

Aan de Gemeenteraad van Delft
Commissie Ruimte en Verkeer

Delft, 6 juni 2020

Reactie Belangenvereniging TU Noord op Mobiliteitsplan Delft 2040 en Parkeertransitie

Samenvatting

Het [Mobiliteitsplan Delft 2040](#) bevat goede ambities op het gebied van verkeer en vervoer, maar mist integratie met andere sectoren zoals ruimte, milieu en ecologie. Doelen zijn in veel gevallen niet concreet, sturen op deze ambities wordt daardoor niet goed mogelijk. Door bewoners is meegedacht bij de ontwikkeling van het plan. Parkeerregulering en autoluw maken zijn daarbij onvoldoende betrokken. Ten opzichte van het ontwerp zijn een aantal aanscherpingen gewenst.

Het Mobiliteitsplan Delft 2040 (MPD) bevat vergaande ambities en er wordt ingezet op een transitie, een drastische verandering van het mobiliteitssysteem. In grote lijnen onderschrijven wij principes die beschreven worden in het MPD, maar wij hebben toch een aantal belangrijke kanttekeningen en vragen.

Positief is de ingezette beweging naar voorrang voor de voetganger en de fiets. Positief is ook het streven naar duurzame mobiliteit: minder CO₂, meer 'autoruimte' beschikbaar maken voor verbetering van de openbare ruimte, samen met bewoners. Ook het idee om heel Delft in 2025 milieuzone te maken zal bij veel bewoners op instemming kunnen rekenen.

Delftenaren gebruiken de auto voor slechts 20% van hun verplaatsingen. Dat gegeven is op zich gunstig, maar beperkt wel de mogelijkheden om het aandeel van de auto veel verder terug te dringen. Het is de vraag of het auto-arme toekomstbeeld niet voor een belangrijk deel 'wensdenken' is. We zouden misschien wel willen dat het zo wordt, maar is dat realistisch? Zeker is dat het ontmoedigen van het autogebruik en parkeren ook veel discussie en weerstand onder bewoners oplevert. Inzicht in de noodzaak van de gewenste veranderingen en draagvlak bij inwoners daarvoor vinden wij daarom noodzakelijk.

Hoewel bij het ontwikkelen van het MPD bewoners en andere belanghebbenden zijn betrokken – compliment daarvoor - geldt dat niet voor het parkeervraagstuk. In het MPD staat dat het aantonen van draagvlak voor parkeerregulering problematisch is. 'Door te kiezen voor een *proactieve aanpak* worden de processen korter en voorkomen we parkeerproblemen vooraf. De raad heeft zich al eerder uitgesproken om te kiezen voor deze proactieve aanpak.' Dit lijkt ons jargon voor: we besluiten eerst en leggen het dan uit aan de bewoners.



Belangenvereniging Y TU Noord

In het mobiliteitsbeleid wordt de komende jaren gefaseerd ingezet op uitbreiding van het autoluwplusgebied in de binnenstad; in 2040 voor de hele binnenstad. Net als **parkeerregulering** is deze ambitie niet besproken tijdens de voorbereidende werksessies voor het MPD, dat terwijl veel bewoners en een deel van de raad alleen uitbreiding van de autoluwe binnenstad willen als daar voldoende **draagvlak** voor is bij bewoners en ondernemers. Inzicht daarover ontbreekt in het voorstel voor het MPD. Ervaringen uit het verleden laten juist zien dat het heel goed mogelijk is om op straat- en buurtniveau te werken aan zulke veranderingen.

Ook de raad zelf lijkt minder mandaat te krijgen bij het parkeervraagstuk. Het aanwijzen van straten voor gereguleerd parkeren wordt een besluit van het college. De [Kadernota Parkeerbeleid Delft 2013-2020](#) wordt geactualiseerd en dat beleid en de uitwerking daarvan lijken ons de verantwoordelijkheid van de raad die zich daarbij ook moet baseren op meningen van bewoners en bedrijven. Het in kaart brengen daarvan, inzicht in draagvlak geven, liefst ruim van te voren, lijkt ons noodzakelijk voor een goede besluitvorming. Het collegevoorstel geeft echter de indruk dat 'de kaarten al geschud zijn' waarna uitleg over de nieuwe regels volgt.

