

Ruimte in de Binnenstad

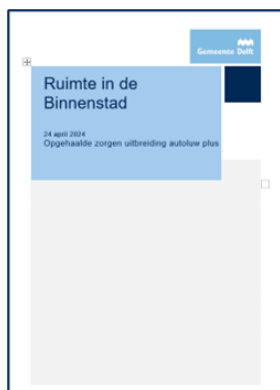
Juli 2024

Participatie autoluw-plus toegangsregels en
fasering

Inhoudsopgave

Inleiding	2
Raadpleging	3
Centrale thema's	4
Bijlage: reacties kort samengevat	15

Inleiding



In oktober 2023 is het conceptrapport “Optimalisatie Parkeerbeleid Ruimte in de Binnenstad” vrijgegeven voor inspraak. Over deze plannen is in de maanden daarna uitgebreid gesproken met de gemeenteraad en de stad. Met motie M.20240201.7.1.7 (Inzicht in autoluw) vroeg de raad op 1 februari om inzicht in de zorgen die in de stad leven over de uitbreiding van autoluw-plus. De rapportage “Ruimte in de Binnenstad - Opgehaalde zorgen uitbreiding autoluw plus” van 24 april 2024 is daar het resultaat van. Die rapportage beschrijft naast zorgen ook een veelheid aan ideeën, opvattingen, suggesties,

vragen en wat dies meer zij. Ook is de participatie van de afgelopen jaren beschreven, evenals hoe de gemeente omgaat met de reacties.

Het college heeft deze rapportage op 17 mei 2024 vrijgegeven, samen met onder andere het definitieve rapport over Optimalisatie Parkeerbeleid van 14 mei 2024.



Concept rapporten over fasering en toekomstig ontheffingenbeleid

Met alle ideeën en opmerkingen is de gemeente aan de slag gegaan. De resultaten zijn opgenomen in concept-rapporten over het toekomstige ontheffingenbeleid en mitigerende maatregelen. Hiermee gaf het college inzicht hoe zij met deze vraagstukken wil omgaan..



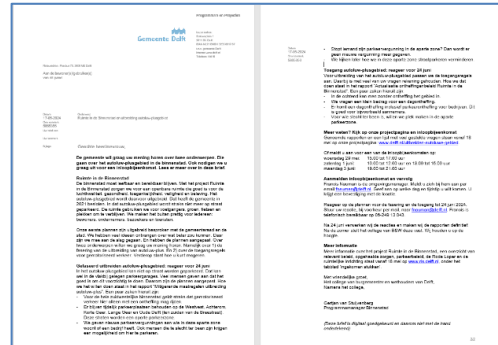
Ook deze rapporten zijn 17 mei vrijgegeven en de raadpleging is daar toen over gestart. Hierna wordt ingegaan op hoe deze raadpleging is doorlopen. Ook wordt ingegaan op de opgehaalde reacties, die zich concentreren rond een aantal thema's. Aan het eind van elk thema is weergegeven hoe de gemeente daarmee omgaat. Als laatste is een overzicht opgenomen van de reacties die met de raadpleging zijn verkregen.

Raadpleging

Uitnodiging

In de dagen na 17 mei 2024 is onder ca 3.200 adressen deur aan deur een brief verspreid in/om het huidige en toekomstige autoluw-plusgebied. De brief is ook per mail aan 430 adressen gestuurd, veelal aan bewoners en ondernemers met wie eerder over dit project contact is geweest. We hebben de mensen uitgenodigd hun mening te geven over de

voorstellen voor gefaseerde uitbreiding van het autoluw-plusgebied en de toegangsregels. Voor vragen en reacties was (en is) de omgevingsmanager beschikbaar. Om zo veel mogelijk mensen gelegenheid te geven hierover met de gemeente in gesprek te gaan, waren er inloopbijeenkomsten op verschillende dagen en tijdstippen: woensdag 29 mei (15.00 - 17.00 uur), zaterdag 1 juni (10.00 - 12.00 en 13.00 - 15.00 uur) en maandag 3 juni (19.00 - 21.00 uur).



Veelgestelde vragen autoluw-plusgebied

Uw vraag wordt beantwoord op basis van de informatie die u heeft ingevoerd in de vragenlijst. Uw vraag wordt beantwoord op basis van de informatie die u heeft ingevoerd in de vragenlijst.

Uitbreiden autoluw-plusgebied

- > Waarom wordt het autoluw-plusgebied uitgebreid?
- > Wat is het autoluw-plusgebied?
- > Welk gebied komt bij het autoluw-plusgebied?
- > Waarom komt het zuidwestelijke deel van de binnenstad erbij?
- > Wanneer is de uitbreiding van het autoluw-plusgebied?

Parkeergarages

- > Waar kunnen bewoners en bezoekers parkeren?
- > Zijn er voldoende plaatsen voor bewoners en bezoekers?

Autoluw-plusgebied inrijden

- > Hoe rijdt ik het autoluw-plusgebied in?
- > Wanneer wordt het autoluw-plusgebied geïmplementeerd?
- > Kan ik met een ontheffing ook parkeren?

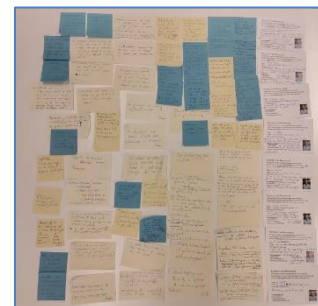
Bewoners

- > Kan ik als bewoner straks nog op straat parkeren?
- > Bijt laden en lossen mogelijk? Of haken en brengen?

De stukken waren per 18 mei digitaal beschikbaar. De lijst met veelgestelde vragen was vernieuwd. In lokale media waren twee interviews met de wethouder om de aandacht te vestigen op de stand van zaken.

Respons

De inloopbijeenkomsten zijn door circa 120 personen bezocht. Er zijn zo'n 90 opmerkingen genoteerd. Als een vraag niet direct beantwoord kon worden, gebeurt dit achteraf alsnog. Er werd gewerkt op basis van aanmelding. Dat gaf mensen de gelegenheid te komen op een voor hen geschikt moment en het gaf de organisatie de mogelijkheid de drukte te sturen en zich voor te bereiden op de te verwachten opkomst en het type vragen. Zo was er voor iedereen een moment om in gesprek met de gemeente te gaan. Ook de wethouder was aanwezig. De sfeer was over het algemeen prima. Een enkele aanwezige was zeer ontevreden over de plannen en omschreef dit in krachtige bewoordingen.



Via de mail zijn ruim 100 reacties binnengekomen. De meeste zijn aan de omgevingsmanager gericht, sommigen richten zich tot de wethouder, het college en/of de raad. Veel reacties waren vragen naar inhoudelijke verduidelijking. Enkele reacties gaan over persoonlijke omstandigheden. Het grootste deel van de mensen heeft inmiddels van de gemeente antwoord gekregen. Twee reacties springen er uit: de belangverenigingen Oude Nieuwe Delf en Zuidpoort hebben een enquête onder hun leden gehouden en de BOB heeft 1 juli haar reactie gestuurd.

Centrale thema's

In dit deel zijn de reacties gebundeld in centrale thema's. Per thema zijn de reacties samengevat en wordt afgesloten met een antwoord op de vraag wat de gemeente met de reacties doet.

Autoluw gebied uitbreiden

Over het algemeen worden de aanpassingen op de voorstellen positief ontvangen. Men voelt zich duidelijk gezien en gehoord. Veel mensen vragen om verduidelijking of leggen een individuele casus voor. Er zijn vragen over de uitvoering en hoe dit uitwerkt voor verschillende groepen in de stad. Ook zijn er tegenstanders van de plannen. Hun argumenten zijn onder andere dat er eerst een integrale visie voor de binnenstad nodig is. Of ze vinden dat participatie rondom het Mobiliteitsprogramma 2040 niet goed doorlopen is; die besluitvorming was tijdens corona en mede daardoor voelden zij zich onvoldoende betrokken. Sommigen hebben de overtuiging dat de gemeentelijke cijfers niet deugen en men verwacht een tekort aan parkeergelegenheid. Daarnaast zijn er zorgen over loopafstanden en men ervaart het als niet prettig en onveilig dat men de auto in een garage moet parkeren en over straat naar huis moet lopen. Ondernemers vrezen negatieve effecten op het ondernemersklimaat. Een vertrekkend ondernemer uit de binnenstad is het niet eens met de ambitieuze plannen van de gemeente. Een ander ziet problemen ten aanzien van mogelijke schending van privacyregels en administratieve rompslomp.

Eerst een integrale visie op de Binnenstad

In een aantal reacties wordt aanbevolen eerst een integrale visie op de binnenstad te ontwikkelen in samenspraak met de stad. Onder andere de Belangvereniging Oude en Nieuwe Delf/ Zuidpoort, BOB en de CBS/Delvia Bataforum bepleiten dit.

Wat heeft de gemeente gedaan of wat gaat de gemeente ermee doen?

Wat betreft de vraag naar een integrale visie: dit is op 1 februari in de gemeenteraad besproken. Hier is besloten dat geen integrale visie wordt opgesteld (motie 7.1.1 die hiertoe oproep is verworpen). Wel is motie 7.1.7. aangenomen die het college opdraagt om inzichtelijk te maken welke relevante visiedocumenten op de binnenstad van toepassing zijn en dit op een overzichtelijke wijze als bijlage aan de raad te verstrekken. Deze bijlage is bij de voortgangsrapportage van "Ruimte in de Binnenstad" gevoegd en 17 mei 2024 vrijgegeven.

