- Aan de ontheffing een transportprotocol koppelen dat duidelijk maakt dat de aanvrager door de ontheffing niet alleen van zijn probleem af is (geen toegang hebben tot het autoluw-plusgebied), maar ook dat hij zoveel mogelijk moet bijdragen aan het oplossen van het probleem waarvoor het autoluw-plusgebied als oplossing is ingesteld. In het protocol opnemen:
 - o toegestane transportroutes. Deze kunnen op de aanvrager afgestemd worden;
 - o stapvoets rijden. Dit is maximaal 15 km/u. Dit geldt ook voor de Oude Langendijk;
 - o dat eventuele schade voor rekening van de aanvrager is.

Een ontheffingsregeling voor vrachtverkeer in het autoluw-gebied opstellen. Een ontheffingsregeling geeft de mogelijk hinderbeperkende maatregelen op te leggen.

Selectiever toegangstelsysteem voor vrachtverkeer in autoluw-gebied invoeren. Het invoeren van het systeem zal de handhaving van de bestaande voertuigbeperking op 10 meter lang en 2,20 meter breed vereenvoudigen en zal de kosten van handhaving sterk doen verminderen.

Veolia. De huidige concessie met Veolia loopt tot en met 2017. Bij het aangaan van een nieuwe concessie kunnen overlast beperkende maatregelen worden geëist.

Avalex. De Gemeente als opdrachtgever draagt Avalex op kleinere vuilniswagens te gebruiken voor het ophalen van vuilnis en oud papier in de binnenstad. Eenzelfde aanpak dient gevolgd te worden voor het legen van de verzamelcontainers voor GFT, glas, papier en restafval.

Verkeersbesluiten. De situatie Ezelsveldlaan/Kruisstraat en de situatie Nieuwe Plantage/Paardenmarkt duidelijk maken door middel van verkeersbesluiten en bijbehorende borden.

Informeren. De nieuwe situatie bekend maken bij burgers, bedrijven en vervoerders op websites, routeplanners en dergelijke.

Inhoudsopgave

	Bladzijde
1. Inleiding	6
2. Genomen maatregelen	6
2.1 Autoluw-plusgebied	6
2.2 Voertuigclassificatie Platform Stedelijke Distributie	8
2.3 Autoluw-gebied	8
2.4 Bevoorradingsroutes	9
3. Relatie tussen ondergrond en de overlast door vrachtverkeer	10
4. Knelpunten	12
4.1 Aantal ontheffingen voor categorie 3 en categorie 4 voertuigen	12
4.2 Bevoorradingsroutes	12
4.3 Bouwverkeer	12
4.4 Overige voertuigen	12
4.5 Bebording rond binnenstad	13
4.6 Ontheffing op voertuigbeperking in autoluw-gebied	14
4.7 Conclusies	14
5. Situatie in andere steden oude binnensteden en wat daarvan te leren	15
5.1 Amsterdam	15
5.2 Utrecht	15
5.3 Dordrecht	15
6. Ontwikkelingen in Delft	16
6.1 E-deals	16
6.2 Maatregelen touringcars op Oude en Nieuwe Langendijk	17
6.3 Digitaal parkeren	18
6.4 Selectieve toegang binnenstad	18
6.5 Actualisatie ontheffingsbeleid autoluw-plus	18
6.6 Cluster Ruimte, Afdeling Advies	19
7. Te nemen maatregelen	20

1. Inleiding

Het vrachtverkeer in de binnenstad van Delft leidt tot aanzienlijke overlast en tot schade aan wegen. Dit komt door aantallen, afmetingen en gewicht in combinatie met de snelheid. Deze constatering is niet nieuw. In het Coalitieakkoord 2014-2018 komt dit thema al uitgebreid aan de orde bij het onderwerp 'Aantrekkelijke binnenstad':

Op termijn komt er weer een stopplek voor touringcars bij het Prinsenhof. We streven naar een verbetering van de oost-west looproute voor bezoekers, via Prinsenhof en Markt. We bezien of touringcars niet meer via de Nieuwe Langendijk de binnenstad in hoeven, door verplaatsing van de stopplek bij het Blauwe Hart naar de Koepoortplaats. Het college onderzoekt alternatieven om de toegang tot de autoluwe binnenstad te reguleren. Het beperken van zwaar verkeer (vrachtwagens en bussen) in de binnenstad voorkomt schade en overlast. Meer duurzame, fijnmazige stadsdistributie (onder meer via het water) verbetert de leefbaarheid en de bereikbaarheid van de binnenstad.

In het coalitieakkoord staat tevens bij het onderwerp 'Nieuwe manier van werken', dat de gemeentelijke organisatie kleiner wordt en dat dit leidt tot een andere manier van werken. De inbreng vanuit de stad wordt op ieder beleidsonderdeel als een verrijking beschouwd. Ideeën van Delftenaren, ook op het gebied van verkeersoplossingen, zijn welkom.

De Belangenvereniging Binnenstad Noord, de Belangenvereniging de Oude en de Nieuwe Delf en de Belangenvereniging Zuidpoort beogen daarom met voorliggende notitie hun bijdrage te leveren aan het oplossen van het reeds geconstateerde verkeersprobleem.

Leeswijzer. In paragraaf 2 worden de in het verleden reeds genomen maatregelen ter beperking van de overlast door vrachtverkeer besproken. Paragraaf 3 gaat in op de relatie tussen de ondergrond van de binnenstad en de trillingsoverlast door vrachtverkeer. Vervolgens worden in paragraaf 4 de huidige knelpunten besproken. Paragraaf 5 geeft de situatie en genomen maatregelen in drie andere steden met verkeersoverlast in het historische centrum. Paragraaf 6 geeft ontwikkelingen binnen Delft aan, die een kans tot oplossen van het probleem vormen. De laatste paragraaf, 7, bevat een pakket maatregelen waarmee de overlast door het vrachtverkeer in de binnenstad van Delft sterk gereduceerd wordt.

2. Genomen maatregelen

2.1 Autoluw-plusgebied

Bepaalde delen van de binnenstad⁶ zijn voetgangersgebied. Deze gebieden, die voor gemotoriseerd verkeer slechts bereikbaar zijn via pollers, hebben geen parkeervoorzieningen en zijn alleen toegankelijk voor beperkt bestemmingsverkeer (laden en lossen of voor bewoners die hun parkeervoorziening op eigen terrein willen bereiken). Dit gebied wordt het autoluw-plusgebied genoemd. De regels voor het beperkte bestemmingsverkeer zijn vastgelegd in de Verordening ontheffingverlening autoluw-plus⁷. Nadere regels, in de vorm van specifieke criteria en

⁶ Bestemmingplan Binnenstad 2012, H 8

⁷ Verordening ontheffingverlening autoluw-plus van 25 november 2010

voorwaarden op basis waarvan toegang tot het autoluw-plusgebied kan worden verstrekt, zijn beschreven in de Beleidsregels voor het verlenen van ontheffing voor het autoluw-plusgebied⁸. De verordening zegt onder andere:

Artikel 2

Lid 4. Een ontheffing geldt voor maximaal 1 kenteken of (bij het ontbreken van een kenteken) voor maximaal 1 voertuig.

lid 7. Ontheffing wordt niet verleend:

- a. voor locaties en tijden van warenmarkten als genoemd in de marktverordening, behoudens voor de bevoorrading van de markt, voor zover dat overeenkomstig is met de marktverordening;
- b. voor locaties en tijden waarop een evenement plaatsvindt waarvoor een vergunning is verleend, behoudens ten behoeve van het evenement zelf;
- c. voor het gehele autoluw-plusgebied op de vrijdag van 18.00 uur tot 21.00 uur en de zaterdag van 11.00 uur tot 17.00 uur;
- d. voor motorvoertuigen breder dan 2,30 meter.

