

Bereikbaar Delft Leefbare Wippolder



Belangenvereniging  TU Noord



Inhoudsopgave

Voorwoord.....	3
1 Probleem en opgave	4
2 Analyse.....	6
3 Oplossingsrichtingen	8
3.1 Tunnel Zuidwal - Oostpoortweg	8
3.2 TU/Wippolder/Schieoeveren grotendeels loskoppelen	9
3.3 Overige oplossingen	11
4 Aan de slag	14
Bijlage: Politiek café	15

Voorwoord

Citaat uit Lokaal Verkeer- en Vervoersplan (LVVP) van juni 2005:

“Het TU-noord-gebied blijft na deze wijzigingen in de verkeerscirculatie zeer zwaar belast. Zowel vanuit capaciteit als leefbaarheid is het gewenst dat minder verkeer via deze wegen naar de binnenstad rijdt. De luchtkwaliteit en de geluidhinder blijven zorgelijk. Er is geen eenvoudige oplossing te vinden voor het overbelaste netwerk in het TU-noordgebied.

[...]

De oplossing zal gevonden moeten worden in het reduceren van het autoverkeer.

[...]

Mocht blijken dat de ontwikkelingen negatief zijn, zullen extra maatregelen worden voorgesteld die de omvang van het verkeer en met name het vrachtverkeer plaatselijk zullen beperken.”

Punt. Inmiddels zijn er bouwplannen bijgekomen, zijn infrastructurele maatregelen vertraagd en zijn de verkeersintensiteiten verder toegenomen. Voor de raadsfracties van VVD en D66 en belangenvereniging TU-Noord aanleiding voor actie.

Vertegenwoordigers vanuit deze partijen zijn meerdere keren bijeen gekomen om de problemen en mogelijke oplossingen rond het verkeer en vervoer in en rond TU-Noord te bespreken. In een brainstormsessie is met een aantal experts op persoonlijke titel hier verder richting aan gegeven. Deze experts zijn Prof. Ben Immers, Frank Bazelmans, Paul Poppink, Jan van Dalen en Simon Streit, in het dagelijks leven als professionals op het gebied van verkeer en vervoer en ruimtelijke ordening werkzaam bij TNO, VNO-NCW-West, TLN, MKB en TUD. Samen met de initiatiefnemers, werkzaam bij DHV, Goudappel Coffeng en TomTom, voorwaar een schare aan kennis.

Met deze notitie nemen de drie genoemde organisaties hun verantwoordelijkheid: de raadsfracties als initiatiefnemer in het dualistisch stelsel en de belangenorganisatie als constructief meedenkende partner. Met als doel een duurzaam bereikbaar Delft en een leefbare Wippolder.

Op 27 mei 2009 heeft de werkgroep een politiek café georganiseerd, waar ongeveer 50 personen aanwezig waren, waaronder vertegenwoordigers van alle politieke partijen en bewoners. De nieuwe ideeën die hier in een interactieve sessie zijn gegenereerd, zijn in het rapport verwerkt.

Hoofdstuk 1 geeft een nadere beschrijving van de problemen en de opgave, die vervolgens in hoofdstuk 2 worden geanalyseerd. In hoofdstuk 3 passeren de belangrijkste oplossingsrichtingen de revue, die in hoofdstuk 4 kort worden samengevat en voorzien van conclusies. In de bijlage staat het verslag van het Politiek café.

Oktober 2009,

Lennart Harpe

VVD Delft

Fractievoorzitter

lennart.harpe@vvdelft.nl

06-54973602

Pauljan Kuijper

D66 Delft

Fractievoorzitter

p.kuijper@d66.nl

06-18130373

Erik van Hunnik

Belangenvereniging TU-Noord

Voorzitter

erik@element.nl

06-50276604

1 Probleem en opgave

De Gemeente Delft heeft in 2005 een integraal beleidskader voor het verkeer en vervoer in, van en naar haar grondgebied (LVVP) vastgesteld, met als doel een duurzame bereikbaarheid voor alle vervoerswijzen en met als tijdshorizon 2020.

Sindsdien zijn er echter enkele belangrijke ontwikkelingen die herijking en/of aanvulling van dit beleid, in elk geval in en rond het gebied TU/Wippolder/Schieoevers, noodzakelijk maken. Bestaande infrastructuur wordt verwijderd, nieuwe later opgeleverd. En de ruimtelijke ontwikkelingen worden sterker dan eerder voorzien. Zie kader.

Vertraging tramlijn 19

De komst van tramlijn 19, als sterke verbetering van de OV-bereikbaarheid van het gebied TU/Wippolder/Schieoevers, is enkele jaren vertraagd. Tramlijn 19 was in het LVVP een belangrijke reden om aan te nemen dat het met de verkeersgroei erg mee zou vallen. Het huidige busvervoer trekt, alleen al vanwege het gebruikelijke psychologische effect van de aanwezigheid van rails, minder reizigers uit de auto.