Het voornemen tot uitbreiding van gereguleerd parkeren tot alle woonbuurten in de Wippolder heeft inmiddels al geleid tot verontwaardigde reacties, vooral over het feit dat deze mogelijkheid niet eerder ter sprake is gekomen. Daarbij is er naar onze indruk slechts sprake van parkeeroverlast in een klein deel van de wijk, zoals het deel van de buurt Wippolder-Noord dat grenst aan gereguleerd parkeren. Tevens is er sprake geweest van parkeeroverlast in de Schoemakerplantage maar dat is in goed overleg met gemeente en Camelot inmiddels verholpen. In de tussenliggende buurten Wippolder-Zuid en Professorenbuurt is echter nauwelijks sprake van structurele parkeeroverlast. Het is nog maar helemaal de vraag of invoering van gereguleerd parkeren in (nieuwe) parkeergarages op de campus voor overlast gaat zorgen aan de andere kant van de Schoemakerstraat, als deze garages voorzien in voldoende capaciteit en tijdens kantoortijden exclusief beschikbaar zijn voor medewerkers en bezoekers van de TU Delft.

Hier ligt naar onze mening nog wel een opgave én een verplichting vanuit de beginselen van de Omgevingswet en 'Delfts Doen'. In ieder geval beperkt de eis van inspraak zich niet tot (beleids)onderwerpen waar het aantonen van draagvlak eenvoudig is. Dat de tarieven voor een eerste bewonersvergunning worden verhoogd met 18% tot 30% (in de schil, waaronder de Wippolder, van € 77,40 naar € 100,00 per jaar) zal niet bijdragen aan het draagvlak onder bewoners. Zeker omdat bewoners bij herhaling is toegezegd dat **tarieven voor bewonersvergunningen niet verhoogd** zullen worden, behoudens inflatiecorrectie (Kadernota Parkeerbeleid 2013-2020 blz. 38). Wij vragen u om in deze economisch toch al zware tijd parkeertarieven conform de afspraak met niet meer dan de inflatie te laten stijgen.

Meest opvallend in deze onzekere tijd van economische crisis is het vaste vertrouwen in het plan in één bepaalde toekomst: in 2040 heeft Delft 15.000 woningen en 10.000 banen meer dan nu. Als er iets is dat de vorige crisis ons heeft geleerd is het juist de onzekerheid van een toekomstbeeld. Het Lokaal Verkeer- en Vervoerplan (LVVP) uit 2005 was in 2008 achterhaald en in 2010 herijkt.

Het is begrijpelijk dat er een 'planhorizon' wordt gekozen met bijbehorend toekomstbeeld. Investeringsbeslissingen gaan over een lange termijn, maar het toekomstperspectief moet realistisch

en de weg ernaar adaptief zijn. Geen van beide is in het MPD voldoende het geval. Het verdient aanbeveling om in het plan uit te gaan van **verschillende scenario's**, van lage tot hoge groei.

Het uitvoeringsplan benoemt weliswaar de gewenste flexibiliteit, maar in het eindbeeld blijft het wensbeeld van 15.000 woningen en 10.000 banen extra staan. Beter is het om uit te gaan van een meer bescheiden groeiambitie, met behoud van meer kwaliteit van ruimte en leefomgeving. Juist de afgelopen maanden is gebleken hoe groot de behoefte van mensen is aan beweeg- en ademruimte in de directe woonomgeving: parken, tuinen en buurtgroen waar in de verdichtingsplannen met veel appartementencomplexen niet in is voorzien. Kortom: ook een ander scenario voor de ontwikkeling van Delft zou onderzocht moeten worden.

Het MPD is een uitwerking van de [Omgevingsvisie Delft](#). Daar staat over mobiliteit dat 'de impact van mobiliteit op milieu en ruimtegebruik **zo beperkt mogelijk** wordt gehouden'. De Omgevingsvisie gaat uit van een **integrale benadering**: mobiliteit bezien in relatie tot milieu en ruimte. Opvallend is daarom dat voor ruimte geen kwantitatieve ambitie bestaat. Verkeer en vervoer nemen nu ruimte in beslag en volgens de ambitie moet deze zo beperkt mogelijk worden. Dan is op zijn minst inzicht nodig in het huidige ruimtegebruik en hoe zich dit ontwikkelt. De [milieueffectbeoordeling](#) van de Omgevingsvisie besteedt ook geen aandacht aan het kwantificeren van dit ruimtegebruik. Onze vraag is of het MPD kan worden voorzien van een concrete doelstelling over ruimtegebruik voor mobiliteit.

Dat verkeer en vervoer in meer opzichten **niet integraal** worden beschouwd in het MPD blijkt ook uit de beperkte doelen op het gebied van klimaat, water en groen. De ruimte voor verkeer en vervoer moet minder worden, althans er wordt gestreefd naar meer ruimte voor groen en klimaatmaatregelen. Dat deze ruimte en eisen integraal onderdeel uit kunnen maken van mobiliteitsplannen blijkt niet uit het plan. Zo kunnen fiets- en met name voetpaden maar ook parkeerplaatsen vaker onverhard of halfverhard worden uitgevoerd en kan in alle ontwerpen voor verkeersvoorzieningen extra ruimte worden opgenomen voor bomen en andere groenvoorzieningen. Veel bomen langs wegen hebben het zwaar te verduren doordat het regenwater in het riool in plaats van bij de wortels komt, nog verergerd door de toenemende hittestress. Wegbermen en laanbomen kunnen een belangrijke rol vervullen voor natuur en klimaat. Het verdient aanbeveling voor de uitvoering van het MPD deze aspecten expliciet na te gaan en te integreren in de planvorming.

