

Aan
College van burgemeesters en wethouders

Afschrift aan
Rogier Kuypers, Sander Winkes, Bram Coremans, deelnemers bijeenkomsten Optimalisatie
Autoluwe Binnenstad

Nota

Datum
02-02-2016
Ons kenmerk

Onderwerp
Optimalisatie Autoluwe Binnenstad

Opsteller
Michiel van
Bokhorst
Bijlage

4

Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Probleemanalyse	1
1.3	Doelstelling	3
1.4	Bronnen	3
1.5	Leeswijzer	4
2	Visie autoluwe Binnenstad	6
2.1	Economische vitaliteit	6
2.2	Gastvrijheid	6
2.3	Bereikbaarheid en toegankelijkheid	6
2.4	Verkeersveiligheid	6
2.5	Duurzaamheid	6
2.6	Leefbaarheid	6
2.7	Dialogoog en samenwerking	7
2.8	Uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid	7
2.9	Betaalbaarheid	7
3	Kader autoluwe Binnenstad	8
3.1	Noodzakelijk verkeer	8
3.2	Logistiek verkeer Binnenstad	8
3.3	Overig verkeer Binnenstad	11
3.4	Fysieke verkeerskundige aanpassingen Binnenstad	13
3.5	Verkeer Autoluw-plusgebied	15
4	Uitvoeringsprojecten	17
4.1	Selectieve toegang	17
4.2	Actualiseren beleidsregels autoluw-plus	18
4.3	Living Lab Zero Emissie Stadslogistiek Delft	19
4.4	Touringcars	20
4.5	Fysieke aanpassingen autoluwe Binnenstad	20
4.6	Overzicht uitvoeringsprojecten	23
	Bijlage 1: Geschiedenis en huidige beleid autoluwe Binnenstad	I
B1.1	Geschiedenis beleid	I
B1.2	Invoering in fases (2001-2010)	III
B1.3	Huidige situatie	III

B1.4	Geopperde uitbreidingen.....	V
B1.5	Juridische borging: verordening en beleidsregels.....	V
Bijlage 2:	Mogelijke aanpassingen autoluw-plusgebied en sluipverkeer	VII
	Mogelijke uitbreidingen autoluw-plus rond Doelenplein en op de Nieuwe Langendijk	VII
	Mogelijke aanpassingen rijrichting Centrum Zuid-oost	VIII
	Mogelijke aanpassingen rijrichting Gasthuislaan (oost)	IX
	Mogelijke uitbreidingen autoluw-plus Gasthuislaan (west)	X
	Mogelijke uitbreidingen autoluw-plus Molslaan	XI
Bijlage 3:	Plattegrond potentiële sluiproutes Binnenstad	XII
Bijlage 4:	Verslagen bijeenkomsten	XIII
	Inventarisatiebijeenkomst Optimalisatie Autoluw-plus 9 juli 2015	XIII
	Verslag bevoorradingsschouw 11 augustus 2015	XV
	Vervolgbijeenkomst 1 oktober 2015	XVI
	Afsluitende bijeenkomst 9 februari 2016	XVIII

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De ruimte in de Delftse Binnenstad is schaars. Er bevinden zich veel verschillende functies en daardoor zijn er veel verschillende soorten verkeersstromen in, van en naar de Binnenstad.

Midden in de Binnenstad van Delft is het autoluw-plusgebied. Dit gebied heeft geen parkeerfunctie (parkeren vindt plaats buiten het gebied) en is uitsluitend toegankelijk voor bestemmingsverkeer ten behoeve van laden en lossen van goederen en halen en brengen van personen. Het gebied is afgesloten met een toegangscontrolesysteem (selectieve toegang), momenteel met pollers en in de toekomst met camera's met kentekenherkenning. Het eerste deel van autoluw-plus is in 2001 uitgerold. Het gebied is in de loop van de jaren gegroeid tot de huidige omvang en vorm. In 2010 was de laatste uitbreiding. De rest van de Binnenstad is bestempeld als het autoluwgebied, met de mogelijkheid voor specifieke belanghebbenden om daar te parkeren. Het geheel wordt de autoluwe Binnenstad genoemd. Zie bijlage 1 voor een overzicht.

In het *Coalitieakkoord 2014-2018 'Delft verdient het!'* uit 2014 is een aantal ambities opgenomen wat betreft verkeer in de Binnenstad:

- Verkennen van draagvlak bij ondernemers en bewoners voor enige uitbreiding van het autoluw-plusgebied.
- Niet meer via de Nieuwe Langendijk de Binnenstad in hoeven met touringcars, door verplaatsing van de in- en uitstapleuk bij het Blauwe Hart (autoluw-plusgebied) naar de Koepoortplaats.
- Voorkomen van schade en overlast door het beperken van zwaar verkeer (vrachtwagens en bussen) in de Binnenstad
- Verbeteren van de leefbaarheid en de bereikbaarheid van de Binnenstad door meer duurzame, fijnmazige stadsdistributie.

Het geldende kader is de *Nota 'Een bereikbare Binnenstad'* uit 2000. Een actualisatie van het beleid wat betreft verkeer in de Binnenstad is noodzakelijk om een actueel, logisch kader voor onder andere bovenstaande ambities te scheppen.¹

1.2 Probleemanalyse

Er spelen momenteel verschillende zaken wat betreft verkeer in de Binnenstad. Hieronder worden die zaken besproken.

1.2.1 Ontwikkelingen

Ontwikkelingen die spelen zijn:

- Vervanging *selectieve toegang*: van pollers naar kentekenherkenning (per 2016). Het huidige systeem is aan het einde van de technische levensduur. Kentekenherkenning is de laatste jaren sterk verbeterd en is momenteel de meest interessante optie als vervanging.

¹ Het parkeerbeleid was ook onderdeel van deze nota. Het parkeerbeleid is geactualiseerd met de *Kadernota Parkeerbeleid Delft 2013-2020* uit 2013 en maakt daarom geen onderdeel uit van deze nota.

- *Stadsdistributie*: met Stadsdistributie wordt gestreefd naar minder en schonere bevoorrading in de Binnenstad.
- *Hinder* (geluid, lucht en doorstroming) en *verkeersonveiligheid van touringcars* op de Oude en Nieuwe Langendijk. Het voornemen is om de touringcars te weren uit de Binnenstad.
- *Opening en bevoorrading winkels op zondag*. Het huidige autoluw-plus-beleid belemmert niet het bevoorraden van winkels op zondag. Daarom wordt verder niet op dit onderwerp ingegaan in deze Nota.
- *Overlast door fietsers en fietsparkeren in de Binnenstad*. Er wordt overlast ervaren van rijdende fietsers in autoluw-plus. Geparkeerde fietsen nemen ruimte in op straat in het autoluw-plusgebied en de vaak al smalle trottoirs in de rest van de Binnenstad in. In combinatie met laden en lossen op straat is er niet altijd voldoende ruimte voor voetgangers² en parkerende fietsers. De onderwerpen fietsers en fietsparkeren zijn geen onderdeel van deze nota. Overlast door fietsers in het autoluw-plusgebied wordt elders opgepakt in het kader van microbereikbaarheid (aandacht voor voetgangers). Voor fietsparkeren zijn en worden kleine maatregelen uitgevoerd, zoals bijplaatsen van fietsnietjes en handhavingsacties op weesfietsen. Grote, structurele oplossingen zijn kostbaar. Daarvoor is momenteel onvoldoende budget beschikbaar.

1.2.2 Discussiepunten

Daarnaast is er discussie over de volgende onderwerpen:

- a. *Actualisatie beleidsregels autoluw-plusgebied*: in de loop van de tijd zijn er 30 typen ontheffingen ontstaan. De uitvoering van het ontheffingenbeleid is hierdoor complex geworden. Met de vervanging van de selectieve toegang is het vereenvoudigen van het ontheffingenbeleid actueel geworden.
- b. *Snelheid van verkeer*, zoals brommers in autoluw-plusgebied in de discussie over 'scheurbrommers'.
- c. *Sluiproutes door de Binnenstad*: er wordt regelmatig sluipverkeer en zoekverkeer ervaren in de Binnenstad.
- d. Het bestaande autoluw-plusgebied functioneert niet altijd naar behoren: de keerlussen op de Gasthuislaan zijn bijvoorbeeld (te) krap voor bevoorravingsverkeer.
- e. *Communicatie over voertuigbeperkingen Binnenstad*. Vervoerders zijn lastig te bereiken met informatie over geldende regels en wenselijke bevoorradingroutes, zeker als het eenmalig vervoer betreft. Naast gemeentelijke communicatie zoals via de website en ontheffingsvoorwaarden ligt hier een belangrijke rol bij de ontvangende partij.
- f. *Sluitende beperkingen voor zwaar verkeer*. De huidige beperkingen voor vrachtverkeer in de Binnenstad zijn niet sluitend en daarom niet handhaafbaar. Zwaar verkeer kan schade aan gebouwen, wegen en kades veroorzaken.

Ad f. Om schade aan gebouwen, kades en wegen door rijdende voertuigen te verkleinen zijn er in principe twee grootheden:

1. *Massa*

² Inventarisatie *OuderenProof Binnenstad Delft 2015*

Hoe kleinere en lichter de voertuigen, hoe beter. In de Nota 'Een Bereikbare Binnenstad' is gesteld dat het autoluwgebied beperkt toegankelijk is voor vrachtwegenverkeer³. Dit is echter nooit doorgevoerd. In 1964 is voor grote delen van de Binnenstad een breedtebeperking van 2,20 m en een lengtebeperking van 10 m ingesteld. Lijnbussen en touringcars zijn uitgezonderd. In bijzondere, incidentele gevallen kan voor een ontheffing worden verleend voor andere voertuigen (Ontheffing artikel 87. RVV 1990). In de praktijk is het systeem nu niet sluitend en is daardoor handhaving niet mogelijk.

2. Snelheid

Volgens de *Nota 'Een Bereikbare Binnenstad'* is de maximumsnelheid in autoluw-plusgebied 15 km/h, een wenselijke snelheid vanwege menging met voetgangers. De maximumsnelheid van 15 km/h is onderdeel van de ontheffing autoluw-plus, maar wordt op straat niet aangegeven. In het autoluwgebied geldt een maximumsnelheid van 30 km/h.

1.3 Doelstelling

Het overkoepelende doel van het beleid van deze nota voor de autoluwe Binnenstad is het *faciliteren van noodzakelijk verkeer in de Binnenstad*. Dit gebeurt met inachtneming van:

- bereikbaarheid, verkeersveiligheid, economische vitaliteit en leefbaarheid van de Binnenstad;
- in dialoog en samenwerking met partners in de Binnenstad;
- uitvoerbaarheid, handhaafbaarheid en betaalbaarheid van te nemen maatregelen.

1.4 Bronnen

Voor het opstellen van de nota is uitgegaan van bestaand beleid, maar ook van het *Coalitieakkoord 2014-2018 'Delft verdient het!'*, bijdragen vanuit de Klankbordgroep Parkeren en de *Notitie Vrachtverkeer in de binnenstad van Delft – Knelpunten en oplossingen* van drie bewonersverenigingen uit de Binnenstad, de interne gemeentelijke organisatie en signalen via andere kanalen (brieven, mails, berichten via de website etc.).

Er zijn een viertal bijeenkomsten geweest met belanghebbenden⁴:

1. Een discussiebijeenkomst op 9 juli 2015 om knelpunten, verbeterpunten etc. op te halen.
2. Op 11 augustus heeft een bevoorradingsschouw plaatsgevonden met Transport en Logistiek Nederland, bewoners en ondernemers. Hierbij is een ronde door de Binnenstad gelopen om knelpunten op straat te bekijken en bespreken.
3. Een vervolgbijeenkomst op 1 oktober, waarbij een eerdere versie van deze nota is besproken.
4. Een afsluitende bijeenkomst op 9 februari 2016, waarbij de oplegbrief aan de raad en de definitieve nota is besproken. De nadruk lag daarbij op wat de vervolgstappen zijn.

³ Vrachtwagen(combinaties): wielbasis > 4,50 meter; en/of langer dan 7,50 m en/of breder dan 2,30 meter; en/of hoger dan 3,20 m; en/of zwaarder dan 7,5 ton.

⁴ Zie bijlage 4 voor de verslagen.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is visie op verkeer in de Binnenstad geschetst. In hoofdstuk 3 is dit uitgewerkt in het kader autoluwe Binnenstad. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de uitvoeringsprojecten, die volgen uit deze nota. Achtergrondinformatie en onderbouwing zijn te vinden in de bijlagen.

2 Visie autoluwe Binnenstad

De Nota 'Binnenstad vitaal en gastvrij - Visie en agenda Binnenstad 2020' geeft zowel de strategie als een concrete agenda om de ambitie voor de Binnenstad de komende jaren in te richten en verder vorm te geven. Deze nota zoomt in op het profiel voor de Binnenstad, de regionale positionering, de bereikbaarheid, het cultureel profiel en de leefstijlen voor woonmilieus, vooral van kenniswerkers. Vanuit dit vertrekpunt is een visie gegeven voor verkeer in de Binnenstad.

2.1 Economische vitaliteit⁵

Het autoluw-plusgebied heeft gezorgd voor een grote economische stimulans voor de Binnenstad. Ondanks de economische crisis en de opkomst van internetwinkelen staat de Binnenstad van Delft er relatief goed voor wat betreft leegstand. Dit is mede vanwege de kwaliteit van het gebied. Voor de economische vitaliteit van binnensteden moet veel breder gekeken worden dan alleen de autobereikbaarheid. Factoren die meespelen zijn demografische ontwikkelingen, kwaliteit van voorzieningenaanbod, ruimtelijke kwaliteit en bereikbaarheid van alle vervoerswijzen.

2.2 Gastvrijheid

De Binnenstad moet uitnodigen om in te verblijven, wonen, ondernemen en recreëren.

2.3 Bereikbaarheid en toegankelijkheid

De ruimte in de Binnenstad is schaars. De Binnenstad moet bereikbaar zijn voor voetgangers, fietsers, hulpdiensten, openbaar vervoer, auto en vrachtverkeer. Dat wringt vaak. De grootte en mate van hinder van een vervoerswijze is daarom bepalend voor de mate waarin iets bereikbaar kan zijn. Een voetganger kan altijd voor de deur komen, voor een auto geldt dit niet altijd ('selectieve bereikbaarheid'). Voor minder mobiele mensen zijn er aanvullende mogelijkheden, zoals gehandicaptenparkeerplaatsen.