Meer woningbouw

Er wordt inmiddels veel meer woningbouw gepland, met name in het TU-Noordgebied, dan waarmee bij de verkeersberekeningen voor het LVVP rekening is gehouden. Aangezien deze woningen juist komen in een gebied dat al flink te lijden heeft onder grote verkeersstromen, kunnen de gevolgen hiervan aanzienlijk zijn.

Extra nieuwbouw TU-wijk

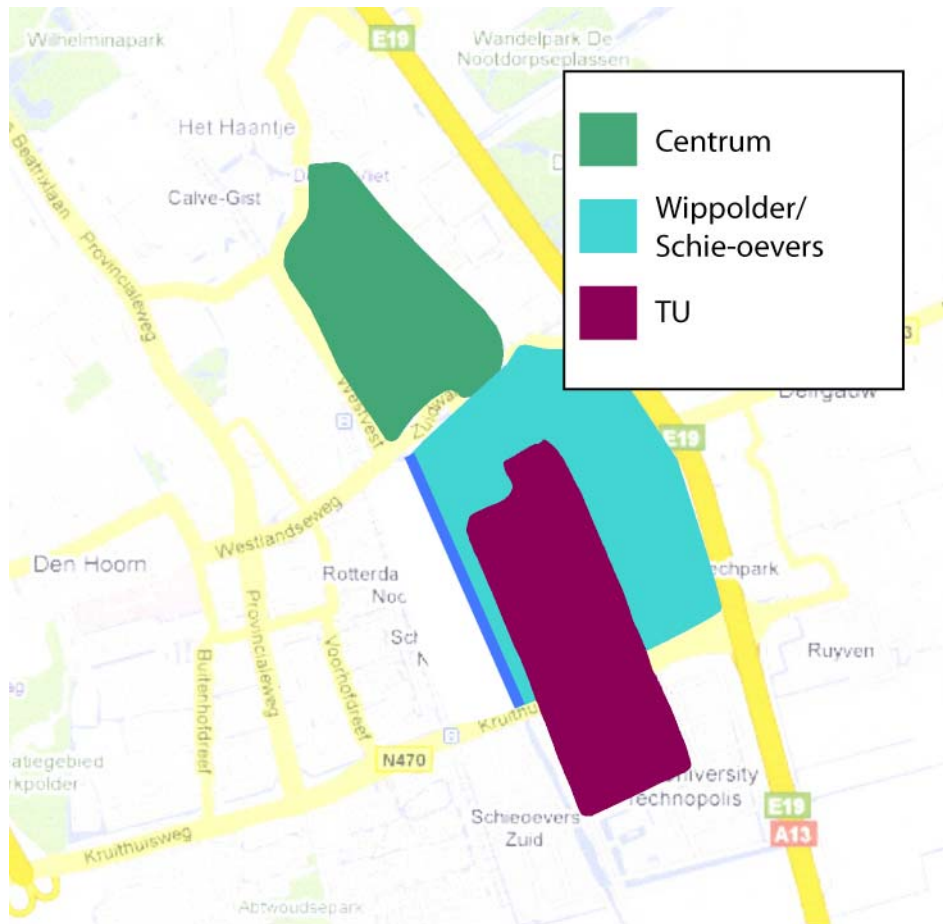
Door de komst van met name enkele grote hogescholen naar het TU-gebied zal de verkeersstroom van studenten en onderwijzend en ondersteunend personeel extra toenemen. Ook hiermee is bij het opstellen van het LVVP nog geen rekening gehouden.

TU-gebied autoluw

De TU Delft heeft zijn campusplannen de afgelopen jaren verder ontwikkeld. Het eindbeeld is momenteel een autoluw geheel van Zuidplantsoen/Jaffalaan tot de nieuwe ontsluiting Heertjeslaan (zuidelijk van Kluyverweg) en van Rotterdamseweg tot Schoemakerstraat (Figuur 1). Er ontstaat daarmee een tweede autoluw gebied groter dan de binnenstad. In de toekomst zal het autoverkeer het TU-gebied via de randen moeten benaderen en ook aan de randen moeten parkeren. Hierdoor wijzigen de parkeerdruk en met name de verkeersstromen in en rond het gebied aanzienlijk.

Tellingen nu al hoger

Recente verkeerstellingen wijzen uit dat de verkeersgroei sinds 2008 al ver boven de verwachtingen uit 2005 zit.



Figuur 1: TU autoluw gebied ter grootte van de binnenstad

In overweging nemende dat het TU-gebied een belangrijke toegang tot Delft en haar binnenstad vormt, vooral nu het economische hart daarvan zuidwaarts is verschoven (Zuidpoort), kan de volgende conclusie worden getrokken.

De bereikbaarheid van en leefbaarheid en veiligheid in het gebied TU/Wippolder/Schieoevers staat onder groeiende druk, met tevens gevolgen voor de bereikbaarheid van de binnenstad en in het bijzonder Zuidpoort. Het LVVP is niet toegesneden op deze ontwikkelingen.

