

Geachte commissie,

Ik ben Hans van Bodegom van de Belangenvereniging Binnenstad Noord en ik zal namens alle zes verenigingen een toelichting geven op onze bezwaren en verbetervoorstellen voor de Rode Loper.

Van de andere verenigingen is ook iemand aanwezig voor eventuele vragen straks. Dat zijn van de Commissie Behoud Stadsschoon, Peter Jonquière

MENSenSTRAAT, Janneke Zomervrucht  
de Fietsersbond Delft e.o., Marien Vermeer

Daarnaast Henk Wijnen, hij maakt als bewoner deel uit van het Algemeen Bestuur van de SCMD, en Herman de Wolff, hij zorgt voor de beelden bij de presentatie.

Het is voor het eerst dat wij gemeenschappelijk optrekken. En dat doen wij om de volgende redenen. De gemeente stelt dat op de hoofdfietsroute op de Oude Langendijk de fietser moet wijken voor de voetganger. Dit is onlogisch. Het hiervoor gemaakte ontwerp is gevaarlijk voor voetgangers en fietsers. De ruimte op de Oude Langendijk is beperkt. Er is dus concurrentie tussen de verschillende verkeerstromen. Het leek ons efficiënter en effectiever dat wij ons zouden verenigen, onze bezwaren, inzichten en wensen zouden delen om zo een voor allen werkbare oplossing te vinden. Dat is ons gelukt. Het is ons alleen niet gelukt om aansluiting te krijgen bij de gemeente.

Wij willen u graag bedanken dat u deze beeldvormende sessie heeft belegd. Hierdoor krijgen wij de kans om ons hele verhaal te doen en hopelijk leidt dat wel tot een veilig plan.

Ik wil met nadruk zeggen dat wij een grote voorstander zijn van een kwaliteitsimpuls voor de Rode Loper, maar dan wel op een veilige manier.

Ik zal op drie onderwerpen ingaan:

- Eerst de procedurele gang van zaken
- Daarna onze inhoudelijke bezwaren tegen het ontwerp
- En laatste ons alternatief dwarsprofiel

### **Nu eerst de procedurele gang van zaken**

Het oorspronkelijke SCMD-plan is besproken in de commissie Ruimte en verkeer van 14 december 2017. Er was veel commentaar op het plan, zowel van de zijde van de insprekers als van de raad. Het commentaar betrof zowel de inhoudelijke kant als het feit dat de participatieprocedure Delfts Doen niet was gevolgd. Daarop besloot Wethouder Harpe dat de gemeente de regie van het project over zou nemen. En dat Delfts Doen vanaf stap 5 zou worden gevolgd.

## Spelregels Delfts doen

1. **Zelf aan zet** | Wilt u aan de slag met een idee of plan voor verbetering van uw buurt of de stad ? Als initiatiefnemer organiseert u hiervoor zelf de participatie met behulp van [de Delftse Participatie Aanpak]. Deze aanpak helpt u ook op weg met een reeks handige hulpmiddelen.
2. **Breng in beeld** | Bepaal vooraf wie belang kunnen hebben bij uw initiatief en breng wet en regelgeving in beeld zodat u weet waaraan uw idee of plan moet voldoen. (bijvoorbeeld de Omgevingsvisie en het Omgevingsplan)
3. **In gesprek** | Ga in gesprek met alle belanghebbenden. Doe dit open en actief.
4. **Goede afspraken** | Maak samen met belanghebbenden afspraken over het proces dat u wilt doorlopen, de samenwerking, de betrokkenheid van partijen tijdens vervolgfases en niet te vergeten over de kaders van uzelf, van belanghebbenden en de wettelijke.
5. **Deel** | Wissel in gesprek alle ideeën, overeenkomsten en knelpunten uit.
6. **Werk uit** | Werk uw initiatief uit tot een conceptplan en schrijf een toelichting waarin u aangeeft wat u heeft gedaan met de ideeën en belangen.
7. **Toets** | Toets het conceptplan en de toelichting bij de belanghebbenden en maak het definitief.
8. **Leg vast** | Maak een verslag van alle acties die u heeft ondernomen én de resultaten ervan (stap 1 t/m 7). Deel dit verslag met alle mensen die u heeft betrokken en andere belanghebbenden.
9. **Dien aanvraag in** | U bent klaar om een aanvraag voor een omgevingsvergunning in te dienen. Voeg bij uw aanvraag uw definitieve plan én het verslag dat u heeft gemaakt.

