

## verslag Tweede bewonersavond Hof van Delftstraat

**Plaats/datum overleg:**  
Den Hoorn, 6 juli

**Ons kenmerk:**  
5688

**Aanwezig:**  
Daan Schrama (gemeente Midden Delfland)  
Dick van Veen en Eveline de Jong (Mobycon)  
Bewoners

**Opgesteld door:**  
Eveline de Jong, Dick van Veen

**Afwezig:**  
Nanda van der Ven

---

### Terugblik eerste bewonersavond

Tijdens de eerste bewonersavond zijn knelpunten en kansen verzameld en vertaald naar een knelpuntenkaart. De klankbordgroep mocht reageren op deze kaart en gaf aan een aantal knelpunten te missen. Deze zijn aangevuld bij het verslag van de eerste bewonersavond en zijn hieronder weergegeven:

- Auto's gaan de stoep op als ze elkaar passeren omdat de straat te smal is
- Er zijn te weinig oversteekplaatsen in de straat
- Er zijn geen opgangentjes aanwezig ter hoogte van de steegjes (naar de achterkant van de huizen)
- Het uitgangspunt dat het verkeersplan wordt aangehouden is een knelpunt, doordat de ontsluitingsstructuur van Den Hoorn niet klopt gaat er veel verkeer door de Hof van Delftstraat

De aanwezigheidslijst van de vorige bijeenkomst was niet compleet, deze wordt aangevuld

### Uitgangspunten en ontwerp

Tijdens de avond zijn een aantal vragen gesteld en opmerkingen gemaakt. De vragen, antwoorden en opmerkingen zijn in dit verslag per onderwerp samengevat.

Bomen	De huidige bomen kunnen beter worden vervangen door goede bomen of ander groen omdat ze in slechte staat zijn. Ze hoeven niet op dezelfde plek terug te komen.  De bomen zijn er voor de herkenbaarheid en geleiding van de straat. Het kan een keuze zijn om minder groen (struiken, heggen) in de straat toe te passen omdat er al veel groen in de voortuinen is.
-------	--

---

Wegprofiel	Het wegprofiel zoals het er nu ligt is krap voor vracht- en autoverkeer, maar voldoet wel aan de minimale maten van een weg.  Er zit een variatie in de breedte van de weg, maar is gemiddeld 12 m breed. Iemand uit de groep heeft op een punt gemeten, daar was het 11,65 m.  De minimale maten van rijbaan, trottoir, etc. zijn te vinden in de presentatie van deze tweede bijeenkomst.
------------	---

---

Rol werkgroep	De werkgroep heeft een adviesrol in het participatieproject.
---------------	--

---

Eisen	Er zijn veel eisen gesteld aan deze straat en het zal een ingewikkelde puzzel worden, het is daarom goed dat er in samenspraak naar wordt gekeken. Het is niet zo dat de problemen bij de bewoners worden neergelegd, er wordt gezamenlijk naar een oplossing gezocht.
-------	--

Bewoner: de wegbreedte zoals deze er nu is is te smal voor de eisen en het tweerichtingsverkeer. Er zou moeten worden gekeken naar een andere circulatie om het wel te laten passen.

