

Advies Concept Mobiliteitsprogramma Delft 2040

27 mei 2020
Tako Postma,
Stadsbouwmeester



Algemeen: de mobiliteitstransitie is in Delft al behoorlijk op weg

Het Mobiliteitsprogramma Delft 2040 is een lijvig document dat mooi in beeld brengt dat het werken aan verkeersdoorstroming een veelheid van invalshoeken kent en daardoor zeer complex is.

Het is goed dat al deze invalshoeken in beeld gebracht zijn en dat er nagedacht wordt over een toekomst waarin de alsmaar toenemende drukte nog voor alle verkeersdeelnemers hanteerbaar blijft. Hoe kom je op de plek van bestemming, veilig, gezond en liefst ook een beetje snel, graag.

Wat opvalt in dit MPD is de focus op de [problemen in het bestaande netwerk](#). **Problemen:** Ik herken problemen, maar toch: Delft is met Amsterdam en Groningen de stad met het minste auto-gebruik van Nederland en zelfs zonder Sebastiaansbrug en Reinier de Graafweg behoorlijk goed bereikbaar. Laten we ook genieten van het succes. Het autobezit in Delft ligt 50% onder het Nederlands gemiddelde. Dat komt deels door veel studenten (13% van de huishoudens), maar vooral doordat Delft een compacte, centraal gelegen stad is. Alles is dichtbij en we nemen dus de fiets of de benenwagen.

Als Delftenaren in Delft nog maar voor 20% van hun ritten de auto gebruiken, valt daar dan nog winst te behalen, anders dan de stimulans om een elektrische te gaan gebruiken? Ik betwijfel het: Om oma naar het ziekenhuis te brengen, of naar de Ikea te gaan, zal de auto voorlopig nog wel even het handigste vervoermiddel blijven.

Of we er allemaal een moeten bezitten, is een andere vraag. Dus het stimuleren van HUB's, voor deelsystemen, is een goed idee, liefst in combinatie met slimme logistieke systemen (alle pakketjes in 1 keer naar een hub, in plaats van rondrijdende busjes - dat scheelt heel veel verkeer). Ook daarin kan Delft vooroplopen.

[Het is belangrijk om in nieuwe gebieden minimaal de Delftse verhoudingen af te dwingen: Dus weinig parkeren met \(helaas\) parkeerregulering in de omgeving en kwalitatief goede fietsenstallingen \(en daarop ook te handhaven\).](#)

Zo voorkom je dat extra woningen ook onmiddellijk leiden tot heel veel extra verkeer (immers een halve auto per huis) en verzeker je dat de nieuwe bewoners "bij Delft horen" in hun doen en laten.

Voor regionaal vervoer wordt wel veel voor de auto gekozen, daar valt misschien wel te winnen, door beter (sneller) OV en (elektrische) fietsen te stimuleren.

Bestaande netwerk: Het valt op dat het programma heel erg redeneert vanuit het bestaande netwerk. Dat is op zich logisch, maar het zou toch veel opleveren om ook de hele structuur op de loep te nemen: wat als je opnieuw zou beginnen, waar zou je dan de verschillende vervoersstromen heen leiden? Is er voldoende inzicht in de reisdoelen van verschillende verkeersdeelnemers? Dan wordt veel duidelijker waar de tekorten in het systeem zijn, maar ook waar de overruimte is. Nu wordt wel gesproken over de mogelijkheid om ruimte vrij te maken, maar waar dat daadwerkelijk het geval is wordt niet concreet. De voorbeelden die getekend zijn van mooie nieuwe straatprofielen, doen de bewoners in de omgeving waarschijnlijk toch vooral vrezen voor parkeeroverlast van hun (achter-)buren...



Beeld: Fred Leeftang (AD)



Toevallig vrijgekomen ruimte leidt niet vanzelf tot verbetering van de woonomgeving, daarvoor is meer nodig dan alleen een verkeersmodel. Het MPD geeft aan dat minder ruimte nodig is voor verkeer, maar is niet concreet over de plekken waar zich die kans voordoet. Het biedt onvoldoende gegevens over de reisdoelen van de verschillende verkeersdeelnemers om aan de structuur van de stad te ontwerpen.

Netwerken: In het kader van de omgevingsvisie de ruimtelijke afweging nog maken

Door omstandigheden zijn de stedenbouwkundigen en de stadsbouwmeester slechts zijdelings bij het maken van het MPD betrokken. Het is ongelukkig dat in de tekeningen niet duidelijk wordt wat nu de bestaande netwerken zijn, welke wijzigingen al zijn vastgesteld, welke begroot zijn en welke gewenst. De afweging om netwerken op bepaalde plekken te leggen, is vooral op doorstroming gemaakt. Dat levert conflicten binnen het verkeerssysteem op en het leidt tot routes die niet altijd even comfortabel zijn.