Op 24 april 2018 heeft er onder leiding van een gemeenteambtenaar een participatiebijeenkomst plaatsgevonden waarbij alle betrokkenen, waaronder wij allen, hun visie en bezwaren (en mogelijke oplossingen ) op het project konden geven. Stap 5 van Delfts Doen dus. Sindsdien heeft geen van ons meer iets van de gemeente vernomen. September vorig jaar heeft de Belangenvereniging Binnenstad Noord een gesprek gehad met wethouder Huysmans over het nieuwe parkeerbeleid. Wij hebben het toen ook over de Rode Loper gehad. Wij hebben toen verzocht om in contact gebracht te worden met de projectleider om de zaak te kunnen bespreken. Dat heeft de wethouder toegezegd, maar dat heeft ze niet gedaan.

Eind februari kregen wij een uitnodiging voor de presentatie van het ontwerp op 1 maart. Tijdens de presentatie werd aangegeven dat dit het definitieve ontwerp was. Er konden via een chatfunctie vragen worden gesteld, maar discussie was niet mogelijk. Wij waren stomverbaasd over deze aanpak, nog versterkt door het feit dat er niets van onze bezwaren en voorstellen bleek overgenomen en dat daar ook niks over werd gezegd. Op 11 maart heeft de gemeente de omgevingsvergunning aangevraagd, stap 9 van Delfts Doen. De stappen 6 t/m 8 zijn dus gewoon overgeslagen .

Op 12 maart hebben wij de wethouder om een gesprek verzocht. Daar is zij niet op ingegaan, nog sterker zij heeft op de mail niet gereageerd.

Daarom hebben wij op 26 maart een brief aan het college gestuurd met onze bezwaren op procedure, inhoud, alsmede een oplossingsrichting. U heeft die brief ook gekregen. Het college heeft geantwoord met brief van 23 april 2021. Hierin staat dat het project weer is opgepakt in samenspraak met de SCMD, de partij die vanaf het begin betrokken is bij deze plannen. Dus niet met ons, wij die ook vanaf 2017 bij het project zijn betrokken. Verder bestaat de brief slechts uit herhalen wat er reeds bij de presentatie op 1 maart door de gemeente is gezegd.

U heeft op 25 mei de brief Collegebesluit uitvoering inrichtingsplan Oude Langendijk ontvangen. Hierin staat dat de reacties n.a.v. de presentatie niet hebben geleid tot aanpassing van het plan.

## Conclusie

De gemeente heeft in tegenstelling tot de toezegging Delft Doen niet gevolgd.  
De gemeente reageert niet inhoudelijk op onze bezwaren en voorstellen.

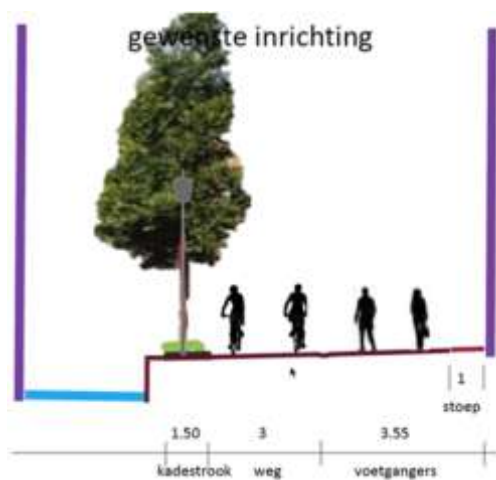
Wij vinden dit een schandelijke, ondemocratische gang van zaken. Zo hoort een gemeente niet om te gaan met zijn burgers. Wij zijn daarom extra blij dat u ons de kans geeft ons verhaal te vertellen.

## En dan nog het volgende

Bij de presentatie van het plan op 1 maart verklaarde een vertegenwoordiger van de SCMD "dat het plan gedragen wordt door de bewoners van de binnenstad". Het doel van de SCMD is het verbeteren van het economisch functioneren van de binnenstad van Delft. De SCMD vertegenwoordigt niet de bewoners van de binnenstad. En ook niet degenen die door de binnenstad heen fietsen. En ook niet de voetgangers in de binnenstad. En ook niet de cultuurhistorische waarde van de binnenstad. Het plan wordt dus niet breed gedragen door andere belangen in de binnenstad.