2.4 Verkeersveiligheid

In de Binnenstad is sprake van een menging van verschillende verkeersdeelnemers. De focus ligt binnen het autoluw-plusgebied allereerst bij voetgangers en daarna bij fietsers. Dat zijn de zwakkere verkeersdeelnemers en voor hen moet de verkeersveiligheid geborgd zijn als meest kwetsbare groep.

2.5 Duurzaamheid

Vanuit duurzaamheidsoogpunt is het verminderen en verschonen van gemotoriseerd verkeer van, naar en in de Binnenstad zeer wenselijk. Dit draagt ook bij aan de leefbaarheid van de Binnenstad.

2.6 Leefbaarheid

De leefbaarheid in de Binnenstad is door het beleid voor de autoluwe Binnenstad verbeterd. Lucht-⁶ en geluidsoverlast door verkeer is afgenomen

⁵ Zie onder andere Goudappel Coffeng (2015), *Vitaliteitsbenchmark Vitaliteitsbenchmark Centrumgebieden De economische vitaliteit van de 100 grootste centrumgebieden belicht*.

en het ruimtegebruik is verbeterd: minder (auto)verkeersruimte. Het beleid heeft er aan bijgedragen dat de Binnenstad van Delft ervaren wordt als een prettige plek om te wonen, werken en recreëren. Dit blijkt onder andere uit de eenmalige *DIP-enquête Autoluw* uit december 2009 naar aanleiding van de toentertijd voorgenomen Fase 4 van Autoluw-plus.

2.7 Dialoog en samenwerking

De Binnenstadvisie is tot stand gekomen in dialoog en samenwerking met de stad. In het verleden heeft die dialoog en samenwerking gezorgd voor het slagen van initiatieven. De ervaring leert dat samenwerking tussen gemeente, ondernemers, bewoners en andere partijen in de stad heeft bijgedragen aan een vitale Binnenstad. Initiatieven, die uit stad komen, passen in de huidige tijd, waarbij niet (alleen) de overheid aan zet is. De gemeente faciliteert, regisseert en structureert het proces vanuit het algemeen belang, maar er wordt gezamenlijk de schouder onder gezet.

2.8 Uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid

Het beleid, en de maatregelen die daar uit voortvloeien, moeten juridisch en financieel uitvoerbaar, handhaafbaar en haalbaar zijn. Dit betekent o.a. ook een goede, duidelijke fysieke inrichting op straat ter ondersteuning.

2.9 Betaalbaarheid

Maatregelen voor het autoluw(plus)gebied moeten betaalbaar zijn. Kosten en opbrengsten moeten zoveel mogelijk in evenwicht zijn. Het gaat daarbij om zowel investeringskosten als kosten voor beheer en onderhoud.

⁶ In Delft ligt de milieuzone direct buiten de Binnenstad. Milieuzones kunnen alleen ingesteld worden, daar waar er sprake is van onvoldoende luchtkwaliteit.

3 Kader autoluwe Binnenstad

In dit hoofdstuk wordt het kader geschetst voor het geactualiseerde beleid voor verkeer in de Binnenstad.

3.1 *Noodzakelijk verkeer*

Het beperken van overlast van verkeer in de Binnenstad is een breed gedragen wens, zowel politiek als bij bewoners en ondernemers. Bepaald verkeer is (zeer) noodzakelijk, ander verkeer is minder noodzakelijk. Hierover verschillen de meningen. Hieronder wordt aangegeven wat in dit kader verstaan wordt onder (niet-)noodzakelijk verkeer.

3.1.1 Noodzakelijk

Onder **noodzakelijk verkeer** in de Binnenstad wordt verstaan:

1. *Ophalen van goederen of personen* moet mogelijk zijn, zolang dit redelijkerwijs niet anders kan door het gewicht van goederen of de beperkte mobiliteit van personen.
2. *Logistiek verkeer* moet mogelijk zijn. Wel is het zeer wenselijk om overlast (geluid, lucht, blokkeren doorgang etc.) te verminderen door zoveel mogelijk te bundelen, om het aantal bewegingen in de stad te minimaliseren. Daarnaast is logistiek verkeer zo schoon en licht mogelijk.
3. *Openbaar vervoer* door de Binnenstad is wenselijk om bereikbaar te zijn voor minder mobiele bezoekers. Ook is er de wens voor schonere en lichtere voertuigen.

3.1.2 Niet-noodzakelijk

Onder **niet-noodzakelijk verkeer** in de Binnenstad wordt verstaan:

4. *Doorgaand autoverkeer/sluijverkeer*, verkeer zonder herkomst of bestemming in de Binnenstad en *zoekverkeer*.
5. *Autoverkeer van bezoekers* van de Binnenstad. Zij parkeren in de parkeergarages aan de rand van de Binnenstad en op de parkeerterreinen Gasthuisplaats (aanrijroute via Asvest), Paardenmarkt (aanrijroute via Nieuwe Plantage) en Voorstraat. De routes naar die terreinen lopen deels door de Binnenstad.⁷
6. *Touringcars*. Ingezet wordt op het weren van touringcars uit de Binnenstad. Onderwerp van discussie is op welk moment en met welke flankerende maatregelen.

3.1.3 Redelijk alternatief

Er moet een **redelijk alternatief** zijn als bepaald verkeer geweerd wordt.

3.2 *Logistiek verkeer Binnenstad*

Het coalitieakkoord spreekt van reguleren van logistiek verkeer in de Binnenstad. Al langere tijd is door schone en duurzame stadslogistiek geprobeerd te stimuleren. Het is echter gebleken dat stimuleren alleen niet leidt tot het gewenste resultaat.

⁷ Door aanpassen van bewegwijzering worden de aanrijroutes naar de parkeergarages nog meer verduidelijkt, naast het in opkomst zijnde gebruik van open (parkeer)data in apps en navigatiesystemen.

3.2.1 Ervaringen stimuleren schone en duurzame logistiek

Milieuzone

Het stimuleren van schone en duurzame (stads)logistiek is in 2009 begonnen met de ondertekening van het convenant “Stimulering schone vrachtauto’s en milieuzonering” en de daarop volgende invoering van de milieuzone in 2010. De milieuzone ligt buiten de Binnenstad. Een milieuzone kan namelijk alleen ingesteld worden waar bij vaststelling sprake was van (bijna)knelpunten op het gebied van luchtkwaliteit. De eisen voor toegang tot de milieuzone betreffen auto’s vanaf emissieklasse Euro IV, terwijl Euro VI al ruim een jaar goed verkrijgbaar is. Er is daardoor nog maar een beperkt effect op de overgang naar nog schonere technieken.

Maatwerk Distributie Delft

Bij ondertekening van het convenant hoorde ook een inspanningsverplichting om schone logistiek te stimuleren. Deze verplichting is door de gemeente ingevuld met het project Maatwerk Distributie Delft. De gedachte achter Maatwerk Distributie Delft was eerst inventariseren wat er aan logistiek in de Binnenstad komt, dan de omschakeling naar schoon faciliteren en tot slot reguleren als het resultaat niet voldoende is. In overleg met de brancheorganisaties is uiteindelijk besloten de stap regulering te laten vervallen. Een belangrijke toezegging was daarbij dat als de gemeente zorgt voor het faciliteren, de markt het op zal pakken. Met de opening van Stadslogistiek Delft op 19 januari 2015 is Maatwerk Distributie afgerond. Een volgende stap is regulering. Dit wordt in de 1^e helft van 2016 verder uitgewerkt in het project *Beperkingen logistiek verkeer Binnenstad*.

Green Deal ZES

De Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek (Green Deal ZES) is een initiatief van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, lokale overheden en marktpartijen om activiteiten te ontplooiën en op te schalen met als uiteindelijk doel om met ingang van 2025 kosteneffectief Zero Emissie Stadslogistiek uit te oefenen. De gemeente Delft heeft de Green Deal ZES in november 2014 ondertekend en is daarmee één van de *Living Labs ZES*

Net zoals bij het convenant van de milieuzone blijken ook uit de Green Deal de gevolgen van de diversiteit van belangen van de ondertekenaars. In de oorspronkelijke tekst was een tijdspad opgenomen voor het tempo waarin verschoning moest plaatsvinden ten koste van het conventionele vervoer. Dit tijdspad is door de brede belangen niet in de uiteindelijke tekst beland waardoor een stok achter de deur ontbreekt.

3.2.2 Notitie vrachtverkeer bewoners

De ambitie van het college is in lijn met de wensen uit de notitie van binnenstadsbewoners over vrachtverkeer. De notitie gaat in op welke vormen van logistiek het meeste overlast veroorzaken zoals bouwverkeer en zwaar verkeer. De notitie gaat ook in op opvallende zaken die vatbaar lijken voor verbetering zoals het bundelen van afvalstromen van bedrijven. Tot slot stellen de indieners een aanpak voor die tot verbetering moet leiden, het protocol logistiek waarin afspraken worden vastgelegd over de wijze waarop logistiek verkeer zich hoort te gedragen in de binnenstad.

3.2.3 Bestaande situatie

Toegangsbeperkingen

Voor de toegang tot het autoluw-plusgebied gelden geen algemene venstertijden, waarop iedereen zonder ontheffing de Binnenstad in kan rijden. Alleen op vrijdag van 18.00 - 21.00 uur en zaterdag van 11.00 - 17.00 is er geen toegang voor bepaalde doelgroepen in het gebied, wel weer uitgezonderd de Oude Delft. Er is hierdoor de gehele dag sprake van logistiek verkeer. Het grote voordeel hiervan is dat er weinig beperkingen in de tijd zijn en verkeer zich daardoor beter kan spreiden over de dag. Andere gemeenten kennen algemene venstertijden: op die momenten is de selectieve toegang buiten werking en kan iedereen de binnenstad in en uit. Er is geen eenduidige reden of draagvlak om de huidige situatie aan te passen. Een belangrijk, communicatief voordeel van het niet hebben van algemene venstertijden in combinatie met de kentekenherkenning is dat er veel minder kans op verwarring is over wanneer men wel en niet het gebied in kan.

In de Binnenstad gelden wel diverse voertuigbeperkingen, zoals de lengtebeperking van 10 m en breedtebeperking van 2,2 m voor delen van de Binnenstad. Deze zijn echter niet sluitend. Hierdoor is handhaving niet mogelijk. De beperkingen worden onvoldoende nageleefd en zijn eenvoudig te omzeilen. De niet-sluitende beperkingen dragen daardoor negatief bij aan de voertuigbewegingen in de binnenstad door het logistieke verkeer.

Voor het autoluw-plusgebied geldt onder andere een maximale breedte van 2,3 meter. Hierop blijkt dat in de praktijk de ontheffingen hierop niet worden getoetst. Ditzelfde geldt voor de routes vrachtverkeer. Die worden weliswaar via de ontheffing gecommuniceerd, maar de routes worden niet altijd nageleefd. Een deel van de chauffeurs is ook onbekend in het gebied. Naast communicatie via de ontheffing en de gemeentelijke website is communicatie door de ontvanger van de goederen over routes noodzakelijk.

Ongewenst gedrag

Er is sprake van ongewenst gedrag door logistiek verkeer in de binnenstad. Dit gedrag heeft betrekking op verkeersveiligheid, congestie, oneigenlijk gebruik en onnodige hinder. Er zijn verschillende oorzaken voor dit gedrag zoals geen toegang hebben tot het autoluw-plusgebied, laad- en losplaatsen die niet juist gebruikt worden en het niet sluitende regime van voertuigbeperkingen. Het handhaven van dit ongewenste gedrag is lastig door het ontbreken van sluitende regels. Voorkomen van ongewenst gedrag kan een belangrijke positieve bijdrage leveren aan de hinderbeleving in de binnenstad. Het door de bewoners voorgestelde protocol logistiek biedt hiervoor interessante mogelijkheden. Dit wordt in het 1^e kwartaal 2016 verder uitgewerkt in het project *Beperkingen logistiek verkeer Binnenstad*.

3.2.4 Ontwikkelingen

Dagranddistributie

Dagranddistributie is de bevoorrading van winkels voor de ochtendspits of na de avondspits, tussen 19.00 en 7.00 uur. Vervoerders en verladers doen dit steeds vaker, maar de kans op overlast neemt hierdoor toe. De

voertuigen zijn weliswaar veelal uitgerust met geluiddempende maatregelen, maar die kunnen geluidshinder, vooral 's nachts, nooit helemaal voorkomen.

Internetbestellingen particulieren

Een ontwikkeling, die haaks staat op de wens tot verminderen van bevoorradingsverkeer is bezorgen van internetbestellingen. Dit zijn incidentele, grotere producten als witgoed, maar ook boodschappen, zoals AH.nl, en kleding. Vaak gaat het om kleine volumes. Uit maatschappelijk oogpunt kan dit inefficiënt zijn. Echter, als dit grotere vormen gaat aannemen, wordt dit weer efficiënter. Stadsdistributie kan een rol spelen om dit efficiënter te maken door bundeling van bestellingen.

3.2.5 Laden en lossen

Er zijn meerdere laad- en losplaatsen in de Binnenstad. Laden en lossen gebeurt echter vaak op de trottoirs. Hiermee blokkeert men, samen met geparkeerde fietsen en uitstallingen van winkeliers, de doorgang voor onder andere rolstoelen en rollators. De ruimte in de Binnenstad is schaars en laad- en losplaatsen gaan ten koste van parkeermogelijkheden. In de Binnenstad gelden daarom uniforme tijden op de laad- en losplaatsen van maandag t/m zaterdag tussen 8.00 en 21.00 uur. Hierdoor kunnen laad- en losplaatsen in een deel van de avond en de nacht voor parkeren door bewoners gebruikt worden. Laden en lossen op de rijbaan hoeft geen probleem te zijn, als sprake is van (zeer) korte duur. De verkeersintensiteiten zijn dusdanig laag dat de overlast voor overig verkeer beperkt blijft. Bij langere duur is laden en lossen op de rijbaan onwenselijk.