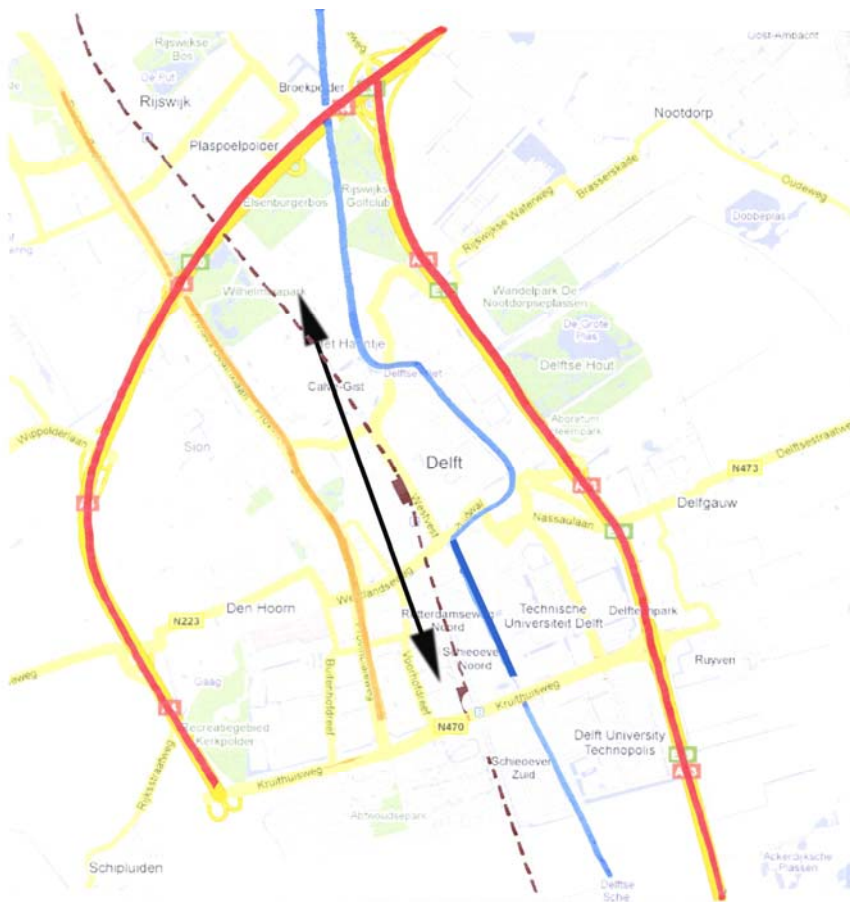
De opgave is daarom te komen tot een aanvulling op het LVVP met als uitgangspunten:

- bereikbaarheid van alle wijken tot 2020 minimaal gelijk aan het LVVP;
- snel soelaas voor leefbaarheid en veiligheid in het gebied TU/Wippolder/Schieoevers.