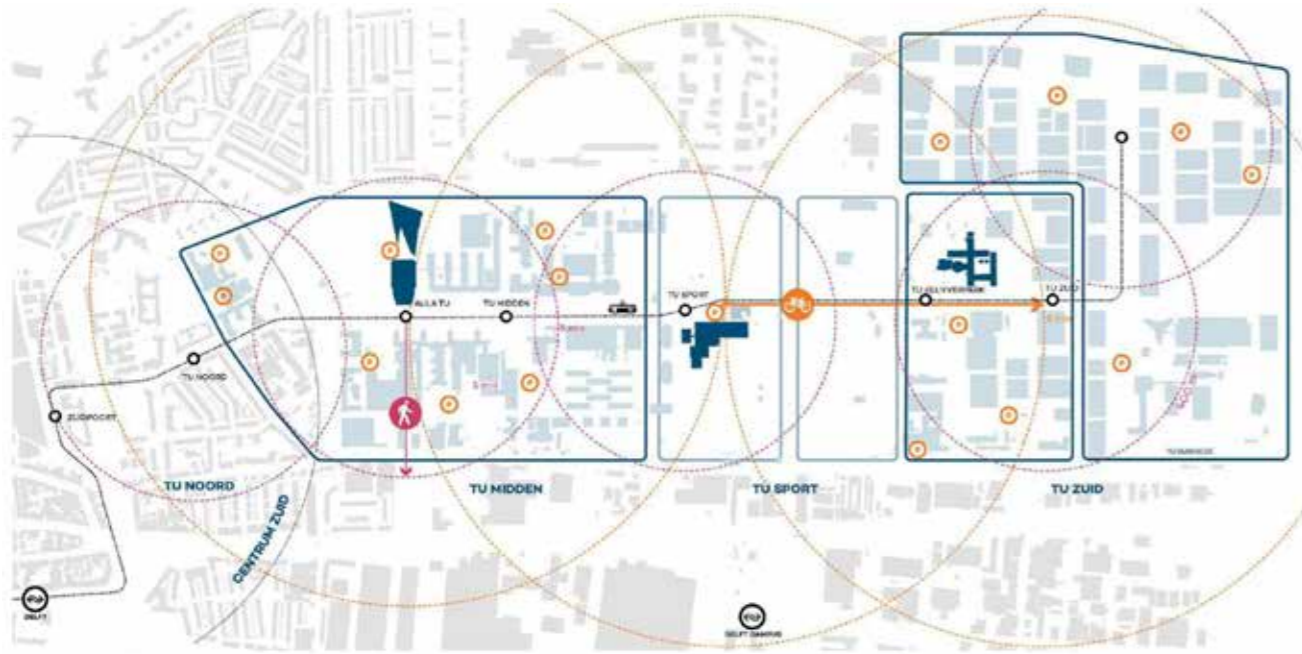
Bijvoorbeeld: De Rotterdamseweg wordt benoemd als wijkontsluitingsweg (auto), maar ook als metropolitane fietsroute. Dat past er ruimtelijk niet in en (erger nog) conflicteert bijvoorbeeld met de aanwezige bedrijvigheid en voorzieningen en de ecologische hoofdstructuur. En dan hebben we het nog niet over het ontbrekende voetpad gehad. Hier is dus heroverweging van netwerken noodzakelijk en dat heeft gevolgen voor de omgeving.

Ander voorbeeld: De voetgangers- en fietsnetwerken liggen vaak langs doorgaande wegen. Dat kan de snelste route zijn, maar is meestal niet de comfortabelste of sociaal veiligste: Fietsen langs de Beatrixlaan gaat lekker snel, maar voel je je daar in het donker echt veilig? In het hoofdnetwerk voor de voetganger is de route van station Campus naar de TU via de Kruithuisweg - een hele klauterpartij in de uitlaatgassen en 's avonds zeker niet prettig.

Ander voorbeeld: Binnenkort is de Reinier de Graafweg gereed. Dat betekent dat er veel minder verkeer gaat rijden op de Buitenwatersloot ter hoogte van de Molenbuurt. Maar afwaarderen en verblijfsvriendelijker maken van die weg staat (nog) niet op het programma, waarschijnlijk omdat dat verkeerstechnisch geen noodzaak heeft. Toch ontstaat daar een kans voor een rustiger profiel met ruimte voor fietsers, sporters, wandelaars en verblijf op deze historische verbinding naar Den Hoorn en het landschap. Ruimtelijk gezien een kans om niet te missen.

