

Informatiebijeenkomst Nieuwe Langendijk d.d. 8 november i.v.m. autoluw plus fase 4

Aanwezig: 21 personen, uitgenodigd 104 adressen

Inleiding

De raadscommissie MCKE* neemt op 12 januari 2006 een definitief besluit over de doorvoering van binnenstad autoluw plus fase 4. De feitelijke uitvoering is direct na oplevering van de Koepoortgarage of vlak ervoor. Hierin kunnen bewoner/ondernemers een voorkeur uitspreken. De oplevering van de garage is gepland in voorjaar 2007. Fase 4 behelst Vrouwenregt, Oude Langendijk vanaf kruising Oosteinde, Burgwal totaan Jozefstraat, Beestenmarkt, Kruisstraat en Oude Delft tussen Heilige Geestkerkhof en Peperstraat/Binnenwatersloot. Tevens wordt de Nieuwe Langendijk heringericht, daar het de aanlooproute is tussen binnenstad en Koepoortgarage.

Inrichtingsvoorstel

Voorgesteld wordt om de langspaarkeerplaatsen op de Nieuwe Langendijk op te heffen ten behoeve van een breed trottoir van 3,5 tot 4 meter. Op het trottoir kunnen voorzieningen als fietsklemmen en prullenbakken komen. De middenberm met bomen blijft gehandhaafd. Bij de kruising Oosteinde kan hij iets worden verlengd met een extra boom en parkeerplaats. De verkeerscirculatie blijft gehandhaafd. De afsluiting van het autoluwplus gebied komt bij de kruising Oosteinde/Oude Langendijk. Huidig bestratingmateriaal wordt zoveel mogelijk hergebruikt. Het niveauverschil tussen rijbaan en stoep blijft bestaan.

Op de kop van de middenberm bij de kruising Oosteinde komen invalidenparkeerplaatsen (compensatie van plaatsen op Oude Langendijk).

Parkeren

Op de Nieuwe Langendijk zijn momenteel 51 parkeerplaatsen op de middenberm en 24 langspaarkeerplaatsen. De plaatsen op de middenberm blijven gehandhaafd. Een 4-tal wordt omgezet in invalidenparkeerplaatsen. De langspaarkeerplaatsen vervallen. Dit verlies kan worden opgevangen in de Koepoortgarage. Deze heeft een capaciteit van 320 plaatsen. Er zouden 200 plaatsen nodig zijn om het aantal parkeerplaatsen na opheffen van de parkeerfunctie in het autoluwplus gebied gelijk te houden. De garage is bedoeld voor betaald, met name langdurig, parkeren.

Als parkeerregiem op de Oude Langendijk wordt voorgesteld uit te gaan van vergunninghoudersparkeren en daarnaast betaald parkeren toe te staan van maximaal 1 uur tegen het hoogste tarief.

Het is toegestaan voor vergunninghouders om tegen een redelijke meerprijs op hun vergunning in de garage te parkeren.

Voor het laden en lossen wordt dezelfde oplossing voorgesteld als op de Oude Langendijk. Deels op de stoep en deels op de rijbaan. De exacte situering van de laad- en losplekken kan bij de verdere uitwerking in overleg met ondernemers/bewoners worden vastgelegd.

Vragen en opmerkingen(*) (-) = reactie

* Ligt de hele Nieuwe Langendijk open tijdens de werkzaamheden?

- Er wordt in principe gewerkt in strekken van 5 tot 10 meter.

* Bedrijfsauto's mogen ook op vergunningplaatsen parkeren. Heel van parkeerplaatsen op de Nieuwe Langendijk worden overdag bezet door ondernemers, waardoor de plekken niet beschikbaar zijn voor bezoekers of vergunninghouders.

- het is de bedoeling dat bezoekers in de garage gaan staan. Alleen kort betaald parkeren is in de nieuwe situatie toegestaan. Bezien kan worden hoe ondernemers gestimuleerd kunnen worden in de garage te parkeren.

* Mobiliteit, Cultuur, Kennis en Economie

- * het parkeerprobleem voor bewoners is 's avonds gigantisch groot. Er is echt veel te weinig capaciteit. Dit is een grote ergernis voor de bewoners. Ze betalen voor een vergunning en moeten oeverloos zoeken naar een parkeerplaats.
- gemeente verwacht dat dit verbeterd wanneer de Koepoortgarage gereed is, waar ook vergunninghouders in mogen parkeren.
- het vervallen van een aantal parkeerplaatsen op de Nieuwe Langendijk is voor bewoners alleen aanvaardbaar wanneer zij met hun parkeervergunning in de Koepoortgarage mogen parkeren. De extra kosten hiervoor mogen niet meer zijn dan een kleine marge ten opzichte van de prijs van de vergunning.
- * de prijs van een vergunning moet voor langere tijd gegarandeerd worden.
- * op zaterdag is het ook druk met bezoekers, dan blijft er een probleem voor de bewoners.
- * waarom mogen bewoners Nieuwe Langendijk niet in de schil parkeren?
 - daar is geen capaciteit.
- * er worden veel meer vergunningen uitgegeven, dan dat er parkeerplaatsen zijn.
- * wat is de inrijhoogte van de garage, vraagsteller heeft een busje.
 - meestal is dit 2.10.
- * de prijs van bezoekerskaarten wordt verhoogd, terwijl het aantal plaatsen vermindert. Sta toe dat met een bezoekerskaart ook in de garage mag worden geparkeerd. De administratieve kosten die hiervoor moeten worden gemaakt, zouden in de prijs van de kaart kunnen worden verrekend.
- * waarom moeten de invalidenparkeerplaatsen verplaatst worden, kunnen ze niet binnen het pollergebied worden gesitueerd?
 - parkeren binnen autoluwplus is uitgesloten. Met de belangenorganisatie van ouderen en mindervaliden wordt overleg gevoerd over de precieze situering van invalidenparkeerplaatsen. Uitgangspunt is zo dicht mogelijk aan de randen van het autoluwplus gebied. Zorgpunt is dat invalidenkaarten veelvuldig worden misbruikt.
- * handhaving is essentieel.
- * blijven de betaald parkeerplaatsen op het Oosteinde bestaan?
 - ook hier worden de parkeerplaatsen in principe vergunningplaatsen, met de mogelijkheid van betaald parkeren maximaal 1 uur tegen hoog tarief.
- * autoluw plus maken van de binnenstad heeft ook consequenties voor ondernemers. Winkeliersvereniging De Klis had dan ook een uitnodiging verwacht voor de informatiebijeenkomsten. De MKB uitnodigen is onvoldoende, gezien het ontbreken met een relatie met de achterban.
- * terrassen en uitstallingen blokkeren de vrije doorgang voor voetgangers. Daarom op tegen.
- * ontwerp met een brede stoep ziet er heel leuk uit.
- * Nieuwe Langendijk moet verkeersveiliger worden. Er wordt veel te hard gereden, er is teveel verkeer en fietsers komen in de knel.
 - de verwachting is dat met name het bezoekersverkeer aanzienlijk afneemt, nadat de Koepoortgarage open is. Om hierover ook harde cijfers te krijgen zullen voor en na de herinrichting verkeerstellingen worden gehouden.
- * twijfels over de haalbaarheid van de voorgestelde oplossing voor het laden en lossen. De beschikbare breedte is te smal. Vrachtverkeer zal de route blokkeren of gevaar opleveren voor fietsers. Dit kan worden opgelost om ter hoogte van een laad en losplek de ontsluiting van een parkeervak aan de andere kant van de middenberm te situeren.
 - maatvoering zal worden gecheckt. De aangedragen suggestie wordt meegenomen in de planuitwerking.
- * de toeristenbussen zijn een ergernis en veroorzaken veel overlast. Ze zouden veel beter op de Koepoortplaats de passagiers kunnen laten in- en uitstappen. Stimuleer dit actief en maak hiervoor een communicatieplan.
 - de verwachting is dat dit inderdaad meer gaat gebeuren, wanneer de Nieuwe Langendijk een aantrekkelijke wandelroute is.
- * wanneer de toeristenbussen via de poller naar de keerlus moeten, ontstaat er een file.
- * bewoners betrekken bij de detaillering van het inrichtingsplan
 - geen enkel bezwaar.
- * het aantal invalidenparkeerplaatsen is te veel.
- * de waterafvoer naar de woningen is een aandachtspunt.
- * er moeten niet te veel fietsenklemmen op de stoep komen.