Lid 8. Het college kan besluiten van het vorig lid af te wijken indien houder van het voertuig waarvoor de ontheffing is aangevraagd aannemelijk kan maken zeer aanmerkelijk en voor lange duur bij toepassing van lid 4 in zijn belang te worden geschaad.

Lid 12. De ontheffing, behoudens de ontheffing verleend krachtens artikel 8, van deze verordening, bevat in ieder geval:

- a. de naam van de houder aan wie de ontheffing is verleend;
- b. het adres van de houder aan wie de ontheffing is verleend;
- c. het kenteken van het voertuig waarvoor de ontheffing is verleend;
- d. de straten c.q. het gebied waarvoor de ontheffing is verleend;
- e. de periode waarvoor de ontheffing is verleend.

Artikel 7. Ontheffingsregeling vaste leveranciers

Lid 2. In afwijking van hetgeen in artikel 2 lid 4 van deze verordening is bepaald, kan een ontheffing voor vaste leveranciers worden afgegeven op kenteken van het voertuig of op naam van het bedrijf dat de ontheffing aanvraagt. Voor het overige is artikel 2 onverkort van toepassing.

In de Toelichting bij de verordening staat ten aanzien van het beperken van de breedte op 2,30 meter:

Deze bepaling is bedoeld de grootte van het voertuig te beperken. Grote en/of zware voertuigen veroorzaken veelvuldig en soms aanmerkelijke schade aan wegdek en panden. Normaliter wordt voor deze voertuigen geen ontheffing verleend. Het college van burgemeester en wethouders

⁸ Beleidsregels ontheffingverlening autoluw-plus, laatst gewijzigd 25 mei 2012

kan alleen ontheffing verlenen indien sprake is dat hetzij de transporteur, hetzij degene die van dit transport afhankelijk is, aanmerkelijk nadeel ondervindt als geen groot voertuig wordt ingezet. Om reden van heldere en eenduidige handhaving is volstaan met louter een breedtemaat beperking. De meeste voertuigen met een wielbasis groter dan 4,50 meter, langer dan 7,50 meter, zwaarder dan 7,50 ton en/of hoger dan 3,20 meter zijn ook breder dan 2,30 meter. Door de breedtemaat als criterium te nemen worden de facto alle grote voertuigen uitgesloten zonder bijzondere handhavinginstrumenten te behoeven hanteren.

Alle “gemeentelijke” voertuigen hebben een permanente ontheffing voor het autoluw-plusgebied.

2.2 Voertuigclassificatie Platform Stedelijke Distributie

Het Platform Stedelijke Distributie kent een voertuigclassificatie. Deze classificatie verdeelt voertuigen in een aantal gemiddelde categorieën. Het betreft de volgende categorieën:

Categorie 1: alle personenauto's en bestelwagens.



Categorie 2: lichte vrachtwagens, gewicht 3,5 ton – 7,5 ton, lengte 7,5 m.



Categorie 3 voertuigen: middelzware vrachtwagens, gewicht 7,5 ton – 18 ton, lengte 10 m.



Categorie 4 voertuigen: zware voertuigen, gewicht hoger dan 18 ton, lengte groter dan 10 meter. Het maximale toegestane gewicht in Nederland is 50 ton en de maximale lengte is 18,75 meter

Als de Toelichting op de verordening ontheffingsverlening autoluw-plus wordt gelegd naast de categorie-indeling volgens het Platform Stedelijke Distributie, dan blijkt dat de verordening de toegang de facto wil beperken tot de voertuigen categorie 1 en 2 volgens het Platform Stedelijke Distributie.

2.3 Autoluw-gebied

De gehele binnenstad van Delft is een autoluw-gebied⁹. In het Lokaal verkeers- en vervoersplan¹⁰ is vastgesteld, dat alle wegen in de binnenstad van het type erftoegangsweg zijn. De gehele binnenstad is hierdoor een 30 km/h zone.

In de binnenstad geldt voor motorvoertuigen een beperking op een maximale lengte van 10 meter en een maximale breedte van 2,20 meter. Dit is in 1964 door middel van een verkeersbesluit¹¹ vastgesteld. In de overweging van dit verkeersbesluit staat:

Overwegende, dat het in het belang van de vrijheid van het verkeer en de veiligheid in de binnenstad gewenst is, het verkeer met motorvoertuigen op meer dan twee wielen

⁹ Bestemmingplan Binnenstad 2012, H 8

¹⁰ Lokaal verkeers- en vervoersplan 2005 - 2020 vast gesteld 30 juni 2005, bladzijden 69 en 70

¹¹ Verkeersbesluit 1964-09668C van 28 juli 1964

(aanhangwagens en opleggers inbegrepen), welke met inbegrip van de lading een breedte van 2,20 meter en/of een lengte van 10 meter te boven gaan, dat zonder ernstige bezwaren dit staddeel kan vermijden, daaruit te weren en de aanwezigheid in de binnenstad van het overige verkeer met zodanige voertuigen door middel van een ontheffingsstelsel aan beperkingen te onderwerpen, aangezien dit staddeel met zijn betrekkelijk smalle wegen niet op dit verkeer is berekend en zich aldaar ook tengevolge van dit verkeer en de dichtheid van het overige verkeer regelmatig verkeersopstoppen voordoet;

Dat om dit doel te bereiken kan worden volstaan met alleen die wegen en weggedeelten, welke toegang geven tot de binnenstad, voor het verkeer met bedoelde voertuigen in beide richtingen, c.q. in de (nog) toegestane rijrichting, gesloten te verklaren, welke beperking vooral van belang is met het oog op de ontsierende werking van verkeersborden op het stadsbeeld;”

Daarna geeft het verkeersbesluit in de leden a. tot en met k. een opsomming van alle wegen en weggedeelten die toegang geven tot de binnenstad, behoudens de Nieuwe Plantage. Het verkeersbesluit wil wel toegang via de Nieuwe Plantage naar de Paardenmarkt mogelijk maken voor verkeer breder dan 2,20 meter en/of een lengte van 10 meter. Dit blijkt uit het feit dat de Nieuwe Plantage niet afgesloten wordt, maar wel de andere straten rond de Paardenmarkt (het verkeersbesluit geeft hiervoor echter geen motivatie). Dit staat beschreven in leden l. tot en met o.:

- l. het gedeelte van de Kantoorgracht, gelegen tussen de westzijde van de Paardenmarkt en de Verwersdijk, in de richting van de Verwersdijk;
- m. de Van der Mastenstraat in beide richtingen;
- n. het gedeelte van de Doelenstraat, gelegen tussen de westzijde van de Paardenmarkt en de Verwersdijk, in beide richtingen;
- o. het gedeelte van het Oostplantsoen, gelegen tussen de Doelenstraat en de Fortuinstraat, in beide richtingen.

De lengte- en breedte beperkingen worden aangeduid door borden bij de toegangswegen tot de binnenstad, zie figuur 2-1. Het in het verkeersbesluit aangekondigde ontheffingsstelsel op deze voertuigbeperkingen is er nooit gekomen. Er is weliswaar een Verordening ontheffingen artikel 87 RVV voor Delft¹², maar deze regelt voor de binnenstad, zijnde niet het autoluw-plusgebied, de toegang tot voor gemotoriseerd verkeer afgesloten straten, òf straten die alleen toegankelijk zijn voor bestemmingverkeer.