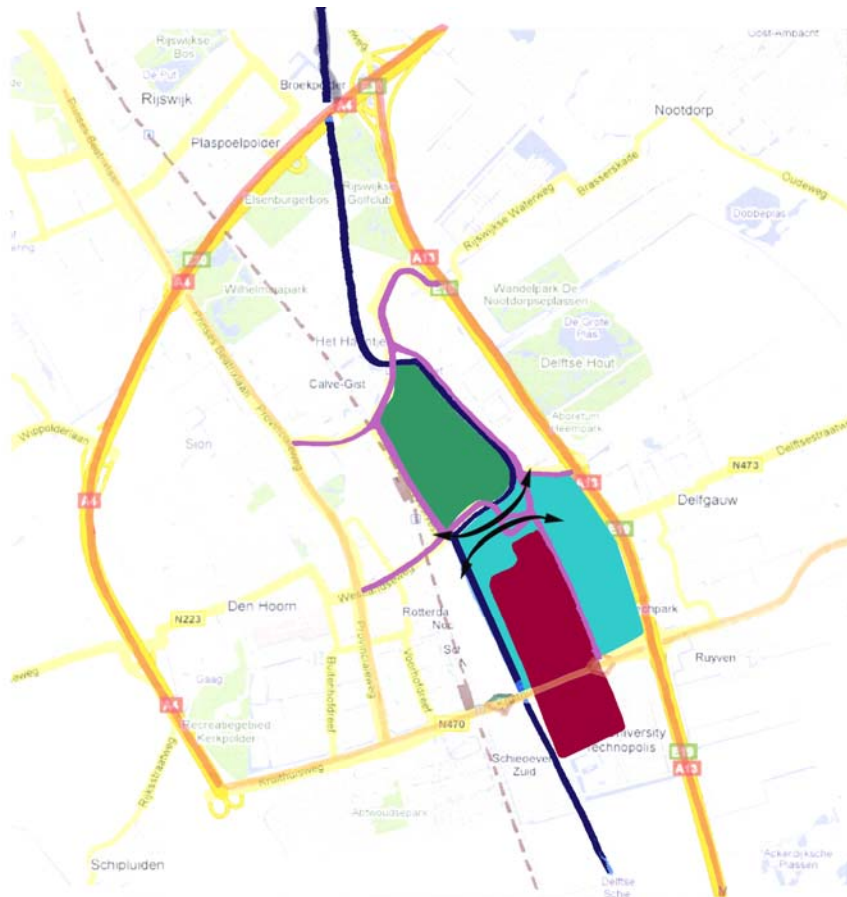
2 Analyse

Delft heeft een redelijk doorstromende ring om de binnenstad met relatief weinig kruisingen, behalve aan de zuidzijde. De ring kent hier veel bochten en kruisingen, met als gevolg een lastige ‘mental map’ voor bezoekers.

Ook zijn er weinig alternatieve routes als gevolg van de barrièrewerking van de Schie en in mindere mate de A13 en het spoor. Delft heeft daardoor veel infrastructuur noord-zuid, maar weinig oost-west (Figuur 2). Er is sprake van een soort trechter; veel verkeer wordt ‘gedwongen’ gebruik te maken van de flessenhals TU-Noord (Figuur 3).



Figuur 2: veel infra noord-zuid, weinig oost-west



Figuur 3: flessenhals/trechter TU-Noord

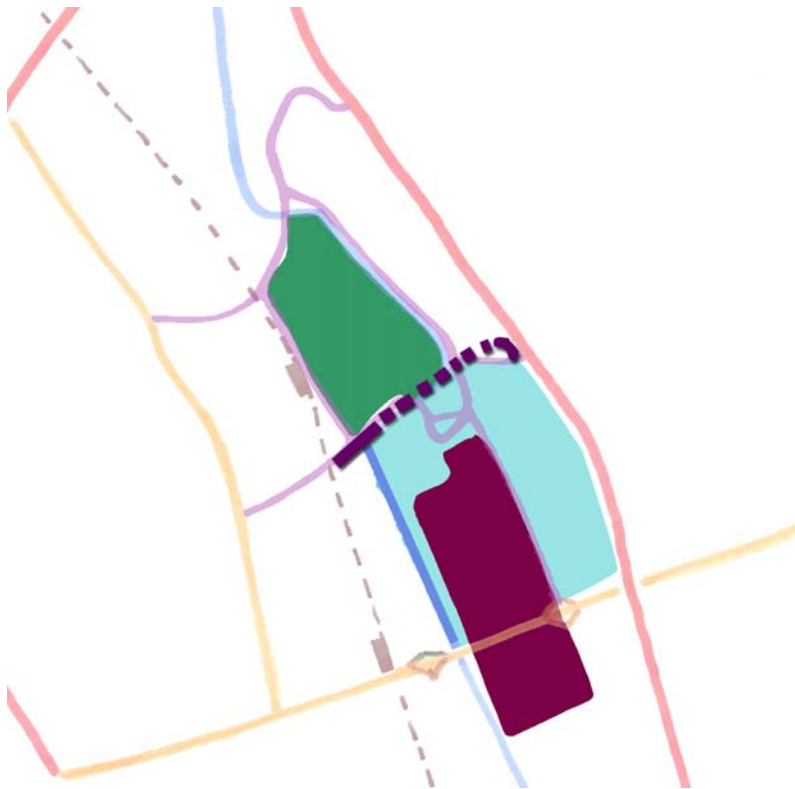
Deze zuidzijde van de ring ligt door de excentrische ligging van de binnenstad bovendien midden in de stad Delft. Het vormt daarmee de belangrijke schakel tussen de centrale aansluiting op de A13 enerzijds en het gebied TU/Wippolder/Schieoevers, de binnenstad/Zuidpoort en de wijken Hof van Delft en Voorhof anderzijds.

3 Oplossingsrichtingen

3.1 Tunnel Zuidwal - Oostpoortweg

Een eerste zinvolle optie is om de bestaande structuur te verbeteren. Hiermee wordt niet gezegd dat het aanpassen van de huidige infrastructuur volstaat om de genoemde ontwikkelingen het hoofd te bieden. Alleen al door de leefbaarheidproblematiek lijkt dit niet het geval.

De aanleg van een nieuwe verbinding tussen de Zuidwal en de Oostpoortweg biedt wel een oplossing voor het doorgaande verkeer op de ring om de binnenstad. Deze zou dan onder de Ezelsveldlaan of onder/langs de Schie moeten worden aangelegd (Figuur 4). De nu zwaar belaste wegen in het gebied lijken daardoor aanzienlijk te kunnen worden ontlast.



Figuur 4: oplossing tunnel

Dit lijkt een toekomstvaste oplossing die een heldere ringstructuur oplevert en duidelijk oplossend vermogen geeft. Maar het is ook een zeer kostbare oplossing. De luchtkwaliteit rond de tunnelmonden is een aandachtspunt. Ook past dit minder bij de versteviging en verbreding van de Sebastiaansbrug. Ontmoediging van het doorgaande verkeer over de Sebastiaansbrug kan gebruik ervan verminderen, waardoor deze minder breed kan worden uitgevoerd.