3.2.6 Afvalinzameling

De afvalinzameling gebeurt voor particulieren door de gemeente, die dit door Avalex laat verzorgen. Bedrijven moeten zelf voor afvalinzameling een partij inschakelen. Dit kan Avalex zijn, maar ook een ander afvalinzamelingsbedrijf. Dit zorgt voor verschillende, vaak grote voertuigen in Binnenstad, die soms maar voor een beperkte hoeveelheid afval in de Binnenstad moeten zijn.

Het Delftse afval(inzamelings)beleid is herzien. De manier waarop afval ingezameld gaat worden in de toekomst in de Binnenstad is nog niet bekend. Hiervoor gaat een apart traject lopen. De grootte van de voertuigen in relatie tot de breedte van straten is hierbij een belangrijk aandachtspunt. Bedrijfsafval kan via de stadsdistributie plaatsvinden als retourstroom.

3.3 *Overig verkeer Binnenstad*

3.3.1 Touringcars weren

Het college heeft zich in mei 2015 uitgesproken tot het weren van touringcars uit de Binnenstad na einde toeristenseizoen 2016. Hiermee worden de Oude en Nieuwe Langendijk ontlast. Het College is hierover een brede maatschappelijke dialoog aangegaan. De te nemen maatregelen naar einde toeristenseizoen 2016 worden momenteel uitgewerkt en uitgevoerd.

3.3.2 Lijnbussen verkleinen en verschoneren

In het verleden reden er meerdere lijnbussen door de Binnenstad, deels met kleiner materieel. Tot enige tijd geleden reden er nog bussen over de Beestenmarkt. Momenteel rijdt alleen buslijn 61 door het autoluw- en autoluw-plusgebied over Nieuwe en Oude Langendijk – Peperstraat – Binnenwatersloot. Er wordt gereden met een standaard 12 meter-bus. Het past, maar op bepaalde plekken is het krap. Er wordt gereden met dieselbussen, daar waar aardgasbussen de norm zijn. Dit heeft te maken met lage onderdoorgang onder de A13 op de Bieslandsekade.

Met de nieuwe busvervoerconcessie vanaf 2018 kan onderzocht worden wat de mogelijkheden zijn om met kleiner en schoner materieel te gaan rijden door de binnenstad van Delft. In het verleden waren hier echter hoge kosten aan verbonden, omdat de vervoerder aparte bussen moest aanschaffen voor de Binnenstad. Een terugvaloptie is het opheffen van de route door de Binnenstad. Er rijden meerdere tram- en buslijnen rond de Binnenstad als alternatief. Voor gehandicapten en ouderen betekent dit wel een grotere loopafstand.

3.3.3 Parkeren en bereikbaarheid voor gehandicapten

Gehandicapten, zowel bezoekers als bewoners of ondernemers/werknemers worden in principe gefaciliteerd aan de randen van autoluw-plus⁸, met een beperking van drie uur om te voorkomen dat gehandicapte bewoners of werknemers de parkeerplaatsen bezet houden.

Binnen autoluw-plus bevindt zich echter al een aantal gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken, wat nog een erfenis is van de situatie voor invoering autoluw-plus. Door de groei van autoluw-plusgebied de laatste 14 jaar kan de loopafstand van parkeerplaats tot de woning te groot worden. In de *Kadernota Parkeerbeleid* is al opgenomen dat onder voorwaarde van minimale hinder nieuwe gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken in autoluw-plus worden toegestaan.

Momenteel liggen 26 algemene gehandicaptenparkeerplaatsen direct aan de rand van het autoluw-plusgebied. Er zijn nauwelijks klachten over de loopafstanden vanaf de plaatsen naar de bestemmingen binnen autoluw-plusgebied. Het brengen en halen van gehandicapten, maar ook mensen die slecht ter been zijn, is altijd mogelijk binnen autoluw-plus met een incidentele ontheffing.

3.3.4 Bouwverkeer

Bij bouwverkeer gaat het soms om kranen, hoogwerkers en dergelijken. Deze voertuigen hebben een grote omvang. Weren is onwenselijk, omdat anders bouwen in de Binnenstad onmogelijk kan worden. Via de omgevingsvergunning kunnen afspraken gemaakt worden over hoe om te gaan met bouwverkeer. Ook het protocol logistiek is hier bruikbaar.

⁸ Zover dat niet anders in voorzien kan worden op eigen terrein

3.4 Fysieke verkeerskundige aanpassingen Binnenstad

3.4.1 Selectieve toegang autoluw-plus: van pollers naar kentekenherkenning

Het huidige systeem om toegang selectief te beperken tot het autoluw-plusgebied door middel van pollers is aan het einde van zijn technische levensduur en aan vervanging toe.

De uitvoering van het autoluw-plusbeleid kost geld. Te denken valt aan onderhoud aan de pollers, het verstrekken van ontheffingen. Daar tegenover staan leges voor een deel van de ontheffingen. Door bezuinigingen is minder geld beschikbaar om het beleid uit te voeren en te handhaven. Een belangrijke reden voor het vervangen van pollers door kentekenherkenning is een kostenbesparing.

Het toepassen van kentekenherkenning is een andere, meer innovatieve manier van het organiseren van de selectieve toegang voor autoluw-plus, die past bij de trends en ontwikkelingen van het digitaliseren van verblijfsrechten. Met het toepassen van kentekenherkenning verdwijnt de poller als fysieke barrière, wordt de doorstroming bevorderd, blijft de economische vitaliteit en leefbaarheid in de Binnenstad gewaarborgd en wordt ongewenst gebruik vastgelegd, beboet en voorkomen.

Voor gedetailleerde informatie over dit project wordt verder verwezen naar de besluitvorming in college 24 september 2014 over te nemen maatregelen, de brief met de stand van zaken van 14 oktober 2015, de technische presentatie voor de raad op 11 januari 2016 en de bespreking in de commissie Ruimte & Verkeer op 19 januari 2016.

3.4.2 Ontmoedigen sluijverkeer

De uitgangspunten bij het ontmoedigen van sluijverkeer zijn:

- Alleen maatregelen die sluijroutes (praktisch) onmogelijk maken, maar die de bereikbaarheid in een buurt niet (te veel) frustreren.
- Zo laag mogelijke kosten.

In §4.5.2 zijn de mogelijkheden voor maatregelen om sluijverkeer tegen te gaan in de Binnenstad beschreven. Tijdens de aanleg van de nieuwe Sint Sebastiaansbrug (tijdelijke situatie) in 2019 zal sluijverkeer naar verwachting toenemen en zijn maatregelen wenselijk. Hiervoor zal in 2017 onderzocht worden welke tijdelijke maatregelen nodig zijn. De verlegging van de doorgaande route van de Westvest naar de Coenderstraat heeft naar verwachting weinig tot geen effect op sluijverkeer.

3.4.3 Aanpassingen en uitbreiding autoluw-plusgebied

Bestaand gebied

In de *Nota 'Binnenstad vitaal en gastvrij'* wordt aangegeven dat gaten in de winkel-/wandelroutes worden gedicht. De Veste is hierbij genoemd als zwakke verbindingsschakel. De looproute ter hoogte van de keerlussen op de Gasthuislaan is niet ideaal. Die keerlussen zijn (te) krap voor bevoorradingsverkeer. Met als gevolg schade aan gebouwen, trottoirs en bebording.

Uitbreiding gebied

Er is in 2014 een eerste verkenning gedaan naar uitbreiding van het autoluw-plusgebied naar aanleiding van het coalitieakkoord.⁹ Op straat is weinig tot geen restcapaciteit en ruimte beschikbaar om het vervallen van parkeerplaatsen te compenseren. Een belangrijke opgave bij mogelijke uitbreiding van het autoluw-plusgebied is daarom hoe om te gaan met de (vergunning-)parkeerplaatsen. Zodra er een tussenvorm komt mét parkeren is het risico dat in het bestaande autoluw-plusgebied vragen komen tot realiseren van parkeerplaatsen voor vergunninghouders. Vooral bij de uitbreiding op de Oude Delft is veel weerstand geweest vanwege het weghalen van parkeren. Er is door bewoners tot aan de Raad van State over geprocedeerd.

De uitgangspunten bij uitbreiding van het gebied zijn:

- Geen of beperkt verlies aan parkeerplaatsen. Of voldoende mogelijkheden tot compensatie binnen redelijke loopafstand.
- Zo laag mogelijke kosten.

Beperkte uitbreidingen

In §4.5.1 zijn mogelijk locaties verkend. De meest realistische uitbreiding is de route via Dertienhuizen naar het Doelenplein. Er is geen verlies aan parkeerplaatsen. Er is echter onvoldoende draagvlak bij omwonenden om deze uitbreiding door te voeren, vanwege angst voor ongewenste verandering in de verkeersstromen. Andere uitbreidingen zijn ingrijpender en kostbaarder, door verlies aan enkele tot tientallen parkeerplaatsen, die niet in de omgeving gecompenseerd kunnen worden en hoge kosten (aanschaf extra camera's en inrichting van nieuwe entrees, verstrekking van veel meer ontheffingen benodigd bij uitbreiding naar Nieuwe Langendijk).

Hele Binnenstad autoluw-plus

Regelmatig wordt gesuggereerd om de gehele Binnenstad autoluw-plusgebied te maken, met behoud van de bestaande parkeerfunctie. Dit kent echter een aantal grote nadelen:

- Voldoet niet aan het oorspronkelijke doel autoluw-plusgebied: voetgangersgebied, beperkt toegankelijk voor bestemmingsverkeer en parkeren niet toegestaan in het gebied.¹⁰
- Er ontstaan twee regimes. Dit kan leiden tot verwarring: waar mag wel en waar mag niet geparkeerd worden.
- In bestaand autoluw-plusgebied zal de vraag ontstaan om de parkeerfunctie terug te brengen.
- Er moeten veel meer ontheffingen verstrekt worden, wat leidt tot meer kosten.
- Veel verkeer moet in de Binnenstad zijn. Er zullen meer ontheffingen worden aangevraagd, maar de hoeveelheid verkeer zal nauwelijks afnemen.
- Er is meer handhaving nodig. Dit kan door een extra ring van kentekenherkenning op de toegangswegen aan de randen van de Binnenstad, maar dat is kostbaar.

⁹ Gemeente Delft (2014), *Optimalisatie autoluwe binnenstad – Discussiedocument op basis van een eerste verkenning*.

¹⁰ Gemeente Delft (2011), *Consequenties uitbreiding autoluw-plusgebied*.

Op basis van bovenstaande bevindingen wordt het autoluw-plusgebied niet uitgebreid.

3.5 Verkeer Autoluw-plusgebied

3.5.1 Gemotoriseerd verkeer te gast

Al het gemotoriseerde verkeer is te gast in autoluw-plus en past zich aan de voetganger. Fietsers mogen wel overal komen. De maximumsnelheid in autoluw-plus 15 km/h. Dit is momenteel al onderdeel van de ontheffing.

3.5.2 Vereenvoudiging uitgiftebeleid ontheffingen autoluw-plus

Er zijn momenteel 30 typen ontheffingen, die vaak op elkaar lijken. Zoals de ontheffing voor de huisarts en de ontheffing voor de verloskundige. De rechten en voorwaarden zijn precies gelijk. Om de uitvoering van kentekenherkenning te vergemakkelijken is vereenvoudiging en vermindering van het aantal typen zeer wenselijk. Het heeft de voorkeur om dan meerdere kentekens onder één (bedrijfs-) ontheffing mogelijk te maken. Er kan echter per ontheffing maar één voertuig tegelijk in het autoluw-plusgebied aanwezig zijn.

3.5.3 Ontheffingen brommers en scooters

Kentekenherkenning is ook te gebruiken voor brommers en scooters, in tegenstelling tot de huidige pollers (men kan er voorbij rijden). Er zijn meerdere steegjes waardoor men fysiek kan rijden. Het gaat hier echter om voetgangersgebieden en fietspaden.

De volgende mogelijkheden zijn verkend:

- De zogenaamde 'scheurbrommers' hebben vaak al een geldige ontheffing. Bij overtreden van de ontheffingsvoorwaarden is het al mogelijk om een ontheffing in te trekken. In de voorwaarden staat een maximumsnelheid van 15 km/h. Handhaving op snelheid kan alleen door de politie, niet door Toezicht & Handhaving. De politie heeft in het verleden gehandhaafd. Er wordt in overleg met de politie getreden met het verzoek weer te handhaven op snelheid van brommers en scooters.
- Via de ontheffingen kan worden gestuurd op elektrische scooters en brommers in het autoluw-plusgebied. Het draagvlak hiervoor is niet aanwezig. Het BOB wil zelf toegang voor alle brommers en scooters vanwege de gastvrijheid voor bijvoorbeeld ouderen. Vanuit bewoners is de vrees elektrische brommers en scooters niet aan te kunnen komen horen. Om deze redenen wordt het beleid op dit punt niet aangepast.
- Voor onder andere ouderen is het wenselijk om met een scooter of brommer dichter bestemmingen in de Binnenstad te kunnen komen. Momenteel zijn scooters en brommers alleen beperkt toegestaan in autoluw-plus, op de route via de Oude Langendijk. Dit betekent dat brommers en scooters in het hele autoluw-plusgebied toegestaan zouden moeten worden. Dit zorgt voor een breuk met het principe van het autoluw-plusgebied en wordt daarom niet gedaan.

3.5.4 Flexibilisering ontheffingen: op termijn betalen naar gebruik

Momenteel zijn er gratis incidentele ontheffing (maximaal 6x per half jaar) en vaste ontheffingen. De vaste ontheffing is gratis voor o.a. bewoners en

bedrijven, in andere gevallen kost deze € 84,70 per jaar (prijspeil 2016). Het is gebruikelijk om voor een gemeentelijke dienst een legesbedrag te vragen, die de kosten dekt.

De gratis incidentele ontheffingen maken het aantrekkelijk om het autoluw-plusgebied in te rijden, ook als dat niet per se noodzakelijk is. Als men een half jaar echter een zevende keer in het autoluw-plusgebied moet zijn, moet men gelijk een jaarontheffing aanschaffen. Voor incidentele ontheffingen vervalt het maximum van zes keer incidentele ontheffingen per half jaar. Het is gebleken dat het om privacyredenen niet (meer) is toegestaan om bij te houden hoe vaak men het autoluw-plusgebied inrijdt.