Enthousiast over plannen

Snel uitbreiden & weinig uitzonderingen

Een aantal bewoners pleit voor snelle uitbreiding van het autoluwe gebied. Eén bewoner bepleit dit omdat zij negatieve ervaringen heeft met het gedrag van automobilisten. Voorstanders spreken de wens uit om zo min mogelijk uitzonderingen te maken. Voor sommigen is een fasering ook niet nodig.

Blij met autovrije omgeving:

Er zijn bewoners die uitkijken uit naar een autovrije omgeving en schonere lucht. Een bewoner uit kritiek op het vertragen van de vooruitgang en het rekening houden met mensen die weinig rekening houden met hun omgeving.

Vragen en zorgen over plannen

Belangenverenigingen zijn kritisch

Twee belangenverenigingen hebben onder hun leden een enquête gehouden, waar 243 mensen op hebben gereageerd. Men waardeert de aanpassingen die de gemeente in de nieuwe voorstellen doet (er is geluisterd), maar onder de streep is men tegen de voorgenomen plannen vanwege het dwangmatige karakter. Men wil liever samenwerken op basis van een beeld over de toekomstige inrichting van de respondenten dat deels samenvalt met het beeld van de gemeente. Dat kan opening geven tot een constructieve omgang met elkaar. Een evolutionaire aanpak zal ook het aantal auto's verminderen.



De BOB waardeert ook de aanpassingen van de gemeente, maar legt een andere klemtoon. De aanpassingen maken wat de BOB betreft duidelijk dat de gemeente ondoordachte plannen had gelanceerd. Men vindt de plannen nog steeds niet goed doordacht en een (groot) risico vormen voor het ondernemersklimaat. De BOB wil daarom eerst meer gemeentebreed parkeeronderzoek en analyses. Men stelt een andere fasering voor over een langere periode, tot in de jaren '30. De BOB wil dat de gemeente de tijd ondertussen benut voor investeringen in randvoorwaardelijke zaken als OV, betere toegangen en systemen en parkeren op afstand.

Sommigen vragen naar de interpretatieverschillen tussen cijfers van BOB en de gemeente met betrekking tot parkeren.

Groen en bankjes geen meerwaarde

Sommigen zien geen meerwaarde in het transformeren van parkeerplaatsen naar groen en bankjes, omdat dit niet past bij het beeld van de binnenstad. Men verwacht ook dat groen en bankjes oneigenlijk gebruikt gaan worden en ontaarden in bronpunten van ergernis.

Ontevreden over invloed studenten

Er is ontevredenheid over de invloed van studenten, de TU en studentenpolitici op beslissingen in Delft.

Uitsterfbeeld

Een aantal betrokkenen pleiten voor een ontheffingenbeleid zonder directe verdwijning van parkeerplaatsen. Stimuleer een vrijwillige overstap naar garages.

Alleen cameratoezicht

In het autoluw-plus gebied alleen cameratoezicht organiseren kan een oplossing zijn zonder de parkeerplaatsen te verwijderen.

Niet blij met grenzen fasering

Onder andere een ouder echtpaar en een bewoner met gezondheidsklachten hebben problemen met de faseringsgrenzen. Ondanks die fasering is het voor hen nog steeds te ver lopen. Vanuit de Molslaan kwamen er juist vragen om hun deel van de laan toe te voegen aan het autoluw-plusgebied.

Verminderde bereikbaarheid

Mensen hebben onder andere zorgen over de verminderde bereikbaarheid voor bezoekers en de impact daarvan op verhuurbaarheid en exploitatie van locaties.

Geef meer duidelijkheid over parkeren

Er wordt gevraagd om duidelijkheid over parkeercijfers. En men wil meer weten over het doel om autoluw-plus in 2040 over de hele binnenstad uitgebreid te hebben.

Kritisch op weghalen parkeerplaatsen

Er wordt opgemerkt dat er wel ruimte wordt gemaakt voor elektrische fietsen en brommers, maar niet voor auto's, terwijl die eersten juist overlast geven.

Leefbaarheid

Veel mensen vinden dat onderdeel van leefbaarheid ook is dat men de auto vlakbij de woning kan parkeren. Het (idee van) parkeren in een garage op afstand vindt men niet prettig. Bij diverse bewoners roept dit een onveilig gevoel op.

Wat heeft de gemeente al gedaan op dit thema of wat gaat de gemeente ermee doen?

Deze opmerkingen zijn over het algemeen ook in eerdere fasen van dit project geuit. Een aantal passen (al) binnen de nieuwe voorstellen voor een gefaseerd uitbreiding van het autoluw-plusgebied. Het idee bijvoorbeeld om al wel direct te werken met een toegangscontrolesysteem, maar het straatparkeren niet in één keer af te bouwen, komt overeen met hoe de gemeente om wil gaan met fase 2. Veel van de vragen zijn en worden individueel beantwoord. Vaak zijn de opmerkingen vanuit een individueel perspectief, daar waar de gemeente de belangen van bewoners, ondernemers, bezoekers en toeristen in bredere zin moet afwegen.

Wat betreft het werkingsgebied: het mobiliteitsprogramma 2040 ziet op termijn de hele binnenstad onder het regime van autoluw-plus. Dat is pas mogelijk als er dan voor het parkeren van die auto's een adequate oplossing voorhanden is, bijvoorbeeld in de vorm van een nieuwe parkeergarage. Vooralsnog is dit niet aan de orde en worden er nu dan ook geen initiatieven ontplooid voor die verdere uitbreiding.

De gemeente is de belangenverenigingen Oude Nieuwe Delf en Zuidpoort zeer dankbaar voor al hun inspanningen en grote betrokkenheid. Maar wij gaan niet mee met hun voorstel voor de evolutionaire aanpak waarbij we gezamenlijk werken aan plannen voor de inrichting waarbij ook het aantal auto's verminderen. Om de inrichting van de openbare ruimte verder uit te werken is kadering nodig over parkeren, ontheffingenbeleid en mitigerende maatregelen. Bieden wij daar nu geen duidelijkheid over, dan blijft dit een open agendapunt dat voortdurend opspeelt. Binnen die kaders gaan wij natuurlijk graag met belanghebbenden het gesprek aan over de inrichting van de openbare ruimte in het uitbreidingsgebied van autoluw-plus.

Ook is de gemeente de BOB erkentelijk voor hun inspanningen en betrokkenheid. Maar de gemeente gaat niet mee met hun voorstellen voor meer en uitgebreider onderzoek of een andere fasering in het kader van de uitbreiding van autoluw-plus. Hun reactie is breed en diepgaand, geeft stof tot nadenken en wordt uiteraard door de gemeente beantwoord. Hun voorstellen, vragen en eisen liggen echter grotendeels buiten de scope van de uitbreiding van autoluw-plus in het zuidwestelijke deel van de binnenstad. Soms ook buiten de scope van Delft zelf. Bijvoorbeeld daar waar het gaat over OV-verbindingen en een stadsbrede visie op parkeren. De eerste stap van de fasering zoals de gemeente die voorstelt geeft voldoende vertrouwen in de beheersbaarheid van dit proces. Monitoring gedurende meerdere jaren geeft inzichten en ook mogelijkheden om bij te sturen als dat nodig is. Na twee jaar monitoring en een aansluitende evaluatie van fase 1 bepalen we of en onder welke condities in fase 2 het straatparkeren kan worden afgebouwd. Vanzelfsprekend worden bij die monitoring en evaluatie belanghebbenden betrokken.

Het is nu zo dat de PRIS-borden niet altijd het werkelijke aantal vrije parkeerplaatsen in de garages aangeven. Dat komt omdat vaak plekken voor abonnementhouders gereserveerd gehouden worden, terwijl ze op dat moment vrij zijn. Dit statische gegeven schept verwarring jegens de gemeentelijke cijfers. Straks werken we met meer dynamische informatie op de borden.

Fietsen & fietsparkeren

Veilige fietsenstallingen

Creëer de mogelijkheid om vrijgekomen gebieden te gebruiken voor veilige fietsenstallingen voor bewoners. Kunnen kleine “schuurtjes” geplaatst worden?

Gebruik fietsnietjes

Worden de nietjes wel door de juiste doelgroep gebruikt? Een bewoner viel op dat OV-reizigers hun fiets aan nietjes aan de gracht zetten.

Locatie fietsenrekken

Een studentenhuys verzoekt om fietsenrekken op de parkeerplaats tegenover hun pand. De huidige oplossing blokkeert hun nooduitgang.

Stimuleer met het ontwerp beter gedrag fietsers

Een ergernis is het lompe gedrag van fietsers in de voetgangersgebieden. Graag aandacht daarvoor bij de plannen voor de nieuwe inrichting van de openbare ruimte.

Handhaving fietsparkeren

Veel betrokkenen vinden het belangrijk dat er intensiever gecontroleerd wordt op fietsparkeren (en fietswrakken) in de vakken.

Wat heeft de gemeente al gedaan op dit thema of wat gaat de gemeente ermee doen?