Ook de aanleg van een oost-west verbinding bij het Haantje, ter ontlasting van de oost-west verbinding door TU-Noord, past in deze toekomstvaste oplossing.

3.2 TU/Wippolder/Schieoeveren grotendeels loskoppelen

Een andere oplossingsrichting is het grotendeels loskoppelen van het gebied TU/Wippolder/Schieoeveren, in die zin dat de ontsluiting ervan via de zuidkant gestimuleerd wordt en aan de noordkant drastisch wordt geremd. Daarmee wordt de verbinding tussen afrit A13/Ikea en TU-wijk sterk ontmoedigd voor het autoverkeer.

Dit remmen aan de noordkant kan bestaan uit het sterk onaantrekkelijker maken:

- Van het gebruik van de Schoemakerstraat als noordelijke in- en uitgang van het genoemde gebied (Figuur 7), door het aanpassen van de verkeersregelinstantie op het Poortlandplein - in elk geval in de spits. De extra tijd dat deze richting rood krijgt komt dan ten goede aan het andere verkeer op het Poortlandplein. Ook kan worden gedacht aan een knip in de Schoemakerstraat.
- Van het gebruik van de route door TU-Noord, door er een 30-km route van te maken en snelheidsremmers (Figuur 5) in te bouwen (zoals b.v is gedaan op de Miereveltdaan ter hoogte van de Koepoortgarage).



Figuur 5: snelheidsremmer

Ook kan aan de kruisende fietserstromen van en naar binnenstad en van en naar TU voorrang worden gegeven op het autoverkeer, zoals bijvoorbeeld is gedaan in het Abtwoudse pad bij het kanaal en op de kruising in de fietsstraat bij Ezelsveldlaan/Kruisstraat (Figuur 6)



Figuur 6: fietsers in de voorrang

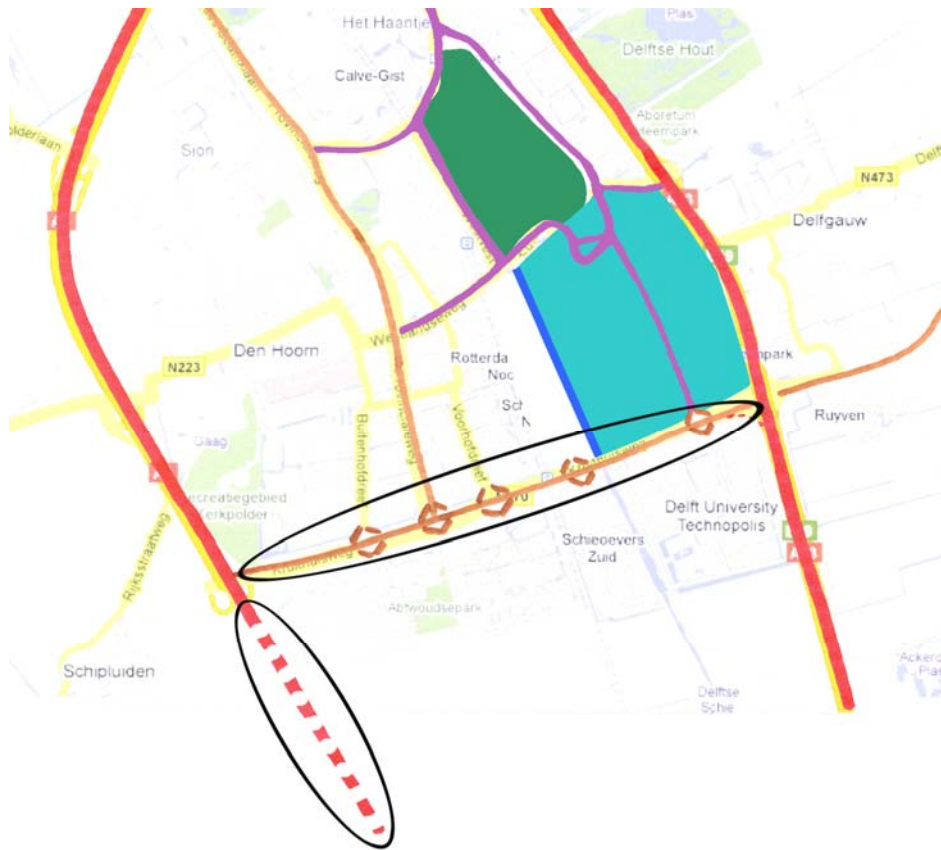
Het stimuleren aan de zuidzijde kan bestaan uit een verbreding van met name het zuidelijke deel van de Schoemakerstraat en ter hoogte van de Kruithuisweg extra opstelcapaciteit richting A13 (Figuur 7).