Het is technisch mogelijk een (klein) bedrag per keer te gaan vragen. Mocht de hoeveelheid verkeer in het autoluw-plusgebied toenemen, dan is dit de optie om die hoeveelheid verkeer te beheersen. Als men vaak een ontheffing nodig heeft, is een jaarontheffing aantrekkelijker. Voor de gratis jaarontheffingen kan op termijn ook leges gerekend gaan worden.

Aanpassingen aan tarieven en rechten worden nog niet direct met de vervanging van de pollers door kentekenherkenning doorgevoerd. Er kan met het nieuwe systeem gemonitord worden wat de effecten zijn en waar nodig kan worden bijgestuurd.

3.5.5 Ontmoedigen sluipverkeer

Binnen het autoluw-plusgebied is het mogelijk om van de ene naar de andere kant te rijden. Het is niet verplicht om aan de zijde het gebied te verlaten waar men binnenkwam.

Met een incidentele ontheffing is het momenteel maar beperkt mogelijk om dit te doen, namelijk maximaal 6x per half jaar. Een uitzondering hierop zijn taxi's: zij hebben momenteel 'oneindig' incidentele ontheffingen. Dit maakt het aantrekkelijk om via de Binnenstad te rijden. Het vragen van een klein bedrag voor incidentele ontheffingen zal sluipverkeer beperken.

Bij een jaarlijkse ontheffing is er geen beperking. In de praktijk is het lastig na te gaan of men het doel heeft om alleen dwars door autoluw-plus te rijden. Het is heel goed mogelijk dat men iemand heeft afgezet of iets heeft opgehaald en men de route vervolgde, en dus niet de ontheffing gebruikt om een rit rond de Binnenstad te vermijden.

Er zitten dus de nodige haken en ogen aan maatregelen om sluipverkeer door het autoluw-plusgebied te ontmoedigen. Bovendien lijkt er geen groot probleem te zijn. Er zullen daarom geen maatregelen doorgevoerd worden.

4 Uitvoeringsprojecten

Hieronder is per onderwerp/project een korte toelichting over de uitvoering, planning en kosten gegeven. Deze projecten worden al verder uitgewerkt of moeten nog verder uitgewerkt worden.

4.1 *Selectieve toegang*

4.1.1 Proef Buitenwatersloot en Rijksstraatweg

Het college heeft reeds besloten tot het vervangen van de pollers door kentekenverkenning. Er is in heel 2015 een proef met kentekenherkenning op de Buitenwatersloot en Rijksstraatweg. Technisch gezien functioneert het systeem goed. Wel zijn er enkele juridische zaken, die nadere aandacht nodig hebben. Voor meer informatie wordt verwezen naar de brief van 14 oktober 2015 over de belangrijkste uitkomsten van de tussentijdse evaluatie van de pilot en de technische presentatie voor de raad op 11 januari 2016.

4.1.2 Vormgeving toegang

Een poller vormt een duidelijke fysieke afbakening, in tegenstelling tot een camera. Bij het plaatsen van de kentekenherkenning is specifieke aandacht nodig voor de vormgeving van de entrees van het autoluw-plusgebied.

Bij de huidige pollers is er bij een overtreding een letterlijk harde straf. Meerdere malen is een auto bewust of onbewust over een opkomende poller gereden. Bij de invoering van kentekenherkenning is dit niet meer mogelijk. De straf is een verkeersboete. Uit het straatbeeld of via andere manieren moet het dus helder zijn dat er iets aan de hand is en dat men wel of niet toegang heeft tot het autoluw-plusgebied.

Vanuit een gastvrijheidsgedachte wordt naast het vooraf kunnen aanmelden ook gedacht aan aanmelden achteraf. Hierbij kan gedacht worden aan mogelijkheid om binnen 24 uur na passage van de kentekenherkenning alsnog een ontheffing te regelen. Hiervoor is een aanpassing nodig van de *Verordening ontheffingverlening autoluw-plus*.

4.1.3 Planning

Al afgerond:

Fase 1: Voorbereidingsfase (april 2015 – september 2015)

- Vooroverleg met stakeholders (intern en extern) over toekomstig systeem (inventarisatie);
- Beoordeling en akkoord provincie op vervangingsinvestering, middels goede onderbouwing en aantoonbaar structureel besparingspotentieel (onderbouwing i.r.t. verscherpt toezicht);
- Functionele beschrijving systeem kentekenherkenning. Nadere uitwerking van de gewenste functionaliteit voor selectieve binnenstadsafsluiting en proces ontheffingverlening;
- Ontwerp(blauwdruk) voor infrastructurele aanpassingen entrees binnenstad.
- Afstemming met stakeholders (intern en extern);
- Overleg en akkoord OM/driehoek voor handhaving met kentekenherkenning.

- Het resultaat is een uitwerking van de selectieve toegang binnenstad en projectplanning voor implementatie van kentekenherkenning in de binnenstad. Collegevoorstel en raadsinformatiesessie en informeren stakeholders.

Fase 2: Inkoopproces (oktober 2015 – januari 2016)

- Opstellen (functioneel) Programma van Eisen kentekenherkennings-systeem (camera's en ondersteunende software/systemen);
- Opstellen aanbestedingsdocumenten (incl. beoordelingsmatrix en SLA);
- Inkooptraject.

Op 11 januari 2016 heeft een technische presentatie plaatsgevonden voor de raad over de stand van zaken.

Nog uit te voeren:

Fase 3: Implementatiefase (februari 2016 – mei 2016)

- Ontheffingverlening op kenteken;
- Informatieverstrekking;
- Uitwerken en inregelen interne processen ontheffingverlening/handhaving;
- Bestekvoorbereiding en uitvoering aanpassing entrees binnenstad (verwijderen pollers en aanpassingen entrees);
- Implementatie kentekenherkenningsysteem in mei.

Fase 4: Nazorg (mei/juni 2016)

- Fijnslijpen en borgen interne processen.

4.2 Actualiseren beleidsregels autoluw-plus

4.2.1 Vereenvoudiging, vermindering en flexibilisering ontheffingen

In de loop van de tijd zijn er 30 typen ontheffingen ontstaan. Veel typen ontheffingen lijken sterk op elkaar. De uitvoering van het ontheffingenbeleid is hierdoor complex geworden. Vergeleken met andere gemeenten met een historische Binnenstad en voetgangersgebied kent Delft veel typen ontheffingen. Er is al langer een wens tot vereenvoudiging. Door de overgang van pollers naar kentekenherkenning is er nu sprake van meer urgentie. De beleidsregels worden daarom zoveel mogelijk vereenvoudigd. Er blijven 9 typen over. Ontheffinghouders behouden dezelfde toegangsrechten tot het autoluw-plusgebied.

4.2.2 Bestaande rechten en tarieven

Om de invoering per mei 2016 van de kentekenherkenning als vervanging van de pollers voorspoedig te laten verlopen, worden er vooralsnog geen aanpassingen gedaan wat betreft bestaande rechten en tarieven. Dit kan wel op termijn overwogen worden, als blijkt dat door het vervallen van de regel van zes keer per half jaar gratis toegang er een toename van verkeer binnen het autoluw-plusgebied ontstaat.

4.2.3 Bestaande breedtebeperking

De implementatie van een automatische controle op de (al geldende) breedtebeperking van 2,30 m is ook een punt dat na invoering per mei nog verder bekeken moet worden. De database van de RDW levert die gegevens namelijk niet.

4.2.4 Planning

Nieuwe beleidsregels en/of verordening moet klaar zijn voordat de selectieve toegang geïmplementeerd wordt.

De planning is als volgt:

- *Besluitvorming* over actualisering beleidsregels: B&W: X 2016;
- *Implementatie* beleidsregels: in project Selectieve Toegang.

4.3 *Living Lab Zero Emissie Stadslogistiek Delft*

4.3.1 Stimuleren minder en schonere logistiek (Stadslogistiek)

Het college wil minder en schonere logistiek in de Binnenstad. Via stimulerende maatregelen spant de gemeente zich al enige tijd in om dit op vrijwillige basis voor elkaar te krijgen. Per 15 januari 2015 is Stadslogistiek Delft gestart. Stimuleren en de verandering op vrijwillige basis voor elkaar krijgen blijkt voor Stadslogistiek echter keer op keer een lastige zaak. Naast de stimulerende maatregelen is regulering daarom noodzakelijk om verschoning en vermindering van het logistieke verkeer in de binnenstad af te dwingen. Op de mogelijkheden van regulering wordt hieronder verder ingegaan.

4.3.2 Beperkingen logistiek verkeer Binnenstad

Er bestaan voor de binnenstad al diverse toegangsbeperkingen, zoals voor autoluw-plusgebied en de lengte-breedte-beperking voor een deel van de Binnenstad. De beperkingen zijn die niet sluitend, waardoor handhaving niet mogelijk is. Met het actualiseren van deze beperkingen wordt de eerste stap gezet naar een meer gereguleerde vorm van logistiek verkeer in de Binnenstad. Een optie die onderzocht wordt, is het uitbreiden van het gereguleerde gebied.

Het reguleren van logistiek verkeer kan grote gevolgen hebben voor de bevoorrading van de Binnenstad als er geen ruimte is om te anticiperen op de nieuwe regels. Het verlenen van ontheffingen biedt hiervoor de oplossing. De ontheffingen zijn bovendien een geschikt middel om afspraken te maken over hoe men zich dient te gedragen in de binnenstad. De afspraken worden vastgelegd in het protocol logistiek waarop de ontheffingen worden verleend. Deze afspraken kunnen betrekking hebben op verkeersgedrag, omvang en/of massa van de voertuigen, uitstoot, de te rijden route en bijvoorbeeld de laad en losplaats. Naast deze afspraken kan het protocol logistiek gebruikt worden om het tijdspad te schetsen waarbinnen de criteria voor het verkrijgen van een ontheffing verder worden aangescherpt. Op basis daarvan kan in een ontheffing worden opgenomen welke inspanningen van de ontheffinghouder verwacht worden om de mogelijkheid op het verkrijgen van een ontheffing te behouden.

Daarnaast wordt onderzocht of een permanent verbod van zwaar verkeer over de Sint Sebastiaansbrug wenselijk is.

4.3.3 Planning

- Stadslogistiek Delft: per 15 januari 2015;
- Beperkingen vrachtverkeer binnenstad: 1^e helft 2016;
- Uitwerken protocol logistiek: 1^e helft 2016.

4.4 *Touringcars*

4.4.1 Weren uit Binnenstad

Op 10 november 2015 is besloten tot het weren van touringcars in de binnenstad na einde toeristenseizoen 2016. De locatie Koepoortplaats en Phoenixstraat (verwachte realisatie eind 2017) worden in- en uitstaplocatie (maximaal 30 minuten parkeren). Vervolgens wordt de situatie gemonitord. Indien hieruit blijkt dat het gebruik van de locatie Prinsenhof als in- en uitstaplocatie leidt tot lastige situaties op de Phoenixstraat, omdat er in de directe omgeving weinig alternatieven zijn om met een touringcar te wachten als de drie plekken bezet zijn, dan wordt de locatie Prinsenhof aangewezen als enkel een uitstaplocatie (maximaal 5 minuten parkeren, snellere doorstroom).

Daarnaast zijn er voldoende parkeerplaatsen voor touringcars nodig. Met topdrukke kan er een knelpunt ontstaan. Onder andere het Nijverheidsplein (tijdelijke locatie) en het Zuidplantsoen zijn parkeerterreinen in de omgeving van de Binnenstad voor grote voertuigen (touringcars en vrachtwagens). Middels op korte termijn te plaatsen bebording word vanaf de Koepoortplaats verwezen naar het Zuidplantsoen voor langparkeren van touringcars.

Het voornemen is om het Zuidplantsoen tijdens het toeristenseizoen in te stellen als parkeerplaats voor touringcars. Hierover wordt momenteel overleg gevoerd. In eerste instantie worden de marktondernemers gevraagd om op vrijwillige basis hun voertuigen in het piekseizoen Keukenhof (maart-mei) op een andere plek dan Zuidplantsoen willen plaatsen. Blijkt dit niet haalbaar, dan wordt een verkeersbesluit genomen.

4.4.2 Planning

- Er is besluitvorming geweest in college op 24 november 2015 over te nemen maatregelen. Hierover is per brief met de raad gecommuniceerd. Deze brief is op 21 januari 2016 besproken in de commissie Ruimte & Verkeer.
- Per oktober 2016 worden touringcars uit de binnenstad geweerd.

4.5 *Fysieke aanpassingen autoluwe Binnenstad*

Er is een eerste verkenning gedaan welke fysieke aanpassingen in de autoluwe Binnenstad doorgevoerd kunnen worden om het autoluw-plus uit te breiden (conform coalitieakkoord) of aan te passen en sluiptverkeer in de Binnenstad tegen te gaan.