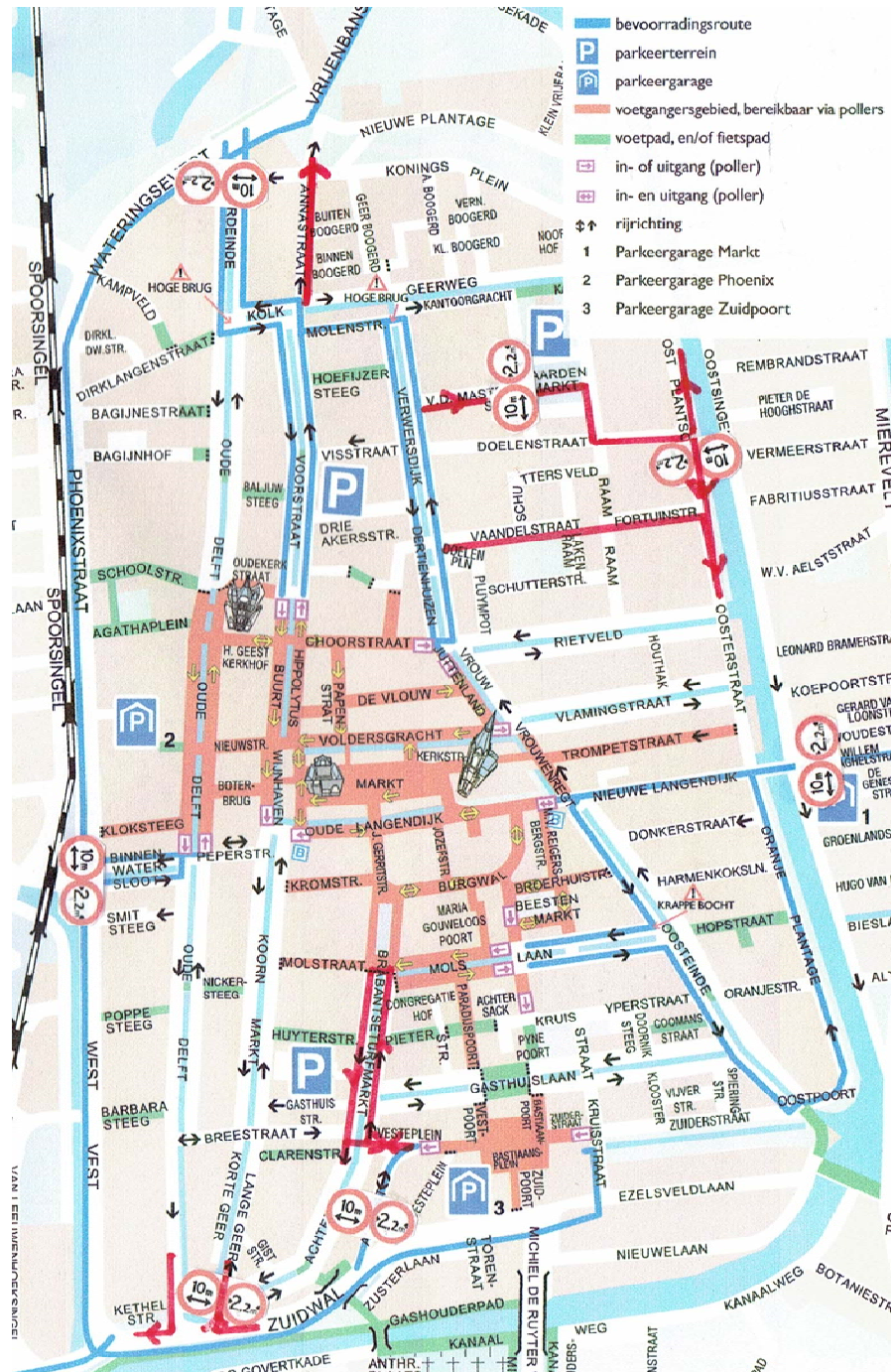
2.4 Bevoorradersroutes

Om zo veilig en snel mogelijk te kunnen bevoorraden in de historische binnenstad van Delft, is een aantal bewegwijzerde bevoorradersroutes gerealiseerd. Deze zijn te vinden op het kaartje in de folder Pollers¹³ in de binnenstad. Het kaartje wordt op de volgende pagina getoond in figuur 2-1. In het kader van deze notitie zijn op dat kaartje ook de locaties aangegeven van de borden van de voertuigbeperking op 10 meter lang en 2,20 meter breed.

¹² http://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/xhtmloutput/historie/Delft/45703/45703_1.html

¹³ delft.nl/Gemeenteloket/Folders_gemeente_Delft/Folders_parkeren_en_verkeer

Figuur 2-1
Kaartje uit de
folder Pollers, met
daaraan
toegevoegd de
locaties van de
borden voertuig-
beperking 10
meter lang en 2,20
meter breed.
Tevens zijn in rood
aangegeven de
extra bevoorra-
dingsroutes (zie
paragraaf 4.2)



3. Relatie tussen ondergrond en de overlast door vrachtverkeer

Naast de invloed van de schaal van de binnenstad zijn er andere overwegingen om vrachtverkeer te reguleren. Dit heeft te maken met de ondergrond.

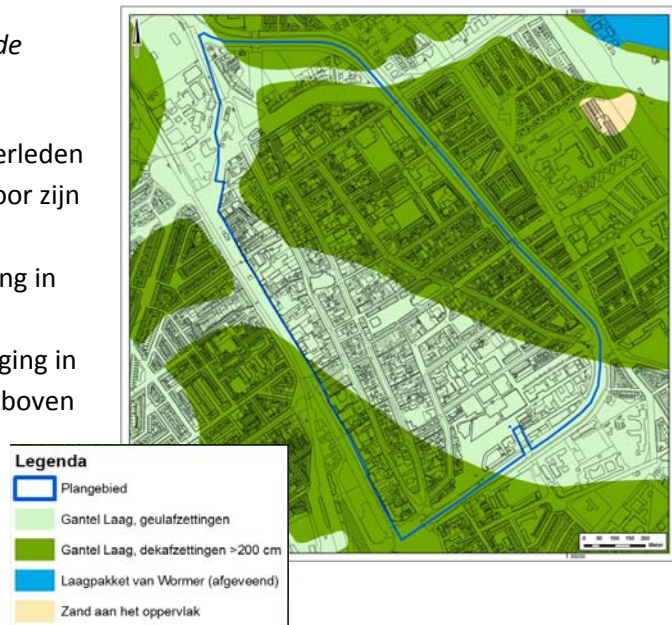
Aanvankelijk bestond de ondergrond van het binnenstad¹⁴ uit veen (Hollandveen Laagpakket). Rond 300 v.Chr. werden er in dit veengebied geulen uitgeschuurd, waarin zandige sedimenten werden afgezet: de geulafzettingen van de Gantel Laag. Dergelijke afzettingen bevinden zich in het

¹⁴ Bestemmingplan Binnenstad 2012, H 9

zuidwestelijke deel van de binnenstad (zie figuur 3-1). Naast deze geulen werd een dik kleipakket afgezet: de dekafzettingen van de Gantel Laag. Volgens de geologische kaart van Delft bevindt zich in het noordoostelijke deel een minstens 2 meter dikke laag van deze dekafzettingen.