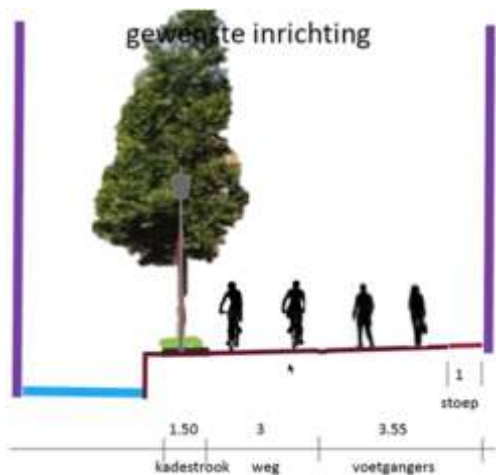
## **Het tweede onderwerp betreft onze Inhoudelijk bezwaren tegen het ontwerp**

Het voorliggende ontwerp is inherent onveilig en is op een niet-reëel uitgangspunt gebaseerd. Dat zal ik nader toelichten.



*Het nieuwe dwarsprofiel van de Oude Langendijk zoals getoond bij de presentatie op 1 maart*

Het ontwerp kent een kade strook van 1,5 m, een wegstrook van 3 meter en een voetgangersstrook van 3,55 meter, zonder een harde scheiding tussen rijstrook en voetgangersstrook. Bij de presentatie werd als motivatie hiervoor gegeven dat deze indeling overeenkomt met die van andere grachten in de binnenstad zoals Hippolytusbuurt en Voldersgracht. Deze vergelijking gaat niet op



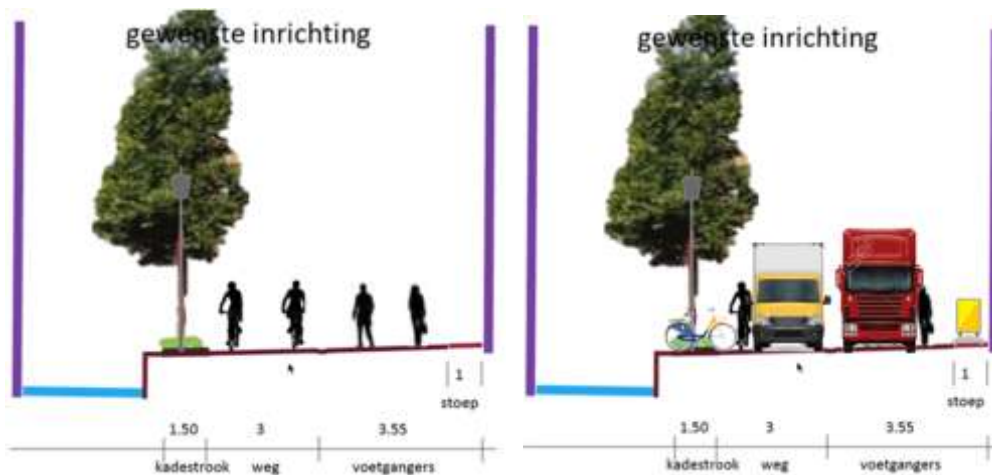
### *Hoofdfietsroute loop over de Oude Langendijk*

want over de Oude Langendijk loopt, zoals ook in het MPD is vastgelegd, een hoofdfietsroute in twee richtingen en over die andere grachten niet. Deze hoofdfietsroute loopt van Koepoortbrug naar Phoenixstraat. Op deze route rijden dagelijks meer dan 10.000 fietsen, e-fietsen, bromfietsen, scooters en speed pedelecs. Er geldt een maximum snelheid van 30 km/uur. Voor deze oost-westroute is geen alternatief beschikbaar in de binnenstad. Dit maakt de Oude Langendijk uniek.

Op de wegstrook rijden verder ook nog vrachtwagens, bestelbusjes, personenauto's en andere motorvoertuigen, alle met ontheffing in één richting (oost-west), alsmede de Delfthopper. De wegstrook is in het ontwerp 3 meter breed. Volgens de normen van de CROW is deze vergelijkbaar met een smal twee richtingen fietspad, waarop geen brommers mogen en waarop minder dan 3000 fietsers per dag rijden. De rijstrook is dus te smal voor dit verkeersaanbod en daardoor onveilig.