4.5.1 Potentiële uitbreiding en aanpassing autoluw-plusgebied

Een aantal opties voor uitbreiding, die meerwaarde kunnen bieden, met beperkt verlies parkeren zijn (zie ook bijlage 2)¹¹:

1. *Doelenplein*, om een goede looproute naar het Doelenplein te creëren en tegengaan:
 - a. *Dertienhuizen en Doelenplein*:
 - Er verdwijnen geen parkeerplaatsen.
 - Er ontstaat een looproute via Dertienhuizen tussen het huidige gebied en het Doelenplein.
 - Autoverkeer (parkeren en bevoorrading) op de Verwersdijk tussen het Rietveld en het Doelenplein kan via de Schutterstraat weg. Dit geeft mogelijk onwenselijke verschuivingen in verkeersstromen.
 - Sluipverkeer in de noordoostelijke Binnenstad wordt bemoeilijkt.
 - b. *Vrouwjutteland oostzijde en Verwersdijk*:
 - Als uitbreiding op 1a.
 - Groter deel van het Doelenplein wordt autoluw-plus. Alleen de weg naar de Vaandelstraat blijft behouden.
 - 5 vergunninghoudersparkeerplaatsen en 2 algemene gehandicaptenparkeerplaatsen verdwijnen. Compensatie in de omgeving is niet mogelijk, zonder het straatbeeld te beïnvloeden.
2. *Nieuwe Langendijk* binnen autoluw-plusgebied:
 - Er verdwijnen geen parkeerplaatsen.
 - Zeer veel ontheffingen nodig voor buurt Centrum-Zuidoost om naar een parkeerplaats te kunnen komen. Deze ontheffing wijkt af van de bestaande ontheffingen, omdat deze niet nodig is voor laden en lossen, maar om doorgang te krijgen.
 - Sluipverkeer in het zuidoostelijke deel van de binnenstad wordt effectief geweerd. Door de rijrichting op de Oranje Plantage om te draaien en de Catherijnebrug te knippen, is het weren van sluipverkeer in dit deel van de binnenstad volledig (zie ook 3.4.2).
 - Veel verkeer dat op de Nieuwe Langendijk komt en dat in het autoluw-plusgebied moet zijn, heeft al een ontheffing. Er zal niet of nauwelijks afname van verkeer zijn.
 - De bestaande selectieve toegangen ter hoogte van het Oosteinde/Vrouwenregt komen bij de Koepoortbrug.
 - Daarnaast zijn er een in- en uitgang nodig op het Oosteinde.
3. *Gasthuislaan*, om de keerlussen te verleggen:
 - a. Autoluw-plusgebied opschuiven in oostelijke richting tot aan Kruisstraat:
 - Er verdwijnen geen parkeerplaatsen.
 - Bevoorradingsverkeer hoeft niet te keren, maar heeft wel een autoluw-plusontheffing nodig.
 - Er zijn vier selectieve toegangen nodig (ook aan de zijde van de Brabantse Turfmarkt).
 - b. westelijke richting tot aan Brabantse Turfmarkt.
 - Bevoorradingsverkeer hoeft niet te keren, maar heeft wel een autoluw-plusontheffing nodig.
 - Geen extra selectieve toegangen nodig als 3a wordt uitgevoerd.

¹¹ Mede op basis van Gemeente Delft (2010), *Optimalisering autoluw-plusgebied*.

- Ook de Pieterstraat komt ook in het autoluw-plusgebied. Verlies aan parkeerplaatsen is hierdoor substantieel: 26 vergunninghoudersparkeerplaatsen, 1 algemene gehandicaptenparkeerplaats en 1 gehandicaptenparkeerplaats op kenteken. (Volledige) compensatie in de omgeving is niet mogelijk.
4. *Molslaan*, autoluw-plus opschuiven naar de Beestenbrug:
- Verlies zeven vergunninghoudersparkeerplaatsen. Compensatie in de omgeving is niet mogelijk.
 - Hier is eerder al over besloten in 2010, maar er was toentertijd geen budget voor uitvoering.
 - Een bestaande selectieve toegang komt op een andere plek.
 - Daarnaast is een extra selectieve toegang nodig. In de huidige situatie 'mist' een uitgang. Theoretisch gezien kan men daar door tegen het verkeer in te rijden het autoluw-plusgebied in komen.

Uit een eerste analyse blijkt dat de optie 1a een relatief eenvoudige uitbreiding is zonder verlies aan parkeerplaatsen en dus overwogen serieus kunnen worden. Wel verplaatsen bepaalde verkeersstromen zich naar andere straten. Er is onvoldoende draagvlak bij omwonenden om uitbreiding 1a door te voeren, vanwege angst voor ongewenste verandering in de verkeersstromen.

De gevolgen voor de opties 1b, 3a en 4 zijn ingrijpender. Optie 1b gaat echter ten koste van zeven parkeerplaatsen, optie 3a betekent vier extra selectieve toegangen, waarvoor extra financiering nodig is en optie 4 betekent verlies van zeven parkeerplaatsen. De opties 2 (zeer veel extra ontheffingen benodigd, er wordt nauwelijks verkeer geweerd) en 3b (verlies van bijna 30 parkeerplaatsen) zijn zeer ingrijpend, kennen grote nadelen en worden daarom afgeraden. Bewonersorganisaties hebben aangegeven geen verlies van parkeerplaatsen te willen.

Op basis van bovenstaande bevindingen wordt het autoluw-plusgebied niet uitgebreid.

4.5.2 Tegengaan sluipverkeer

Binnen het autoluwgebied zijn er grofweg drie mogelijkheden om de Binnenstad door te rijden (zie bijlage 2):

1. *Zuidoostkant*. Willem Naghelstraat-Nieuwe Langendijk-Oosteinde-Gasthuislaan-Kruisstraat-Ezelsveldlaan (N⇒Z) / Ezelsveldlaan-Kruisstraat-Gasthuislaan-Oosteinde-Oranje Plantage- Willem Naghelstraat (Z⇒N). Deze route wordt relevant tijdens het afsluiten van de Sint Sebastiaansbrug vanwege de aanleg van de nieuwe brug. Uit verkeersmodelcijfers blijkt dat de route dan een alternatief vormt voor een deel van het verkeer dat nu over de Sint Sebastiaansbrug rijdt. Een tijdelijke oplossing, tijdens de bouw van de nieuwe brug, kan een verandering van de routing zijn. Twee mogelijke oplossingen zijn:
 - Het afsluiten voor autoverkeer van de Catharijnebrug en omdraaien van het eenrichtingsverkeer op de Oranje Plantage kan sluipverkeer

- effectief geweerd worden. Dit is in het verleden bij onderhoud aan de Catharijnebrug zonder grote problemen de tijdelijke situatie geweest.
- Verkeer op de Gasthuislaan bij de Kruisstraat laten keren.

2. *Noordoostkant*: Noordeinde-Kolk-Molenstraat-Verwersdijk-Vaandelstraat-Fortuinstraat-Oostplantsoen-Oosterstraat (N \Rightarrow Z) / Oosterstraat-Rietveld-Verwersdijk-Molenstraat-Kolk-Noordeinde (Z \Rightarrow N). Om sluipverkeer helemaal te voorkomen zijn meerdere knippen nodig, die de interne verkeerscirculatie voor herkomst- en bestemmingsverkeer bemoeilijken. Volgens het verkeersmodel heeft veel verkeer een herkomst of bestemming in de Binnenstad en is de hoeveelheid doorgaand verkeer minimaal. Daarom worden geen maatregelen genomen.
3. *Zuidwestkant*: Binnenwatersloot-Oude Delft-Breestraat-Achterom-Asvest (N \Rightarrow Z) / Asvest-Achterom-Gasthuissteeg-Koornmarkt-Peperstraat-Binnenwatersloot of Lange Geer-Breestraat-Oude Delft-Binnenwatersloot (Z \Rightarrow N). Dit kan relevant worden met verschuiven van doorgaande route van de Westvest naar de Coenderstraat in 2017. Het verkeersmodel laat echter geen toename van verkeer zien. Om sluipverkeer te weren moeten een of meerder knippen gemaakt worden. De interne verkeerscirculatie voor herkomst- en bestemmingsverkeer kan hierdoor bemoeilijkt worden. Op de Peperstraat rijdt ook een lijnbus. Daarom worden geen maatregelen genomen.

Voorgesteld wordt om in 2017 voor de periode tijdens de aanleg van de nieuwe Sint Sebastiaansbrug in 2019 te kijken naar tijdelijke maatregelen om sluipverkeer zoveel mogelijk te voorkomen.

4.5.3 Planning

Een eerste verkenning van de planning van de nieuwe Sint Sebastiaansbrug leert dat de oplevering begin 2020 verwacht wordt. De tijdelijke maatregelen zullen daarom in 2019 en mogelijk een klein deel van 2020 moeten gaan gelden. Voorbereidingen zullen in 2017 getroffen moeten worden.

4.6 Overzicht uitvoeringsprojecten

In Tabel 4.1 zijn de status en de belangrijkste resultaten van de projecten samengevat weergegeven.

Tabel 4.1: Overzicht uitvoeringsprojecten optimalisatie autoluwe Binnenstad

Project	Status	Belangrijkste resultaten
Selectieve toegang	<ul style="list-style-type: none"> - Besluitvorming in college 24 september 2014 over te nemen maatregelen. - Brief svz 14 oktober 2015. - Technische presentatie raad 11 januari 2016 en bespreken brief svz 19 januari 2016 in cie R&V. - Implementatie wordt momenteel voorbereid. 	Vervanger pollers door kentekenherkenning per mei 2016.
Actualiseren beleidsregels autoluw-plus	Besluitvorming in college X 2016 met vaststellen Beleidsregels Autoluw-plus 2016.	- Vereenvoudigen beleidsregels met ontheffingen op kenteken: te implementeren gelijktijdig met selectieve toegang per mei 2016
Beperkingen logistiek verkeer Binnenstad	Besluitvorming in college met vaststellen Nota Regulering Logistiek met voorstel regulerende maatregelen: 1 ^e helft 2016.	<ul style="list-style-type: none"> - Stadslogistiek Delft operationeel (per 15 januari 2015). - Uitwerken beperkingen logistiek verkeer binnenstad: 1^e helft 2016. - Uitwerken protocol logistiek: 1^e helft 2016.
Touringcars	<ul style="list-style-type: none"> - Besluitvorming in college op 24 november 2015 over te nemen maatregelen. - Bespreken brief maatregelen 21 januari 2016 in cie R&V. 	Weren touringcars uit de binnenstad per oktober 2016.
Maatregelen sluijverkeer	Start 2017.	Onderzoek mogelijke maatregelen sluijverkeer tijdens vervanging Sint Sebastiaanbrug.

Bijlage 1: Geschiedenis en huidig beleid autoluwe Binnenstad

In dit hoofdstuk wordt kort ingegaan op de geschiedenis en huidig beleid van de autoluwe Binnenstad.

B1.1 Geschiedenis beleid

B1.1.1 Verkeersbesluiten lengte- en breedtebeperking autoverkeer

In 1964 zijn verkeersbesluiten genomen om beperkingen te stellen aan de breedte (2,2 m) en lengte (10 m) van autoverkeer in de Binnenstad. Een standaard vrachtwagen is al 2,3 m breed en 12 m lang. Het is mogelijk om ontheffing te krijgen (momenteel ca. 5 ontheffingen per jaar).

B1.1.2 Nota Kwaliteitsverbetering Binnenstad deel 1 (1992) en deel 2 (1995)

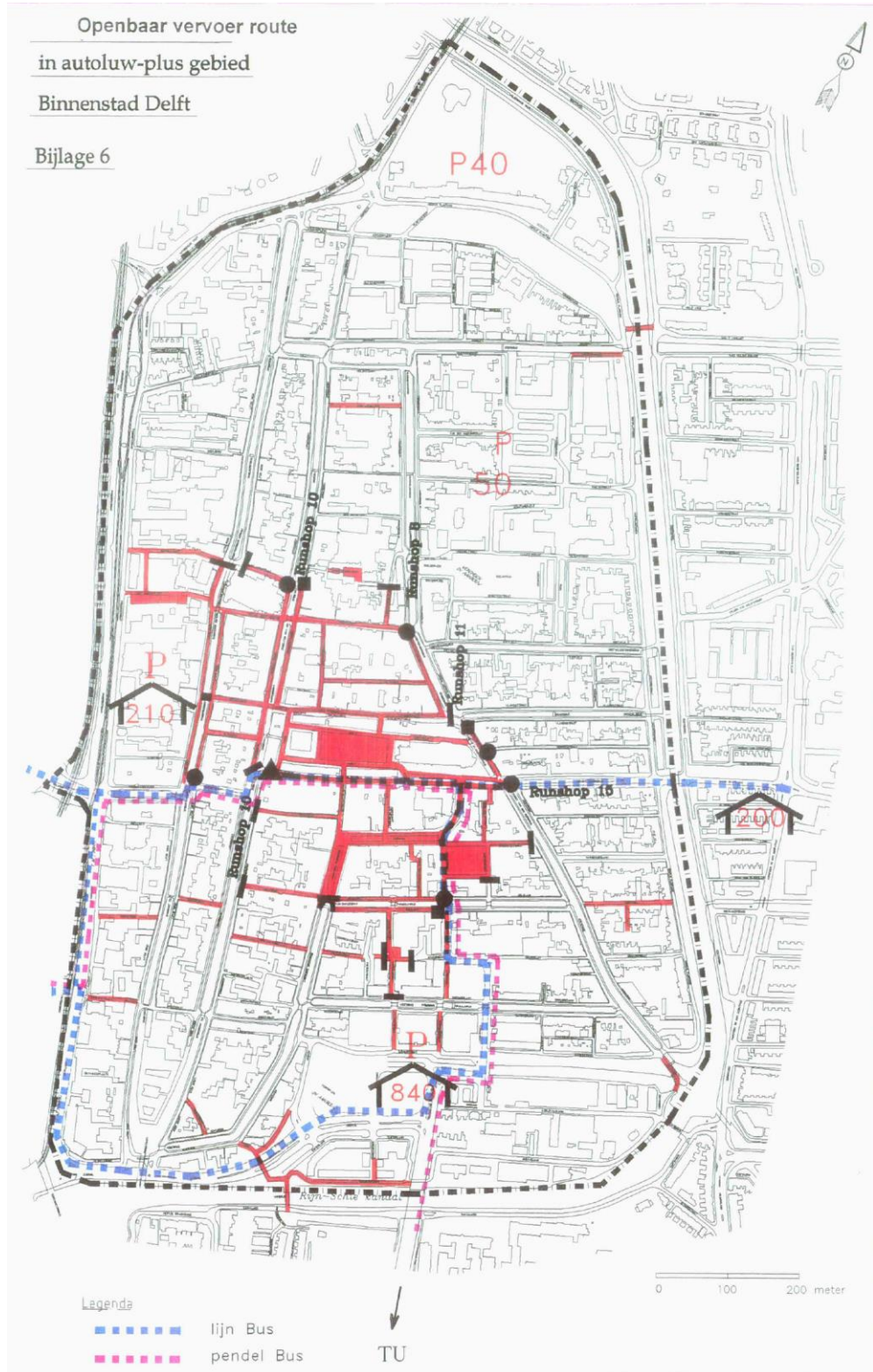
Deze nota's hadden als voornaamste doel het verbeteren van het verblijfsklimaat van de Binnenstad. Maatregelen daarbij waren het inrichten van autoluwe gebieden (Beestenmarkt, Brabantse Turfmarkt e.o.), het versterken van attractie-assen, plantontwikkeling Zuidpoortgebied, bouwen van vijf parkeergarages aan de rand van de Binnenstad en het vinden van een alternatief van parkerende toeristenbussen. De bussen parkeerden toentertijd op de Markt.