Figuur 3-1: De binnenstad geprojecteerd op de geologische kaart van Delft

Als gevolg van oxidatie en klink is er in het verleden inversie opgetreden in het landschap. Hierdoor zijn de geulafzettingen als hogere ruggen in het landschap komen te liggen. De maaiveldligging in het zuidwestelijk deel van de binnenstad is¹⁵ gemiddeld 1,1 m boven NAP. De maaiveldligging in het noordoostelijke deel is gemiddeld 0,4 m boven NAP. Het zuidwestelijk ligt dus gemiddeld 0,7 m hoger. Het hoogste punt is het Heilige Geest Kerkhof met 2,2 m boven NAP en het laagste is het Rietveld met 0,15 m onder NAP; het verschil is 2,35 m.



De ontwateringsdiepte (de verticale afstand tussen maaiveld en grondwater) in het zuidwestelijk deel gemiddeld 1,3 meter. De ontwateringsdiepte in het noordoostelijke deel is gemiddeld 0,8 meter. Het verschil is dus 0,5 m. De grootste ontwateringsdiepte is op de Oude Delft met 1,7 meter. De kleinste ontwateringsdiepte is op het Rietveld met 0,4 m.

De historische binnenstad van Delft is sinds 1978 aangewezen als beschermd stadsgezicht. Vrijwel alle panden van voor 1900 zijn gefundeerd op ondiepe gemetselde stroken (“op staal gefundeerd”). Dit maakt de panden gevoelig voor schade door verkeerstrillingen. Veel stoepen¹⁶ zowel in het zuidwestelijke als in het noordoostelijke deel van de binnenstad hebben een cultuurhistorische waarde.

Door de opbouw van de ondergrond en de geringe ontwateringsdiepte is het noordoostelijke deel van de binnenstad zeer gevoelig voor trillingen als gevolg van vrachtverkeer. Deze trillingen leiden tot:

- beschadiging, verzakking van het wegdek;
- beschadiging van drainage en huisaansluitingen;
- beschadiging en/of verzakking van stoepen;
- trillingsoverlast in- en mogelijk schade aan huizen;
- zettingen van de ondergrond leidend tot verzakking van huizen;
- zettingen van de ondergrond leidend tot maaiveld daling, hetgeen weer leidt tot een nog geringere ontwateringsdiepte etc..

¹⁵ Ontleend aan [delft.nl/Inwoners/Wonen_en_leven/Wonen/Wateroverlast/Grondwater/kaart met grondwaterstanden](http://delft.nl/Inwoners/Wonen_en_leven/Wonen/Wateroverlast/Grondwater/kaart%20met%20grondwaterstanden)

¹⁶ Bestemmingsplan Binnenstad 2012, Regels, bijlage 3 Lijst van stoepen met cultuurhistorische waarde

4. Knelpunten

4.1 Aantal ontheffingen voor categorie 3 en categorie 4 voertuigen in autoluw-plusgebied

Er blijken veel voertuigen categorie 3 in het autoluw-plusgebied te rijden. Deze voertuigen rijden eerst door het overige deel van de binnenstad voordat zij bij het autoluw-plusgebied komen. Daarnaast rijden er ook categorie 4 voertuigen in het gebied Kruisstraat. In de Verordening ontheffing autoluw-plus staat:

“Het college van burgemeester en wethouders kan alleen ontheffing verlenen indien sprake is dat hetzij de transporteur, hetzij degene die van dit transport afhankelijk is, aanmerkelijk nadeel ondervindt als geen groot voertuig wordt ingezet.”

Een belangrijke tekortkoming is de afwezigheid van een concreet criterium voor toekenning van een ontheffing. Daarnaast wordt op het aanvraagformulier Vaste ontheffing¹⁷ niet gevraagd naar de afmetingen van het voertuig of naar de motivatie waarom een groter voertuig wordt ingezet dan volgens de verordening is toegestaan. Hieruit kan de conclusie getrokken worden dat bij de beoordeling van de aanvraag ontheffing de afmetingen van het voertuig niet in beschouwing genomen worden - noch door de aanvrager noch bij de handhaving door de gemeente.

De voertuigen categorie 3 en 4 die in het autoluw-gebied rijden zijn voor een groot deel voertuigen met een ontheffing die op weg zijn naar of afkomstig zijn uit het autoluw-plusgebied.

Niet alleen lengte en breedte vormen een probleem, maar ook het gewicht in combinatie met de snelheid, want dat veroorzaakt schadelijke bodemtrillingen. In het autoluw-plusgebied wordt langzaam gereden, op de aan- en afvoerroutes wordt harder gereden. Daardoor is er dus meer overlast en schade in het autoluw-gebied van de binnenstad dan in het autoluw-plusgebied.

4.2 Bevoorradingsroutes

Op het kaartje in figuur 2-1 staan de bevoorradingsroutes aangegeven. Uit navraag bij chauffeurs en uit waarneming is gebleken dat er van meer routes gebruikt wordt gemaakt. Deze extra routes zijn met rood ingekleurd in figuur 2-1. Dit betekent extra overlast in straten die hiervoor niet geschikt zijn

4.3 Bouwverkeer

Dit betreft voertuigen voor grondtransport, bouwmaterialen, bouwdelen (“ondeelbare lading”), kraanwagens, betonmixers/betonmolens e.d. Deze voertuigen zijn groot en zwaar. Het bouwverkeer zorgt door afmetingen en door gewicht, snelheid en dus trillingen, voor veel overlast en daadwerkelijke schade aan andere voertuigen, straten, ondergrondse infrastructuur, stoepen en huizen.

4.4 Overige voertuigen

De busdienst tussen Delft Kuyperwijk en IKEA Delft loopt door de binnenstad over de Binnenwatersloot, Peperstraat, Oude Langendijk en Nieuwe Langendijk. Touringcars rijden over De Nieuwe Langendijk om toeristen af te zetten en op te halen naast de Nieuwe Kerk.

Vuilniswagens halen vuilnis en oud papier op huis aan huis in de binnenstad. Vrachtwagens legen de ondergrondse opslag van huisvuil, en glas en plastic uit de desbetreffende afvalcontainers.

¹⁷ http://www.delft.nl/Gemeenteloket/o/Ontheffing_autoluwplus_gebied_pollerpas

Zuigwagens/kolkenzuiger maken straatkolken leeg. Daarnaast halen vrachtwagen van particuliere bedrijven bedrijfsafval op.

De "Overige voertuigen", behoudens touringcars en particuliere vrachtwagens die bedrijfsafval ophalen, rijden direct of indirect in opdracht van de gemeente. Alle "Overige voertuigen" leveren niet alleen overlast door hun afmetingen en gewicht overlast maar veroorzaken daarnaast meestal schadelijke trillingen door de combinatie van snelheid en gewicht.

4.5 Bebording rond binnenstad

De bebording rond de binnenstad voor de beperking op een maximale lengte van 10 meter en een maximale breedte van 2,20 meter is niet meer gesloten. Het betreft twee locaties, namelijk de Paardenmarkt en de Ezelsveldlaan/Kruisstraat.

Rond de locatie Paardenmarkt is de situatie veranderd ten opzichte van die beschreven in het Verkeersbesluit van 1964:

Verkeersbesluit 1964	Huidige situatie
lid l. 'het gedeelte van de Kantoorgracht, gelegen tussen de westzijde van de Paardenmarkt en de Verwersdijk, in de richting van de Verwersdijk';	Er geldt nu verbod om in te rijden. Dit is geen probleem en moet zo blijven.
lid m. 'de Van der Mastenstraat in beide richtingen';	De borden aan Verwersdijkkant zijn weg. Dit is geen probleem en mag zo blijven.
lid n. het gedeelte van de Doelenstraat, gelegen tussen de westzijde van de Paardenmarkt en de Verwersdijk, in beide richtingen;	Er staat nu een bord verboden voor autoverkeer behoudens bestemmingsverkeer. Dit is geen probleem en moet zo blijven.
lid o. het gedeelte van het Oostplantsoen, gelegen tussen de Doelenstraat en de Fortuinstraat, in beide richtingen.	De borden aan de kant van de Fortuinstraat zijn verdwenen. Dit is geen probleem en kan zo blijven.
	Nieuw is dat verkeer vanaf de Doelenstraat de Raam op kan en verder de binnenstad in. Toen het verkeersbesluit in 1964 werd opgesteld was dit deel van de Raam afgesloten privéterrein van de TU bibliotheek en het Waterloopkundig laboratorium. Hier staan nu geen borden voor de lengte- en breedte beperking. Dit is een probleem en kan zo niet blijven.