Advies:

Stel de gewenste netwerken voor 2040 vast in de omgevingsvisie, afgewogen ten opzichte van elkaar en van andere gemeentelijke opgaven. Onderzoek voordien waar de concrete ongebruikte verkeersruimte ligt, zodat deze anders benut kan worden.



WALKABLE CAMPUS, BIKEABLE CITY

Uitgangspunt voor de TU Delft Campus is een goed beleefbare en veilige campus met ruimte voor de fiets. Als we die schaalverschillen voor fiets- en loopafstanden op de campus projecteren zien we dat TU Noord en TU Midden als één beleefbaar gebied gezien kunnen worden. De binnenstad van Delft breidt zich tegelijkertijd uit naar het zuiden waardoor het gebied TU Noord verkleurt tot een gemengd stedelijk gebied. Stad en campus vloeien hier geleidelijk in elkaar over. Daarnaast

ontwikkelt TU Zuid (inclusief onderwijs en onderzoek) zich als zelfstandig onderdeel binnen de campus met een eigen signatuur, op afstand van TU Midden, maar binnen bereikbare afstand van de rest van de campus. Hiervoor is het noodzakelijk dat er voldoende en goed geplaatste verlichting aanwezig is. Maar ook dat gebouwen een zekere mate van transparantie kennen en geen 'achterkanten' zodat de zichtbaarheid en veiligheid op de campus wordt versterkt zelfs tijdens de latere uren.



Ontwikkelperspectief TU Campus (Posad Maxwan); Een mooie manier om voetgangers-stad te tekenen, maar meteen wordt ook het probleem zichtbaar: hoe krijgen we Station Campus op loopafstand?



De voetganger op 1 in de binnenstad

Het MPD doet een verrassende uitspraak, door de voetganger op de eerste plaats te zetten. Een heel lovenswaardig streven, "we zijn allemaal voetganger". Er is een brede stroming aan stadsontwerpers die bewezen hebben dat voetgangers de meeste onverwachte ontmoetingen hebben en de sfeervolste stad maken en als we door het centrum van Delft wandelen ervaren we dat ook allemaal. De vraag die eruit voortkomt is hoe we dat principe concreet maken. Traditioneel organiseren verkeerskundigen andere verkeersstromen zo dat voetgangers een veilig heenkomen vinden. Maar hoe organiseer je verkeersstromen vanuit de voetganger? In het MPD worden voetgangersroutes getekend, maar voetgangers kiezen eigen routes, langs prettige en levendige of juist rustige, natuurlijke paden. Belangrijker is het om nabijheid te organiseren zodat lopen aantrekkelijk wordt, de kaart zou beter geïnspireerd kunnen worden op deze kaart uit het ontwikkelperspectief van de TU Campus.

In Delft zijn veel plekken waar een vorm van shared space is, maar die functioneert alleen als de langzaamste verkeersdeelnemer in de (overgrote) meerderheid is. Dan passen snellere verkeersdeelnemers zich vanzelf aan. Maar dat is niet overal geval en dan geldt al snel het recht van de snelste.

Voor de voetganger geldt bovendien dat sociale interactie en sociale veiligheid belangrijker is dan de kortste route: Is er wat te beleven, zijn er voldoende voordeuren aan de straat (lees Jan Gehl), is er voldoende kleine bedrijvigheid, zijn er voldoende ogen op de straat (lees Jane Jacobs), is er voldoende groen en schaduw (klimaatadaptatie), zijn er voldoende rustplekken (inclusief), etc. Voor beide principes lijkt in de binnenstad toepassing logisch. Maar daar is nog wel gedragsverandering voor nodig, zeker als het bestuur (terecht) de binnenstad niet auto- en fietsvrij wil maken. Het plan is nog niet concreet genoeg over de manier waarop die bereikt wordt. Maar het is mogelijk: als de studenten op de TU keurig in een fietsenstalling parkeren, waarom zou dat in de binnenstad dan niet lukken?

In de rest van de stad is de voetganger niet dominant, behalve op woonerven of pleintjes. Daar zal voorlopig nog weinig van dit principe merkbaar worden, dus de vraag is wat deze stelling daar oplevert.

Geef het principe vooral wel mee aan de ontwerpers van nieuwe gebiedsontwikkelingen als Schieoevers, dan krijgen bewoners van die gebieden in ruil voor dure parkeerplekken ook echt kwaliteit van leven terug.

Advies:

Richt de binnenstad in met prioriteit voor de voetganger. Maar wordt ook concreet in de (gedrags-)maatregelen die nodig zijn bij fietsers en bijvoorbeeld logistiek, om de voetganger zich veiliger te laten voelen.