B1.1.3 Een bereikbare Binnenstad (2000)

Het beleid en de invoering van autoluw en autoluw-plus zijn geconcretiseerd in de *Nota 'Een bereikbare Binnenstad'* (2000). Deze nota is voorafgegaan door een Binnenstadsconferentie in 1998 met als onderwerp *De Delftse Binnenstad, de kwaliteitssprong naar de volgende eeuw*. Voor het beleid om het autoverkeer terug te dringen zijn de uitgangspunten opgesteld:

1. De gehele Binnenstad is autoluw met de mogelijkheid voor bewoners en specifieke belanghebbenden om te parkeren;
2. Het kernwinkelgebied en delen die van cultuur historisch belang zijn, worden autoluw-plus. Ze blijven wel bereikbaar voor autoverkeer dat vanuit sociaal, economisch en/of veiligheidsoogpunt essentieel is;
3. Bezoekers van de Binnenstad parkeren in goed bereikbare parkeergarages aan de rand van de Binnenstad.

Hieronder is een plattegrond opgenomen over hoe het autoluw-plusgebied er volgens de Nota uit zal gaan zien.



In 1998 is ook de Stichting Centrum Management Delft (SCMD) opgericht. Een van haar taken was het (jaarlijks) monitoren van het nieuwe beleid.

B1.1.4 Lokaal Verkeers- en Vervoerplan - "Duurzaam bereikbaar" (2004)
De doelstelling van het Delftse verkeers- en vervoersbeleid (LVVP) is een gezonde leefomgeving voor iedereen in een bereikbare, economische florerende en verkeersveilige stad, die behoort tot de beste fietssteden van Nederland. Er is niet ingegaan op verkeer in de Binnenstad, behalve dat de *Nota 'Een bereikbare Binnenstad'* genoemd is als geldend kader daarvoor.

B1.1.5 Kadernota Parkeerbeleid Delft 2013-2020 (2013)

In deze nota is gekozen voor een doelgroepenbeleid van autoparkeren voor bewoners (op straat in autoluwgebied), werknemers (op parkeerterreinen) en bezoekers (in parkeergarages en op parkeerterreinen) van de Binnenstad vanuit het uitgangspunt van de *juiste parkeerder op de juiste plaats*.

B1.2 Invoering in fases (2001-2010)

B1.2.1 Fase 1 (2000-2002): Phoenixgarage en autoluw-plus Choorstraat e.o.

De oplevering Phoenixgarage was in april 2001. Het gebied rond de Choorstraat, ten noordwesten van de Markt, is op 1 juli 2001 autoluw-plusgebied geworden. Per 14 januari 2002 is de fysieke afsluiting daarvan met pollers ingevuld. De Delft-pendeldienst naar de TU Delft als parkeeralternatief (Park & Ride) is in november 2000 ingesteld, om het tijdelijk verdwijnen van de parkeerplekken in het Zuidpoortgebied als gevolg van de bouwwerkzaamheden voor de Zuidpoortgarage te compenseren.

In november 2000 heeft een 0-meting plaatsgevonden, gevolgd door een 1-meting in november 2001 en een 1+-meting in november 2002. Uit de daaropvolgende *Evaluatie Autoluw Binnenstad – Fase 1* (2003) bleek tevredenheid over de invoering van fase 1, met de nodige kanttekeningen. Belangrijkste aanbevelingen waren fase 2 volgens planning uit te voeren en de kraskaart voor het parkeren van bezoekers van bewoners te vervangen voor een bezoekerskaart.

B1.2.2 Fase 2 (2004): uitbreiding rondom de Markt

Op 1 januari 2004 is de Markt autoluw-plusgebied geworden. De Delft-pendeldienst is in 2004 opgeheven, vanwege gebrek aan belangstelling. Instandhouding woog daardoor niet meer op tegen de hoge kosten.

B1.2.3 Fase 3 (2004-2005): Zuidpoortgarage en uitbreiding oostzijde

In november 2004 is de Zuidpoortgarage geopend. De Burgwal, Oude Langendijk en Vrouwjutteland zijn autoluw-plusgebied sinds eind 2005.

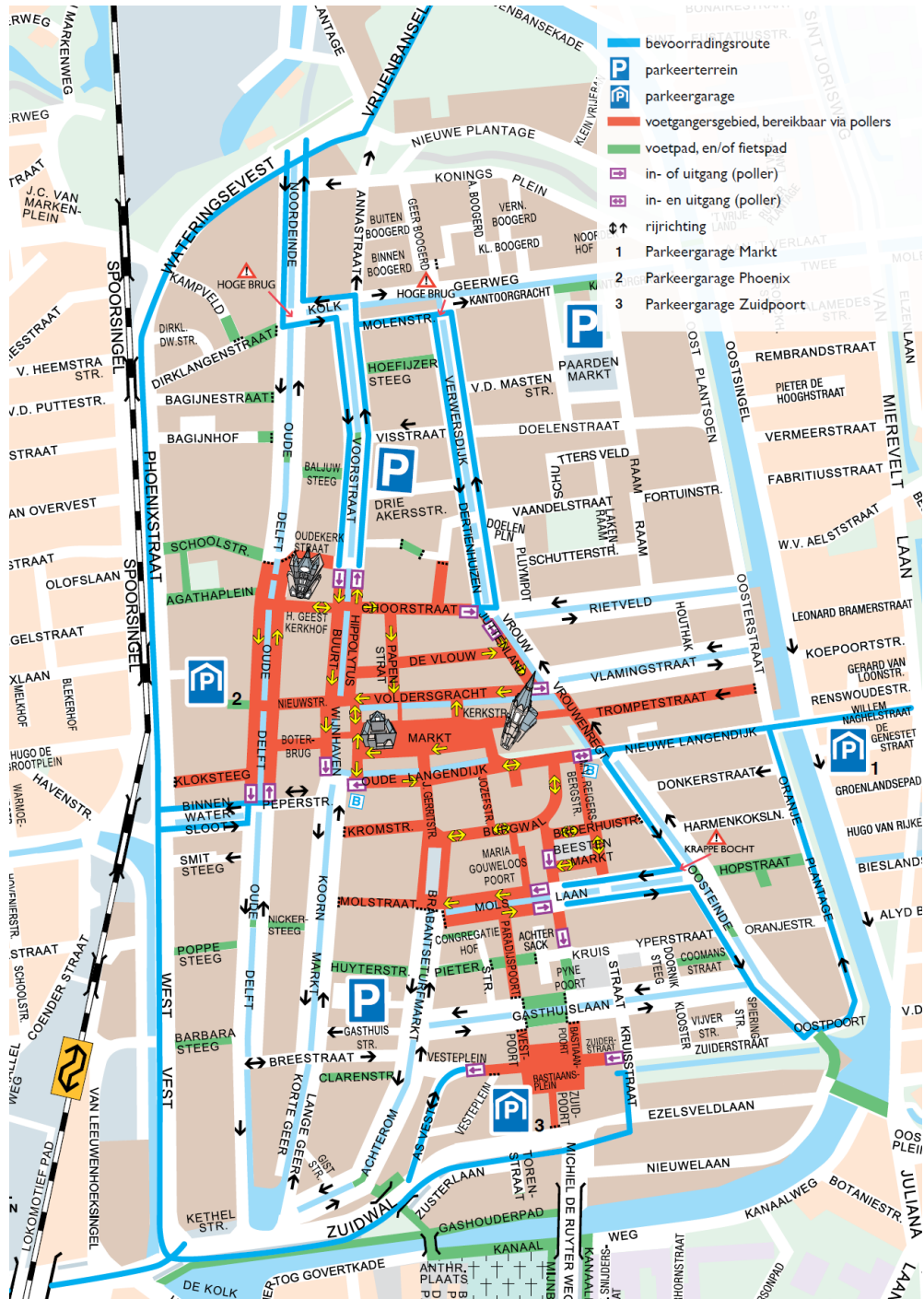
B1.2.4 Fase 4 (2009-2010): Marktgarage en uitbreiding west- en oostzijde

De Oude Delft (noordzijde), Oude Langendijk (laatste deel), Vrouwenregt en Trompetstraat zijn autoluw-plus geworden (2009/2010). De Marktgarage (oorspronkelijke naam Koepoortgarage) is in 2010 geopend.

B1.3 Huidige situatie

De hele Binnenstad is autoluwgebied. Dit betekent dat onnodig autoverkeer zoveel mogelijk geweerd wordt. Daarbinnen bevindt zich het autoluw-plusgebied. Dat beslaat de Markt en de straten in de omgeving, met een uitloper naar het Bastiaansplein (Zuidpoort). Met pollers rond dit gebied is er

een fysieke afsluiting gemaakt (selectieve toegang). Ontheffingshouders en incidentele gebruikers kunnen het autoluw-plusgebied in onder bepaalde voorwaarden. Hieronder is een plattegrond van het huidige autoluw-plusgebied te vinden, met de locaties van de pollers en aanrijroutes.



B1.4 Geopperde uitbreidingen

B1.4.1 Fase 5: Uitbreiding richting Doelenplein

Fase 5 van het autoluw-plusgebied zou een uitbreiding zijn richting het Doelenplein, met Vrouwjuttenland oostzijde, Dertienhuizen en een deel van de Verwersdijk. Vanuit bewoners van Rietveld en Vlamingstraat was er weerstand vanwege de angst voor toename van autoverkeer. College en raad hebben daarom in 2010 besloten fase 5 niet uit te voeren.

B1.4.2 Nieuwe Langendijk

In 2010 is de uitbreiding van het autoluw-plusgebied richting Koepoortbrug onderzocht (Nieuwe Langendijk). In dit onderzoek is geconcludeerd dat uitbreiding alleen kan als parkeerplaatsen in een 'uitbreidingsgebied' worden gehandhaafd. Dit staat haaks op de uitgangspunten van het autoluw-plusbeleid. Op korte termijn en in de nabijheid van de Binnenstad was het niet mogelijk om parkeren te compenseren.

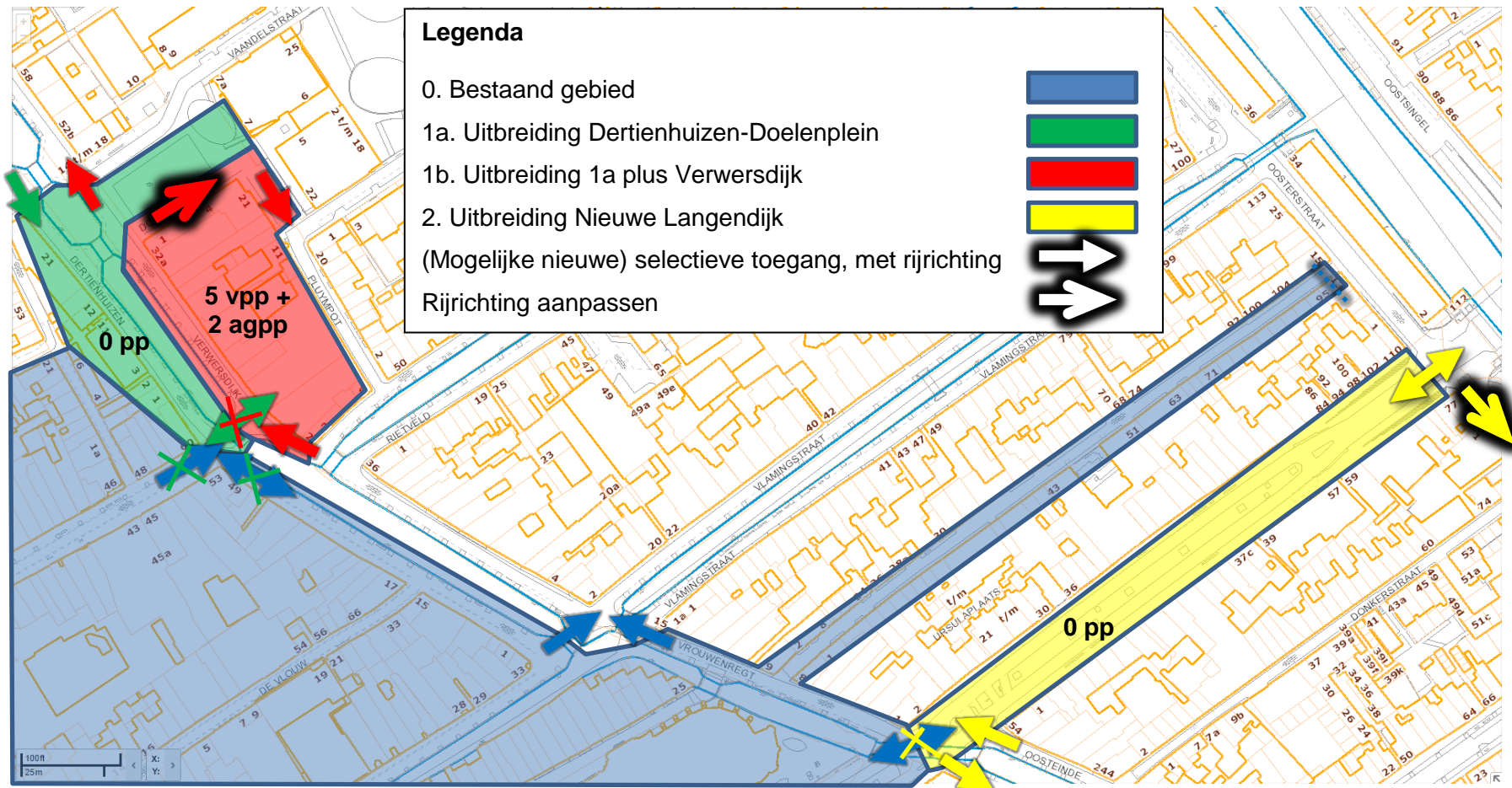
Het parkeren op de Nieuwe Langendijk is per oktober 2013 echter wel verdwenen in het kader van de 'rode loper', het aantrekkelijker maken van de looproute vanaf de Marktgarage naar de Markt als visitekaartje van de Binnenstad. De aanpassingen waren breed gedragen wens van bewoners, ondernemers en politiek.