In het ‘Toekomstbeeld fietsparkeren Delft’ (2023) is inzichtelijk gemaakt wat de huidige en toekomstige fietsparkeerbehoefte is voor de binnenstad. Op basis van dit toekomstbeeld is het ‘Handelingsperspectief fietsparkeren Delft’ opgesteld. Hierin geeft de gemeente weer hoe zij het fietsparkeren nu en in de toekomst in goede banen wil leiden. Daarbij hoort een korte termijn aanpak en een lange termijn strategie. Binnenkort wordt midden op de Oude Langendijk een inbandige stalling

geopend. Op de lange termijn is het perspectief dat fietsparkeren wordt opgevangen in grootschaliger gebouwde voorzieningen. In de tussentijd kunnen vrijkomende parkeervakken worden benut voor het stallen van fietsen. Voor het uitbreidingsgebied van autoluw-plus zijn daarvoor 126 parkeervakken (25 % van het aantal vrijkomende plekken) nodig. Waar en hoe die precies kunnen komen is onderdeel van de nieuwe inrichting van het uitbreidingsgebied. De concept-regels voor die inrichting gaan over grachten, straten, stegen en vrijkomende parkeervakken.

Voor wat betreft de veiligheid van/tussen de voetganger en de fietser ligt dit vraagstuk met name bij de doorgaande oost-westverbinding. In aansluiting op het onderzoek naar de verkeersveiligheid op de Oude Langendijk is een advies uitgewerkt dat met belanghebbenden is gedeeld. De gemeente wil naar aanleiding daarvan de kruising Jacob Gerritsstraat/Oude Langendijk aanpassen door deze voor de overstekende voetganger in voorrang te brengen en te verhogen. Wat betreft de wegingdeling blijft de bestrating op één niveau, maar in de lengterichting wordt een duidelijker visuele scheiding gemaakt om de oriëntatie en het gevoel van veiligheid te vergroten. Deze principes worden ook meegenomen bij de verdere uitwerking van de rode loper.

Handhaving van fietsers en hun geparkeerde fietsen is een generiek vraagstuk dat niet oplosbaar is binnen de scope van de uitbreiding van autoluwplus. Wat betreft het stallen van fietsen straks op vrijkomende parkeervakken is het zo dat dit gaat om fietsen die al in het gebied aanwezig zijn, maar voor een groot deel nu juist verkeerd gestald zijn. Handhavers kunnen straks naar de nieuwe fietsvakken verwijzen.

Parkeren in garages

Beter gebruik parkeergarages

Sommigen geven aan dat parkeergarages vooral voor bezoekers bedoeld zijn en pleiten voor beter gebruik van deze garages voor deze doelgroep.

Parkeerabonnementen

Er bereiken ons diverse vragen over het proces en de systematiek van abonnementsuitgifte in de garages. Ook vinden sommigen dat de abonnementsprijs gelijk moet zijn aan de kosten van een parkeervergunning.

Parkeerabonnementen in Prinsenhofgarage

Een aantal bewoners maken zich zorgen over het verkrijgen van een parkeerabonnement in de Prinsenhofgarage.

Geen parkeerplaatsen beschikbaar voor bewonersabonnementen

Iemand meldt dat er helemaal geen plekken beschikbaar zijn voor bewonersabonnementen. Want als men die nu aanvraagt, dan is het antwoord dat er geen plekken meer zijn.

Laadmogelijkheden garages

Een aantal bewoners vraagt of er nu voldoende laadpalen zijn in de garages en straks in fase 2. Zij suggereren bij onvoldoende plek in garages om elektrische auto's wel te laten laden/parkeren op straat in het autoluw-plus gebied.

Genummerde parkeervakken

Nummer de parkeervakken in de garages zodat je ze makkelijk terug kunt vinden.

Particuliere garages

Maak gebruik van de restcapaciteit in particuliere garages.

Parkeren op straat

Tijdelijke parkeerplaatsen Achterom

Er zijn vragen over tijdelijke parkeerplaatsen op het achterom, de toepassing van de POET-regeling en de beschikbaarheid van parkeerplaatsen in verschillende garages.

Eigen parkeerterrein

Bewoners willen weten hoe hun eigen parkeerterrein in de toekomst bereikbaar blijft. Er zijn vragen over parkeren in specifieke garages, kosten, bevoorrading en tijdelijke afsluitingen van parkeerplaatsen. En sommigen willen weten wat de kosten zijn voor parkeren op eigen terrein.

Parkeerplekken motorfietsen

Een motorrijder adviseert parkeerplekken voor motorfietsen in het autoluwe gebied toe te staan, omdat men geen gelegenheid heeft om de kleding ergens op te bergen. Met de motoruitrusting aan, is men beperkt in mobiliteit.

Parkeren voor gehandicapten/minder validen

Gehandicaptenparkeerplaats

Iemand vraagt of zijn bestaande gehandicaptenparkeerplaats op kenteken behouden kan blijven. Een andere bewoner suggereert om laadplekken bij het Yperdek te verplaatsen ten behoeve van aanleg van gehandicaptenparkeerplaatsen. Een crèche aan de Achterom ziet graag een gehandicaptenparkeerplaats nabij de vestiging.

Minder validen

Men vraagt aandacht voor mensen die slecht ter been zijn. Wie vallen daar precies onder? Geldt dat bijvoorbeeld ook voor mensen met kleine kinderen? Een bewoner suggereert een leeftijdscriterium te hanteren, bijvoorbeeld minimaal 70 jaar, voor mensen die slecht ter been zijn en straks in gebied A willen parkeren.

Parkeren en bereikbaarheid

Achterom

Een mevrouw heeft vragen en zorgen over parkeren en bereikbaarheid in de Achterom vanwege persoonlijke gezinsomstandigheden.

Een kinderdagverblijf informeert naar de continuïteit van halen en brengen door ouders en stelt een specifieke vraag t.a.v. gehandicaptenparkeerplaatsen.

Een ondernemer informeert naar de mogelijkheden van laden en lossen voor haar bedrijfsvoertuig en klanten.

Fase 1

Een bewoner vraagt om een maatwerk-oplossing omdat ze straks in fase 1 woont, niet invalide is, maar met haar gezondheid ook niet in staat is om de afstand te overbruggen naar een garage of zone A.

Een bewoner is voorstander van een autoluwe binnenstad vanuit duurzaamheid en leefbaarheid, maar benadrukt ook het belang van werkbaarheid voor bewoners. Haar

opmerkingen en zorgen gaan over tarieven, beschikbaarheid van parkeerplaatsen, bezoekersparkeren, loopafstanden en suggesties voor de Phoenixgarage.

Een aantal mensen merken op dat de circulatietekening in het rapport over de mitigerende maatregelen niet correct is.

Wat heeft de gemeente al gedaan op dit thema of wat gaat de gemeente ermee doen?

Veel antwoorden op deze vragen zijn terug te vinden zijn in het rapport Optimalisatie Parkeren Ruimte in de Binnenstad of in de Veelgestelde Vragen op de pagina www.delft.nl/uitbreiden-autoluw-gebied. Waar van toepassing zijn/worden de vragen inhoudelijk beantwoord, vaak met een link naar de documenten.

In het definitieve rapport over de mitigerende maatregelen zijn aanvullingen gedaan t.a.v.

- *elektrisch laden, met als kern dat er in toekomstig parkeergebied A voldoende laadplekken beschikbaar zijn als aanvulling op de laadcapaciteit in de parkeergarages;*
- *meer duiding over de monitoring;*
- *de opsomming van straten, grachten en stegen in fase 1 en fase 2 is gecomplementeerd*
- *de verkeerscirculatietekening is verbeterd.*

Dit definitieve rapport komt tegelijk met dit participatierapport beschikbaar.

Vergunningen, ontheffingen, toegang

Bezoekers

Er worden veel vragen gesteld over bezoekers. Hoe zit het met venstertijden en bloktijden? Kunnen bezoekers tijdens bloktijden wel of niet het gebied in? Waar parkeren de bezoekers straks? Verschrallen de sociale contacten niet als het voor bezoekers lastig wordt gemaakt? Hoe zit het met de bezoekersvergunning voor mensen die wonen in fase 2?

Dagontheffing

Velen vragen zich af of 12 gratis dagontheffingen per jaar wel voldoende zijn.

Een hotel vindt de regels met ontheffingen voor gasten onwerkbaar en leiden tot administratieve rompslomp. Men stipt het punt aan van privacy.

Ontheffingen

Er zijn vragen over huurauto's in relatie tot ontheffingen, toegankelijkheid voor noodmonteurs en taxi's. Ook wordt er aandacht besteed aan ontheffingen voor meerdere auto's per adres en bedrijfsauto's in autoluw-plusgebieden.

Venstertijden

Mensen vragen zich of venstertijden waarbij men in de ochtend zonder ontheffing het gebied kan inrijden geen sluipverkeer of een te hoge intensiteit t.o.v. fietsende schooljeugd met zich meebrengt.

Halen & brengen

Op de Asvest wordt relatief veel gestopt voor halen en brengen, moet daar dan nu elke keer voor betaald worden? Is laden en lossen is ook geldig in een straat met voetgangersgebied?

Bloktijden

Een aantal belanghebbenden vraagt zich af of deze op vrijdag nog wel zinvol zijn.

Wat heeft de gemeente al gedaan op dit thema of wat gaat de gemeente ermee doen?

Veel antwoorden op deze vragen zijn terug te vinden zijn in het rapport “Optimalisatie Parkeren Ruimte in de Binnenstad”, in het overzicht met Veelgestelde Vragen en het rapport “Actualisatie Ontheffingen”. Waar van toepassing zijn/worden de vragen inhoudelijk beantwoord, vaak met een link naar de documenten. Het definitieve rapport Actualisatie Ontheffingen is tegelijk met dit participatierapport beschikbaar.