Het ontwerp kent een kadestrook van 1,5 meter. Hier zijn gedacht bomen, enkele groenstroken, lantarenpalen, bankjes, afvalbakken en – haaks op de rijrichting- nietjes voor het stallen van fietsen. Ook de bomen en lantarenpalen bieden net als elders in de binnenstad een 'prima' mogelijkheid om de fiets tegen - en aan vast te zetten. Fietsen zijn 1,8 meter lang, de kadestrook is 1,5 m breed. De fietsen, ook die aan de nietjes, zullen dus uitsteken over de toch al te smalle rijstrook. Dit maakt de rijstrook nog onveiliger.

Om van de voorzieningen in de kadestrook gebruik te kunnen maken, zelfs de enige afvalbakken staan hier, zal de voetganger de wegstrook moet oversteken. De scheiding tussen de voetgangersstrook en de wegstrook is zonder enige niveauverschil, dus niet hard, en daardoor niet duidelijk. Dit waarschuwt de argeloze voetganger niet (denk ook aan kinderen, ouderen, mensen van buiten Delft, toeristen) dat hij de rijstrook oploopt. Het vrij en gedachteloos lopen is ook een aspect van te voet gaan. Bij het kruisen speelt een belangrijke rol het vaak grote snelheidsverschil met de fietsen en bromfietsen. Dit wordt nog versterkt doordat het tweerichtingsverkeer betreft waardoor het "van achteren kan komen". Het gebruik van de kadestrook met het verplichte kruisen van de verkeersstrook leidt tot een inherent onveilige situatie voor de voetgangers en de fietsers en is daardoor onverantwoord.



*Het nieuwe dwarsprofiel: links de theorie en rechts de praktijk*

De voorgestelde voetgangersstrook is 3,55 meter breed. In praktijk zal deze veel smaller zijn. Langs de gevel zijn volgens de APV winkeluitstallingen en terrasuitstallingen van 1 meter toegestaan. Deze ruimte gaat dus af van de voetgangersstrook. Op de voetgangersstrook zullen ook met enige regelmaat vrachtwagens, bestelbusjes, personenauto's en bezorgscooters staan voor laden – en lossen. Dit maakt de beschikbare ruimte voor de voetgangers minder en zal het zicht hinderen bij het kruisen van de wegstrook naar de kadestrook. Ook dit geeft aanleiding tot gevaarlijke situaties.

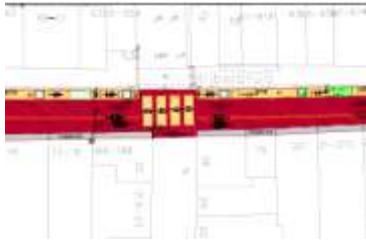
Het voorliggende ontwerp is door de grote verkeerstromen en -snelheden in combinatie met het op een-niveau-straten en de te krappe maten van de verkeerstroken, inherent onveilig voor voetgangers en fietsers. Het op de Oude Langendijk formeel “op één zetten” van de voetganger lost dit niet op. Dit is een theoretische, bestuurlijke oplossing op papier, maar niet in de praktijk. Bij de presentatie werden naar aanleiding van gestelde vragen slechts sussende woorden gesproken over het mengen van voetgangers met snel rijdend fiets- en bromfietsverkeer: “Ja, dat is wel een lastig probleem, maar dat moeten ze onderling maar uitzoeken”. De consequentie van de keuze van de hoofdfietsroute over de relatief smalle Oude Langendijk is dat de voetganger daar niet over de hele wegbreedte “op één kan staan”. Dit betekent ook dat een “shared space” achtige wegingdeling met ook nog een aparte zone voor voetgangers langs de grachtekant niet veilig is en dus niet gerealiseerd moet worden.

Kort nog een aantal andere bezwaren.



*Openbaar vervoerlijn: de DelftHopper haltes*

In het ontwerp komen de halteplaatsen voor de Delfthopper niet meer voor, blijkbaar zijn deze vooruitlopend op een discussie en formele beslissing over de Delfthopper wel-of- niet op de Oude Langendijk of in de overige binnenstad, reeds geschrapt.



#### *Fantasieverharding op kruising met Jacob Gerritstraat en Markt*

Bij de kruising met de Jacob Gerritstraat en de Markt is een oversteekmogelijkheid voor voetgangers gepland. Niet door middel van een zebra zoals nu, maar door middel van fantasieverharding. Bij de presentatie werd als motivatie hiervoor gegeven dat een zebra onveilig is en juridisch niet toegestaan is. Beide zijn niet waar.