Zoals in paragraaf 2.1 aangegeven is, is het de bedoeling dat er zonder voertuigbeperking via de Nieuwe Plantage naar de Paardenmarkt gereden kan worden. Daarom staan er aan het begin van de Nieuwe Plantage geen borden met beperking. De politie is hiervan niet op de hoogte en legt de afwezigheid van deze borden ten onrechte uit als een gat in de bebording rond de binnenstad. Dit is de hoofdreden dat de Politie niet wil handhaven. Het ontbreken van het bord bij hoek Doelenstraat/Raam is wel een formeel gat.

Bij de aanleg van het Zuidpoortgebied is de situatie in en rond de Zuiderstraat geheel veranderd. De

toegang tot dit deel van de binnenstad loopt nu via Ezelsveldlaan. De borden ontbreken, deze zouden moeten staan aan de westkant van de Ezelsveldlaan. Er gaat nu verkeer van categorie 3 en 4 naar de winkels in de Zuiderstraat, Kruisstraat en de Achtersack. De trailers categorie 4 keren op de hoek van de Kruisstraat en Yperstraat. Er staan geen borden op de Gasthuislaan aan de kant van de Kruisstraat. Het komt voor dat zwaar verkeer vanaf de Kruisstraat de Gasthuislaan oprijdt en zich vervolgens bij het Oosteinde klem rijdt. Verklaringen voor de ontstane situatie in dit gebied kunnen zijn:

- a. niet aan gedacht bij herinrichting;
- b. bewust niet gedaan om vrachtverkeer mogelijk te maken.

Er zijn geen verkeersbesluiten die de verklaring ad b. ondersteunen.

Omdat op twee plekken (Nieuwe Plantage/Paardenmarkt en Ezelsveldlaan/Kruisstraat) de bebording niet helder/sluitend is (naar de mening van de politie – deels ten onrechte; zie hiervoor), kan/wil de politie nergens handhaven in de binnenstad. Hierdoor rijdt er vrachtverkeer in de binnenstad rond dat groter is dan volgens de geldende voertuigenbeperking van 10 meter lang en 2,20 meter breed is toegestaan.

4.6 Ontheffing op voertuigbeperking in autoluw-gebied

Zoals reeds in paragraaf 2.3 aangegeven is er geen ontheffingsregeling op de voertuigbeperking van lang 10 meter en breed 2,20 in het autoluw-gebied. Toch wordt er veel gereden door vrachtauto's langer dan 10 meter en breder dan 2,20 meter. Doordat er is geen ontheffingsregeling op de voertuigbeperkingen is, kunnen er geen overlast- en schadebeperkende voorwaarden aan een eventuele ontheffing gesteld worden.

4.7 Conclusies

Het ruime ontheffingsbeleid voor het autoluw-plusgebied leidt tot meer grote vrachtwagens in het autoluw-plusgebied en daardoor ook in het overige autoluw-gebied van de binnenstad. Probleem bij deze voertuigen is niet alleen de lengte en de breedte, maar ook het gewicht in combinatie met de snelheid, want dat kan schadelijke bodemtrillingen veroorzaken. In het autoluw-plusgebied wordt langzaam gereden, maar op de aan- en afvoerroutes wordt harder gereden. Daardoor is er meer overlast en schade in het overige autoluw-gebied van de binnenstad dan in het autoluw-plusgebied.

Er zijn meer aan- en afvoerroutes dan gedacht. Daardoor is er op meer plekken in de binnenstad overlast en schade dan algemeen wordt aangenomen.

Het bouwverkeer en de "Overige voertuigen" zorgen niet alleen door hun afmetingen en gewicht, maar ook door hun gewicht in combinatie met hun snelheid voor bodemtrillingen, voor veel overlast en schade aan andere voertuigen, straten, ondergrondse infrastructuur, stoepen en huizen. Een deel van de "Overige voertuigen" rijdt direct of indirect in opdracht van de gemeente.

Omdat op twee plekken (Nieuwe Plantage/Paardenmarkt en Ezelsveldlaan/Kruisstraat) de bebording niet helder/sluitend is wil/kan de politie nergens handhaven in de binnenstad. Hierdoor rijdt er vrachtverkeer in de binnenstad rond dat groter is dan toegestaan volgens de geldende voertuigenbeperking van 10 meter lang en 2,20 meter breed.

Er is geen ontheffingsregeling op de voertuigbeperkingen in het autoluw-gebied. Hierdoor kunnen er geen overlast- en schadebeperkende voorwaarden aan een eventuele ontheffing gesteld worden.

5. Situatie in andere steden oude binnensteden en wat daarvan te leren

In veel steden is een beperking op gewicht of lengte ingesteld. In het onderstaande wordt op een drietal steden nader ingegaan, omdat deze interessant kunnen zijn vanuit het Delftse perspectief.

5.1 Amsterdam

De binnenstad van Amsterdam, met uitzondering van de aangewezen vrachtroutes, is verboden voor verkeer van 7,5 ton of meer. Er is een ontheffing nodig om in de binnenstad van Amsterdam te rijden buiten de vrachtroutes. De aanvrager van een ontheffing moet naast kenteken ook lengte voertuig, wielbasis, maximale belaadbaarheid (volume/gewicht), gemiddelde belading voor binnenstad (volume/gewicht) opgeven. Ook is het mogelijk, net als in Delft, om een ontheffing voor meerdere auto's op naam van het bedrijf te krijgen. Bij de aanvraag moet dan, in tegenstelling tot in Delft, voor alle voertuigen het kenteken en de hiervoor genoemde fysieke gegevens opgegeven worden. Daarnaast moet de aanvrager aangeven waarom er geen gebruik kan worden gemaakt van een voertuig dat wel aan reguliere ontheffingscriteria kan voldoen. Hierbij staat expliciet aangegeven dat alleen een economisch motief onvoldoende is. Criteria zijn:

- De lading is ondeelbaar en vergt een voertuig langer dan 10,0 meter (zoals heipalen)
- De aard van de werkzaamheden maken het onmogelijk een voertuig in te zetten met een wielbasis kleiner dan 5,50 meter (zoals kraanwagens).
- Het voertuig heeft een zeer specifiek niet alledaags gebruiksdoel, is zeer kostbaar en kent hierdoor een lange afschrijvingstermijn (zoals zuigwagens).

5.2 Utrecht

In de binnenstad van Utrecht geldt voor de meeste straten een beperking voor voertuigen van 9 meter of langer. Daarnaast zijn er straten met een aslastbeperking van 2, 5 of 8 ton. Deze beperkingen zijn een onderdeel van het Bevoorradingsplan Binnenstad Utrecht. Van het plan is een overzichtelijk brochure¹⁸ gemaakt met daarbij drie kaartjes waarop aangegeven:

- de routes van en naar de binnenstad;
- de straten in de binnenstad waar voor een aslastbeperking geldt van 2, 5 of 8 ton;
- de straten in de binnenstad waar voor voertuigen van 9 meter of langer beperkingen gelden.