Laat ook bij grote gebiedsontwikkelingen de voetganger de maatstaf zijn voor het ontwerp van de openbare ruimte, zonder autogebruik onmogelijk te maken.

Iedereen heeft een routeplanner.

Daarnaast valt het me op dat er veel aandacht is voor innovatie, maar de belangrijkste verandering voor ons verkeer van de afgelopen jaren, mis ik in het MPD: De routeplanner. Lang niet iedereen heeft een auto, we kennen zelfs verkeersar-moede, maar iedereen heeft een mobiel.

Die heeft invloed op de manier van reizen (welk vervoermiddel kies ik), maar ver-volgens ook op de route die afgelegd wordt (mag ik inschatten dat meer dan 80% de route kiest die de routeplanner als snelste aangeeft?).

Alle voorbeelden zijn verkeerd, maar toch maar eens wat voorbeelden in Google Maps geprobeerd: De route van Tanthof naar Ikea is 10 minuten met de auto, 23 voor de fiets, 46 met de bus en 75 minuten lopend. 4 keer een verdubbeling van de tijd. En er is meer te leren:

Hier blijkt hoe compact Delft is (meer dan 30 minuten fietsen in de stad komt niet voor).

Hier is zichtbaar dat de routes voor fietser en wandelaar niet de leukste routes zijn, langs autowegen, met flinke hoogteverschillen, enzovoort.

Het wordt ook zichtbaar dat het OV vooral op de regio gericht is.

En de auto krijgt als alternatief een route door het centrum aangeboden. Dat bleek ook toen de Kruithuisweg afgesloten was. Die route is volgens de algoritmen dus sneller dan een "rondje ring" over A4 en A13, zelfs als er geen file is. Terwijl dat ook volgens het MPD toch het wenselijke alternatief is.

Tweede voorbeeld: Vanuit verschillende plekken in Delft naar de Ikea.

Het MPD stelt dat de bereikbaarheid van bedrijven wordt gebaseerd door te ga-randeren dat iedereen binnen 15 op de ring kan zijn. Dat lukt nu al gemakkelijk.