#### *De aansluiting met Koornmarkt, Wijnhaven en Peperstraat*

De aansluiting met Koornmarkt, Wijnhaven en Peperstraat is onlogisch, onveilig, en houdt onvoldoende rekening met het autoverkeer vanaf de oostzijde van de Koornmarkt, dat een "U-bocht" moet maken om de westzijde of de Peperstraat te kunnen bereiken. Daarnaast is het onduidelijk wat er gebeurt met de historische stoepen op de Koornmarkt. De gemeente heeft u inmiddels met de brief van 25 mei gemeld (niet aan ons) "De detaillering van het ontwerp ter plaatse van de hoek Koornmarkt/Peperstraat verdient nog extra aandacht. Op dit moment wordt dit nog nader uitgewerkt."

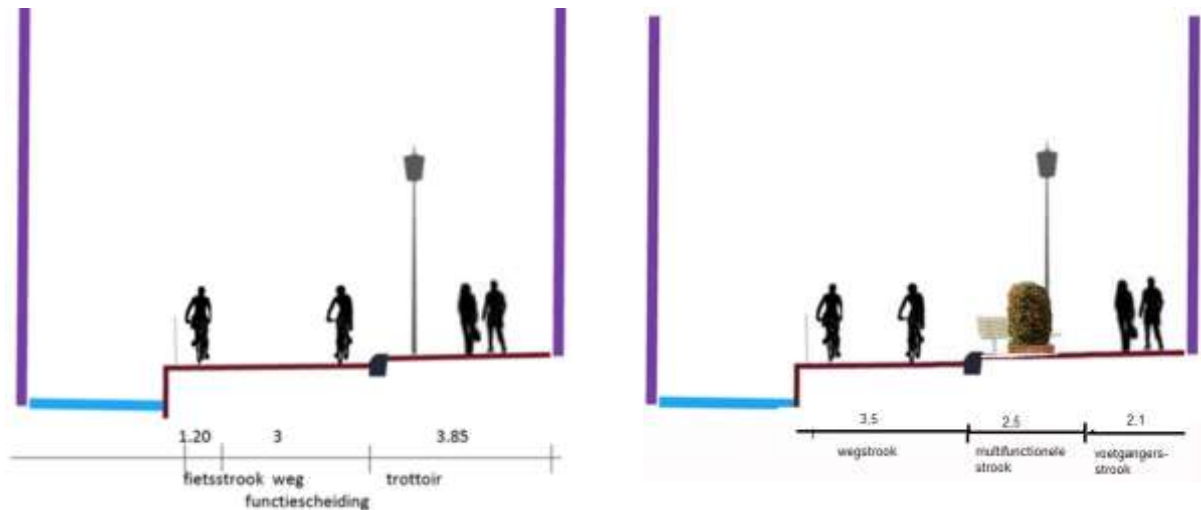
#### Samenvattend

Voor de hoofdfietsroute op de Oude Langendijk is geen alternatief beschikbaar in de binnenstad. Het ontwerp voor de Oude Langendijk is door het geplande veelvuldig oversteken van de voetgangers naar de kadestrook en terug, inherent onveilig voor voetgangers en fietsers. Door de grote verkeersstromen in twee richtingen is "shared space" niet toepasbaar. Het uitgangspunt "de voetganger op een" kan hier niet werken door de combinatie met de hoofdfietsroute.

Het ontwerp kent nog een aantal overige bezwaren

#### **Als derde en laatste punt ons alternatief profiel**

Uitgangspunt hierbij is het maken van een inherent veilig en visueel aantrekkelijk plan. Wij vinden het noodzakelijk dat daarvoor de voetgangersstroom en de overige verkeersstromen herkenbaar en "hard" worden gescheiden. De Oude Langendijk is smal, daardoor zal een nieuw dwarsprofiel altijd een compromis zijn.



*Links het huidige dwarsprofiel en rechts ons voorstel dwarsprofiel*

In ons voorstel is de wegstrook 3,5 m breed. Dit is 0,5 m breder dan in het gepresenteerde ontwerp en 0,7 meter smaller dan in de huidige situatie. De wegstrook is voldoende voor de verkeerstromen.