- * 30 km regiem wordt niet nageleefd. In elk geval moet duidelijker worden aangegeven dat dit de maximum snelheid is en er moet gehandhaafd worden.
 - * borden "bij brug dicht, motor uit" moet ook bij de zijstraten worden geplaatst.
 - * de vuilcontainers zijn vaak overvol. Vaker legen.
 - * de middenberm "ziet er niet uit". Hier valt met simpele middelen best veel te verbeteren.
 - * bij de werkzaamheden een kabelgoot aanleggen voor feestverlichting.
 - * werkzaamheden van nutsbedrijven laten uitvoeren voor of gelijktijdig met de herinrichtingswerkzaamheden.
 - * de Koepoortbrug wordt gerenoveerd en gaat een aantal maanden dicht. Dit moet bij voorkeur na oplevering van de Koepoortgarage en dan gelijktijdig herinrichten. Wanneer de renovatie van de brug vóór oplevering van de garage is, dan ook de herinrichting naar voren halen.
 - renovatie Koepoortbrug is een verantwoordelijkheid van de provincie. De precieze plannen zullen worden uitgezocht. Moment van herinrichten kan daarmee worden afgestemd.
 - * het voorstel dat aan de raad wordt gestuurd ook naar de aanwezigen sturen.
- Kan, voorstel is ook in te zien/op te halen bij de publieksbalie of te downloaden van www.raad.delft.nl.
- * Kan er bezwaar worden gemaakt?
- Bezwaar kan gemaakt worden tegen een genomen besluit. Wel kunnen meningen over de plannen kenbaar worden gemaakt. Deze bijeenkomst is één van de mogelijkheden. Daarnaast heeft een ieder het recht zijn mening als individu of groep kenbaar te maken. Dit kan door een brief (gemeente Delft, Postbus 78, 2600 ME) of door inspreken tijdens de bespreking in de commissie op 12 januari (vooraf aanmelden telefoon 260 26 39 of griffie@delft.nl of vlak voor de vergadering melden bij de voorzitter)

Afspraken

- de presentatie wordt gemaïld aan degenen die hebben aangegeven hem te willen hebben.
- om de effecten van de herinrichting en autoluwplus fase 4 goed te kunnen evalueren worden voor en na de herinrichting verkeerstellingen gehouden.
- er komt een werkgroep die betrokken wordt bij de detaillering van het inrichtingsplan.
- de opmerkingen en wensen ten aanzien van de inrichting worden meegenomen bij de verdere detaillering van het inrichtingsplan.
- het verslag van deze bijeenkomst wordt aan de aanwezigen toegestuurd om commentaar.

Terugkoppeling punten aan de Raad

- gebruik van vergunninghoudersplaatsen door bedrijfsauto's terugdringen/ontmoedigen.
- het vervallen van een aantal parkeerplaatsen op de Nieuwe Langendijk is voor bewoners alleen aanvaardbaar wanneer zij met hun parkeervergunning in de Koepoortgarage mogen parkeren. De extra kosten hiervoor mogen niet meer zijn dan in de marge ten opzichte van de prijs van de vergunning.
- het gebruik van de Koepoortplaats als in- en uitstapplaats moet worden gestimuleerd.

Informatiebijeenkomst Burgwal, Beestenmarkt, Broerhuisstraat, Kruisstraat d.d. 10 november over Autoluw plus fase 4

Aanwezig: 21 personen, uitgenodigd 250 adressen

Inleiding

De raadscommissie MCKE* neemt op 12 januari 2006 een definitief besluit over de doorvoering van binnenstad autoluw plus fase 4. De feitelijke uitvoering is direct na oplevering van de Koepoortgarage. De oplevering van de garage is gepland in voorjaar 2007. Fase 4 behelst Vrouwenregt, Oude Langendijk vanaf kruising Oosteinde, Burgwal tot aan Jozefstraat, Beestenmarkt, Kruisstraat en Oude Delft tussen Heilige Geestkerkhof en Peperstraat/Binnenwatersloot. Tevens wordt de Nieuwe Langendijk heringericht, daar het de aanlooproute is tussen binnenstad en Koepoortgarage.

Toelichting plan

Het principe van inrichting van het autoluwplus gebied is dat de parkeerplaatsen in het gebied worden opgeheven. Alleen bestemmingsverkeer voor laden en lossen van goederen en het halen en brengen van personen heeft toegang tot het gebied. Het bestratingsprofiel is op één niveau aangelegd. Historische stoepen worden geïntegreerd in de loopstrook. De afwatering wordt via goten geregeld, er is ruimte voor de voetganger en er zijn zo min mogelijk obstakels. De fietsenstallingsmogelijkheden voldoen na de herinrichting aan het fietsactieplan.

Het inrichtingsplan voor de Burgwal op het deel tussen Oude Langendijk en Beestenmarkt voorziet in het planten van een rij bomen op de as van de weg. In deze bomenstrook kan straatmeubilair worden geplaatst, zoals fietsenklemmen, bankjes, prullenbakken. Op de Burgwal tussen kruising Beestenmarkt en Jozefstraat vervallen de parkeerplaatsen. De ruimte die hierdoor vrij komt kan worden benut voor straatmeubilair en eventueel terras (alleen voor een horecavestiging).

Op de Beestenmarkt vervalt de vaste afsluiting bij het hoekpand Beestenmarkt/Burgwal. In de "open poot" naar de Molslaan wordt juist een vaste afsluiting gecreëerd. Dit is ook het geval in de Broerhuisstraat/hoek Oosteinde.