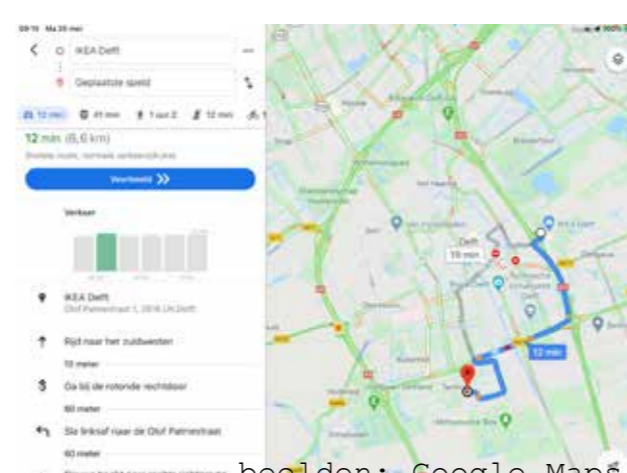
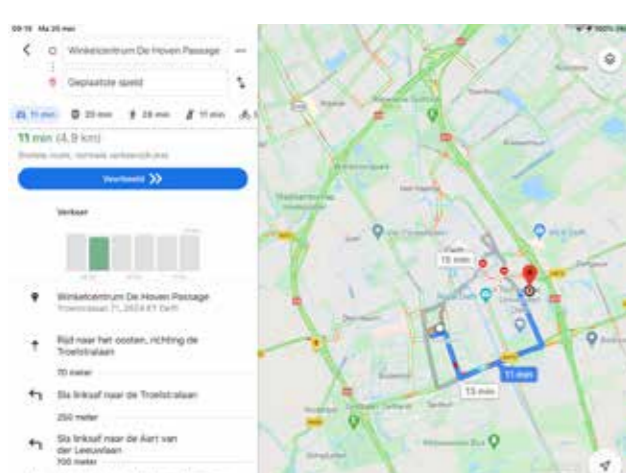
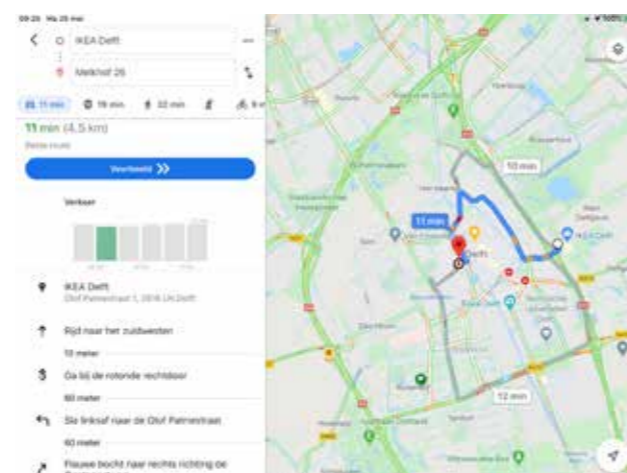
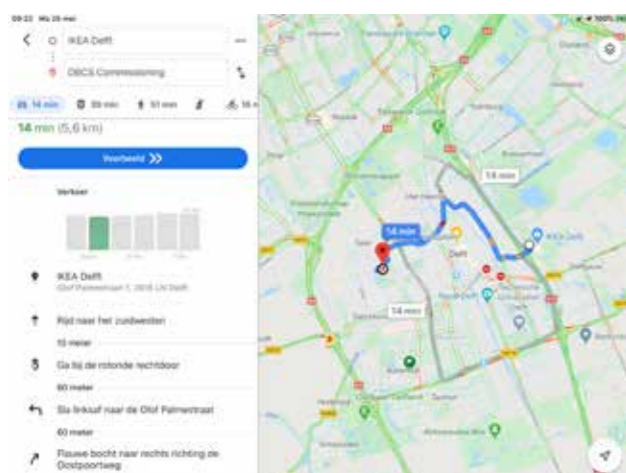
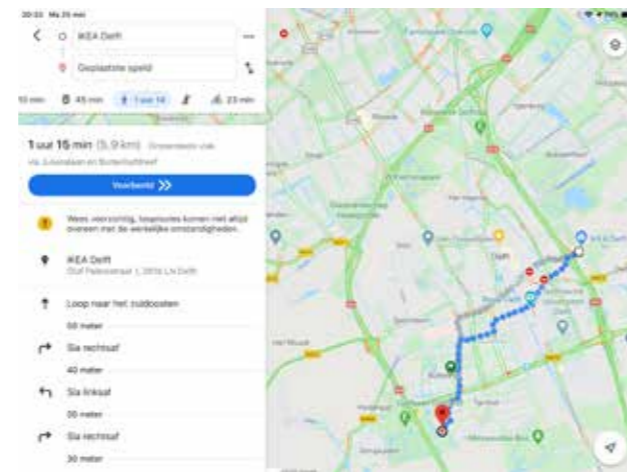
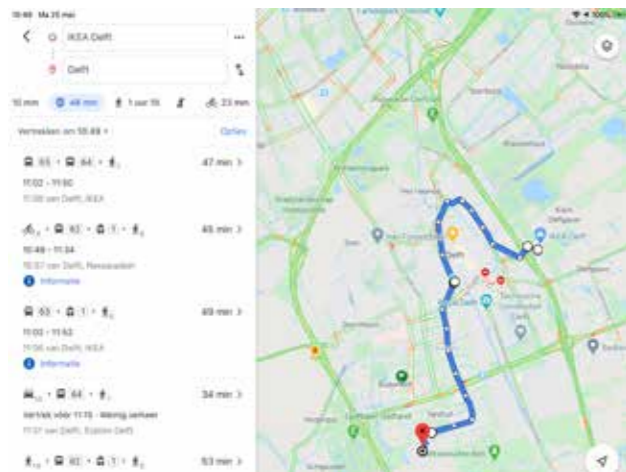
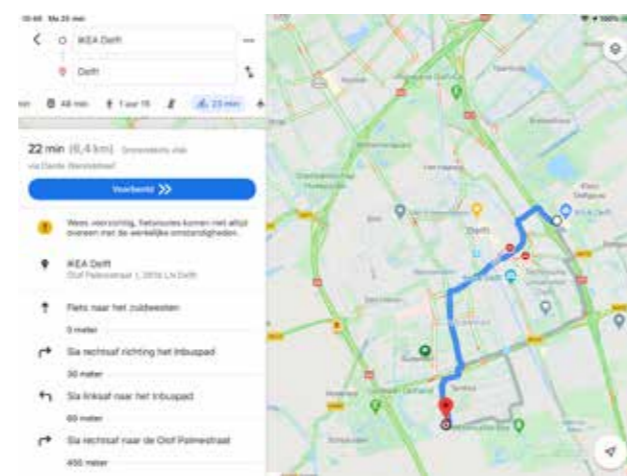
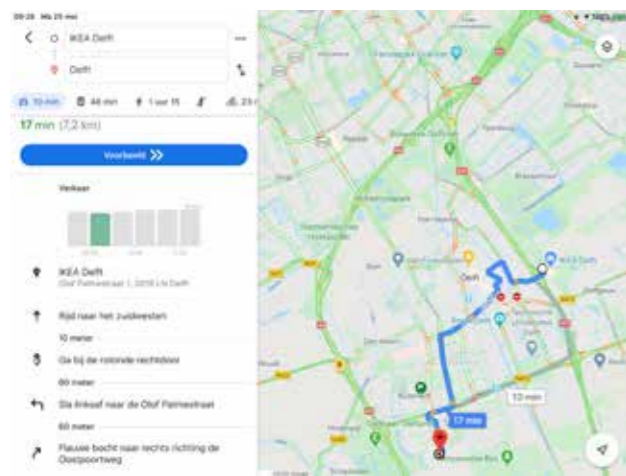
Vanuit elke willekeurige plek komt er een alternatief door de stad te voorschijn, zelfs als er geen file staat. Mijn redenering zou zijn: Voor Delftenaren is dat niet erg, maar als dit ook voor regioverkeer opgaat, komen er heel veel ongewenste verkeersstromen door Delft.