Het voetgangersgebied is daardoor 4,6 m breed. Dat is 1,05 m meer dan in het gepresenteerde ontwerp en 0,7 meer dan in de huidige situatie. Het voetgangersgebied heeft een harde, verhoogde scheiding ten opzichte van de wegstrook. Dit maakt de functiescheiding duidelijk en daardoor veilig.

Het voetgangersgebied bestaat uit een multifunctionele zone van 2,5 m en een voetgangersstrook van 2,1 m. De multifunctionele strook kan gebruikt worden voor het plaatsen van bankjes, groen, en bomen al dan niet in bakken. De voetgangers die hiervan gebruik willen maken hoeven nu niet meer zoals in het gemeentelijke ontwerp de rijstrook over te steken en terug, en dit maakt het geheel veilig.



*Het leegstaande pand Nr. 13*

Desgewenst kunnen er in de multifunctionele strook ook enige fietsnietjes geplaatst worden, hoewel het realiseren van een inpandige fietsenstalling ook hier onze voorkeur heeft. Er is op dit moment een prima kans om dit te realiseren in het grote leegstaande pand Nr 13. Dit pand is ideaal gelegen aan een fietsroute en zal daardoor veel beter voldoen dan de huidige inpandige stalling in het pand van Piet Vonk aan de Voldersgracht.

In de multifunctionele strook kunnen ook een halteplaats voor de Delfthopper en een aantal laad- en losplaatsen worden gemaakt door middel van de markering in het plaveisel. De laad- en losplekken worden overwegend tijdens de venstertijden en in het geheel niet tijdens de bloktijden gebruikt. Hierdoor is er tijdens de winkelopeningstijden met veel publiek duidelijk meer breedte beschikbaar dan de aangegeven voetgangerstrook van 2,1 m.



*Winkeluitstallingen (bron:Streetview)*

Wij gaan uit van het (in ieder geval) op dit gedeelte van de Rode loper niet meer toestaan van winkeluitstallingen en terrasuitstallingen. Dit levert een visuele kwaliteitsimpuls op en meer ruimte voor de voetgangers.



*Bezorgbrommers gestald op trottoir*

En er moet eindelijk wat gedaan worden aan dit verschijnsel. Er hoeft niet gewacht te worden totdat de Rode Loper is heringericht. Het speelt hier en op andere locaties in de binnenstad.



*Het hekwerk langs het water*

Wij vinden met nadruk dat het hekwerk langs het water moet worden gehandhaafd. Ten eerste uit veiligheidsoverwegingen. Het zorgt er namelijk voor dat er geen fietsers, bromfiets en anderen onbedoeld het water inrijden.





*Foto uit 1906 van het hek op de Oude Langendijk*

Het tweede argument is cultuurhistorisch. Het hek met typerende hardstenen fundering is reeds meer dan honderd jaar geleden geplaatst. Het mag dus gerust historisch waardevol genoemd worden. Wij menen te weten dat veel Delftenaren er ook zo naar kijken. Denk aan de commotie die het slopen van het poortje in het eerste voorstel voor de renovatie van het Prinsenhof teweeg bracht.



*Hekwerk nu al vrij van fietsen (bron: Streetview)*

Van gemeentewege wordt als argument tegen het handhaven van het hekwerk genoemd het daaraan kunnen vastmaken van fietsen. Dit treedt echter door het verbod hierop met bijbehorende bordjes en handhaving vrijwel niet meer op, zie daarvoor ook deze foto's van Streetview.

### **Samenvattend**

De gemeente heeft in tegenstelling tot de toezegging Delfts Doen niet gevolgd.  
De gemeente reageert niet inhoudelijk op onze bezwaren en voorstellen.

Voor de hoofdfietsroute op de Oude Langendijk is geen alternatief beschikbaar in de binnenstad. Het ontwerp voor de Oude Langendijk is door het geplande veelvuldig oversteken van de voetgangers naar de kadestrook en terug, inherent onveilig voor voetgangers en fietsers. Door de grote verkeerstromen in twee richtingen is "shared space" niet toepasbaar. Het uitgangspunt "de voetganger op een" kan hier niet werken door de combinatie met de hoofdfietsroute.

Het ontwerp kent nog een aantal overige bezwaren.

Ons alternatief profiel is een compromis, zorgt voor een kwaliteitsimpuls en is helder en veilig.