Maar de gemeente heeft geluisterd naar de zorgen over bezoekers en wil ruimhartig zijn voor bewoners en ondernemers in het gebied. We zien af van een systeem waarin bewoners en ondernemers voor hun bezoek een gelimiteerd aantal gratis dagontheffingen krijgen. In plaats van 12 gratis dagontheffingen per jaar kunnen bewoners (met en zonder auto) in het autoluw-plusgebied 1 ontheffing per adres aanvragen waarop 5 kentekens geregistreerd kunnen worden. Voor ondernemers in het autoluw-plusgebied kunnen daarvoor 2 ontheffingen (dus ook 2 x 5 kentekens) beschikbaar worden gesteld. Als bewoner kan men naast het eigen kenteken dan nog 4 kentekens van hun bezoek registreren die dan kunnen laden, lossen, iemand afzetten of ophalen - óók tijdens bloktijden.

De ‘normale’ dagontheffing blijft bestaan en is niet geldig binnen bloktijden. Die is vooral bedoeld voor mensen die geen directe bestemming in de binnenstad hebben. Dat rechtvaardigt ook om daar een klein bedrag voor te vragen.

We handhaven ook de venstertijden in de ochtend. Zo loopt dat synchroon met de regels rondom de logistieke zone en kan er geen verwarring optreden. Op basis van ervaringen elders verwachten wij dat dit niet of nauwelijks leidt tot sluipverkeer. Uiteraard wordt dit gemonitord. Mocht er aanleiding zijn, dan grijpen we in.

Handhaving & onderhoud

Handhaving is belangrijk

Dit wordt door verschillende bewoners, ondernemers en andere betrokkenen benadrukt. Zonder handhaving kunnen (huidige) problemen niet worden opgelost.

Geef prioriteit aan beter onderhoud en handhaving

Betrokkenen zijn voorstander van een mooi, toegankelijk en groen centrum met weinig autoverkeer. Beter onderhoud en handhaving vinden zij de belangrijkste prioriteit. Men is kritisch over het gebrek aan onderhoud en de overlast bij bankjes en andere voorzieningen.

Men vraagt aandacht voor de bestrating en het onderhoud rondom het Yperdek.

Geen voorstander extra groen en fietsvoorzieningen

Sommigen vinden extra groen en fietsvoorzieningen geen goed idee omdat men nu al onderhoud en handhaving onder de maat vindt.

Niet eens met plannen

Een bewoner is tegen ambitieuze plannen waar mensen last van gaan krijgen, terwijl er in zijn ogen niets wordt gedaan aan zaken waar mensen nu al last van hebben: de dagelijkse ergernissen op het gebied van beheer en onderhoud.

Een belanghebbende is tegen de plannen vanwege het risico op een verschrallend winkelbestand.

Regel het afval & onderhoud groen beter

Veel mensen pleiten voor betere afvalverwijdering en bijhouden van groen.

Pak hardrijders aan

Er is bezorgdheid over hardrijdende bezorgdiensten op scooters, fatbikes en elektrische fietsen. Men vraagt om extra handhaving, gedragscoaches-campagnes en meer toezicht. Er is zorg over de veiligheid van E-bikes. Handhaving lijkt niet op te treden wanneer fietsers in de verkeerde richting rijden.

Wat heeft de gemeente al gedaan op dit thema of wat gaat de gemeente ermee doen?

Bij het maken van de plannen voor de toekomstige openbare ruimte is beheerbaarheid een criterium dat een rol speelt in de te maken keuzes. Over de kosten en dekking daarvan wordt ook gerapporteerd.

De gemeente onderhoudt de buitenruimte op kwaliteitsniveau B. Zie ook delft.nl/hoeschoon-en-netjes-uw-wijk. Afval dat tijdens nachtelijke uren wordt geproduceerd door uitgaanspubliek wordt door de gemeente in de ochtend opgeruimd, zodat de straat weer schoon is. Huishoudelijk afval wordt vaak veel te vroeg aangeboden, met zwerfafval in de openbare ruimte als resultaat, vandaar dat er streng gehandhaafd wordt op de aanbiedtijden.

Een aantal ontvangen klachten zijn doorgeleid naar Gebiedsbeheer. Waar van toepassing brengen zij zaken onder de aandacht van Werkse. In een ander geval hebben zij rechtstreeks contact opgenomen met een klaagster.

(Nieuwe) inrichting

Gevaarlijke situaties

Er zijn zorgen geuit over gevaarlijke situaties op de Oude Langendijk door verdwenen verhoogde stoepen en fietsparkeerplekken op ongebruikelijke locaties.

Aandachtspunten groen

Denk aan zaken zoals wie bepaalt welke beplanting er komt en wie deze onderhoudt. Ook krijgen we tips over bewatering van planten en inrichting van boomspiegels. Men vindt diversiteit in bomen, groene verbindingen en visbossen in grachten belangrijk.

Suggesties voor de herinrichting

Er zijn ontwerpvoorstellen gedeeld zoals het inrichten van een gebied tot woonerf en het afbakenen van voetgangersgebieden.

Molslaan, Gasthuisplaats en Hoogbrug

Er wordt aandacht gevraagd voor capaciteit en verkeerslogistiek op de Molslaan, evenals voor specifieke verkeerssituaties zoals de Hoogbrug.

Mensen stellen vragen over de tijdelijke en de definitieve inrichting van de Gasthuisplaats.

Verban elektrische fietsen uit de binnenstad

Een bewoner wil graag dat bij het opnieuw inrichten van de openbare ruimte elektrische fietsen uit de binnenstad geweerd worden.

Elektrische voertuigen opladen

Zorg voor laadplekken voor auto's, in de garages en op straat.

Nieuwe weginrichting

Men vindt het belangrijk dat weginrichting zo is dat diverse weggebruikers elkaar niet hinderen.

Wat heeft de gemeente al gedaan op dit thema of wat gaat de gemeente ermee doen?

De eerste ideeën voor de herinrichting van de grachten, straten, stegen en parkeervakken zijn gepresenteerd op de inloopbijeenkomst van 6 februari. Op basis van een historische analyse en een beschouwing van de huidige situatie zijn inrichtingsvoorstellen en principeprofielen getoond. Daarnaast heeft de ontwerper verschillende manieren laten zien waarop kan worden omgegaan met vrijkomende parkeerplaatsen, inclusief de bijbehorende toepassingsregels.

Momenteel wordt gewerkt aan uitgangspunten/toepassingsregels voor de inrichting. Daarmee wordt ook gereageerd op de opgehaalde input en de wijze waarop dit terugkomt in de ontwerpkeuzes en de regels. Ook worden dan een aantal bijzondere ontwerpopgaven beschreven. Dat zijn plekken die niet kunnen worden ingericht met de algemene ontwerpuitgangspunten, maar die om diverse redenen een eigen ontwerpuitdaging hebben. Denk hierbij met name aan kruisingen van straten en grachten en de rode loper.

Als vervolgstap wordt dit in meer diepte met belanghebbenden besproken. Tegelijkertijd worden Erfgoed, de AOK en de beherende afdelingen geconsulteerd. Uiteindelijk kan met al deze informatie het definitieve document worden vastgesteld. De verwachting is dat dat dit najaar het geval zal zijn. Met het vastgestelde kader kan vervolgens gracht voor gracht en straat voor straat worden geparticipeerd om tot een definitief ontwerp van de openbare ruimte te komen.

Overig

Algemene zorgen over ontwikkelingen binnenstad:

Een aantal mensen vragen naar/wijzen op financiële compensatie voor eventuele waardedaling van panden en eventuele compensatie voor ondernemers.

Er is ergernis over vuil rondom het Doelenplein.

Iemand informeert naar de relatie tussen autoluw-plus en het integraal huisvestingsplan.

Een bewoner en tevens gepensioneerd ontwikkelaar beschouwd de ontwikkelingen in Delft en in haar binnenstad door de tijd heen en suggereert parkeergarages onder grachten.

Een bewoner attendeert op pakket afhaalpunten

Een bewoner adviseert om het nieuwe theater niet ter plaatse van het Yperdek te bouwen.

Iemand wijst naar de luchtkwaliteit in relatie tot rondvaartboten

Wat heeft de gemeente al gedaan op dit thema of wat gaat de gemeente ermee doen?

Deze inbreng leidt niet tot wijzigingen in de voorgelegde stukken.

De gemeente dankt hen en alle anderen die hebben gereageerd voor hun inbreng!