De Kruisstraat is al verboden voor doorgaand verkeer. Dit wordt nu ook fysiek geregeld. Er komt een buspoller ter hoogte van de Achtersack. Ook in de Kruisstraat komen bomen.

De busroute over de Beestenmarkt blijft voorlopig gehandhaafd. Het is de intentie van de gemeente om deze route op termijn op te heffen. Hierover worden gesprekken gevoerd met de busmaatschappij. Dit kan eventueel aan de orde zijn, wanneer de bushalte in het Zuidpoortgebied klaar is. Wanneer de busroute vervalt, blijft de route over de Beestenmarkt wel in stand als calamiteitenroute.

Vragen en opmerkingen (*) (-) = reactie

* wat is een historische stoep?

- een stoep met een afwijkende vormgeving. De historiciteit wordt niet bepaald door ouderdom. Als er geen sprake is van een historische stoep wordt de bestrating van de openbare ruimte doorgetrokken tot aan de gevel. De gemeente stimuleert pandeigenaar om een historische stoep op te knappen of bij ontbreken er van aan te leggen.

* blijft de Broerhuisstraat bereikbaar voor laden en lossen?

- ja.

* er bestaat ernstig bezwaar tegen de vaste afsluiting in de Broerhuisstraat. Een ondernemer vreest dat zijn klanten niet meer komen en enkele bewoners hebben een garage. Zij willen dat het verkeer via het Oosteinde de straat uit kan blijven rijden. Dit geldt ook voor de

vuilnisauto. De vaste afsluiting zou moeten worden vervangen door een poller.

- er is voldoende ruimte op de hoek bij de Beestenmarkt voor automobilisten om even te staan voor laden en lossen. Bewoners mogen nadat de straat autoluwplus is vanuit de Broerhuisstraat richting Beestenmarkt de straat uitrijden. Zij verlaten het gebied dan via de Burgwal. Een poller is zeer duur ten opzichte van het beperkte aantal auto's waar het om gaat. Als oplossing voor de bewoners wordt geopperd, dat zij een sleutel krijgen waarmee ze de vaste afsluiting kunnen bedienen.

* de noordzijde van het plein is via de vaste afsluiting nu doodlopend. In de nieuwe inrichting kan verkeer via de noordkant het plein verlaten. Dit is ongewenst in verband met terrasbezoek en spelende kinderen.

- het gaat om een zeer beperkte hoeveelheid verkeer, dat stapvoets moet rijden. Ook kan via de oost-/zuidzijde het plein verlaten worden.

* hoe is het gesteld met de bereikbaarheid van particuliere garages in het autoluwplus gebied.

- deze is gewaarborgd.

* bewoners van de Beestenmarkt parkeren op het Yperdek. Als gevolg van de buspoller in de Kruisstraat zullen ze in de nieuwe situatie moeten omrijden via Burgwal/Oosteinde. Dat is onlogisch. Waarom rijdt een bus via de kortste route door het autoluwplus gebied en moeten bewoners een eind om gaan rijden?

* als er op de Oude Langendijk een bus kapot is (onlangs gebeurt) staat het hele verkeer vast. Ook rijden de bussen te hard en veroorzaken ze ongelukken.

- hierover wordt een gesprek aangegaan met de busmaatschappij. Ook zullen de ongelukkencijfers worden opgevraagd.

* hulpverlenende voertuigen moeten niet moeten wachten voor een poller.

De hulpverlenende voertuigen en ook de bussen hebben een transponder onder de wagen waardoor de poller automatische naar beneden gaat. Ook is er in de bedieningskamer een noodknop, waarmee handmatig alle pollers (in een keer) naar beneden kunnen.

* hoe komen bewoners aan een ontheffing?

- bewoners die in het autoluwplus gebied wonen krijgen de ontheffing automatisch toegestuurd.

* hoe wordt het parkeerregiem?

- in principe vergunninghouders parkeren met de mogelijkheid van betaald parkeren van maximaal 1 uur tegen het hoogste tarief.

Terugkoppeling punten aan de Raad

- vaste afsluiting Broerhuisstraat vervangen door poller

- de buspoller in de Kruisstraat omzetten in een uitgangspoller.

Overleg d.d. 21 november 2005 autoluwplus maken Burgwal tussen hoek Beestenmarkt en St. Josefstraat

Aanwezig 4 ondernemers. Uitgenodigd 15 adressen

Wensen ondernemers:

* aan weerszijden schuine stuk Burgwal staan gebouwen van Vestia. De corporatie benaderen of zij mee willen werken om op begane grond aantrekkelijke vestigingen (atelier o.d) te realiseren. Dit is belangrijk om een looproute op gang te brengen.

* vanaf Koepoortgarage moet er een aantrekkelijke wandelroute naar Burgwal en verder komen.

* zorgen voor een pendeltransport naar/van garage

* parkeerfunctie vervroegd opheffen ten gunste

* middendeel aanpassen: terrassen, verplaatsen/vergroten vuilcontainer, toilet naar doorgang Maria Gouweloospoort

* zaterdagmarkt indikken

* geen taxi's toestaan.

* riolering vervangen?

* verlichtingsniveau ophogen

*sfeerverlichting in bomen

* verbod op langdurig parkeren met bedrijfswagen/aannemersdagkaarten

* bewaakte fietsenstalling 's avonds –nachts onbewaakt open stellen.

* "looproute" aangeven in bestrating of via verlichting in bomen

* St Josefkkerk openstellen (discussie kerkbestuur starten)

Terug te koppelen aan Raad

- vervroegd opheffen parkeerfunctie

Informatiebijeenkomst Oude Delft tussen Heilige Geestkerkhof en Binnenwatersloot/Peperstraat d.d. 15 november over Autoluw plus fase 4

Aanwezig: 24 personen, uitgenodigd 76 adressen

Inleiding

De raadscommissie MCKE* neemt op 12 januari 2006 een definitief besluit over de doorvoering van binnenstad autoluw plus fase 4. De feitelijke uitvoering is direct na oplevering van de Koepoortgarage. De oplevering van de garage is gepland in voorjaar 2007. Fase 4 behelst Vrouwenregt, Oude Langendijk vanaf kruising Oosteinde, Burgwal tot aan Jozefstraat, Beestenmarkt, Kruisstraat en Oude Delft tussen Heilige Geestkerkhof en Peperstraat/Binnenwatersloot. Tevens wordt de Nieuwe Langendijk heringericht, daar het de aanlooproute is tussen binnenstad en Koepoortgarage.

Bij deze bijeenkomst is ook de portefeuillehouder aanwezig. Hij licht toe dat het autoluwplus maken van de Oude Delft in 2000 bij de presentatie van het plan onderdeel uitmaakte van fase 1. Door de stevige maatschappelijke oppositie was hiervoor geen raadsmeerderheid. Bij fase 4 zou hierop worden teruggekomen. Een principebesluit over fase 4 wordt genomen in geval de conclusies van de evaluatie van de voorgaande fases positief is.

