

Maak van het Mobiliteitsplan ook een Leefbaarheidsplan een tussentijdse reactie van de Belangenvereniging TU Noord

De afgelopen jaren is gewerkt aan het nieuwe Mobiliteitsplan Delft en samen met andere organisaties zijn wij als bewonersvereniging daarbij enkele keren gevraagd mee te denken. De basis voor deze tussentijdse reactie zijn de presentatie van de hoofdlijnen van het Mobiliteitsplan aan de raad op 29 oktober 2019¹ en een kort verslag van de laatste twee Stadsgesprekken op 25 november en 11 december jl.

In grote lijnen zijn wij positief over de ambities op mobiliteitsgebied. Meer aandacht en ruimte voor de voetganger en de fiets, voor verbetering van de leefbaarheid én het bieden van een goede bereikbaarheid zijn mooie ambities.

Daar zijn wel enkele belangrijke kanttekeningen en vragen bij te plaatsen.

Vanaf de oprichting in 2003 hebben wij ons ingezet om de leefomgeving in onze buurt, TU Noord, de noordelijke Wippolder, te verbeteren. En in dit gebied bestaan al jaren belangrijke knelpunten op het gebied van verkeerslawaaai en luchtkwaliteit. Zie ook onze website www.tunoord.nl.

Het Mobiliteitsplan in wording geeft wel inzicht in verkeersknelpunten, maar (nog) niet in leefbaarheidsknelpunten als gevolg van het verkeer. Graag zien we het plan daarmee aangevuld, liefst met de aanpak van deze knelpunten erbij.

In het Mobiliteitsplan staat: “Voor behoud luchtkwaliteit en leefbaarheid streven naar gelijkblijvend aantal voertuigbewegingen 2040 t.o.v. 2023”. Een streven is mooi, maar vergt een aantal stevige maatregelen met extra inzet als de doelstelling niet gehaald wordt. We hebben gezien dat tijdens de economische crisis het aantal binnenstedelijke autokilometers is afgenomen (zo is de binnenstad deels autoluw gemaakt). Op omringende autowegen en aansluitende ‘hoofdadere’ naar en van de stad is het aantal autokilometers echter juist toegenomen, een groei die de komende jaren naar verwachting doorzet. Als je daarbovenop rekening houdt met de gewenste sterke groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen in Delft (ca. +30%), dan valt te verwachten dat op een aantal plaatsen de knelpunten op het gebied van leefbaarheid verder toenemen.

¹ https://ris.delft.nl/internet/vergaderingen_41207/agenda/raadsessie-mobiliteitsplan-delft_30691/20191105-presentatie-raadsessie-mpd-29-oktoberpdf_4290419.pdf

Belangenvereniging TU Noord

Zonder concrete maatregelen en mogelijkheden voor bijsturing blijft het Mobiliteitsplan hangen bij een ambitie die niet wordt waargemaakt. Helaas hebben we dat eerder gezien bij toezeggingen in het LVVP uit 2005: een aantal verbetermaatregelen uit het LVVP is nooit uitgevoerd.² Ook wacht nog een reeks woningen langs drukke verkeersroutes al sinds 1986 op geluidbeperkende maatregelen.

We zien dus graag dat de nieuwe ambities, bijvoorbeeld om een aantal ‘knelpunt-routes’ om te vormen tot 30-km-wegen, worden voorzien van een uitvoeringsprogramma mét budget.

Een belangrijk punt ligt verder in de uitvoering en de details van de vormgeving daarvan. Afgelopen jaren hebben we gelukkig een toenemende bereidheid vanuit de gemeente gezien om met omwonenden en andere ervaringsdeskundigen plannen op straatniveau uit te werken. In het verleden is het daarbij wel eens misgegaan, denk aan de ontsluitingsproblemen in de Zeeheldenbuurt. Wij zien daarom graag een soort ‘gebruikerstoets’ bij de beoordeling van concrete verkeersplannen waarbij omwonenden en weggebruikers als ervaringsdeskundigen actief worden betrokken. Vanuit de Belangenvereniging blijven wij graag betrokken bij de verdere planvorming op het gebied van mobiliteit.

Voor vragen kunt u contact met ons opnemen via tunoord@gmail.com

15 januari 2020

² Aanpassing Julianalaan tussen Oostplein en Poortlandplein tot 40-km (LARGAS) route bijvoorbeeld.