Rol fietsers	<p>Nu is de straat onveilig voor fietsers en fietsen ze daarom een andere route, we kunnen de straat ook niet ontwerpen voor fietsers omdat ze toch een andere route hebben of wel veilig genoeg maken voor fietsers en dan zullen er ook meer fietsers rijden.</p> <p>Er fietsen nu weinig fietsers omdat ze zich misschien een beetje onveilig voelen tussen de grote hoeveelheid auto's, maar daardoor letten ze wel beter op en gebeuren er minder ongelukken. Als het straks veiliger voor ze wordt gemaakt en ze meer ruimte krijgen zullen ze die ruimte en meer ook pakken.</p> <p>Het verbieden van fietsers op een weg is bijna onmogelijk, dan gaan ze waarschijnlijk de stoep op.</p> <p>Het ontwerp moet voor alle gebruikers veilig zijn, ook al is het een kleine groep gebruikers</p>
Parkeren	<p>Ook overdag staan er veel auto's geparkeerd, het is nooit leeg.</p> <p>Parkeervraag heeft grote impact op de straat. Als alles heel minimaal wordt ingepast past het, maar het blijft een moeilijke opgave.</p> <p>Er is een suggestie gemaald naar de gemeente: aan een kant parkeren en op sommige plekken een vernauwing in de weg en daar tweezijdig parkeren. Door de vernauwing kan er maar één auto tegelijk passeren en moet de tegemoetkomende auto wachten. Angst: kans dat mensen racen naar het volgende punt.</p>
Pleintje	<p>Het neerleggen van een pleintje in een hoofdontsluitingsroute kan zorgen voor schijnveiligheid en gevaarlijke, maar het gedrag van de auto's zal zich aanpassen aan de verkeerssituatie dus kan ook leiden tot een veiligere situatie.</p>
Fietsstraat	<p>De combinatie hoofdontsluitingsroute en achter de fietsers hangen kan worden toegepast, het gaat vooral om de verandering van gedrag.</p> <p>De middengeleider in het midden van de fietsstraat zorgt ervoor dat er minder wordt ingehaald en auto's achter de fietsers blijven als er tegenliggers aankomen. De middengeleider kan plat worden uitgevoerd of met een bolling.</p>
Toegang straat	<p>Een visuele scheiding aan het eind van de straat (zoals bij de Dijkshoornseweg) geeft duidelijk weer dat men zich anders moet gedragen. Zou goed zijn om dit ook toe te passen bij de kruising Woudseweg.</p>
Woonerf	<p>Het toepassen van een woonerf-inrichting op deze straat is moeilijk omdat er veel minder verkeer over een woonerf gaat en er geen echt alternatief is voor de hoofdstroom verkeer.</p>
Hulpdiensten	<p>De hulpdiensten zullen zeker worden gevraagd naar inbreng over het ontwerp. De brandweer en ambulance moeten de weg kunnen gebruiken als snelle route. De politie vraagt juist om een "langzame uitvoering" van de weg omdat een 30 km/u weg er echt uit moet zien als 30 km/u weg.</p> <p>Advies van klankbordgroep om goed te kijken naar ontsluiting in verband met aanrijtiden.</p>

Trottoir Als de trottoirband aan de straatkant van de geparkeerde auto's ligt (en auto's dus op het trottoir geparkeerd staan) heb je de kans dat auto's over het hele trottoir gaan zwerven. Een afscherming van het trottoir geeft daar minder de kans toe.

Aan zijde van parkeren wel een verhoogd trottoir.

Helemaal geen trottoir en kinderen de spelen op straat vindt de groep niet passen bij deze straat.

Kruispunten	Kruispunten gelijkwaardig houden en beter herkenbaar maken als gelijkwaardig (gaat nu mis bij Looksingel zuid)
Oversteekplaats	Extra zebra toepassen in het midden van de straat
Snelheidsmaatregel	Verhoogd plateau in de straat om de snelheid eruit te halen. Verhoging bij nieuwe huizen aanbrengen in verband met trillingen.
Jumbo	Het ontwerp van de weg wordt nog steeds doorgezet ook als de Jumbo er niet komt, de herinrichting is vooral gebaseerd op het verkeersplan
Invloed politiek	De politiek heeft de uitgangspunten vastgesteld, daar zullen ze zich hoogstwaarschijnlijk aan vast houden.

Samenvattend voor de ontwerpen die worden uitgewerkt:

1. Neutrale/simpele straat (zoals de Oranjelaan) waar het een beetje gevaarlijk/smal voelt en verkeer daardoor langzaam rijdt. Aan één kant een flexibele stoep voor parkeren. Soms afwisseling met aan twee kanten parkeren met meanderen. Kruisingen zijn gelijkwaardig en als het kan iets verhoogd, Woudseweg blijft uitrit.
2. Fietsstraat (Leidseweg, Utrecht): fietser voelt zich veilig genoeg om te fietsen, met zoveel mogelijk parkeren. Smallere stoepen. Kruisingen zijn gelijkwaardig en als het kan iets verhoogd, Woudseweg blijft uitrit. Geen plateau in het midden.



Oranjelaan, Waddinxveen



Leidseweg, Utrecht

Nanda van der Ven kon niet aanwezig zijn bij de klankbordbijeenkomst, maar zou wel het verslag willen ontvangen.

Vervolg: tekeningen en sprekende beelden van de ontwerpen

### Het ontwerp heeft de volgende ingrediënten

- Verkeersveiligheid (met name fiets) -> inhalen alleen als het veilig kan, lage rijsnelheid
- Snelheid verkeer op de weg -> rechtstand voorkomen.
- Wegbreedte rijbaan, incl vrachtverkeer (minimaal in 1 richting): (wegbreedte > 5,5 m)
- Wegbreedte rijbaan voor twee auto's (wegbreedte > 4,8 m)
- Huidige parkeerplaatsen (21) + 10 nieuwe. (breedte > 2,0 m)
- Ruimte voor de voetganger (trottoir > 1,5 m.)
- Kruisingen gelijkwaardig (rechts gaat voor).