Vragen/opmerkingen (*) (-) = reactie

* de vertegenwoordiger van bewonersvereniging Grachtengebied zuid wil voordat een toelichting op het plan wordt gegeven het algemene principe van autoluwplus aan de orde hebben. Gesteld wordt dat de vereniging zich bij de eerdere besluitvorming al heeft uitgesproken tegen afsluiting van de Oude Delft. Dit stuk gracht is in feite al autoluwplus en heel rustig. Voor toeristen is dit belangrijk. Er moet echter ook naar de functionaliteit worden gekeken. Wanneer de Oude Delft feitelijk autoluwplus wordt, wordt dit echt een dood stuk en stopt de toevoer naar de binnenstad. Auto's van de gracht maakt het niet mooier. Met de ervaring van de vorige fases is de vereniging niet voor afsluiting.

* enkele bewoners van het betreffende stuk Oude Delft geven aan dat er sprake is van frequent verkeer en overlast van foutparkeren, de Heilige Geestbrug is een parkeerplaats geworden. Zij zeggen het niet eens te zijn met de mening van Grachtengebied zuid en willen een toelichting op het plan hebben.

Toelichting plan

Het principe van inrichting van het autoluwplus gebied is dat de parkeerplaatsen in het gebied worden opgeheven. Alleen bestemmingsverkeer voor laden en lossen van goederen en het halen en brengen van personen heeft toegang tot het gebied. Het bestratingsprofiel is op één niveau aangelegd. Historische stoepen worden geïntegreerd in de loopstrook. De aanpassingen aan de inrichting van de Oude Delft zijn op zich niet ingrijpend, omdat de bestrating al op een niveau is aangelegd. Uitgangspunt is dat oude materialen worden hergebruikt. In alle gevallen is sprake van gebakken materiaal. Op de bruggen worden IJsselsteentjes toegepast. Op de ruimte langs de kade die vrijkomt wanneer parkeerplaatsen vervallen, kan straatmeubilair worden geplaatst. De poller op het Heilige Geestkerkhof vervalst. Op de Oude Delft komt op de hoek met de Peperstraat een ingangspoller. Op de hoek met de Binnenwatersloot een uitgangspoller.

Vervolg vragen/opmerkingen (*) (-) = reactie

* het is onduidelijk hoe verhoogde historische stoepen worden geïntegreerd in de loopstrook.
- Wordt bij de technische uitwerking in detail bekeken. In elk geval zal aan de hoogte van dergelijke stoepen niets veranderen.

* onnodig verkeer over de Oude Delft komt ook door verkeerde bewegwijzering, inclusief de parkeerbebording.

- er is een bebodingsplan in voorbereiding, dat in de loop van volgens jaar op straat wordt gerealiseerd.
- * de telefooncel moet weg.
- * wanneer er bankjes op de gracht worden geplaatst, gaan deze 's avonds/'s nachts gebruikt worden. Dat geeft overlast. Bewoners slapen wel aan de gracht.
- * de auto wordt geweerd maar wordt vervangen fietsers en fietsklemmen.
- * bij een autoluwplus inrichting zouden ook de boomkransen kunnen vervallen.
- * historische en privéstoepen handhaven/herstellen
- bij voorgaande fases was er een subsidieregeling om dit te stimuleren. Ook wordt er begeleiding en advies gegeven. De regeling komt er ook voor fase 4.
- * leidt de situering van de poller bij de Peperstraat niet tot opstoppingen?
- de doorgang moet gewaarborgd worden. De poller wordt daarom ook stukje (\pm 10 meter) de gracht op gesitueerd.
- * uitvoering zou spelen per 2007. De ontwikkeling van de spoortunnel begint dan ook te spelen. Het verder invoeren van het autoluwplus zou moeten wachten op het opleveren van de spoortunnel in 2012. Door de bouw van de tunnel zal er ook tijdelijk tekort aan parkeerplaatsen komen.
- De binnenstad zal qua parkeren weinig last hebben van parkeerconsequenties als gevolg van de bouw van de spoortunnel. Gedurende de bouw wordt er alles aan gedaan om de aantallen parkeerplaatsen grosso-modo al dan niet op tijdelijke plaatsen in stand te houden
- * vrachtverkeer veroorzaakt trillingen en schade. Dat moet verboden worden.
- nu rijdt er nog vrachtverkeer de Oude Delft op dat niet in het autoluwe gebied hoeft te zijn. Dat zal minder worden. De handhaving op grote vrachtwagens is momenteel niet voldoende.
- * De autoluwe binnenstad is prima, maar voordat je verder gaat moeten er betrouwbare cijfers over de parkeerdruk en -balans in de binnenstad boven tafel komen waarbij ook het spoorgebied betrokken wordt.
- * er moet een logische routing in de binnenstad worden aangegeven. Dat is nu onhelder en de parkeergarage kan niet worden gevonden. Je kan overwegen een routing in de bestrating aan te brengen
- * fietsers zijn storend
- * er wordt niet gekeken naar het belang van oude bewoners en invaliden. Waar moeten die straks parkeren?
- met de belangenorganisaties wordt apart overleg gevoerd.
- * de Hippolytuskapel wordt onbereikbaar.
- Voor "rouwen en trouwen" wordt structureel ontheffing verleend.
- * worden parkeerfaciliteiten voor bewoners uitgebreid? Bijvoorbeeld aan de "binnenstadkant" van het spoorviaduct.
- ligt niet in de verwachting gezien de parkeerdruk in Olofsbuurt/Westerkwartier. Wel is het de bedoeling het parkeerregiem aan te passen. In principe alleen vergunninghouders parkeren met de mogelijkheid van betaald parkeren voor maximaal 1 uur tegen het hoogste tarief. Ook is het voornemen om vergunninghouders van de binnenstad in de nachtelijke uren toegang te geven tot de parkeergarages. Dit zou een vast onderdeel van de vergunning worden. Nu moet er aanvullend op de vergunning apart voor betaald worden
- * het principe van autoluw wordt positief ontvangen, maar er zijn mensen tegen in verband met de parkeerproblematiek.
- * aanwezigheid van invalidenparkeerplaatsen is van groot belang voor de Hippolytuskapel.
- de plaatsen op de Oude Delft zouden vervallen. Er kan apart overleg plaatsvinden over compensatielocaties.
- * het vervallen van parkeerplaatsen zal leiden tot harder rijden van het verkeer, met name wanneer de voetgangers het gemotoriseerd verkeer niet belemmeren. Voorstel is om het regiem van stadserf in te voeren. Dit houdt in stapvoets rijden. Het 30 km regiem is veel te hard.
- in het autoluwplus gebied mag slechts stapvoets worden gereden. Dit is gedefinieerd als 20 km/uur. Het risico dat er op bepaalde stukken te hard wordt gereden, wordt niet ontkend. Het is een ontwerpuitdaging om te hard rijden te ontmoedigen. Ook kan besloten worden bij de inmeldpaal in woord (en beeld) te melden dat stapvoets moet worden gereden. Ook kan dit als voorwaarde in de ontheffing worden opgenomen.