Bedenk daarbij eens wat het effect is als straks de Reinier de Graafweg en de Sebastiaansbrug gereed zijn: wordt dat het alternatief voor de Kruithuisweg als daar file staat?

Advies:

Baseer de verkeersstructuur niet meer alleen op abstracte modellen, maar betrek de gegevens van routeplanners om te zorgen dat doorgaand verkeer de Ring A4-A13-Kruithuisweg benut, zodat het Delftse netwerk benut wordt voor de bereik-baarheid van bedrijven en voorzieningen.

Meer aandacht voor logistiek en bereikbaarheid van bedrijven: Benut de "ring"



beelden: Google Maps.

Concrete aanbevelingen (uitvoeringsplan)

In aansluiting op de algemene aanbevelingen geef ik de raad de volgende adviezen mee, deels ook met betrekking op het uitvoeringsplan:

Onderzoek Delflandplein

Doe niet alleen onderzoek naar de veiligheid van het Delflandplein, maar bezie dit integraal in het kader van een onderzoek naar de bereikbaarheid van De Hoven. Niet alleen auto, maar juist ook alle andere vervoersmiddelen (plaats tram- en bushalte; fietsenstallingen; veilige wandelroutes; parkeren en autobereikbaarheid; logistiek). Betrek bewoners en ondernemers om echt originele ideeën op te halen. (Delfts Doen!) En koppel dit onderzoek waar mogelijk aan (de kennis uit) de wijkversterkingsopgaven.

TU & Campus

Campus Zuid: ALVM is niet geschikt voor grote groepen studenten, wordt er voldoende ingezet op Station Campus? Er is een buslijn gepland, maar meer is wenselijk. Fietsparkeren op Campus is goedkoper te realiseren dan bij Centraal, maar dat vraagt comfortabele fietsroutes, ook naar TU Campus Zuid. Fietsroute Mekelpark afwaarderen: bedoeld wordt neem ik aan dat er niet 1 hoofdroute is, maar meerdere alternatieven om te grote drukte te voorkomen. Mekelpark zal voorlopig een aantrekkelijke route moeten kunnen blijven, ook in de avonden, als meest sociaal veilige plek van de TU-Campus. Brug bij de Nieuwe Haven: Is dat niet een teveel aan bruggen? Is een brug ten zuiden van de Kruithuisweg niet voor de hand liggender?

Kruithuisweg:

De provincie vraagt om een visie. Dat is een signaal dat er financiële ruimte is. Delft moet die visie (in samenspraak met de stad) gaan maken. Zorg dat rond 2025-30 ruimte en budget is voor betere doorstroming, met goede aansluitingen, maar ook betere inbedding in de stad. Door minder ambitieus te zijn kunnen er al op kortere termijn verbeteringen worden voorzien. Bijvoorbeeld door de hoeveelheid afslagen te beperken en bredere onderdoorgangen te realiseren. Onderzoek ook mogelijkheden voor veilige looproutes en aansluitende bebouwing tpv station Campus.

Zuidelijke Binnenstad autoluw-plus is echt een mooie kans.

Let wel: HUB op de Gasthuisplaats door de markt: Geef deze toplocatie niet weg aan een ontwikkelaar van een hub, maar combineer met groen en wonen en andere sociale functies in de binnenstad, of hou tenminste die mogelijkheid voor de toekomst open, door bijvoorbeeld een deel van de ruimte tijdelijk te verhuren voor een hub, maar ook ruimte te houden voor ruimtelijke verbeteringen (groen).

Veel in Delft hangt af van slimme logistiek.