Ook kan worden gedacht aan bypasses van de Schoemakersstraat naar de afrit en oprit van A13 (Figuur 7). Inkomend verkeer vanuit Den Haag en uitgaand verkeer richting Rotterdam moet hier immers eerst invoegen op het verkeer van de Kruithuisweg, met alle vertraging van dien (verkeerslichten, opstoppingen).



Figuur 7: ontmoedigen verkeer vanuit noorden, ontsluiting Rotterdamse weg, extra opstelcapaciteit en bypasses naar A13

De doorstroming op en daarmee de aantrekkelijkheid van de Kruithuisweg kan, met name richting de A4 indien deze wordt doorgetrokken, mogelijk verder worden verbeterd door het toepassen van een groene golf (Figuur 8).



Figuur 8: optimaliseren Kruithuisweg & verlenging A4

In alle gevallen lijken de kosten lager en doorlooptijden korter uit te pakken dan bij de hiervoor beschreven oplossingsrichting van een tunnel.

3.3 Overige oplossingen

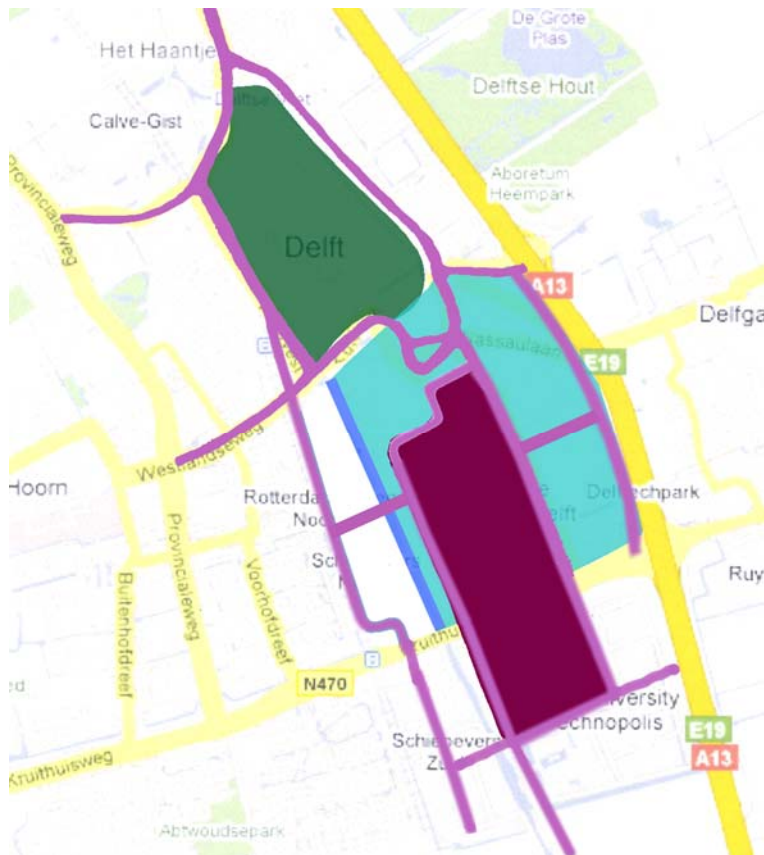
Daarnaast is er een aantal zinvolle maatregelen denkbaar die met beide hiervoor beschreven oplossingsrichtingen te combineren zijn.

De parkeerring rond de TU-wijk, bestaande uit o.a. de Schoemakerstraat en Rotterdamseweg, zal alleen ter hoogte van de Schoemakerstraat zijn aangesloten op de Kruithuisweg. Dit kruispunt zal daardoor nog zwaarder worden belast, en bovendien zorgt deze situatie voor veel (omrij)verkeer. Het aansluiten van de Rotterdamseweg op de Kruithuisweg, met name in oostelijke richting (van en naar de A13), en/of een parallel structuur langs Kruithuisweg tussen A13 en kanaal, kan de last sterk verdelen (Figuur 7). Gezien de aanwezige groene ruimte is realisatie hiervan goed mogelijk. Het groen dat verdwijnt moet dan wel elders in het gebied worden gecompenseerd.

De Schoemakerstraat en TU-Noord kunnen verder worden ontlast door het aanleggen van een ontsluitingsstructuur aan de oostzijde van het voormalige TNO-terrein, parallel aan de A13 (Figuur 9). Deze kan dan aansluiten op de rotonde Nassaulaan-Delfgauwseweg aan de

noordkant met een eventuele verlenging van de Hoflaan naar Ikea, en een eventuele verlenging naar de op- en afrit aan de noordkant van afslag Delft-Zuid. Maak dit onderdeel van een goede Delftse Parkeerring/rondweg door inprikkers te realiseren vanaf deze “A13-Parkeerring/rondweg” voor ontsluiting van de Bomenwijk en Wippolder.