NB: na de bijeenkomst is gebleken dat stapvoetsrijden maximaal per 15 km/uur is.

* wie is de handhavende instantie de politie of de gemeente?

- de politie is een autonome organisatie en geeft lage prioriteit aan de handhaving van snelheid/parkeren. Dit vindt met name vanuit de gemeente plaats door de toezichthouders openbare ruimte.

* tegen hard rijden moeten fysieke maatregelen worden getroffen, maar geen hobbels en bobbelts in verband met trillingen die schade veroorzaken aan de panden.

- het terugdringen van snelheid moet bereikt worden door een samenhangend pakket van fysieke maatregelen, gedragsbeïnvloeding en handhaving. De ervaring in het reeds bestaande autoluwplus gebied is, dat er –uitzondering daargelaten- voorzichtig wordt gereden.

* er moeten snelheidsmetingen komen om de situatie voor en na autoluwplus te kunnen meten/objectiveren.

- geen bezwaar.

* vrachtwagens rijden vooral hard wanneer er geen voetgangers zijn, met name PTT-wagens en gemeentelijke onderhoudswagens.

- instanties kunnen hierop worden aangesproken.

* hoe worden de parkeerplaatsen voor vergunninghouders gecompenseerd?

- er is geen fysieke ruimte om de 30 plaatsen die vervallen te compenseren. In de spoorzone is wellicht een beperkte compensatie mogelijk. Als structurele uitdaging ligt er de opgave om daluren in parkeergarages beter te benutten voor bewonersparkeren. Hierbij spelen tijdstippen en faciliteiten (kosten) een rol.

Het gaat echter om een verlies op een totaal areaal van 2.500 plaatsen. Enige relativering is op zijn plaats. Daarbij is het inmiddels beleid om bewoners ook op hun eigen verantwoordelijkheid voor parkeerfaciliteiten aan te spreken: kopen of huren op de particuliere markt. Voor nieuwbouw geldt dit al sinds 1990 als verplichting. Bij nieuwbouw ontwikkelingen zoals Gasthuisplaats en wellicht spoorzone worden ook parkeerplaatsen gerealiseerd voor de verkoop.

* bewonersvereniging Grachtengebied zuid heeft een meningspeiling gehouden onder de bewoners van het onderhavig deel Oude Delft. Er zijn 55 formulieren uitgezet. Er zijn er 25 teruggekomen, dit is 45% respons. Hiervan is 35% voor het autoluwplus maken, 5% maakt het niet uit, 60% is tegen tenzij er een goed en betaalbare parkeeralternatief is op ± 100 meter afstand. Naar deze uitslag moet geluisterd worden. Er moet verder overleg komen over de parkeersituatie.

- over Oude Delft autoluwplus komt geen besluit bij referendum. De gemeenteraad besluit uiteindelijk op basis van de meningen die gegeven worden. Een extra overleg met bewoners is voorstelbaar.

* het is jammer dat niet alle betrokken straten uit 4^e fase autoluwplus op een avond bij elkaar hun mening kunnen geven.

- praktisch gezien niet haalbaar. Daarbij worden de resultaten van alle gehouden informatiebijeenkomst integraal naar de raad teruggekoppeld.

* hoe lang mag men doen over het laden en lossen van bijvoorbeeld kinderen?

- zolang als er voor nodig is. De tijdsduur is niet gedefinieerd, maar moet wel in verhouding staan tot de te verrichten actie. Een kinderwagen binnen zetten is iets anders dan verhuizen. In de praktijk is gebleken, dat het laden en lossen in het autoluwplus gebied soepeler verloopt dan in straten met verkeerscirculatie.

* op vrijdagavond en zaterdagmiddag is het autoluwplusgebied niet toegankelijk voor laden/lossen. Dit is voor bewoners heel onhandig.

* het lijkt alsof de gemeente de bewoners op de Oude Delft "laat stikken" met hun parkeerprobleem. Dat moeten ze zelf maar zien op te lossen.

- deze woordkeus komt niet prettig over. De praktijk heeft ook anders uitgewezen. Vanuit de gemeente zijn er voorstellen voor gebruik van garages door vergunninghouders. Ook wordt een uiterste inspanning geleverd om tijdens de bouw van de spoortunnel zoveel mogelijk parkeerplaatsen in stand te houden. De bouwwijze en -volgorde wordt hierop ook afgestemd.

* vergunninghoudersplaatsen worden verplaatst ten koste van bezoekersparkeerplaatsen.

- bij discussie over aantallen parkeerplaatsen moet het totale areaal in ogenschouw worden genomen, inclusief het spoorgebied en het voornemen om als principe met mixplaatsen te gaan werken: vergunninghoudersplaatsen met mogelijkheid van betaald parkeren voor maximaal 1 uur tegen hoogste tarief.