5.3 Dordrecht

In een deel van de binnenstad van Dordrecht had men veel last van trillingen door het wegverkeer. De firma Fugro heeft in opdracht van de gemeente onderzoek gedaan en heeft geadviseerd het voertuiggewicht te maximaliseren op 7 ton.

In de motivatie voor het instellen van de voertuigbeperking¹⁹ staat: "Diverse belanghebbenden, waaronder TLN en EVO, hebben aangegeven dat de ontwikkeling in het vrachtverkeer de laatste jaren juist is om met steeds grotere voertuigen te rijden. Dit leidt tot kostenbesparingen en minder verkeersbewegingen, maar bijvoorbeeld ook tot een vermindering van de uitstoot van CO₂, doordat er per saldo minder vrachtwagens nodig zijn. De vrachtwagens zijn hierdoor wel steeds groter en zwaarder. Gezien de kwetsbaarheid van de historische binnenstad, onder meer door

¹⁸ www.utrecht.nl/images/DSO/verkeer/Verkeerenvervoerbeleid/pdf/brochure_bevoorradingsplan.pdf

¹⁹ Voorstel aan College B&W voor instellen lengtebeperking vrachtverkeer binnenstad, Stadsontwikkeling 4 september 2009

bovengenoemde feiten en omstandigheden, heeft deze ontwikkeling voor de Dordtse binnenstad een kritische grens overschreden. Het is daarom noodzakelijk om maatregelen tegen trillingen, veroorzaakt door zwaar vrachtverkeer, te nemen.”

De voertuigbeperking is niet ingesteld op 7 ton, maar op 7,5 m lengte. Dit is gedaan omdat handhaving op gewicht vraagt om een gecertificeerde meetbrug en dat handhaving op lengte veel eenvoudiger gaat via kentekenbewijs en eventueel een meetlint. Dordrecht geeft aan met de 7,5 m te beogen binnen de voertuigcategorie 2 volgens het Platform Stedelijke Distributie te blijven.

Uit Fugro onderzoek bleek ook dat een lagere snelheid dan 30 km/h een vergelijkbaar effect sorteert als een beperking van het gewicht. Het is op basis van de geldende verkeerswetgeving echter onmogelijk een lagere maximum snelheid dan 30 km/h in te stellen en te handhaven (Wegenverkeerswet, BABW). Een lagere snelheid kan echter wel individueel worden afgesproken, door deze te verankeren als voorschrift in een ontheffingsverordening.

In de ontheffingsaanvraag moet het bedrijf vermelden op de hoogte te zijn van de problematiek rond de trillingshinder, en daarom akkoord te gaan met een transportprotocol gekoppeld aan de ontheffing (o.a. snelheid van 15 km/u en dat schades die voortvloeien uit het gebruik van deze ontheffing geheel voor risico van de ontheffingshouder zijn) en dat hij zich zal inzetten om de trillingshinder tegen te gaan. Bijvoorbeeld: vermelden dat de chauffeurs aangestuurd zullen worden en bij eventuele vervanging van het wagenpark te zoeken naar een voertuig dat de trillingshinder zo veel mogelijk tegengaat. Het transportprotocol zorgt ervoor dat de vervoerders zich bewust is van het probleem dat hij veroorzaakt en dat deze alles in het werk moet stellen om de overlast zoveel mogelijk te beperken.

6. Ontwikkelingen in Delft

6.1 E-deals

De nota Delft Energieneutraal 2050- het Uitvoeringsprogramma 2013-2016 bevat een lijst met projecten, de zogenaamde E-deals. Hierbij zijn ook E-deals in de sector Verkeer en Vervoer. Maatwerkdistributie, het terugdringen van het aantal benodigde voertuigen voor de bevoorrading van de stad, is een van de E-deals binnen de sector Verkeer en Vervoer. Een deel van de goederen komt al efficiënt de stad in. Dat is vooral de bevoorrading waarbij logistieke professionals en bedrijven met eigen vervoer de (bundeling van) goederenstromen goed hebben georganiseerd, zoals bij de bevoorrading van supermarkten, grootwinkelbedrijven en winkelketens. Het grootste deel van de vervoersbewegingen werkt met een lage beladingsgraad of komt slechts met een kleine zending de stad in. Dit leidt tot een groot aantal grote voertuigen in binnenstad en tot veel overlast. Nieuwe logistieke concepten en verdergaande bundeling moeten leiden tot het terugdringen van het aantal voertuigen voor bevoorrading in de binnenstad.

Stadslogistiek Delft is een eerste invulling van het terugdringen van het aantal voertuigen. Stadslogistiek Delft is een initiatief van de gemeente Delft en PostNL. Stadslogistiek Delft bundelt goederenstromen aan de rand van de stad en bezorgt binnen Delft op het moment dat de ontvanger dat wil met (kleine) elektrische voertuigen. Stadslogistiek Delft is een zelfstandig opererende organisatie binnen PostNL.

Naar verwachting worden er in 2015 vanuit de gemeente acties gestart in het kader van E-deals om meer partijen te laten deelnemen aan het bundelen van de goederenstromen. Op termijn zal dit leiden tot minder voertuigen in de binnenstad. Dit zal de overlast duidelijk doen afnemen.

6.2 Maatregelen touringcars op Oude en Nieuwe Langendijk

Op 2 april 2015 is het onderstaande bericht op de gemeentesite²⁰ geplaatst. De aangekondigde maatregelen op korte termijn zullen de overlast door touringcars sterk doen afnemen. De langer termijn maatregelen zullen het probleem geheel oplossen.

“De gemeente neemt maatregelen om de overlast van touringcars bij het Blauwe Hart en op de Oude en Nieuwe Langendijk te verminderen. Op korte termijn wordt het gebruik van de Koepoortplaats als in- en uitstapplaats gestimuleerd. Daarnaast heeft het college het voornemen tot besluit genomen om voor aanvang van het toeristenseizoen in 2016 de touringcars op de Nieuwe en Oude Langendijk te weren.

Maatregelen op korte termijn

- De Koepoortplaats wordt aangewezen als in- en uitstapplaats voor touringcars. De parkeerplaats voor touringcars is nu bestemd voor in- en uitstapplaats voor passagiers en het lang parkeren van touringcars. Maar door de vele geparkeerde touringcars is er vaak te weinig ruimte voor touringcars om de passagiers in- en uit te laten stappen. Daarom wordt een maximum parkeertijd van 30 minuten ingesteld.
- Om de weggevalen parkeerplaatsen van de Koepoortplaats te compenseren zal op korte afstand een alternatieve parkeerstrook worden ingericht. Hiervoor is de linker rijstrook van de Mijnbouwstraat in beeld.
- Touringcaroperators worden actief geïnformeerd over bovenstaande maatregelen. Ook wordt de verwijzing op straat aangepast.
- Zowel de aantallen touringcars op de Oude en Nieuwe Langendijk als het gebruik van de Koepoortplaats worden in beeld gebracht, om het effect van de voorgestelde maatregelen te meten.

Langere termijn

De bovenstaande maatregelen zullen de overlast op korte termijn beperken. Om helemaal geen overlast van touringcars meer te hebben in de binnenstad is het voorgenomen besluit genomen om de touringcars niet meer toe te laten in de binnenstad. De uitwerking van deze maatregel wordt het komende kwartaal verder afgestemd met zowel bewoners als het bedrijfsleven in de binnenstad. Op basis van het draagvlak zal uiterlijk in het najaar een definitief besluit genomen worden.