Zowel **geluid** als **luchtkwaliteit** worden genoemd in het MPD. Voor luchtkwaliteit ontbreken concrete ambities in het MPD waarop dus vanuit het mobiliteitsbeleid ook niet gestuurd kan worden. Delft heeft eerder dit jaar het [Schone Luchtakkoord](#) (SLA) ondertekend waar concrete en ambitieuze doelen als geheel in staan. Een groot deel daarvan kan doorvertaald worden naar de sector verkeer en vervoer. Wij zien in het MPD (inclusief uitvoering en monitoring) graag een betere aansluiting op de ambities voor luchtkwaliteit.

Voor **geluid** vermeldt het MPD het streven dat 'iedereen in Delft in 2040 een goede nachtrust kan hebben', maar wat dit concreet betekent in de doorvertaling naar het mobiliteitsbeleid is niet duidelijk. De algemene ambitie vanuit de Omgevingsvisie om de impact van mobiliteit op de leefomgeving zo beperkt mogelijk te houden zou betekenen dat mogelijke maatregelen hiervoor worden getroffen. Zoals echter bij de besluitvorming over [geluidsanering in de Julianalaan](#) en omgeving duidelijk is geworden, treft de gemeente niet de 'mogelijke' maatregelen om te hoog

geluidbelaste woningen te saneren, maar beperkt zij zich tot dat wat het Rijk betaalt. De algemene ambitie op geluidgebied schiet dan ook tekort in de uitwerking. Wij zien daarom graag aanscherping van het MPD op dit punt.

Onderdeel van een integraal mobiliteitsbeleid vormt ook **mobilitieitspreventie**: het voorkomen van verplaatsingen bijvoorbeeld omdat ook thuis gewerkt of gestudeerd kan worden. De gemeente zelf kan hierin een voorbeeldrol vervullen, maar ook afspraken maken met grote werkgevers als TU Delft. Ook het mengen van functies als wonen en werken kan bijdragen aan minder (woon-werk)verkeer. Afspraken met vervoerders zoals touroperators en organisatoren van evenementen dienen ook onderdeel te zijn van mobiliteitsbeleid. Meer aandacht dus voor de 'niet-mobilist'.

Delft scoort op het gebied van **veiligheid** voor de fietser niet hoog en verbetering is wenselijk. Zoals bij de voorbereiding van het MPD in werksessies en onder andere [met de raad](#) is besproken bestond de ambitie om op een aantal belangrijke wegen de snelheid van **50 naar 30 km/u** te wijzigen. In het MPD staat weliswaar nog steeds deze ambitie, maar deze is nu als volgt verwoord: 'De maximumsnelheid op wijkontsluitingswegen willen we op termijn verlagen. Vooralsnog geldt dat de maximumsnelheid van deze wegen 50 km/u is.' Kortom: een belangrijke afzwakking nu er geen concrete termijn is genoemd, maar slechts onderzoek is aangekondigd (blz. 33). Wij vragen om in lijn met andere ambities (milieuzone in 2025, CO2-reductiedoelstelling in 2025) de doelstelling voor wijkontsluitingswegen (groen op de kaart) concreet te maken met ijkjaar 2025. Zorg dat 'groene wegen' op papier ook echt groen, dat wil zeggen veilig, leefbaar en goed voor natuur en klimaat worden.

Ten aanzien van **monitoring** zien wij graag een dashboard met ook voor onderwerpen als verkeersveiligheid niet alleen de ontwikkelingen op zich maar deze ook afgezet tegen het verwachte doel, bijvoorbeeld een daling van het aantal verkeersslachtoffers met x %. De relatie met regionale en nationale doelen kan hierbij worden gelegd om inzichtelijk te maken hoe Delft scoort ten opzichte van het regionale of landelijke gemiddelde. Verwijzingen naar de doelen en randvoorwaarden uit ander (mobiliteits-)beleid zijn in het algemeen niet ruim voorzien in het plan.

Tot slot merken we op dat onze lijst met aandachtspunten en vragen de indruk zou kunnen geven een negatief oordeel te hebben over het MPD: dat is het niet het geval. Veel ambities zijn, zoals eerder opgemerkt goed maar missen aanscherping en concreetheid voor uitwerking. Wij hopen met onze reactie bij te dragen aan verdere verbetering van het mobiliteitsbeleid.