Bijlage: reacties kort samengevat

Ontvangen mails
Is het niet eens met het autoluw maken. Dit heeft te maken met de huidige drukte en de hoogte boetes voor verkeerd parkeren als men op een illegale plek parkeert door de krapte.
Ik ben heel blij met jullie plannen om de binnenstad autoluw te maken. Hoe eerder hoe beter, zo min mogelijk uitzonderingen m.u.v. slecht ter been en taxi.
Jammer dat jullie niet gewoon doorpakken. Fasering is niet nodig, wordt zo een half plan
In de huidige situatie wordt een bewoner ze 2x per week door haar ouders opgehaald. Wil graag weten hoe dit straks in de toekomstige situatie werkt.
Een betrokkene zet een mededeling door die hij al in een eerdere fase heeft verstuurd.
Vertrekkend ondernemer uit de binnenstad vindt het onbegrijpelijk dat gemeente een ambitieus plan heeft, maar niks doet aan dagelijkse ergernissen op gebied van beheer & onderhoud. Plannen leiden tot verschralend winkelbestand.
Een persoonlijke vraag vaneen bewoner in de binnenstad over (on)mogelijkheid verkrijgen parkeerabonnement in de Prinsenhofgarage.
Belanghebbende wil meer weten over compensatie van eventuele waardedaling panden.
Parkeerplannen zijn in strijd met Mobiliteitsprogramma 2040. Geeft suggestie om Koornmarkt en Oude Delft zuidelijk van Nickersteeg ook gewoon te laten parkeren zodat de richting Wijnhaven en Peperstraat vrij is.
Maakt zich zorgen over het aantal laadpalen in de garages en fase 2. Suggestie om elektrische auto's te laten parkeren in gebied autoluw-plus.
Zijn de tijdelijke parkeerplaatsen op Achterom voor de bewoners?
Heeft voorkeur om venstertijden aan te passen in relatie tot school- en werktijden. Dus niet om 08.00, maar pas om 09.00 te laten ingaan. Ook zorg over snel rijdende bezorgers op de fiets.
Fijn om te lezen dat de toegangsregels aangescherpt worden. Pas bloktijden aan zodat de stad in de middag van fietsers en voetgangers is. Tevens vraag over ontheffingen in relatie tot evenementen.
Wil graag ook een positie als mensen die slecht ter been zijn. In haar geval gaat het om een situatie met jonge kinderen en woonachtig in fase 2. Verder wil ze graag meer weten over de plannen van de Gasthuisplaats en dan met name wanneer de parkeerplaatsen weg gaan.
Diverse verduidelijkingsvragen. Aanvullend vragen waar deelauto's komen, hint op plaatsen waar op zaterdag geparkeerd kan worden, suggestie om Molslaan geheel autovrij te maken en voorstel om in de zomer te beginnen met het opheffen van de parkeerplaatsen op de Brabantse Turfmarkt.
Wil graag weten wat de grenzen zijn en wat de splitsing is tussen fase 1 en 2.
Vraag over bestaande gehandicaptenparkeerplaats op kenteken in relatie tot de nieuwe situatie.
Vraag over toepassing POET-regeling die in ogen van betrokkene oneerlijk is.
Meneer heeft een bedrijf in de binnenstad. Wil graag weten hoe de situatie voor hem wordt, o.a. in relatie tot bloktijden.
Vraagt of dagontheffing inclusief parkeren voor aannemers ook van toepassing is voor bedrijven die in het gebied gevestigd zijn. Dit wil men niet.

Goed om Delft mooier te maken, maar niet eens met plannen. Afval beter opruimen. Waarom meer groen als huidige niet goed wordt bijgehouden. Waarom wel elektrische fiets en brommers en geen auto's. Hoe omgaan met loodgieter e.d. Ergert zich aan harde muziek. Geen bankjes langs de gracht.
Wil meer weten over de tijdspaden van het gefaseerd uitbreiden van het autoluw-plusgebied. Zorgen over bereikbaarheid woning. Voorkeur voor huidige situatie handhaven. Ook i.v.m. wekelijks hulp, bezoek kinderen. Wil graag ook weten hoe het zit met de bezoekersregeling.
Voorstander van autoluw. Maar parkeergarages zijn voor bezoekers (zie MPD 2040). Met de plannen komt de parkeercapaciteit voor bezoekers in gedrang. Dat is schadelijk voor ondernemers. Maak eerst extra parkeergarages.
Staat positief tegenover de maatregelen. Aangepaste plannen zijn verbetering voor zorg- en dienstverleners en aannemers. Is benieuwd naar de komende inrichtingsvoorstellen.
Is blij met de gekozen fasering. Wil weten of er een feedbackmoment komt voor eventueel voortschrijdend inzicht. Hoe wordt er omgegaan met de parkeerdruk voor de bewoners. Hoe wordt er omgegaan met parkeren van "vakmensen" voor bijv. verbouwingen?
Ergert zich aan het vuil rondom het Doelenplein in de huidige situatie.
Op enkele plekken is de verhoogde stoep verdwenen en zijn fietsenstallingen op bijzondere plekken geplaatst. Dit zorgt voor gevaarlijke situaties. Neem dit in overwegingen mee.
Plannen voor meer groen en ruimte voor verblijf te zijn problematisch omdat beheer, onderhoud en handhaving nu al niet op orde zijn.
Maakt zich zorgen over hardrijdende bezorgdiensten (met name op scooters/fatbikes/elektrische fietsen)? Vraagt om extra handhaving, gedragscoaches/-campagne en extra toezicht.
Vraagt of de toe te passen maatregelen een relatie hebben met het integraal huisvesting plan.
Goed om te zien dat er naar geluiden van bewoners en ondernemers geluisterd wordt, en ook daadwerkelijk iets mee gedaan wordt. Graag een toelichting over het later in fase 2 bekijken van het verminderen van de parkeerplaatsen.
Bewoner is tegen uitbreiding van autoluw-plusgebied. Wil gebruik blijven maken van huidige vergunning en parkeren op Westvest.
Is erg tevreden over de huidige situatie van de rode loper. Vraagt wanneer de rest van de Rode Loper wordt uitgevoerd. Fietsers gedrag aanpassen.
Bewoner Westvest vindt de binnenstad nu al behoorlijk autoluw en is tegen het verminderen van het aantal parkeerplaatsen.
Kinderdagverblijf Achterom stelt diverse vragen over bereikbaarheid voor ouders en laden en lossen in relatie tot ontheffingen. Tevens vraag over gewenste nabijheid invalidenparkeerplaats.
Wil graag dat haar eigen gehandicaptenparkeerplaats gehandhaafd blijft.
Willen plek in Zuidpoortgarage i.v.m. verminderde mobiliteit van mevrouw.
Wil parkeren in de Marktgarage. Wordt die aangeboden? Er komt ruimte in de straat vrij, het straatbeeld verbetert en het levert een mooiere binnenstad op. Ik ben in principe dan ook voor uitbreiding van het autoluwe gebied. Wel zorgen over route vrachtverkeer en bestemming vrijgekomen ruimte (niet alleen voor fietsstallingen en terrassen).
Is blij met het autoluw maken i.v.m. verbetering van de woonomgeving en -beleving. Dat vraagt ook aandacht voor onderhoud en openbaar vuil. Het een moet het ander ondersteunen.
Praktische aandachtspunten voor het ontwerp: wie bepaalt beplanting en wie gaat voor ze zorgen. Tipt dat zomers planten 2x/dgs water nodig hebben. Boomspeiegels gelijk met wegdek geeft vergrote kans op hondentoilet en is voor slechtzienden niet handig.

Fasering is een positieve ontwikkeling. Betrokkene stelt vragen over aantallen parkeerplaatsen, vergunningen, gehandicaptenparkeren, ontheffingen en doet suggestie voor begrenzing fase 1 en 2 in relatie tot verkeerscirculatie.
Mevrouw stelt een vraag over parkeren en bereikbaarheid aan de Achterom i.v.m. met zeer persoonlijke gezinsomstandigheden.
Heeft meerdere panden in gebied en is zelf niet woonachtig in Delft. Kan nu gebied inrijden met gratis dagonthefing voor onderhoud. Hoe gaat dit in de toekomst?
Heeft een onderneming in de binnenstad/Achterom, wil graag weten hoe de bereikbaarheid en laden/lossing voor haar bevoorrading en haar klanten is geregeld.
Studentenhuis wil graag vooruitlopend op de toekomstige inrichting al fietsenrekken tegenover hun pand. Dit in verband met de fietsen die nu gestald worden voor de nooduitgang.
Ik ben erg blij dat dit plan tot uitvoering wordt gebracht (liever vandaag dan morgen) en ik kan niet wachten tot de straat weer terug wordt gegeven aan de voetgangers en fietsers. Het klopt niet dat de Koornmarkt een soort snelweg van de binnenstad is. Dankt de Gemeente voor de belangrijke verandering voor mens en milieu.
Niet in bezit van een auto, maar huurt er wel geregeld één. Weet niet van te voren het kenteken. Wil graag weten wat de oplossing is voor deze situatie.
Wil graag weten of bedrijven die ook op koopavond en de zaterdag open zijn gedwongen worden om een 24/7 abonnement af te nemen. Vraagt ook of het een optie is om winkelleveranciers een abonnement te verstrekken gedurende de winkeltijden, ook koopavond, zaterdag en zondag.
Een gepensioneerd ontwikkelaar geeft een beschouwing over ontwikkelingen in Delft door de tijd heen. Afsluitend geeft hij mee dat zijn voorouders wel faciliteerden en investeerden door een infrastructuur van grachten te graven waar de bevolking eeuwen lang plezier en gemak aan hadden, een infrastructuur van grachten waar prima parkeergarages en doorgaande wegen onder gebouwd kunnen worden voor zowel auto's als fietsen uitsluitend voor bewoners en hun gasten. Dat is iets waar het huidige politieke bestuur beter haar aandacht en geld aan kan geven dan aan een peperduur nieuw theater waar er meer dan genoeg van zijn in Den Haag en Rotterdam, waarvan de meeste binnen een kwartier vanuit Delft te bereiken zijn. Concreet ook diverse klachten over fietsers/elektrische fietsen/bakfietsen en onoplettende weggebruikers.
Ik ben in alle eerlijkheid erg blij met de maatregelen van de gemeente voor de uitbreiding van het autoluwe parkeergebied! Ik vind het een goede zaak dat de mooie binnenstad autoluw wordt, met minder overlast van auto's, hopelijk meer groen en minder uitstoot. Zelfs als dit ten koste gaat van mijn eigen parkeerplek, 50 meter van mijn huis af. Betrokkene stelt verder diverse vragen over zijn toekomstige parkeermogelijkheden en de beschikbaarheid van plek in de Zuidpoortgarage. Vraagt ook of de meerkosten voor het parkeren in de garage wordt gecompenseerd.
Kan nu parkeren voor de deur en 2 peuters slapend in bed leggen. Dit kan straks mogelijk niet meer. Woont in fase 2. Vraagt of zij net als mensen die slecht ter been zijn een voorkeurspositie krijgt voor uitgifte van vergunningen in fase 2.
Heeft eigen parkeerterrein voor bewoners, wil graag weten hoe dit voor hem in toekomst is geregeld.
Wil graag weten of de Breestraat bij fase 1 of 2 hoort. Hebben nu een bezoekerspas voor hun kinderen, hoe gaat dit in de toekomst. Gelden de regelingen straks ook voor motorfietsen?. Willen graag weten of ze in de Zuidpoortgarage mogen parkeren en wat de kosten zijn.