Wijziging standpunt

Eind 2013 is in overleg met de gemeenteraad besloten om pas een touringcarverbod in te stellen als een alternatieve in- en uitstaplocatie bij het Prinsenhof in 2017 goed functioneert. Na gesprekken met omwonenden en ondernemers van de Nieuwe Langendijk is duidelijk geworden dat het niet wenselijk is om te wachten met het nemen van maatregelen tot de aanleg.”

²⁰ http://www.delft.nl/Inwoners/Nieuws_2015/Maatregelen_touringcars

6.3 Digitaal parkeren

Per 1 maart 2015 is in Delft het digitaal parkeren ingevoerd. De parkeervergunning of het gekochte kaartje wordt digitaal gekoppeld aan het kenteken van het voertuig. Met een scanauto kan Handhaving van de gemeente volautomatisch de parkeerrechten controleren. De camera's in de speciale "roofbox" scannen de kentekens van de geparkeerde voertuigen, waarna direct in de centrale ParkeerRechtenDataBase (PRDB) van de gemeente Delft wordt gecontroleerd of voor het desbetreffende kenteken een parkeerbewijs is afgegeven. Als dit niet het geval is krijgt de Buitengewone Opsporingsambtenaar (BOA) die de auto volgt een melding op zijn handheld, waarna hij bij de desbetreffende auto een naheffing kan opmaken.

6.4 Selectieve toegang binnenstad

Het verkeer naar het autoluw-plusgebied wordt tot nu toe gereguleerd door middel van pollers. De pollers zijn aan het einde van hun technische levensduur en moeten vervangen worden²¹. De pollers worden begin 2016 vervangen door een systeem van kentekenherkenning. Kentekenherkenning is een techniek waarbij kentekens met behulp van camera's automatisch worden gelezen. De kentekens worden vervolgens vergeleken met één of meer referentiebestanden. In het geval van selectieve toegang is het referentiebestand de lijst met ontheffinghouders. Het systeem werkt dus volgens hetzelfde principe als het digitaal parkeren. Het kenteken is dus de basis voor de toegangsverlening tot het autoluw-plusgebied.

Aan het kenteken(bewijs) van een voertuig zijn de volgende gegevens gekoppeld:

- lengte, breedte en wielbasis;
- massa rijklaar, laadvermogen en toegestane maximale massa voertuig.

Deze gegevens zijn opgenomen in het RDW kentekenregister. Dit register is digitaal en vrij toegankelijk. Dit geeft de mogelijkheid om bij de aanvraag van een permanente of tijdelijk ontheffing controle op deze gegevens te doen en indien nodig de ontheffing te weigeren. Het camerasysteem zorgt voor de handhaving.

6.5 Actualisatie ontheffingsbeleid voor het autoluw-plusgebied

Het Memo "Selectieve toegang binnenstad Delft" geeft ook aan:

Actualisatie/herziening van het huidige beleid omtrent selectieve toegang van de binnenstad is nodig om meer eenduidigheid te creëren. Deze actualisatie staat los van het vervangen van het toegangscontrolesysteem. Uitgangspunt is dat het toekomstige toegangscontrolesysteem het ontheffingenbeleid ondersteunt en vice versa. De actualisatie van het ontheffingenbeleid is een traject dat in de loop van 2015 separaat wordt opgestart. Bij deze actualisatie wordt rekening gehouden met het toekomstige selectieve toegangscontrolesysteem.

²¹ Memo "Selectieve toegang binnenstad Delft", definitieve conceptversie, september 2014

Bij deze actualisatie van het beleid kan ook het huidige niet concrete criterium: 'de aanvrager kan aannemelijk maken zeer aanmerkelijk en voor lange duur in zijn belangen te worden geschaad', worden vervangen door meer concrete criteria. Deze kunnen in navolging van Amsterdam (zie paragraaf 5.1), inclusief de expliciete toevoeging dat alleen een economisch motief niet voldoende is, zijn :

- De lading is ondeelbaar en vergt een voertuig langer dan 10,0 meter (zoals heipalen)
- De aard van de werkzaamheden maken het onmogelijk een voertuig in te zetten met een wielbasis kleiner dan 5,50 meter (zoals kraanwagens).
- Het voertuig heeft een zeer specifiek niet alledaags gebruiksdoel, is zeer kostbaar en kent hierdoor een lange afschrijvingstermijn (zoals zuigwagens).

Bij de actualisatie van het beleid kan ook een transportprotocol ingevoerd worden (zie paragraaf 5.3 Dordrecht). Dit betekent het vastleggen van nadere gedragsregels gericht op het voorkomen van overlast. In de ontheffingsaanvraag moet het bedrijf vermelden op de hoogte te zijn van de problematiek rond de trillingshinder, en daarom akkoord te gaan met een transportprotocol gekoppeld aan de ontheffing (o.a. snelheid van 15 km/u en dat schades die voortvloeien uit het gebruik van deze ontheffing geheel voor risico van de ontheffingshouder zijn) en dat hij zich zal inzetten om de trillingshinder tegen te gaan. Bijvoorbeeld: vermelden dat de chauffeurs aangestuurd zullen worden en bij eventuele vervanging van het wagenpark te zoeken naar een voertuig dat de trillingshinder zo veel mogelijk tegengaat.

Tevens kunnen in het protocol de te gebruiken aan- en afvoerroutes naar en in het autoluw-plusgebied worden vastgelegd. In het kader van de handhaafbaarheid moet in de ontheffingsverordening een relatie gelegd worden tussen het autoluw-plusgebied en de binnenstad als autoluw-gebied. Zoals eerder aangegeven is de overlast door grote voertuigen te verminderen door deze voertuigen langzamer te laten rijden. Wellicht is het mogelijk om in de binnenstad buiten het autoluw-plusgebied een maximumsnelheid van 15 km/u op te leggen aan voertuigen categorie 3 of 4 op basis van de ontheffing.

Stadbussen en vuilniswagens hebben een permanente ontheffing. De Oude Langendijk ligt in het autoluw-plusgebied. De beperking van 15 km/u kan in ieder geval ook daar gelden voor stadsbussen en vuilniswagens. Op basis van een transportprotocol is het wellicht mogelijk de maximumsnelheid van 15 km/u ook voor het autoluw-gebied op te leggen. Omdat het hier gaat om bedrijven die werken op basis van een concessie, zouden ook in die overeenkomst nadere afspraken over snelheden gemaakt kunnen worden.

6.6 Cluster Ruimte, Afdeling Advies

Het vrachtwagenprobleem is door de Belangenvereniging Binnenstad Noord besproken met de gemeente Delft, Cluster Ruimte, Afdeling Advies. Het probleem was binnen de afdeling Advies al bekend. Men staat sympathiek tegenover een aantal van de door de belangenvereniging genoemde oplossingen. Er is echter geen tijd beschikbaar binnen de afdeling Advies om het onderwerp echt op te pakken. Afdeling Advies heeft om de ergste drie knelpunten aan te pakken inmiddels een vrachtwagenbeperking opgesteld voor de Vlamingstraat, Rietveld en Gasthuislaan (publicatiedatum 29 april 2015).

7. Te nemen maatregelen

De onderstaande maatregelen zullen tezamen de overlast en de schade door het vrachtverkeer in de binnenstad van Delft sterk reduceren. De maatregelen liggen hoofdzakelijk in de regelende sfeer. Zij brengen relatief weinig kosten met zich mee en zullen besparen in het onderhoud aan de wegen in de binnenstad en op die voor handhaving.

Stimuleren E-deal. Leidt tot minder voertuigen in het autoluw-plusgebied en daardoor ook in het autoluw-gebied. Dit zal de overlast en schade duidelijk doen afnemen.