- * actuele cijfers over de parkeersituatie worden gemist.
- bij elke monitoring die na implementatie van een eerdere fase wordt gehouden, worden de parkeergegevens uitvoerig geteld. Binnenkort komt de laatste monitoring beschikbaar. Over de parkeergegevens wordt verder overleg met bewoners toegezegd.
- * de ondernemers worden het slachtoffer van het autoluwplus beleid. Behalve door autoluwplus vervallen er ook steeds meer plaatsen door fietsenrekken en terrasboten.
- conform collegeprogramma zijn er de afgelopen jaren ook 60 parkeerplaatsen extra her en der in de binnenstad gerealiseerd.
- * ondernemers zullen de dupe worden van de autoluwplus binnenstad.
- de praktijk wijst dit niet uit. Tot nu toe hebben 5 ondernemers een beroep gedaan op de nadeelcompensatieregeling. Geen van de claims is gehonoreerd.
- * één aanwezige stelt zijn invalidenparkeerplaats op kenteken aan de orde.
- hierop wordt niet ingegaan. Dit is een individuele zaak.
- * voor de Oude Delft zou moeten worden afgezien van het hanteren van de geldende bloktijden.
- * de gemeente is niet meer de eigenaar van de Phoenixgarage. In hoeverre kan de gemeente nog afspraken maken over gebruik door vergunninghouders?
- gesprekspartner in deze is Parking BV Delft, waarvan gemeente eigenaar is. Tarief- en gebruiksafspraken zijn dus te maken.
- * hoe zit het met visite?
- de bezoekerskaart blijft bestaan.
- * hoe is een woning bereikbaar voor bijvoorbeeld een hovenier of een schoorsteenveger?
- deze kunnen gebruik maken van een aannemersdagkaart.
- * de verlichting is onvoldoende van niveau.
- wordt meegenomen bij herinrichtingen.
- * de verlichtingskabels die her en der hangen ontsieren de binnenstad en de grachten. Kunnen ze worden vervangen door lantaarnpalen?.
- hieraan is een fors prijskaartje verbonden. Er zal gezocht worden naar financiële mogelijkheden.
- * voor (oudere) bewoners dreigt een sociaal isolement. Door alle belemmeringen zullen kinderen met kleinkinderen niet meer op bezoek komen.
- in de huidige situatie kan in 9 van de 10 keer ook al niet vlak voor de deur geparkeerd worden. De praktijk wijst uit dat er voor laden/lossen in 'n autoluwplus juist meer fysieke ruimte ontstaat.
- * houders van invalidenparkeerkaarten mogen langdurig op een invalidenplaats (of vergunninghoudersplaats) parkeren. Dit moet gekoppeld worden aan een tijdlimiet. Het komt voor dat er een plaats wekenlang bezet is.
- de huidige regeling voor invalidenparkeerplaatsen werkt inderdaad niet zo goed.
- * wat heeft het vervallen van een parkeerplaats voor of vlak bij de woning voor effect op de waarde van een pand?
- tot nu toe is hierover nog nooit een discussie ontstaan of een signaal ontvangen.
- * het begrip laden en lossen moet worden gedefinieerd.
- * op hoek Oude Delft/Peperstraat wordt het verkeer verplicht linksaf de Oude Delft op te rijden.
- dit bord is geplaatst toen de Oude Delft uit fase 1 viel. De Oude Langendijk werd wel autoluwplus en daar liep verkeer bij de poller vast. Daar waar borden niet (meer) logisch zijn, wordt dat aangepast.
- * het gepresenteerde plan getuigt van visie. Hierdoor komen de historische kwaliteiten weer tot hun recht.
- * tegen autoluwplus tenzij snelheid (stapvoets) wordt gehandhaafd en bloktijden niet van toepassing zijn op de Oude Delft.
- * jammer dat ondernemers niet bij de plannen betrokken worden.
- sinds 1998 is er gestructureerd overleg met een bestuurlijke vertegenwoordiging van de ondernemers in de Stichting Centrum Management Delft. Het gaat namelijk om een integrale afweging van maatregelen en effecten in het totale gebied.

Vervolg

Er komt nader overleg met bewoners , maar dan alleen de direct belanghebbenden die zich hiervoor opgeven

Afspraken:

- uitgezocht wordt het aantal abonnementen van vergunninghouders voor de Phoenixgarage en het benuttingspercentage van deze aanvullende parkeermogelijkheid.
- er wordt onderzoek verricht naar aantallen uitgegeven vergunningen en beschikbare plaatsen.
- er zal een snelheidsmeting worden gehouden
- er wordt een verkeerstelling gehouden naar verkeer dat Oude Delft oprijdt en *niet* het autoluwplus gebied inrijdt, maar via westzijde Oude Delft terugrijdt.
- er komt nader overleg met direct belanghebbende bewoners over de huidige parkeersituatie en de consequenties van autoluwplus maken van de Oude Delft
- de bewoners die zich voor dit overleg hebben opgegeven, zijn verantwoordelijk voor terugkoppeling van de resultaten naar de andere bewoners.

Terugkoppeling punten aan raad

- grote zorgen over verkeerssnelheid. Dit moet door inrichting of andere maatregelen (b.v. trajectcontrole) onmogelijk worden
- zorgen over compensatie 30 parkeerplaatsen
- bloktijden niet van toepassing verklaren op de Oude Delft
- voorgaande punten zijn voor veel van de aanwezige bewoners voorwaardelijk om in te stemmen met autoluwplus, waar een meerderheid van hen niet op tegen is of voor is.
- bewonersorganisatie Grachtengebied Zuid blijft fel gekant tegen het invoering van autoluwplus. De gracht zal een dood stuk worden in de verkeerscirculatie die essentieel is voor de bereikbaarheid van de binnenstad
- gebruik invalidenparkeerplaats koppelen aan een tijdlimiet

Bijeenkomst 1 december 2005 Oude Delft autoluwplus fase 4

Aanwezigen: zie presentielijst

Bijeenkomst is een vervolg op de informatiebijeenkomst van 15 november. Uitgenodigd zijn 11 bewoners/ondernemers die zich hiervoor hadden opgegeven.

Op deze bijeenkomst wordt ingegaan op vragen gesteld tijdens de eerste bijeenkomst (notitie hierover wordt uitgereikt). Ook wordt gesproken op welke punten tegemoet kan worden gekomen aan bezwaren tegen autoluwplus maken van de Oude Delft.

Bloktijden

- bewoners vinden het niet acceptabel dat in een overwegend woonstraat de bloktijden worden gehanteerd zoals voor fase 1, dat overwegend een winkelgebied is.

De portefeuillehouder geeft aan dat er bij hem de bestuurlijke bereidheid bestaat om voor de Oude Delft een uitzondering te maken. Hij vertrouwt er op dat bewoners hier dan geen misbruik van maken = verder het autoluwplus gebied inrijden. Wanneer dit wel blijkt te gebeuren, wordt de bloktijd alsnog van toepassing op de Oude Delft.

Bezetting Phoenixgarage (in relatie tot bouw spoortunnel)

- het is niet de verwachting dat het bezettingspercentage veel %-en zal stijgen. Tijdens de ontwikkeling van de spoorzone is de inzet om het aantal parkeerplaatsen grosso modo -al dan niet op tijdelijke plaatsen- gelijk te houden. Voor compensatie van parkeerplaatsen in het spoorgebied wordt in elk geval niet verwezen naar de Phoenixgarage.

- momenteel is het voor vergunninghouders niet mogelijk een abonnement voor de Phoenixgarage te kopen. Het maximum aantal van 34 is uitgegeven en er is een wachtlijst. Bewoners willen het aantal abonnementen verhoogd zien, zodat zij garantie hebben in de garage te kunnen parkeren.

De wethouder wil op dit punt geen verwachtingen wekken. Uitgezocht zal worden om hoeveel vergunninghouders Oude Delft het gaat, hoeveel hiervan al een abonnement hebben en om hoeveel extra abonnement-kandidaten het dus gaat. Met andere woorden hoeveel mensen er "de dupe worden" van Oude Delft autoluwplus. Bestuurlijke intentie is om parkeren in de garage vast onderdeel van de parkeervergunning te maken, tegen een geringe meerprijs.

- de tijden dat nu met een abonnement in de garage geparkeerd mag worden zijn te beperkt. Dat moet vanaf een veel vroeger tijdstip (b.v. 17.00 uur) kunnen.

Alternatieve parkeerplaatsen

Bewoners stellen aan autoluwplus maken de voorwaarde, dat er sprake is van een compensatie van de parkeermogelijkheid op korte loopafstand (maximaal 200 – 250 meter).