Het realiseren van een extra autobrug of tunnel in Schieoevers-Noord ter hoogte van Leeuwenstein en De Nieuwe Haven biedt een betere ontsluiting van en naar Delft zelf, via de Schieweg en in de toekomst de Verlengde Engelsestraat (Figuur 9). Verdere doortrekking naar bijvoorbeeld de Minervaweg lijkt niet wenselijk, omdat de wegen hier juist versmald worden en niet veel extra verkeer lijken te kunnen verwerken. De in het LVVP opgenomen autobrug in Schieoevers-Zuid, ter hoogte van de Faradayweg, kan hier een goed alternatief zijn. Wel lijkt aanpak van de Schieweg dan extra noodzakelijk.



Figuur 9: parkeerring TU met nieuwe oostelijke en westelijke ontsluiting

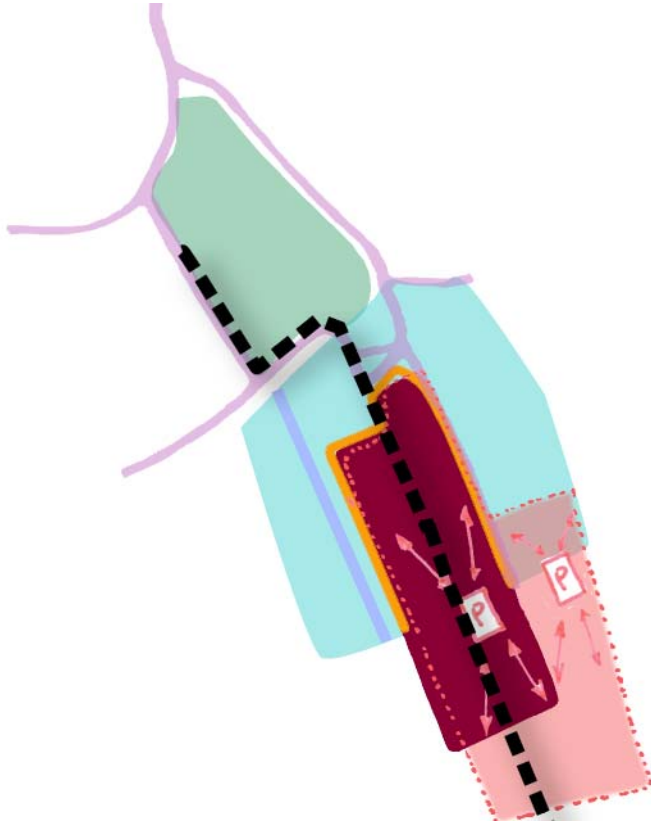
Het conform eerdere plannen realiseren van een extra aansluiting (Figuur 9) op de A13 bij Technopolis vormt, zeker indien de A4 Midden-Delfland wordt doorgetrokken, ook een interessante ‘bouwsteen’ in deze aanpak.

Een parkeergarage annex P+R-voorziening op de kruising Kruithuisweg – tramlijn 19 kan wellicht veel autoverkeer op het onderliggend wegennet voorkomen. Men zou hier direct vanaf de Kruithuisweg kunnen inrijden en te voet of per tram naar de eindbestemming gaan (Figuur 10). Iets dergelijks kan ook bij de Staal worden gerealiseerd, direct aan de A13 afrit.

Een parkeerverwijssysteem en dynamisch verkeersmanagement kunnen zoekverkeer voorkomen en zorgen voor een betere benutting van het wegennet. Verkeersinformatie over de snelwegen op de Kruithuisweg (DRIPs) kan die weg aantrekkelijker maken.

Ook draagt het bieden van openbaar vervoer tussen station Delft-Zuid en het TU-terrein bij aan de beschreven oplossingen, naast uiteraard de realisatie van tramlijn 19.

Tot slot is het in alle gevallen van belang dat het LVVP onverkort wordt uitgevoerd.



Figuur 10: innovatief parkeren

4 Aan de slag

Al met al is een combinatie van tenminste de volgende mogelijke maatregelen het meest interessant om de bereikbaarheid van Delft en de leefbaarheid in de Wippolder duurzaam te verbeteren:

- De ontsluiting van TU/Wippolder/Schieoevers
 - stimuleren via de zuidkant, door onder andere extra rijstroken/opstelcapaciteit (op de Schoemakerstraat) richting de A13, en
 - afremmen via de noordkant, door onder andere aanpassing van de verkeersregelinstantie (op het Poortlandplein), een knip in de Schoemakerstraat en verlening van voorrang aan kruisende fietsstromen en toepassing van snelheidsremmers;
- Het aansluiten van de Rotterdamseweg op de Kruithuisweg, met name in oostelijke richting (van en naar de A13) en/of een parallel structuur langs Kruithuisweg tussen A13 en kanaal;
- Aanleggen van een ontsluitingsstructuur parallel langs de A13 aan de oostzijde van het voormalige TNO-terrein, ter ontlasting van TU-Noord en de Schoemakerstraat, aan te sluiten op de rotonde Nassaulaan-Delfgauwseweg aan de noordkant met een eventuele verlenging van de Hoflaan naar Ikea, en zo mogelijk aangetakt aan afslag Delft-Zuid;
- Door deze parallelle route langs de A13 te verbinden met de Schoemakerstraat zal TU-Noord worden ontlast terwijl de TU en (nieuwe) woonwijken goed worden ontsloten;
- Het realiseren van een extra autobrug of tunnel tussen beide Schieoevers ter hoogte van Leeuwenstein en De Nieuwe Haven, via de Schieweg en in de toekomst de Verlengde Engelsestraat.