Ontheffingscriteria voor autoluw-plusgebied concreter maken. De aanvrager moet aangeven waarom er geen gebruik kan worden gemaakt van een voertuig dat wel aan de reguliere ontheffingscriteria kan voldoen. Hierbij geldt expliciet dat alleen een economisch motief is onvoldoende. Criteria zijn:

- de lading is ondeelbaar en vergt een voertuig langer dan 10,0 meter (zoals heipalen);
- de aard van de werkzaamheden maken het onmogelijk een voertuig in te zetten met een wielbasis kleiner dan 5,50 meter (zoals kraanwagens);
- het voertuig heeft een zeer specifiek niet alledaags gebruiksdoel, is zeer kostbaar en kent hierdoor een lange afschrijvingstermijn (zoals zuigwagens).

Ontheffing alleen op kenteken. De ontheffing alleen verlenen op kenteken en niet meer op bedrijf. De afmetingen van het voertuig zijn gekoppeld aan het kenteken in het RDW kentekenregister. Bij het verlenen van de ontheffing kan hier dan op de afmetingen van het voertuig gecontroleerd worden.

Aan de ontheffing een transportprotocol koppelen. Het protocol maakt duidelijk dat de aanvrager door de ontheffing niet alleen van zijn probleem af is (geen toegang hebben tot het autoluw-plusgebied), maar dat hij zoveel mogelijk moet bijdragen aan het oplossen van het probleem waarvoor het autoluw-plusgebied als oplossing is ingesteld. In het protocol opnemen:

- toegestane transportroutes. Deze kunnen op de aanvrager afgestemd worden;
- stapvoets rijden. Dit is maximaal 15 km/u. Dit geldt ook voor de Oude Langendijk;
- dat eventuele schade voor aanvrager is.

Verplicht print ontheffing met bijbehorend protocol in voertuig. Het verplichten om een print van de toegekende ontheffing met bijbehorend protocol in het voertuig te hebben, stelt de chauffeur in staat te weten welk gedrag er van hem wordt verlangd.

Ontheffingsregeling voor autoluw-gebied maken. Het hele autoluw-gebied kent een lengtebeperking van 10 meter en een breedtebeperking van 2,20 meter. Er is geen ontheffingregeling. In de te maken ontheffingsregeling opnemen:

a. Criteria:

- de aanvrager moet aangeven waarom er geen gebruik kan worden gemaakt van een voertuig dat wel aan de lengte- en breedtebeperking voldoet. Hierbij geldt expliciet dat alleen een economisch motief onvoldoende is;
- de lading is ondeelbaar en vergt een voertuig langer dan 10,0 meter (zoals heipalen);

- de aard van de werkzaamheden maken het onmogelijk een voertuig in te zetten met een wielbasis kleiner dan 5,50 meter (zoals kraanwagens).
- b. Alleen ontheffing op kenteken verlenen.
- c. Aan de ontheffing een transportprotocol koppelen. In het protocol opnemen:
- toegestane transportroutes. Deze kunnen op de aanvrager afgestemd worden;
 - stapvoets rijden. Dit is maximaal 15 km/u;
 - verplichting tot het nemen van schadebeperkende maatregelen opnemen (bouwverkeer);
 - melding dat eventuele schade voor aanvrager is.
- d. Verplichting print ontheffing met bijbehorend protocol in voertuig te hebben.

Selectiever toegangssysteem voor vrachtverkeer in autoluw-gebied invoeren. Het invoeren van het systeem zal de handhaving van de bestaande voertuigbeperking op 10 meter lang en 2,20 breed vereenvoudigen en zal de kosten van handhaving sterk doen verminderen. De camera's moeten bij de toegangswegen tot de binnenstad geplaatst worden. Dit is op de locaties waar de borden met de bestaande voertuigbeperking op 10 meter lang en 2,20 breed staan, zie figuur 2-1 op bladzijde 10.

Bouwverkeer beperken. Bij een aanvraag voor een omgevingsvergunning om te bouwen moet het de aanvrager in vroeg stadium duidelijk worden dat het bouwen in de binnenstad beperkingen kent. Dat er bij het ontwerp gestreefd moet worden naar het beperken van het gewicht en de afmetingen van bouwdelen en dat een ontheffing van de voertuigbeperking op lengte van 10 meter en breedte van 2,20 meter geen vanzelfsprekendheid is. Realisatie hiervan is mogelijk bijvoorbeeld door dit alles op te nemen in het Stappenplan bouwen²².

Overlastbeperkende maatregelen busdienst. De huidige concessie met Veolia loopt tot en met 2017. Bij het aangaan van een nieuwe concessie kunnen overlastbeperkende maatregelen geëist worden.

Touringcar-stopplek bij Blauwe Hart. De op 2 april 2015 aangekondigde maatregelen op korte termijn zullen de overlast door touringcars sterk doen afnemen. Het omzetten van het voorgenomen besluit om de touringcars niet meer toe te laten in de binnenstad in een definitief besluit, zal het probleem geheel oplossen. Het ligt in de rede om dan ook de twee parkeerplaatsen voor touringcars op de Paardenmarkt op te heffen.

Avaalex (of zijn vervanger/opvolger) kleinere vrachtwagens laten gebruiken. De Gemeente als opdrachtgever draagt Avaalex op kleinere vuilniswagens te gebruiken voor het ophalen van vuilnis en oud papier in de binnenstad. Eenzelfde aanpak dient gevolgd te worden voor het legen van de verzamelcontainers voor GFT, glas, papier en restafval.

Verkeersbesluit voor situatie Ezelsveldlaan/Kruisstraat maken. Een verkeersbesluit maakt de situatie duidelijk en leidt tot plaatsing van de bijbehorende borden. Een verkeersbesluit maken geeft tevens de omwonenden de kans om eventuele bezwaren in te brengen.

²² http://www.delft.nl/Inwoners/Wonen_en_leven/Bouwen/Omgevingsvergunning/Stappenplan_bouwen

Bebording rond binnenstad sluitend maken. Dit betreft het aanbrengen van de borden voertuigenbeperking langer dan 10 meter en breder dan 2,20 m op de hoek Doelenstraat/Raam. Formeel niet nodig, daar je hiervandaan niet verder de binnenstad in kan, maar uit begrijpelijkheid gezien wel verstandig is het ook aanbrengen van deze borden op de hoek Nieuwe Plantage/Annageer en op de hoek Wateringse Vest/Laantje achter Wilhelmina.

Zoals eerder aangegeven bevat het verkeersbesluit van 1964 geen motivatie waarom Nieuwe Plantage/ Doelenstaat/Paardenmarkt uitgezonderd zijn van de voertuigenbeperking langer dan 10 meter en breder dan 2,20 m. Ook op dit moment is er geen reden. Daarom stellen wij voor deze uitzondering op te heffen en de voertuigbeperking in te laten gaan bij Nieuwe Plantage hoek Wateringse Vest. Dit zal de begrijpelijkheid van de situatie ten goede komen. Dit zal tevens het aantal camera's voor het selectieve toegangssysteem voor het autoluw-gebied en de bijbehorende kosten doen afnemen.

Gemeenschappelijke voorlichting aan Politie en Handhaving verzorgen. Uitleg over beoogde situatie en bijbehorende maatregelen.

Situatie helder maken voor de burgers en bedrijven. Voorlichting verzorgen en het onderwerp een goede plek op gemeentewebsite geven.

Situatie duidelijk maken op routeplanners. Ervoor zorgen dat de benodigde informatie voor vervoerders over de binnenstad van Delft in de diverse routeplanners opgenomen wordt.