B1.5 Juridische borging: verordening en beleidsregels

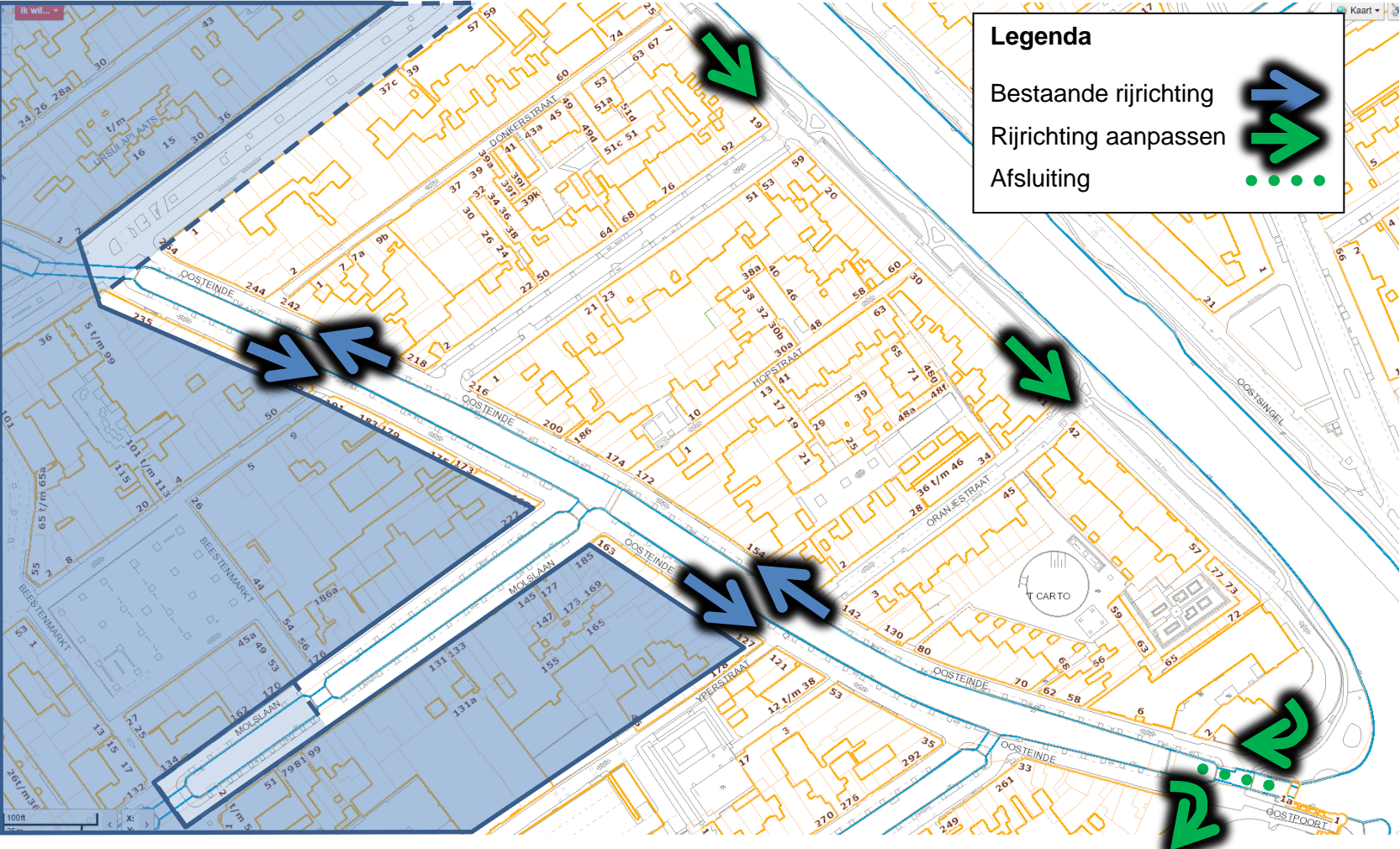
In *Verordening voor verlening van vrijstelling of ontheffing voor gebruik van het voetgangersgebied "autoluw-plus"* is in hoofdlijnen geregeld wie het autoluw-plus in mag en op welke momenten. Dit is een raadsbevoegdheid. De *Beleidsregels ontheffingverlening autoluw-plus* geeft een nadere uitwerking van wie het autoluw-plusgebied in mag en onder welke voorwaarden. Dit is een collegebevoegdheid.

Bijlage 2: Mogelijke aanpassingen autoluw-plusgebied en sluipverkeer

Mogelijke uitbreidingen autoluw-plus rond Doelenplein en op de Nieuwe Langendijk



Mogelijke aanpassingen rijrichting Centrum Zuid-oost



Mogelijke aanpassingen rijrichting Gasthuislaan (oost)

Legenda

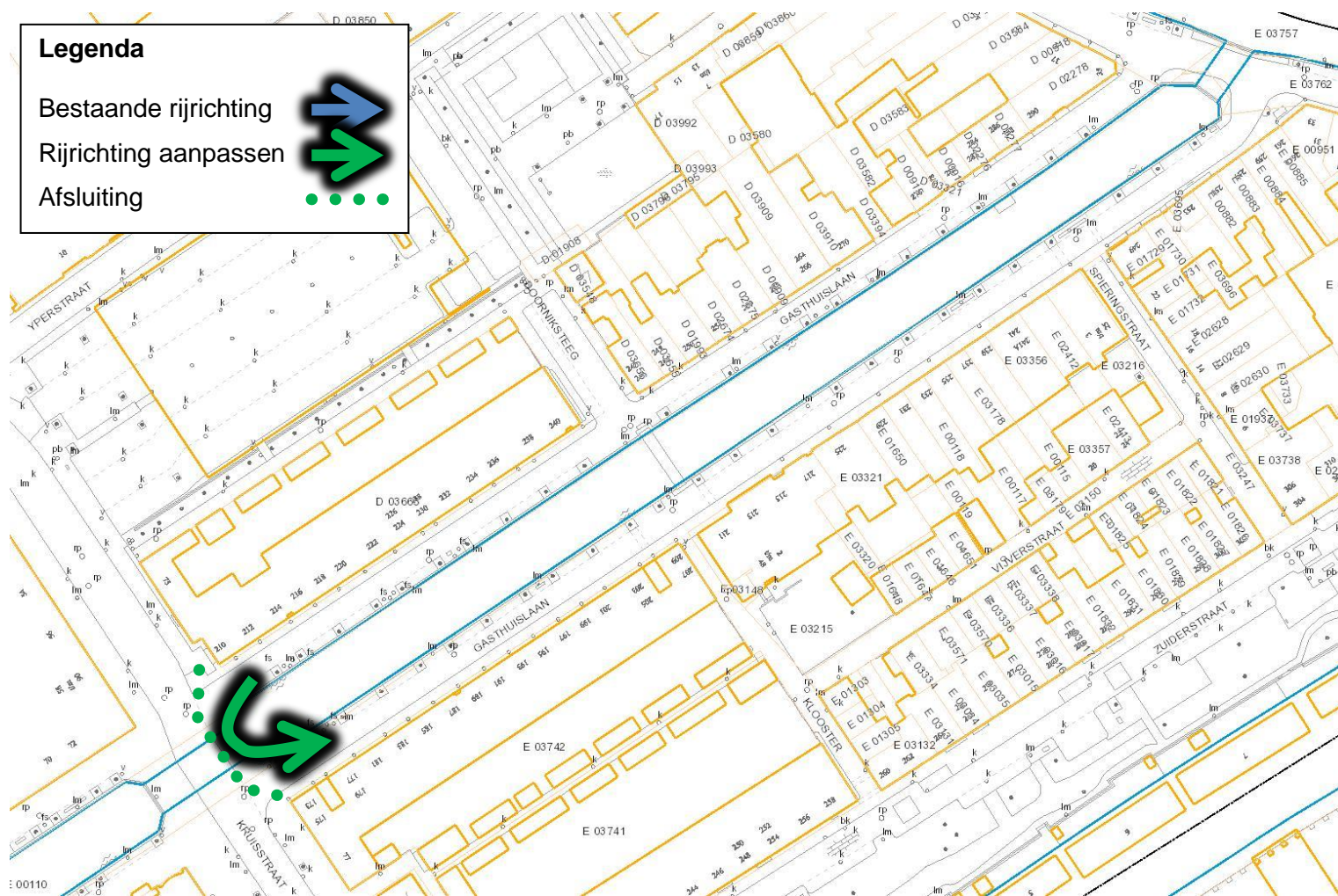
Bestaande rijrichting



Rijrichting aanpassen

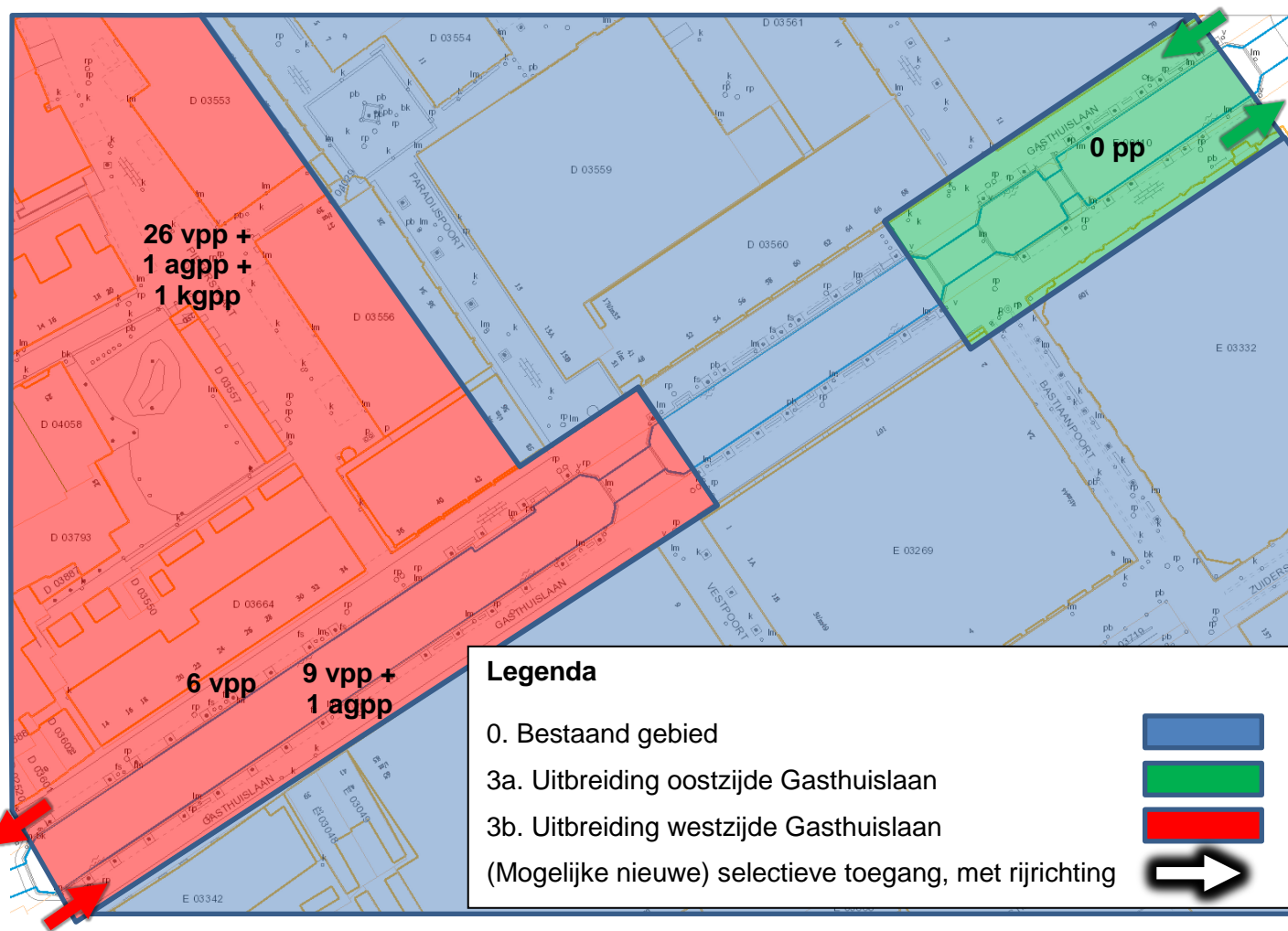


Afsluiting

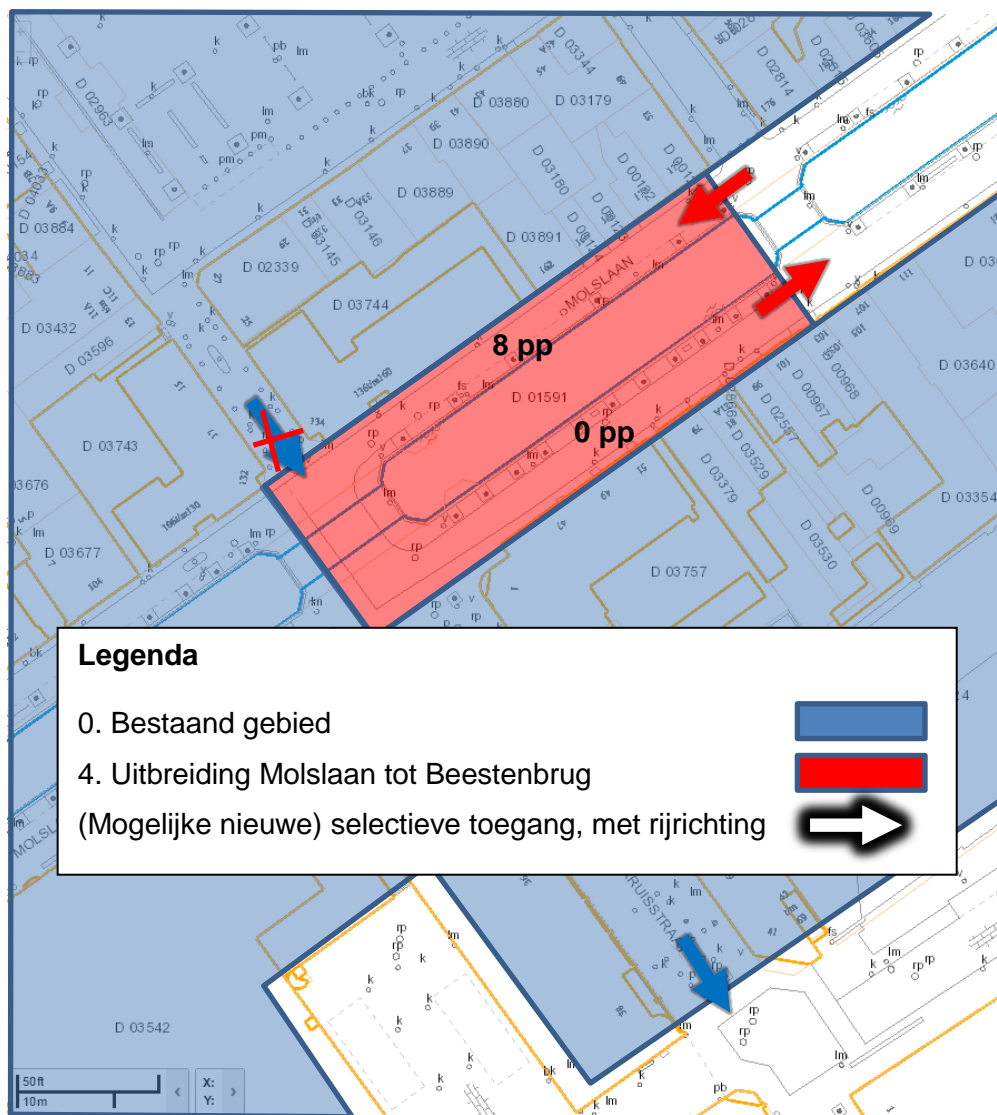


: 00110

Mogelijke uitbreidingen autoluw-plus Gasthuislaan (west)