De bovennoemde maatregelen kunnen worden versterkt door:

- Parkeergarage annex P+R-voorziening op de kruising Kruithuisweg – tramlijn 19 en op de Staal;
- People mover tussen deze parkeervoorzieningen en TU (tramlijn 19) en Delft centrum (elektrisch vervoer);
- Een parkeerverwijssysteem en inzet op dynamisch verkeersmanagement;
- Verdere versterking openbaar vervoer tussen station Delft-Zuid en het TU-terrein;
- Het realiseren van een extra aansluiting op de A13 bij Technopolis;
- Aanleg van een oost-west verbinding bij het Haantje, ter ontlasting van de oost-west verbinding door TU-Noord.

Nader overleg met direct betrokkenen en nadere analyses als verkeersmodelberekeningen (waarin o.a. wordt gekeken naar bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer) en globale kostenramingen kunnen aantonen welke combinaties van maatregelen het meest zinvol zijn om de genoemde ontwikkelingen het hoofd te bieden. Vervolgens kan de mogelijke en wenselijke fasering nader worden uitgewerkt.

Bijlage: Politiek café

Op 27 mei 2009 heeft de werkgroep een politiek café georganiseerd in het voormalige TU-hoofdgebouw, het huidige onderkomen van de faculteit Bouwkunde. Ongeveer 50 personen waren daar aanwezig, waaronder vertegenwoordigers van alle politieke partijen en bewoners. Na een aantal inleidingen kregen de deelnemers de kans om in 4 subgroepen hun visie te formuleren, hoe de bereikbaarheid en leefbaarheid in de Wippolder verbeterd kunnen worden. Deze ideeën zijn vervolgens per werkgroep plenair gepresenteerd. Pas na de plenaire presentatie heeft de werkgroep haar eigen ideeën gepresenteerd. Naast flink wat ideeën van de werkgroep, brachten de 4 subgroepen een aantal nieuwe ideeën naar voren.

Deze zijn:

- Haal de Sebastiaansbrug uit de route voor doorgaand verkeer (2 maal);
- Analyseer welk deel van het verkeer doorgaand verkeer is (oost-west gericht) en welk deel bestemmingsverkeer is;
- Leg een knip in de Schoemakerstraat tussen Poortlandplein en Zuidplantsoen;
- Delft mist een goede Parkeerring/rondweg; leg naast de A13 een parallelweg voor lokaal verkeer en maak die onderdeel van de Parkeerring/rondweg om Delft;
- Maak inprikkers vanaf deze ‘A13-Parkeerring/rondweg’ voor ontsluiting van de Bomenwijk en Wippolder;
- Naast parkeren bij Technopolis, leg ook een groot parkeerterrein bij de Staal aan en verzorg verder (elektrisch) aangedreven vervoer (people mover) naar TU en centrum;
- Leg een oost-west verbinding aan bij het Haantje, om daarmee de oost-west verbinding door TU-Noord te ontlasten;
- Maak een parallelweg langs de Kruithuisweg tussen A13 en Kanaal t.b.v. ontsluiting Rotterdamseweg.

Een flink aantal ideeën van de werkgroep werden ook door de subgroepen naar voren gebracht:

- Leg een tunnel aan tussen Oostplein en Zuidwal (2 maal);
- Leg extra (auto) verbindingen aan over het kanaal, waaronder tussen Engelsestraat en Rotterdamseweg; dat kan een brug of tunnel zijn;
- Ontmoedig verkeer op de route door TU-Noord tussen Ikea en Zuidwal;
- Betere ontsluiting van Delft via de Provinciale weg;
- Sluit Rotterdamseweg aan op Kruithuisweg.

In de discussie tenslotte werden de volgende onderwerpen nog naar voren gebracht:

- Ontmoediging van het oost-west verkeer door TU-Noord moet veel helderder worden aangezet in een nieuw verkeersplan met concrete duidelijke maatregelen;
- Wat levert de vernieuwing van de Sebastiaansbrug uiteindelijk op; er moet een goed onderzoek komen naar de herverdeling van de verkeerstromen als de brug er een jaar uit gaat tijdens verbouwing, en vervolgens de verkeerscirculatie daarop toesnijden;
- Invoering van betaald parkeren in de TU-wijk mag geen extra parkeerdruk in de woonwijken tot gevolg hebben (als gevolg van uitwijk gedrag).