Wil graag weten hoe het geregeld is voor bezorgdiensten en maakt zich zorgen over de parkeerdruk in de gebieden die niet tot het autoluw plus gebied behoren. Hoe wordt omgegaan met foutparkeerders, in de huidige situatie zijn dat er namelijk ook veel.
Heeft een bedrijf dat afhankelijk is van aanvoer materiaal en goede bereikbaarheid/parkeerplek voor (gehandicapte) medewerkers en bezoekers. Wil weten hoe dit in de toekomstige situatie wordt geregeld. Maakt zich zorgen over zijn bedrijfsvoering.
In omschrijving van fase 2 worden vergunninghouders Kethelstraat en Zuidwal niet genoemd. Gaarne officiële correctie.
Heeft een aantal tips over de toekomstige inrichting zoals diversiteit bomen, een goede groene verbinding tussen bomen en aanleg visbossen in de grachten.
Jammer dat het gebied ten zuiden van de Breestraat pas in fase 2 autovrij wordt. Wil graag weten wanneer die in gaat, of bedrijfsvergunningen ook op vaste kentekens gaan en of de regels ook voor motoren, scooters, fatbikes en brommobielen gelden.
Ik ben in principe voor een autoluwe binnenstad vanuit duurzaamheidsoogpunt en vanuit leefbaarheidsoogpunt. Maar de werkbaarheid voor mij als bewoner is ook belangrijk. Betrokkene vindt het moeilijk om een goed beeld te krijgen en deelt een aantal opmerkingen en zorgen. Die betreffen m.n. de tarieven (van straat naar garage toch niet een verkapte lastenverhoging?), beschikbaarheid van plaatsen, bezoekersparkeren (kans op sociale verarming), loopafstanden en een aantal suggesties voor de Phoenixgarage.
Heeft een bedrijf op de Molstraat wil graag weten waar hij in de toekomst kan parkeren en wat de kosten zijn. Aanvullend wil hij ook weten hoe hij moet omgaan met bevoorraden.
Wil graag weten wat er voor een alternatief er komt voor een bezoekerspas.
Deelt een aantal ontwerp voorstellen waaronder het inrichten van het gebied tot woonerf en afbakeningen van voetgangersgebied. Ook suggesties voor inrichting/gebruik voor het overige gebied en bebording/signalering.
Wil graag weten hoe hun woning straks nog bereikbaar is met de auto.
Mevrouw woont nu aan de Molstraat en hier zijn de parkeerplaatsen tijdelijk afgesloten. Wil graag weten waar ze haar auto kwijt kan, voor nu en in de toekomst.
Ik ben in principe voorstander van de plannen. De binnenstad van Delft leent zich in mijn optiek prima voor een dergelijke zone, omdat de loopafstanden te overzien zijn. Is de regelgeving voor motorfietsen duidelijk genoeg? De motorkleding maakt dat men niet lange afstanden kan lopen, verzoek is om in autoluwe gebied parkeerplakken voor motorfietsen te maken.
Is tegen het autoluw-plus programma. Het is genoeg zo. Welke politieke partijen in Delft zijn voor dit plan?. Mijnheer vindt dat Delft al heel veel onnodige anti-auto maatregelen heeft getroffen waar de overgrote meerderheid van haar eigen binnenstadbewoners absoluut niet blij mee is. En voert o.a. aan: nu al op straat nauwelijks parkeerruimte, nu al extreme controle op onbetaald parkeren wat naar schatting de gemeente tussen 5 a 10 miljoen euro oplevert, in Delft is nu al zeker minder druk dan 95% van andere binnensteden. Hou rekening met financiële claims i.v.m. waardevermindering vastgoed. De binnenstad is nog maar een klein deel van heel Delft en het is niet terecht dat de gemeente het plan heeft om daar al het uitgangsleven, toerisme en bijbehorende overlast te willen concentreren. Realiseer dat op andere plekken in Delft.
Is voorstander van een mooi toegankelijk en groen centrum met weinig autoverkeer. Maar onderhoud en handhaving staat voor betrokkene op nummer 1. Is daar kritisch op: nu slecht tot geen onderhoud en overlast bij bankjes en dergelijke.
Heeft nu abonnement in de Zuidpoortgarage. Is op zaterdagen druk. Zorgpunt is de "razende" fietser die problemen veroorzaakt in het voetgangersgebied. Graag beleid daarop.

Een parkeerplaats in de buurt van de woning is een voorwaarde voor kwaliteit van wonen. Wil graag geborgd hebben dat bewoners met een vergunning voor gebied A straks niet in B gaan parkeren. Maakt zich zorgen over de parkeerdruk in omliggende gebieden in de nieuwe situatie. Wil graag weten wat er gebeurt als blijkt dat fase 1 slecht loopt, worden hiervoor vooraf duidelijke kaders voor gesteld?
Bewoner Westvest met enkel bedrijfsvergunning in gebied B vraagt naar mogelijkheid verkrijgen bewonersvergunning in gebied A.
Vraagt aandacht voor handhaving.
Wil weten of er meerdere vergunningen kunnen worden afgegeven voor het parkeren op eigen terrein binnen het gebied.
2e auto in garage qua type abonnement voor iedereen gelijk behandelen. Hoeveel auto's per adres kunnen ontheffing krijgen? Krijgt bedrijfsauto in autoluw-plusgebied ook ontheffing?
Wil graag een oplossing voor de omgang met kleinkind als ze geen kindervagen gebruikt naar en van in garage geparkeerde auto.
Wil graag weten of een bezoeker altijd op eigen terrein parkeren kan staan ook als ze meerdere dagen geparkeerd staan.
Wil graag weten of bewoners met parkeerplaatsen op eigen terrein zelf bezoek moeten aanmelden. Wil ook geen extra kosten als er meer dan 12x per jaar gasten komen parkeren.
Heeft zorgen over de binnenstads-economie en daaruit voortvloeiende financiële gevolgen. Vraagt of er voor de ondernemers dispensatie of compensatie mogelijk is.
Vraagt aandacht voor voldoende laadpalen en het moment van ingaan van de abonnementen. De voorkeur heeft het om de ingangsdatum nu al te laten zijn met een ingangsdatum naar keuze.
Hotelexploitant/ondernemer in het gebied en is tegen de voorgenomen uitbreiding autoluw-plus. Verminderde bereikbaarheid beïnvloed bezettingsgraad met negatief effect op verhuurbaarheid en exploitatie van de locatie. Argumenten o.a.: door de gemeente nooit geïnformeerd over beleidswijzigingen t.a.v. parkeren, noodzaak tot ontheffing voor gasten niet begrijpelijk, tekort aan parkeerplaatsen in garages, tekort aan parkeerplaatsen personeel, fasering onhandig, onnodige registratie/privacyregels.
Betrokkene woont aan de Oude Delf en is werkzaam in Rotterdam. Eens per week achterwacht. Dan fijn als auto nabij is en wil graag z.s.m. een parkeerabonnement in garage.
Goed om te zien dat jullie je hebben ingespannen om te proberen iets te doen met de feedback van de burgers die tegen deze plannen ageren, dank daarvoor. Wel van mening dat ze als bewoner steeds meer beperkt wordt zonder zicht op een toegevoegde waarde. Heeft verder aanvullende vragen over de situatie als je nu geen parkeervergunning hebt maar in 2025 wel een auto hebt, gebruik van een huurauto in relatie tot ontheffingen, toegankelijkheid noodmonteurs/taxi's, bloktijden, financiële onderbouwing, overzicht van zorgen bewoners.
Wil graag aandacht voor de bestrating rondom het Yperdek, dit is slecht in verband met worteldruk en rotzooi. Er wordt geen beheer en onderhoud gedaan.
Wil weten of huurders zelf een ontheffing voor POET kunnen aanvragen of alleen de eigenaar van een parkeerplaats. Vraagt of je per parkeerplaats één ontheffing kan aanvragen of meerdere tegelijkertijd.
Vraagt duidelijkheid over parkeercijfers, hoe gemeente omgaat met waardevermindering vastgoed en mist integraal plan voor het parkeren anno 2040 bij een volledig autoluwe binnenstad.
Wil weten of de laadpalen in de garages toenemen. Ook een voorstander voor een laadvisie met een verschil van tarieven. Vraagt zich af of 12 gratis dagontheffingen wel voldoende is.