Mogelijke uitbreidingen autoluw-plus Molslaan



Bijlage 4: Verslagen bijeenkomsten

Inventarisatiebijeenkomst Optimalisatie Autoluw-plus 9 juli 2015

Aanwezig: Alaa Abdulfatah (gemeente Delft, voorzitter), Henk van Bergen (Belangenvereniging De Oude en De Nieuwe Delf), Marjan de Boer (Delft Marketing), Michiel van Bokhorst (gemeente Delft), Nicoline Brummel (gemeente Delft), Rob Delhez (Binnenstad Noord), Leander Hepp (Transport en Logistiek Nederland), Rogier Kuypers (gemeente Delft), Adrie Steenbeek (gemeente Delft, verslag) Herman Weijers (Bestuurlijk Overleg Binnenstad) en Chris van Wijk (WMO-raad/Ouderenbonden)

Alaa opent het overleg. Zij legt uit dat dit overleg bedoeld is om met elkaar de input te leveren voor de kaders en hoofdlijnen voor de concept-beleidsnota Optimalisatie Autoluw-plus.

Michiel houdt zijn presentatie (zie bijlage). Rogier Kuypers licht later de in te voeren selectieve toegang toe. Er wordt met elkaar gekeken naar het concept-beleidsnota. Diverse opmerkingen zijn genoteerd en worden meegenomen in het definitieve stuk. Er zijn een aantal specifieke problemen die nadere bestudering nodig hebben.

Albert Heijn aan de Brabantse Turfmarkt.

Dit punt heeft specifieke aandacht nodig. De vrachtwagens zijn groot, het lossen duurt lang. Door de fietsen op het trottoir is er voor mensen die met een kinderwagen of rollator lopen, of gebruik maken van een scootmobiel, geen doorgang meer. Ook via de omlooproute stuiten ze op een trap. Een optie is om deze bevoorrading alleen aan de 'dagranden' te laten plaatsvinden.

Vrachtverkeer in het algemeen

Besproken wordt wat de mogelijkheden zijn om de overlast van het vrachtverkeer in de binnenstad te verminderen zonder dat de bedrijfsvoering in het geding komt. Venstertijden hebben niet de voorkeur van de meerderheid. Juist door de spreiding en het buiten de stadsspits laden en lossen is de overlast minder. Ook de leden van TLN zijn tevreden over het ontbreken van deze venstertijden. Het bevoorradingsprofiel laat zien dat vrachtwagens vaak voor 11 uur de stad alweer uit zijn.

Op dit moment is de binnenstad eigenlijk verboden voor alle vrachtwagens omdat er borden staan met het verbod voor vrachtwagens breder dan 2.20 m en langer dan 10 m. Bijna alle vrachtwagens zijn breder en langer. Een meer gebruikelijk lengte voor vrachtwagens is 12 tot 14 m. Het is ook niet zeker dat smallere vrachtwagens minder schade veroorzaken.

De in de nota genoemde beperking tot 7,5 ton: er is een grote groep vrachtwagens zwaarder dan 7,5 ton die de stad in rijdt. Deze beperking zou de vervoerders raken. Goed straatmanagement kan bijdragen aan beperking van de overlast. Denk hierbij aan afspraken over uitstalling van goederen, neerlaten van zonweringen. Graag bevoorradingsprofiel meenemen in de uitwerking van de verder plannen.

De belangenvereniging Zuidpoort heeft een notitie geschreven over de problemen van het (vracht)verkeer in de autoluwe binnenstad en dit aan de wethouder gezonden. Michiel heeft een kopie van deze notitie ontvangen.

TLN stelt voor om met een schouw te houden met meerdere mensen om de werkelijke knelpunten en eventuele oplossingen te bekijken op straat. Dit wordt onderstreept door de meerderheid. Ook het maken van proefritten met voertuigen van een bepaalde afmetingen is een optie. (NB De schouw heeft 11 augustus 2015 plaatsgevonden. Dit moment bleek niet geheel representatief.)

Niet noodzakelijk verkeer

De definitie van "Niet noodzakelijk verkeer" kan beter. Wat voor de een niet noodzakelijk is, kan voor een ander wel noodzakelijk zijn.

Parkeren voor gehandicapten

Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen kunnen geclusterd worden aangelegd binnen autoluw-plus, zodat een mooier zicht op de Oude Delft is. Bijv. Een plaats op/rond de Boterbrug. Ook kan gekeken worden naar particulier terrein wat gedeeltelijk openbaar gebruikt mag worden, bijvoorbeeld bij de Maria van Jessekerk of bedrijven. Het autoluw-plusgebied in de binnenstad moet toegankelijk blijven voor minder-validen en ouderen.

Selectieve toegang

Pollers veroorzaken problemen, vervangen van de pollers kost veel geld. Er wordt nu gewerkt aan selectieve toegang door middel van kentekenherkenning problemen. Communicatie is hierbij erg belangrijk. Want hoe oer weten mensen dat ze een gesloten gebied binnen rijden?

In Delft is het duidelijk: niemand mag er in, tenzij. Voor dat je de binnenstad inrijdt kun je ook nog kiezen. Live-koppeling op straat, daar zijn nog risico's.

Vrachtauto's moeten zich via een website aanmelden. Nu gaat het met een pasje.

Bezoeker moet zich kenbaar maken. Daar zijn verschillende technieken voor. Dit wordt uitgezocht.

Hoe zit het met de handhaving verschillende buitenlandse kentekens? Poolse kentekens krijgen geen boetes, dit is niet te handhaven. Er wordt geopperd dat dat wel een bureau voor is om dat te doen.

Rondvraag

Kunnen vrachtwagens proefrijden in de stad? Dit om de effecten van lengtes en breedtes te bezien?

Verlag bevoorradingsschouw 11 augustus 2015

Aanwezig: Henk van Bergen (Belangenvereniging De Oude en De Nieuwe Delf), Hans van Bodegom (Bewoners Binnenstad Noord), Michiel van Bokhorst (gemeente), Mariëtte Eygenhuysen (Belangenvereniging Zuidpoort), Leander Hepp (Transport en Logistiek Nederland) en Joost Verhoeff (Bestuurlijk Overleg Binnenstad).

Veel straten in de binnenstad zijn smal. Met autoparkeren, fietsparkeren en laden en lossen is de ruimte voor fietsers en voetgangers soms krap, met name voor mensen die slecht ter been zijn en bijvoorbeeld gebruik maken van een rollator. Het foutief parkeren van fietsen is hierbij een aandachtspunt.

Op meerdere plekken in de binnenstad is er schade. Bijvoorbeeld aan luifels en gebouwen door krappe bochten, maar ook paaltjes die over het hoofd gezien worden (die er vaak staan ter bescherming van gebouwen) en bestrating, o.a. van enkele bruggen. Het is echter niet bekend wanneer de betreffende schades zijn ontstaan en wat voor voertuigen de schades hebben veroorzaakt. Het is zaak om dit beter uit te zoeken alvorens er consequenties aan te verbinden die (grote) gevolgen hebben voor de bereikbaarheid van de binnenstad.

De Albert Heijn op de Brabantse Turfmarkt ontvangt ook koelwagens van (meer dan) 2,60 m breed, hoewel hier formeel zonder ontheffing alleen voertuigen van maximaal 2,20 m breed zijn toegestaan. Deze vrachtwagens zijn zodanig breed vanwege een dubbele wand van de laadbak voor het vervoeren van gekoelde waar en de mogelijkheid om twee meerdere containers naast elkaar te plaatsen. Kleinere voertuigen betekent meerdere vervoerbewegingen. Dit kan ook weer meer overlast geven. Het magazijn aan de voorkant van de AH is leeg, zodat een vrachtwagen zo snel mogelijk 'leeg getrokken' kan worden. Automobilisten accepteren dat ze even moeten wachten. Overigens komen bij de AH iedere ochtend meerdere vrachtauto's, zonder dat ze problemen veroorzaken voor ander verkeer.

De JUMBO op het Bastiaanplein heeft een inpandige laad- en losvoorziening. Voorheen was hier de C1000 en die heeft deze voorziening bij het magazijn getrokken. Laden en lossen gebeurt daarom op straat. De JUMBO probeert overlast zoveel mogelijk te voorkomen. Sommige chauffeurs keren al bij het Yperdek, terwijl dat gemakkelijker en veiliger kan op het Achtersack.

Tijdens de wandeling door de binnenstad worden in feite geen schokkende zaken waargenomen als het gaat om de bevoorrading, los van de dynamiek die hoort bij een historische binnenstad als die van Delft. Overwogen kan worden om na de rustige zomerperiode opnieuw een wandeling te maken op een drukker moment.

Vervolgbijsamenkomst 1 oktober 2015

Aanwezig: Alaa Abdulfatah (gemeente Delft, voorzitter), Hans van Bodegom, Michiel van Bokhorst (gemeente Delft), Noline Brummel (gemeente Delft), Bram Coremans (gemeente Delft), Mariëtte Eygenhuysen, Leander Hepp (Transport en Logistiek Nederland) en Adrie Steenbeek (gemeente Delft, verslag)

Bevoorradingsverkeer

- De schouw in augustus is waarschijnlijk onvoldoende representatief geweest omdat het zomervakantie was. Er lijkt onvoldoende behoefte te zijn aan een nieuwe schouw.
- Venstertijden zorgen dat het nog hectischer wordt, omdat het geconcentreerd wordt in een paar uren.
- Het laden en lossen is een probleem door het vrachtverkeer hiervoor in het autoluw-plusgebied en door de opstoppingen bij het daadwerkelijk laden en lossen. Geparkeerde fietsen zorgen ervoor dat er niet makkelijk door voetgangers en fietsers om de vrachtwagens die laden en lossen heengegaan kan worden.
- Is fietsparkeren een punt uit het coalitieakkoord?
- Illegaal parkeren op de Achtersack voorkomt dat vrachtwagens daar heen gaan rijden.
- In 1964 was er al te veel vrachtverkeer. In 2000 staan strenge eisen en die zijn nooit doorgevoerd. Herijken? Kunnen maten met andere gemeenten afgestemd worden, zoals met de milieuzone is gedaan?
- Het protocol logistiek lijkt een interessante optie om geleidelijk te tot verminderen overlast van bevoorradingsverkeer, zonder dat dit direct ten kosten gaat van vervoerders.
- Communicatie naar vervoerders/leveranciers over wat wel en niet mag/moet. Rol voor bedrijven die bevoorraden worden.

Zoek- en sluiptverkeer

Zoek- en sluiptverkeer zijn onnodig verkeer. Er gaat veel fout bij het zoeken naar parkeerplaatsen. De parkeergarage wordt niet door iedereen gevonden, daardoor is er zoekverkeer. Daarnaast is er overlast van sluiptverkeer (in de nota nog 'doorgaand verkeer' genoemd). Er is angst voor afsluiting Sebastiaansbrug. Dit geeft nog meer sluiptverkeer door de wijk via de Kruisstraat. Er wordt gedacht aan een proef met camera's. Iets doen met bestemmingsverkeer.

Buslijnen

SCMD is een initiatief gestart om te peilen hoe men staat tegenover over het lijnbusvervoer in de binnenstad. Deze komt binnenkort naar Michiel. Er zijn geen concrete cijfers over in- en uitstappers in de binnenstad. Misschien een telling door studenten uit laten voeren.

Autoluw-plus en parkeren

In 2000 is autoluw-plus gedefinieerd als voetgangersgebied zonder parkeren. Tijdens de vergadering is gesproken over het eventueel loslaten van het verbod op parkeren, maar de conclusie was dat handhaven van het verbod de voorkeur heeft.

Uitbreiding autoluw-plus

Autoluw-plus is geen wettelijke term, dus er is een vrije invulling van het begrip mogelijk. Autoluw-plus uitbreiden betekent afname parkeren en nieuwe ontsluitings- en bevoorradingsroutes. Middel is erger dan de kwaal. Bewoners vinden dit zeer onwenselijk.

Overig

- Ontheffingen brommers en scooters is lastig. Er zijn steegjes waardoor men kan gaan rijden, dat is onwenselijk.
- Afvalinzameling: gemeentelijk voorstel dat alleen Avalex bedrijfsafval verzamelt.
- Bouwverkeer en groot verkeer.

Concreet voorstel

Beter kaderen waar de Nota wel en waar hij niet over gaat. Integraliteit is belangrijk en daarom de overige punten ook vermelden in de nota, ook al worden de onderwerpen niet verder uitgewerkt in de Nota maar in een ander beleidsstuk.(bijv. fietsparkeren). Ook opnemen welke stappen genomen gaan worden en in welk tijdspad. De tijdslijnen van de verschillende beleidsstukken op elkaar afstemmen. Dan graag ook een vertaalslag van de input naar concreet voorstel.

Afsluitende bijeenkomst 9 februari 2016

PM