Laat deskundigen nadenken over de manier waarop gemeente bijdrage kan leveren aan de oprichting van logistieke hub's door de markt. Wie organiseert ook de combinatiefunctie van hubs, bijv logistiek (pakjes aan huis) en gemakvoorzieningen (stomerij, fietsreparatie, etc) en andere sociale functies (KDV, buurtkamer etc). Zoek vergelijkbare steden (Amsterdam, Groningen Zwolle, lees ik) op om ideeën uit te wisselen.

En in het kader van weinig plaatselijk OV: Waar blijft het idee om personenvervoer te koppelen aan pakjesbezorging en andere logistiek, om zo een veel kleinschaliger netwerk van halen en brengen op te richten. Uiteraard het bijzonder vervoer hierbij betrekken.

Het zou mooi zijn als op te richten Hub's voor deelvervoer ook een bredere doelstelling hebben en zich met hulp van technologie op meer dienstverlening gaan richten. Als gemeente kunnen we daarin stimuleren,

Metropolitane fietsroutes:

Leg vooral goede fietsroutes en stallingen aan rondom station Campus: Als de TU meer richting zuiden gaat huisvesten en Schieoevers klaar zijn, inzetten op gebruik van dit station om de grote druk op station Centraal te ontlasten. Daar valt met minder geld meer veiligheid te winnen.

Fietsroutes rood, maar met name op de historische doorgaande lijnen goed overwegen of het past bij het karakter van de stad (bijv. Buitenwatersloot niet asfalteren, maar rode klinkers leggen. Maak het in uitstraling een verblijfsgebied en geen fietsnelweg.)

Let op: Rotterdamse weg is ook wijkontsluiting-autoroute, dat past niet.

Tunnel Westlandseweg:

Als we voetganger en fietser belangrijker maken dan auto's, dan is het principieel een vreemde gedachte om de fietsers in een tunnel onder de Westlandseweg te laten doorrijden. Per saldo heb je dan de autosnelweg georganiseerd (met snelheidsdruiven op het volgende kruispunt) en de fietser verbannen naar een sociaal onveilige omgeving. Gebruik hier intelligente VRI's en andere slimme systemen om de fietser voorrang te geven en de doorgaande autoroute onaantrekkelijk te maken (zie paragraaf "Routeplanner"). Dat is ook goedkoper: zet de middelen in om station Campus aantrekkelijker te bereiken en verminder fietsverkeer (en de noodzaak tot hele dure extra stallingen) op Centraal.

Straat van de Toekomst:

Niet alleen binnenstad, kies de voorbeelden in gebieden waar veel interactie is tussen de plint van de gebouwen en de straat (veel entrees, maatschappelijke functies, veel "ogen op de straat") om er ook echt succes mee te bereiken.

Nieuwe Plantage & Wateringsevest-Vrijenbanselaan

Let op historische uitstraling, gebruik deze projecten om een rondje binnenstad voor wandelaars, fietsers en sporters mogelijk te maken..

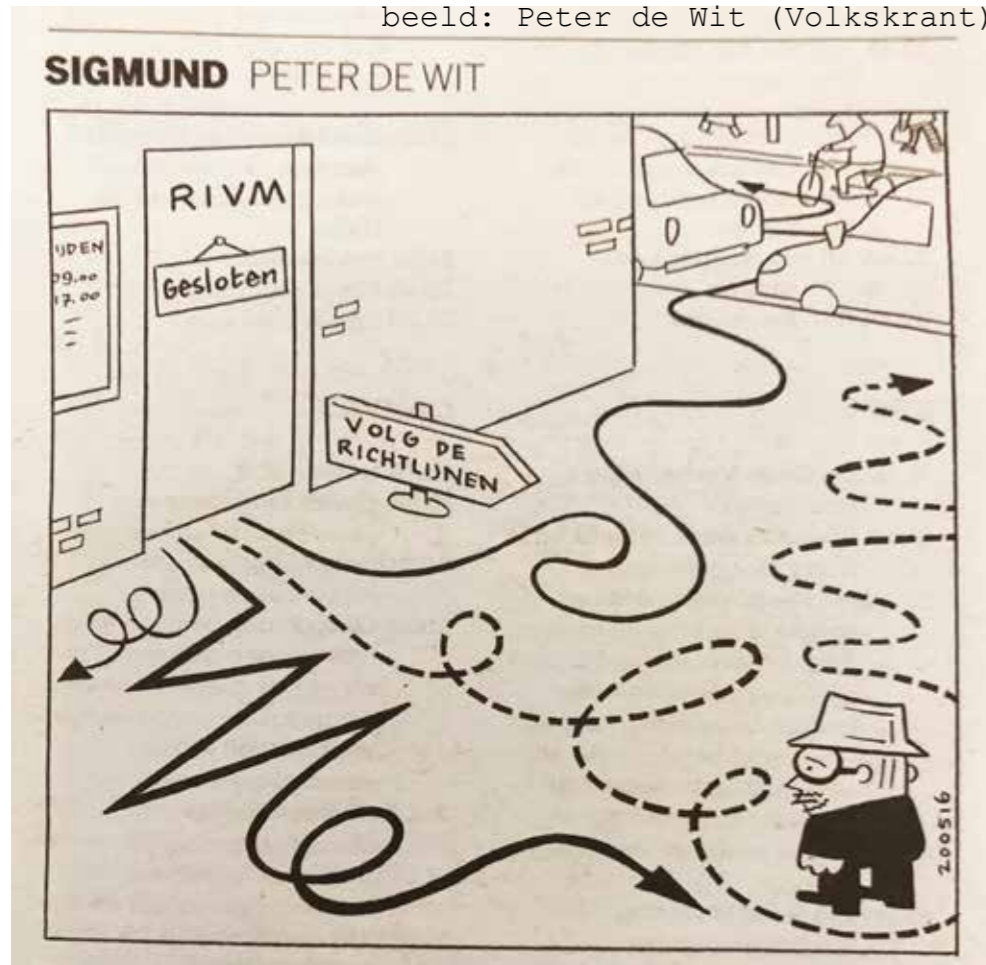
Op locatie Wateringsevest is toezegging gedaan om ter compensatie bomenkap te ontwerpen aan een openbare ruimte met passende uitrusting bij deze monumentale lokatie.