Fasering lijkt mij goed. Monitoring en evaluatie samen doen met belanghebbenden. Geen vrije toegang in de ochtend, werkt verkeeraantrekkelijk (denk aan fietsende scholieren). Hou met de inrichting rekening met de kwaliteitsketen en het feit dat het beschermd stadsgezicht is.
Mevrouw stelt een vraag over parkeren en bereikbaarheid en geeft aan zeer afhankelijk van de auto te zijn. E.e.a. i.v.m. zeer persoonlijke gezondheidsredenen. Verzoekt om maatwerkoplossing.
De gemeente probeert met te veel haast onvoldragen plannen erdoor te drukken. Geen vertrouwen in de goede afloop. Gemeente kan zich niet permitteren om in deze onzorgvuldig te handelen. Het is noodzakelijk dat er eerst een integrale visie op de binnenstad als geheel (inclusief parkeertransitie) wordt ontwikkeld. In samenspraak met de betrokkenen kunnen keuzes worden gemaakt, leidend tot een deugdelijke uitwerking en de effectieve realisatie van een aantrekkelijkere Delftse binnenstad.
Ik woon niet in het autoluw-plusgebied, mijn zorg richt zich op de toekomst indien eventuele verdere inperkingen een rol gaan spelen, omdat parkeren in de binnenstad niet altijd soepel gaat. Alhoewel ik inzie dat een binnenstad met minder auto's voordelen oplevert, is een relatief korte toegang tot een auto in deze maatschappij wel een onderdeel van leefbaarheid. Betrokkene vraagt naar ontwikkelingen rondom toekomstig parkeerbeleid/parkeergelegenheid. Wijst op noodzaak van weginrichting die zodanig is dat de diverse weggebruikers elkaar niet hinderen. Is er mogelijkheid om de nieuw vrijgekomen gebieden deels te gebruiken om lokale/kleinschalige veilige bedekte fietsenstallingen/schuurtjes voor de bewoners?
Worden de fietsnietjes wel gebruikt voor wie het bedoeld is? Ik zag OV-reizigers aan de gracht hun fiets parkeren.
Maak de Achterom zo snel mogelijk autoluw-plus. Ik ervaar veel overlast van automobilisten.
Een bewoner stelt een vraag over betalen van een bedrag voor ontheffing.
Belangenvereniging Oude en Nieuwe Delf en Belangenvereniging Zuidpoort hebben een enquête gehouden onder hun leden. Die delen ze en lichten hun analyse daarvan toe. In hun begeleidend schrijven geven zij aan te zien dat de gemeente veel van de klachten van de bewoners gehoord heeft, maar uiteindelijk is men mordicus tegen de dwangmatige uitbreiding van autoluw-plus. Men wil samenwerken op basis van een beeld over de toekomstige inrichting door de respondenten dat deels samenvalt met het beeld van de gemeente. Dat geeft opening tot een constructieve omgang met elkaar. Een evolutionaire aanpak waarbij ook het aantal auto's verminderen.
Bewoners zijn al op leeftijd en geven aan dat ze ondanks de faseringskeuze nog steeds ver moeten lopen en dit gezien hun leeftijd niet wenselijk is. Ook hun bezoek dat vaak op leeftijd is moet ook ver lopen. Verder vinden ze het tarief voor bezoekers te hoog. Geven aan geen voorstander te zijn voor het in de ochtend zonder ontheffing de binnenstad in te rijden. Dit zorgt voor extra onnodig verkeer. Geven aan waarom de parkeerplaatsen weg moeten. Ze zien geen meerwaarde als er meer groen, bankjes of picnick tafels. Dit past in hun ogen ook niet bij het beeld van de binnenstad.
Meneer is het niet eens over de besluitvorming tijdens coronatijd. Is van mening dat bewoners onvoldoende zijn meegenomen en inspraak ontbrak. Is van mening dat er geen rekening is gehouden met extra kosten voor handhaving en beheer. Meeste overlast komt niet door bewoners maar ander verkeer als koeriers en toeristen. Refereert naar Antwerpen en geeft aan dat hij voorstander is van het alleen mogen parkeren van bewoners in de binnenstad.

In Delft wordt nagenoeg alles bepaald door studenten, de TU en 'n groepje politici die het een zeggen en het ander doen. Het kunnen reageren op die plannen is slechts bedoeld om later te kunnen zeggen dat een ieder "inspraak" heeft kunnen hebben. Meneer geeft aan dat de binnenstad in de toekomst niet meer bereikbaar is. Parkeerplaatsen liggen te ver. Dit is nu al het geval voor openbaar vervoer (vroeger kon je nog met de bus naar het centrum van de stad). Wil graag met de auto naar familie in de binnenstad. Doet nu geen boodschappen meer in de binnenstad.
Commissie Behoud Stadsschoon geeft aan graag een totaalvisie te willen terugzien. Geven aan dat de volgende punten hierbij kunnen helpen: * verzorg eerst een evaluatie van het huidige autovrije / autoluwe gebied * verzorg eerst een totaalvisie voor de openbare ruimte van de gehele binnenstad (beschermd stadsgezicht) * los daarvan starten met het maken van een plan voor de herontwikkeling van de Gasthuisplaats. * zorg voor een goed kwalitatief Programma van Eisen, (met o.a. een actualisatie van het handboek Buitenruimte). * betrek ook de AOK.
Meneer somt aantal punten op en stelt verduidelijkende vragen over parkeren op eigen terrein. Geeft aan dat hij de plannen slecht vindt en benoemt waar focus beter op kan liggen. Het gaat dan m.n. over verkeersveiligheid, Westvest/Oude Langendijk/Phoenixstraat en de positionering van de fietsers.
Mevrouw is geen voorstander van de plannen. Wijst op uitgangspunten Mobiliteitsprogramma 2040. Parkeergarages zijn primair bedoeld voor bezoekers binnenstad. Geeft aan dat er actief gestuurd moet worden op het beter benutten van de parkeergarages. Sluit zich aan bij onderzoek Parkeervisie Ondernemend Delft i.o.v. BOB/SCMD. Cameratoezicht in beoogd autoluw-plus gebied kan mogelijkheid zijn, maar dan zonder het verwijderen van de parkeerplaatsen in de binnenstad.
Zelfde opmerkingen als hierboven.
Zijn super blij met de stappen die worden genomen door de Gemeente. Verheugt zich om straks bij het naar buiten kijken niet meer naar auto's te kijken, veiliger te wandelen en schonere lucht in te ademen (registreert dit aan zijn woning). Betrokkene vindt het jammer dat door het vertragen van de vooruitgang (fase 2) er blijkbaar toch heel veel rekening wordt gehouden met diegenen die zelf heel weinig rekening met hun omgeving houden en vooral hun eigen gemak belangrijk vinden.
Mevrouw bepleit ontheffingenbeleid zonder dat er parkeerplaatsen direct verdwijnen gaan. Voorstander van uitstervingsbeleid en stimuleer vrijwillige overstap van bewoners naar garage. Verder geen voorstander voor extra groen, bankjes, fietsnietjes. Want onderhoud en handhaving is probleem. Maak in pandige fietsvoorzieningen en/of maak fietsparkeer-etage, bijvoorbeeld op Gasthuisplaats.
De BOB waardeert de aanpassingen van de gemeente. De aanpassingen maken wat de BOB betreft duidelijk dat de gemeente ondoordachte plannen had gelanceerd. Men vindt de plannen nog steeds niet goed doordacht en een (groot) risico vormen voor het ondernemersklimaat. De BOB wil eerst meer en gemeentebreed parkeeronderzoek en analyses. Men stelt een andere fasering voor over een langere periode, tot in de jaren '30. De BOB wil dat de gemeente de tijd ondertussen benut voor investeringen in randvoorwaardelijke zaken als OV, betere toegangen en systemen en parkeren op afstand. De BOB verzoekt om antwoord op hun algemene opmerkingen op de pagina's 1-5 en de BOB stelt 29 specifieke vragen, waarop men per vraag om antwoord verzoekt.
Een bewoner/ondernemer in het autoluw-plusgebied legt een aantal specifieke vragen voor vanuit zijn woon- en bedrijfssituatie. Hij verzoekt om een maatwerkgesprek met de gemeente.