Motivatie autoluwplus

Autoluwplus is bedoeld om het verblijfsklimaat te verbeteren en meer bezoekers te trekken. De Oude Delft is een van de mooiste stukken van Delft, waar heel veel toeristen komen. Het blik is sterkt ontsierend. Daarbij is er een conflict tussen autobewegingen en looproute Phoenixgarage/autoluwplus gebied.

Bezoekerskaart

Is tegenstrijdig met autoluwplus. Bezoekers moeten eerst het gebied in om de kaart op te halen en er vervolgens weer uit om ergens te parkeren.

De bezoekerskaart is niet geldig in de parkeergarage.

Verkeerssnelheid

De ontwerper heeft verschillende suggesties op hoofdlijnen om het (te) snel rijden te ontmoedigen. De "rijbaan" zal visueel gezien versmald worden naar 2.60. Ter hoogte van de Nieuwstraat komt een bijzondere bestrating. Straatmeubilair wordt strategisch geplaatst. Bij de poller wordt "stapvoets rijden" gemeld.

Inrichtingsplan kan/zal met bewoners worden gedetailleerd, hierbij wordt mogelijkheid van trajectcontrole betrokken.

Inrichtingsontwerp

Bewoners hechten veel waarde aan de historische armatuur. Ook willen ze af van de kabeloverspanningen. Deze zijn gevaarlijk (aanrijrisico).

Afspraken/conclusies

- nacht openstelling parkeergarage(s) voor vergunninghouders wordt nader uitgewerkt
- raad wordt voorgesteld de Oude Delft uit te zonderen van bloktijdenregeling
- aan alle bewoners/ondernemers wordt schriftelijk teruggekoppeld, op welke punten het oorspronkelijke voorstel wordt bijgesteld naar aanleiding van de ontvangen reacties.

Presentielijst

Annette Nitzsche	O.D. 128
Gerda Wenji Lomi	O.D. 127
Theo Muller	O.D. 142
Tammo Remmerswaal	O.D. 127
Adriaan van der Burgh	Grachtengebied Zuid
Rik Grashoff	wethouder
Eric Bavelaar	vakteam Mobiliteit
Irene de Groot	vakteam Mobiliteit
Lidwine van Elteren	projectleider autoluwe binnenstad

Afgezegd:

de heer Van den Broek	O.D. 126
de heer De Fraiture	O.D. 132

Informatiebijeenkomst Vrouwenregt/Oude Langendijk d.d. 16 november over autoluwplus fase 4

Aanwezig: 30 personen, uitgenodigd 36

Inleiding

De raadscommissie MCKE* neemt op 12 januari 2006 een definitief besluit over de doorvoering van binnenstad autoluw plus fase 4. De feitelijke uitvoering is direct na oplevering van de Koepoortgarage. De oplevering van de garage is gepland in voorjaar 2007. Fase 4 behelst Vrouwenregt, Oude Langendijk vanaf kruising Oosteinde, Burgwal tot aan Jozefstraat, Beestenmarkt, Kruisstraat en Oude Delft tussen Heilige Geestkerkhof en Peperstraat/Binnenwatersloot. Tevens wordt de Nieuwe Langendijk heringericht, daar het de aanlooproute is tussen binnenstad en Koepoortgarage.

Toelichting plan

Het principe van inrichting van het autoluwplus gebied is dat de parkeerplaatsen in het gebied worden opgeheven. Alleen bestemmingsverkeer voor laden en lossen van goederen en het halen en brengen van personen heeft toegang tot het gebied. Het bestratingsprofiel is op één niveau aangelegd. Historische stoepen worden geïntegreerd in de loopstrook. De afwatering wordt via goten geregeld, er is ruimte voor de voetganger en er zijn zo min mogelijk obstakels. De fietsenstallingsmogelijkheden voldoen na de herinrichting aan het fietsactieplan.

Het autoluwplus maken van Vrouwenregt en Nieuwe Langendijk voorziet in het plaatsen van twee toegangspollers ter hoogte van de kruising met het Oosteinde. Beide pollers zijn enigszins het autoluwplus gebied ingesitueerd, omdat anders de doorgang naar het Oosteinde wordt geblokkeerd. Op de Nieuwe Langendijk vervalt op het deel tot aan de Burgwal het hoogteverschil van de middenberm. Het niveauverschil met de voetgangerstrook blijft echter gehandhaafd omdat er een busroute loopt. De bewaakte fietsenstalling blijft gehandhaafd. De invalidenparkeerplaatsen die op het "eerste deel" van de middenberm zijn gesitueerd worden verplaatst naar de middenberm van de Nieuwe Langendijk net over de kruising met het Oosteinde. Het Vrouwenregt krijgt een bestrating op een niveau en de parkeerplaatsen vervallen.

Vragen en opmerkingen (*) (-) = reactie

* Er zijn veel bewoners van Vlamingstraat aanwezig. Zij vinden het niet juist dat ze niet voor deze bijeenkomst zijn uitgenodigd. Het autoluwplus maken van het Vrouwenregt gaat zeker consequenties hebben voor de verkeerscirculatie en –intensiteit op de Vlamingstraat. Zij willen weten waarom ze niet zijn uitgenodigd.

- het principe van autoluwplus maken van een deel van de binnenstad in eind 1999/2000 uitvoerig aan de orde geweest in een brede maatschappelijke discussie. Toentertijd zijn ook omliggende straten uitgenodigd hun mening op de plannen te geven. Ook bewoners van de Vlamingstraat hebben hiervan ruim gebruik gemaakt. Reacties hadden echter geen betrekking op de verkeerscirculatie. Het principebesluit tot autoluwplus maken van o.a. het Vrouwenregt is al in 2000 door de raad genomen. De invoering ervan zou echter in fases plaatsvinden. Nu is fase 4 aan de beurt. Omdat het principe van autoluwplus niet meer aan de orde is, is er voor gekozen alleen de direct belanghebbenden van de betrokken straten uit te nodigen. Daarnaast zijn de bijeenkomsten aangekondigd in de Stadskrant.

* waar worden parkeerplaatsen van Vrouwenregt en Nieuwe Langendijk gecompenseerd?
- de betaalde parkeerplaatsen op Vrouwenregt worden gecompenseerd in de

Koepoortgarage. De parkeerplaatsen op de middenberm van de Nieuwe Langendijk blijven gehandhaafd. Bedoeling is hier in principe vergunninghoudersplaatsen te realiseren met de mogelijkheid van betaald parkeren voor maximaal 1 uur tegen het duurste tarief.

Voor bewoners is het de bedoeling dat het in de toekomst mogelijk wordt dat vergunninghouders ook in een parkeergarage mogen parkeren.

* aan de ondernemers is beloofd dat de runshopparkeerplaatsen gehandhaafd worden. Dat verhoudt zich niet met de toelichting op het nieuwe parkeerregiem.

* bewoners Vlamingstraat die op de noordkant geen parkeerplek kunnen vinden draaien over de brug naar de zuidkant. Dit is officieel verboden. Wanneer het verbod wordt opgeheven is dit voor bewoners gunstig, maar het geeft ook risico dat vrachtverkeer dit gaat doen.