Duurzaam veilig herinrichten:

Budgetten zijn onvoldoende om ook duurzaam te vergroenen. Die kans ook proberen mee te nemen door slim budgetten te koppelen..

Corona-crisis paragraaf Grijp de kans om te experimenteren

beeld: Peter de Wit (Volkskrant)



Bij het MPD 2040 ontbreekt nog een Corona-paragraaf. Dat is logisch, het is een beleidsdocument dat een lange voorbereiding kent, maar toch zou een korte toevoeging op de actualiteit niet gek zijn. Daarbij raad ik u dringend aan geen definitieve aanpassingen in de openbare ruimte te doen op basis van deze bijzondere tijd. Die zullen vast ooit nog wel eens volgen, maar laten we eerst hopen dat we elkaar binnenkort weer echt kunnen ontmoeten, handen geven en omhelzen.

Toch kan ik me voorstellen dat aanpassingen in deze periode leiden tot nieuwe inzichten. Een paar (zeker niet volledige) voorbeelden:

Voor de korte termijn:

Nu is het verkeer nog rustig, dat geeft ruimte om te experimenteren met meer ruimte voor langzaam verkeer, bijvoorbeeld door de snelheid te verlagen op alle wegen behalve de gebiedsontsluitingswegen. Dat geeft ruimte voor fietsers om deels op de rijbaan te fietsen en afstand te houden en toch blijven bedrijven goed bereikbaar, op de korte afstand in Delft maakt snelheid niet het verschil.

Doe extra experimenten met intelligente VRI's: Waar kan de fietser voorrang krijgen zonder dat het problemen oplevert? En waar kan verkeer afgesloten worden zonder dat het problemen oplevert?

Parkeerplaatsen in woonwijken die nu niet gebruikt worden zijn waarschijnlijk alleen als uitwijkplek in gebruik. Registreer dat. Het is denkbaar dat vanwege Corona in eerste instantie meer mensen de auto nemen, dat kan tijdelijke parkeeroplossingen vragen, zoek ruimte om die vraag ook tijdelijk te bieden, liefst aan de randen van de stad, zodat mensen daar aan wennen (en bedrijven bereikbaar blijven), maar maak nu geen overhaaste keuzes voor de lange termijn. Stimuleer Delftenaren binnen de stad te lopen of de fiets te blijven nemen.

Experimenteer ook met het spreiden van piek-verkeer:

Kijk naar begin- en eindtijden, spreid weekend en vakantie, blijf deels thuiswerken. Wat kunnen we van deze tijd leren over het combineren van wonen en werken in de buurten? Wat ontbreekt daarbij en opnieuw: combineer het in hubs.

Stadsbouwmeester en corona

Ik heb eerder aangekondigd dat ik mijn adviezen graag baseer op gesprekken met de stad. Dit advies heb ik door Corona maatregelen alleen gemaakt, gelukkig met waardevolle input van de stedenbouwkundigen van Delft. Het is te hopen dat het de komende tijd lukt om alsnog (desnoods digitaal) gesprekken te voeren over mobiliteit in relatie tot ruimtelijke ontwikkeling. Als daar aanleiding voor is, kom ik graag met een aanvullend advies.