Een bewoner buiten het autoluw-plusgebied lijkt vindt de route van de Zuidpoortgarage naar de Molslaan voor zijn vriendin 's avonds onveilig. Stelt vragen over toegankelijkheid voor zijn surfwagentje, vraagt naar beheer en controle van plekken en situaties waar hij overlast van ervaart, vraagt of de mensen die aan dit project werken zelf wel in een binnenstad wonen en over een auto beschikken en vraagt of het minder kunnen parkeren op de Molslaan leidt tot korting op de parkeervergunning of dat dit weer een leegmelkoperatie van de overheid is?
WOO-verzoek: 1) Waar en hoe in de ambtelijke stukken, beleidsnotities en informatieverstrekking (ter bevordering van burgerparticipatie) is een analyse van het voorgenoemde risico voor de enkeling (thans straatparkeerder met gewoonterecht tot risicomijdend straatparkeren) beschreven en kenbaar gemaakt tussen 2019 en heden juni 2024? 2) Waar en hoe is de proportionaliteit van het risico om slachtoffer te worden van een Geweld- & Seksmisdrijf van bewonersgroepen naar geografie binnen Delft onderling becijferd binnen het beleid, en hoe zijn de nadelen van persoonlijk leed en trauma in afwegingskaders geplaatst tegenover het (vermeende) maatschappelijk nut en de (omstreden) noodzaak om straatparkeren uit te bannen? 3) Het recht op persoonlijke veiligheid staat in onze Nederlandse Grondwet. Op basis van welk (politiek) mandaat en binnen welk democratisch kader acht u zich verkozen en als college gehouden aan behoorlijk bestuur om een disproportioneel risico door dwang te mogen bewerkstelligen? 4) Als straatparkeervergunninghouder en bewoner vind ik, dat ik juridisch een (gewoonte-) recht heb op risicomijdend straatparkeren. Erkent de juridische afdeling van de gemeente mijn recht?
Een bewoners stuurt zijn eerdere reactie nu ook door aan de raad
Een bewoner informeert naar de beschikbaarheid van plekken aangezien ParkerenDelft communiceert dat er geen abonnementsplekken beschikbaar zijn.
Een bewoner legt een persoonlijke situatie voor waarin zij tijdens bloktijden noodzaak heeft van een spoedaannemer bij haar woning.
Genoteerde opmerkingen op inloopbijeenkomsten
Zonder handhaving los je niks op.
Kunnen ondernemers in A voorrang krijgen op bewoners in A? Zorg voor voldoende plek want hoogte (<i>garages -red</i>) voldoet niet
Asvest 22 -> nieuwsbrief versturen. Delftsgreen, Raymond
Opnieuw bekijken capaciteit en verkeerslogistiek Molslaan. Onnodig verkeer, tijdelijke situatie wenselijk
Houd rekening met boogstraat van auto's die uit privéparkeergarages rijden
Ik mis een overtuigend probleem op de Oude Delft en Koornmarkt dat met uitbreiding autoluw-plus wordt opgelost
Hoe ontheffing voor parkeren B in gebied A = commerciële garage Westvest
Ruimhartiger met gratis inrijden van bezoekers van bewoners
Attendeer bewoners op pakket afhaal-punten (Spar City, Copy Sjob etc)
In garages te weinig oplaadpunten
Denk aan de rijrichting bij de Hoogbrug (keerlus)
Mensen willen de garantie op een plek
Hoe gaat de gemeente ervoor zorgen dat ik of mijn kleinkind niet wordt aangereden door E-bikes? Handhaving doet niks als fietsers de verkeerde richting op fietst.
Achterom geen 53 maar 50 parkeerplaatsen a.g.v. recente groenbak en fietsenrek.
Hoek Asvest-Achterom afsluiting tegen doorrijdende verkeer.

Gasthuisplaats zien als fase 2 en dan gewoon invoeren. Gasthuisplaats in bij Poort, uit bij Turfmarkt.
Waar beginnen jullie aan? Al die moeite om 25% parkeerplaatsen op te heffen t.b.v. fiets en handhaving met camera's
Ouderen worden ongerust. Maar als ze willen verhuizen is er vanwege gebrek aan passende woningen geen alternatief. De ruimte wordt niet mooier maar wel onhandiger voor de oudere bewoner.
MPD zegt niets over bewoners. Wie schiet hier iets mee op? Grachten zijn al prachtig groen.
Uitsterfbeleid ook in fase 1
Geen bedrijfsbussen parkeren op Achterom
Gasthuisplaats -> tijdelijke maatregelen -> wanneer auto's weg. Alleen leegmaken is geen optie!
Wat als je een eigen plek hebt en daar tijdelijk niet terecht kunt? Mag je dan op straat?
Belijning Yperdek opnieuw vormgeven
Gasthuisplaats -> wanneer wordt dit opgepakt?
Meer aandacht voor deelauto's -> stimuleren en locatie, bijvoorbeeld Korte Geer, Gasthuisplaats, Yperdek. Vooral particulier delen.
Suggestie: vakken nummeren om je auto te kunnen vinden (in Zuidpoort).
Extra verkeer van coffeeshops -> venstertijden aanpassen 10:00-12:00
Plek voor scootmobielen op straat in autoluw-plus?
Waarom geen bezoekersvergunning op andere momenten in Zuidpoortgarage
Benut restcapaciteit van particuliere garages Parkbee, Mijnbouwstraat, Ezelsveldlaan
Wat doen we in fase 2 met inrichting openbare ruimte? Kan daar wel iets gebeuren?
Let op communicatie over invoering autoluw-plus. Gaat voorjaar 2025 alles weg qua parkeerplaatsen?
Omgeving Yperdek is zeer slecht qua bestrating vooral bij plekken met wortelopdruk + troep. Geen beheer en onderhoud. Betrokkene doet graag mee met evt werkgroep
Maak van de laadplekken bij het Yperdek invalidenplekken. De laadpalen kunnen dan meer naar achteren. Maak ook bij Kruisstraat/Zuidergracht invalideplekken en vak voor in/uitstappen tbv bijv. Regiotaxi
Maak het nieuwe theater op de lijn Station-Veste-TU, dus niet bij Yperdek i.v.m. onlogische looproutes
Maak bij slecht ter been een prioriteit op leeftijd en/of stel een minimumleeftijd van 70
Kunnen huurders zelf een ontheffing voor POET aanvragen of alleen de eigenaar van de parkeerplaats? Kun je per parkeerplaats één ontheffing aanvragen of ook tegelijk meerdere?
Luchtkwaliteit: kunnen we iets doen aan de uitstoot en geluid van rondvaartboten?
Mevrouw met gezondheidsklachten heeft bij laden en lossen tijd nodig om uit te rusten. Hoe ga je daarmee om? Parkeerplaats op straat is te ver weg. Geen officiële medische indicatie
Wat als ik nu mijn vergunning opzeg op straat. Kan ik dan over 1,5 jaar een vergunning aanvragen? En mag ik dan nog voor goedkoop tarief naar de garage overstappen later?
Handhaving voorbeeld Groningen
Commissie Behoud Stadsschoon - a Mis verbetering kwaliteit, zeker bij beschermd stadsgezicht, als hoofddoel - b Bespreek ideeën openbare ruimte met AOK. Ook de Oude Langendijk. - c Station Delft Campus is die ook meegenomen bij het parkeren op afstand? - d Elektrische fietsen verbannen uit de binnenstad inclusief fatbikes/bezorgbrommers/scooters - e Besteldiensten (DHL, PostNL etc.) te veel/verbieden - f Fietsenbeleid aanpassen.

Graag bezoekersvergunningen in fase 2
Bij uitsterfbeleid: houden mensen recht op goedkoop garageabonnement?
Niet overtuigd dat het mooier/groener wordt. Leiden is tenminste echt aan het vergroenen. Westvest nu al vergroenen.
Parkeren voor bezoekers wordt te duur. 12 dagen ontheffing is weinig. Waarom betalen voor ontheffing. Hoe wordt privacy geborgd?
Ik woon in de Breestraat, val ik onder fase 1 of 2? Hoe gaat het met onze bezoekerspas?
Barbarasteeg: blokkade van nooduitgang van Virgiel door de fietsen en fietsenhek!
Ondernemer/bewoner wil reactie op onderstaande vragen a Interpretatie verschil cijfers BOB en gemeente parkeer. (wil schriftelijke antwoord op deze vraag) b De veronderstelde waardevermindering in de WOZ-waard bij invoering van autoluw-plus of het uitsterfbeleid c Totaal integraal plan het parkeren anno 2040 bij volledig autoluw maken van de binnenstad
Wat te doen als je eigen parkeerterrein hebt, maar rijdt in een auto van de zaak
Groen goed onderhouden! Handhaven fietsen alleen in vakken. Binnenwatersloot is slecht voorland
Hoe met op te heffen parkeerplaatsen met een E-aansluiting (bijvoorbeeld Gasthuissteeg)
Asvest heeft nu een belangrijke rol in halen en brengen. Bieb, theater, muziekschool. Als dit autoluw-plusgebied is, hoe gaat dit dan?
Bloktijden anders buiten het winkelgebied?
Ophalen "oude van dagen" in autoluw-plusgebied tijdens bloktijden.
Tijdelijke maatregelen Gasthuisplaats. Alleen leegmaken is geen optie!
Bloktijden voor gasten hinderen normaal sociaal gedrag zoals verjaardagen op zaterdag en bezoek.
Aandacht voor E-laden in garages en op straat (in gebied A zijn nauwelijks plekken).
Hoe gaan we om met de rondvaartboten.
Waarom kunnen mensen die slecht ter been zijn niet in het gebied B staan?
Moet je het specifiek voor elektrisch laden mogelijk maken om met een vergunning voor A ook in B te kunnen parkeren?
Ontheffing (laden/lossen) ook geldig in straat met voetgangersgebied?
In gebied fase 2 ook de stegen benoemen als onderdeel van dit gebied.
Laadpalen toename in garages? Laadvisie -> tarieven anders? Is 12x gratis per jaar dagontheffing voldoende?
De ondernemers in fase 1?
Ondernemers ook kunnen parkeren in gebied Hugo de Groot.
Op pagina 4 rapport mitigerende maatregelen wordt in fase 1 de Pieterstraat niet vermeld

Colofon

Dit is een uitgave van

Gemeente Delft

Postbus 78, 2600 ME Delft

Telefoon 14015

Internet www.delft.nl

Juli 2024