* de uitleg en bebording van het parkeerregiem is niet duidelijk. Dit vraagt speciaal aandacht.

* groot vrachtverkeer is hinderlijk, gevaarlijk en rijdt de bestrating kapot.

* de kortparkeerplaatsen op het Vrouw Juttenland blijven bestaan. Bezoekers zullen deze plaatsen gaan zoeken via de noordzijde Vlamingstraat.

* er moeten tellingen komen om inzichtelijk te maken in welke mate de verkeerscirculatie op Vlamingstraat toeneemt. Dit geldt ook voor de Nieuwe Langendijk en de Trompetstraat.

- geen probleem. Juist om deze gegevens inzichtelijk te maken wordt er nu al geteld op het Vrouwenregt.

* wanneer er een stop wordt gecreëerd in het doorgaande verkeer ter hoogte van het Doelenplein is het probleem van sluipverkeer over de grachten verholpen.

* bewoners Vlamingstraat plaatsen vraagtekens bij het autoluwplus maken van het Vrouwenregt omdat zij bang zijn dat de Vlamingstraat een sluiproute wordt.

* wanneer er meer verkeer op de Vlamingstraat gaat rijden wordt de sfeer aangetast ten gunste van het autoluwplus maken. Met name de noordkant is door haar breedteprofiel uitnodigend als sluiproute. Er moet een versmalling worden gerealiseerd.

* het autobesturingsprogramma Tom Tom verwijst autoverkeer naar het centrum over de Vlamingstraat en Rietveld.

- uitgezocht wordt of dit aangepast kan worden.

* bij verkeerstellingen moet er ook gemeten worden op wioldruk. Groot vrachtverkeer is een groot probleem.

* Vlamingstraat en Rietveld moeten niet veranderen in verkeersaders.

* de Trompetstraat behoort niet tot het autoluwplus gebied. Hier is gevaar voor een sluiproute. Voeg de Trompestraat maar toe aan het autoluwplus gebied en plaats bij de Oosterstraat een poller.

- toevoegen aan autoluwplus gebied wordt doorgegeven aan de raad. Voor de wijze waarop het regiem wordt vormgegeven wordt –gezien de kosten van een poller- eerder gedacht aan bebording en fysieke maatregelen.

* de bejaardentehuis moeten bereikbaar blijven voor mindervaliden

- halen en brengen van personen is altijd mogelijk. Alleen de invalidenparkeerplaatsen binnen het autoluwplus gebied worden enkele tientallen meters verplaatst. Hierover is overleg met de belangenorganisatie van ouderen en mindervaliden.

* de Maria van Jessekerk kent veel wisselende bezoekers. Voor hen zal het ook niet duidelijk zijn hoe de kerk bereikt kan worden.

- daarover moet goede (regionale) informatie worden gegeven en ook de bebording moet duidelijk zijn.

* de binnenstad moet leefbaar blijven, niet alleen voor toeristen. Beperk autoluwplus Vrouwenregt/Burgwal tot de zaterdagmiddag, het drukste tijdstip van de week.

* toeristenbussen gaan opstoppingen veroorzaken omdat zij zich moeten aanmelden bij de toegangspaal. Er moet gemeten worden welke aantallen toeristenbussen voor en na autoluwplus invoering over de Nieuwe Langendijk rijden. Wanneer er meer bussen achter elkaar aan komen, zou de poller naar beneden moeten blijven.

- de verwachting is na de herinrichting van de Nieuwe Langendijk er meer bussen op de Koepoortplaats passagiers laten in- en uitstappen.

* er komt een hotel op de Koepoortplaats, blijft de parkeerfunctie voor bussen gehandhaafd?

- ja, op maaiveldniveau, de bebouwing komt boven de bussen.

* hoe komen bewoners Vlamingstraat zuidzijde bij hun woning, wanneer er op het Vrouwenregt een poller komt. Ze wonen niet in het autoluwplus gebied, dus krijgen geen ontheffing.

- bekeken wordt of deze bewoners ontheffing kunnen krijgen om door de poller te rijden.

- * resultaten van de tellingen publiceren.
- ze zullen op de wijkweb binnenstad geplaatst worden.
- * wat gebeurt er wanneer oplevering Koepoortgarage vertraagd.
- dan vertraagd uitvoering fase 4 ook.
- * er moet heel goede informatie komen over hoe de pollers werken.
- * op de Nieuwe Langendijk snelheidsborden plaatsen.
- zou kunnen, wanneer fysieke inrichting onvoldoende snelheid beperkend blijkt.
- * automobilisten met een incidentele ontheffing krijgen die voor een bepaalde tijd. Is er controle bij de poller of de automobilisten het autoluwplus gebied weer uitrijden?
- nee. Wel wordt er gecontroleerd of deze auto's nog in het autoluwplus gebied zijn, terwijl hun tijdslimiet is gepasseerd. Dan wordt bekeurd.
- * wanneer er op de Vlamingstraat snelheidsbeperkende maatregelen worden getroffen, dan mogen dat geen drempels zijn.
- * de regiotaxi wordt voor 9.00 uur niet toegelaten in het autoluwplus gebied.
- er wordt nagegaan of dit strookt met de ontheffingsregels.
- * de poller op de Bloedburg wordt voorgesteld aan de zuidkant van de brug. Om rondrijden naar de zuidkant van de Vlamingstraat tegen te gaan zou de poller naar de noordkant van de brug verplaatst moeten worden.
- * voorstel Vrouwenregt ziet er goed uit.
- * Van bewoners Vlamingstraat 42 is een schriftelijke reactie ontvangen:
 O de beoogde wijziging in de verkeersafwikkeling treft andere straten onevenredig groot
 O er dient integraal aandacht te worden nagedacht over de verkeerscirculatie waarbij hiervoor een goede binnenring moet worden ontworpen. Hierbij moeten vooral routes over het vrachtverkeer aandacht hebben.
 O wanneer blijkt dat een dergelijke binnenring teveel nadelige ten opzichte van de voordelige gevolgen heeft dan moet het Vrouwenregt gehandhaafd worden als ontsluitingsroute.

Afspraken:

- er zullen voor het invoeren van autoluwplus fase 4 verkeerstellingen worden gehouden op Vlamingstraat, Trompetstraat en Nieuwe Langendijk. Gemeten wordt de hoeveelheid verkeer en de snelheid.
- na invoering van autoluwplus fase 4 worden er op een nader te bepalen moment weer tellingen gehouden.
- aan de hand van de tellingen worden de effecten van fase 4 ter evaluatie aangeboden aan de raad.
- bezien of bewoners Vlamingstraat zuidzijde door de poller Vrouwenregt mogen rijden

Terug te koppelen punten aan de raad

- Trompetstraat betrekken bij autoluwplus fase 4.
- angst voor sluiproute Vlamingstraat
- groot vrachtverkeer aanpakken