

Een goed bereikbaar zuidelijk Delft – cruciaal voor het Delftse ecosysteem van Kennis en Economie

Visie en ambitie

BKS en SGDTP maken zich sterk voor een goed bereikbaar en verkeersveilig zuidelijk deel van Delft en een duurzaam gebruik van de infrastructuur. Daarbij geldt de ligging van Schieoevers en de TU Delft Campus voor de achterban van BKS en SGDTP als uiterst belangrijke kwaliteiten in het lokale ondernemingsklimaat. Dankzij de ligging tussen de A4 en A13, aan de Schie en aan het spoor zijn de twee gebieden immers trimodaal goed bereikbaar. Niet alleen is deze ‘trimodaliteit’ een onderscheidend element in het lokale vestigingsklimaat; ook kunnen gevestigde bedrijven en organisaties hierdoor putten uit een relatief grote arbeidspool. De ligging en bereikbaarheid vormen daarmee één van de bepalende factoren in het succes van de doorontwikkeling van het Delftse ecosysteem van Kennis en Economie.

Om die reden is het van groot belang om de goede bereikbaarheid van beide gebieden richting de toekomst te behouden en waar mogelijk beter te benutten. De ‘Economische visie Schieoevers 2030’ spreekt in dit kader over het koesteren van omgevingskwaliteiten en het stimuleren van duurzaamheid. Het koesteren is daarbij vooral gericht op het behouden van de goede bereikbaarheid voor personen- en vrachtauto’s, terwijl het stimuleren vooral is gericht op het beter benutten van de ligging aan het water en spoor en het verduurzamen van transport. Daarbij schuilen er overigens ook kansen in de verduurzaming van de infrastructuur op zichzelf. De ontwikkeling van de Kruithuisweg als “weg die energie geeft” vormt daarbij een inspirerend voorbeeld.

Strategie

Duidelijk is dat het gebruik van het zuidelijke deel van Delft in de komende decennia sterk zal worden geïntensiveerd. Zo is zo’n 65% van de geambieerde 15.000 extra woningen en zo’n 75% van de geambieerde 10.000 extra banen¹ in de wijken direct aan de Kruithuisweg voorzien. Daarnaast groeit het aantal studenten op de TU Delft Campus naar verwachting tot ruim 34.000 in 2027² en zal de musical Willem van Oranje (tijdelijk) voor circa 264.000 bezoekers per jaar gaan zorgen.³

Om de intensivering van het zuidelijke deel van Delft niet ten koste te laten gaan van de eerder genoemde kwaliteit van het lokale vestigingsklimaat, zijn investeringen in zowel de vraag naar als het aanbod van infrastructuur noodzakelijk. BKS en SGDTP zien het Mobiliteitsplan Delft 2040 (hierna: MPD) als belangrijk vehikel voor de genoemde investeringen, maar investeren ook zelf in projecten die zijn gericht op een goed bereikbaar en verkeersveilig zuidelijk deel van Delft en een duurzaam gebruik van de infrastructuur.

Maatregelen

Voor het optimaliseren van de impact van projecten, zullen BKS en SGDTP steeds sterker de samenwerking zoeken; niet alleen met elkaar, maar ook met andere partijen. De organisaties zien voor zichzelf een belangrijke rol weggelegd als schakel tussen enerzijds de partijen die de vraag naar infrastructuur in belangrijke mate beïnvloeden (de bedrijven en organisaties in het gebied) en anderzijds de partijen die verantwoordelijk zijn voor het aanbod aan infrastructuur. Tot die laatste groep behoort uiteraard ook de gemeente Delft.

¹ De percentages zijn afgeleid uit de Monitor Verstedelijkingsalliantie en het Actieprogramma ruimtelijk-economische visie Delft.

² Lokale monitor studentenhuisvesting Delft 2019.

³ College van B&W Delft, Musicalproductie over Willem van Oranje, 3 oktober 2019.

In het komende jaar zullen BKS en SGDTP:

- Input leveren voor en informeren over infrastructuurplannen in en rondom het gebied richting de achterban (bedrijven en organisaties in het gebied).
- Inzicht verwerven in het mobiliteitsgedrag van de bedrijven en organisaties in het gebied alsook de bijdragen van de gevestigde bedrijven en organisaties m.b.t. mobiliteitsinnovatie.⁴
- Inzicht verwerven in en bijdragen aan (lokale) initiatieven die zijn gericht op deelmobiliteit, het verbeteren van de *last mile* en het verduurzamen van de stadslogistiek.⁵
- Samenwerking zoeken tot de alliantie rondom het 'Station van de Toekomst'.
- Mogelijkheden verkennen voor het creëren van een lokaal mobiliteitsecosysteem.
- Input leveren voor het optimaliseren van het mobiliteitsbeleid ten aanzien van het gebied.

Input voor het mobiliteitsbeleid ten aanzien van Schieoevers en Delft Technology Park

In de 'Economische visie Schieoevers 2030' zijn met betrekking tot de ligging en bereikbaarheid van Schieoevers reeds een aantal belangrijke kansen en opgaven voor doorontwikkeling van de infrastructuur aangestipt. Hetzelfde is gedaan in de Visie Mobiliteit en Bereikbaarheid voor wat betreft de TU Delft Campus. Hieronder volgt per modaliteit een overzicht van de huidige situatie, de verwachte ontwikkeling daarvan richting de toekomst en de belangrijkste, gewenste investeringen als onderdeel van het mobiliteitsbeleid ten aanzien van Schieoevers en Delft Technology Park.

Wegbereikbaarheid

De Kruithuisweg is voor zowel Schieoevers als de TU Delft Campus de belangrijkste ontsluitingsweg voor personen- en vrachtverkeer. Op een gemiddelde werkdag wordt de weg door ruim 46.000 motorvoertuigen gebruikt. Door de functie als verbindingsweg tussen de A4 en A13 en de reeds geplande investeringen in die twee Rijkswegen, zal het gebruik van de Kruithuisweg ook zonder de beoogde intensivering van het zuidelijk deel van Delft sterk toenemen. De MER Schieoevers-Noord houdt wat dat betreft rekening met zo'n 64.000 motorvoertuigen ten oosten van de Schieweg en zo'n 56.000 motorvoertuigen ten westen van de Schieweg in 2030. Met de transformatie van Schieoevers-Noord zal dit aantal oplopen tot ruim 70.000 en ruim 60.000 per etmaal.

Tegelijkertijd is er in de huidige situatie in spijtoosende mate sprake van (grote) knelpunten rondom de kruispunten van de Kruithuisweg met respectievelijk de Schoemakerstraat, de Schieweg en de Voorhofdreef. Knelpunten die bij brugopeningen en calamiteiten grote vormen aannemen. Duidelijk is dat bij een toename van het gemiddelde gebruik van de Kruithuisweg, deze knelpunten nog groter worden en het aantal filemomenten zal toenemen. Dit vormt niet alleen voor het functioneren van de gevestigde bedrijven en organisaties een bedreiging, maar ook voor de gezondheid van de mensen die op de Schieoevers en de TU Delft Campus (gaan) wonen en werken. Zo laten de meest recente modulaties zien dat de bereikbaarheid voor hulpdiensten op veel momenten in het geding zal zijn.

De MER Schieoevers-Noord geeft aan dat voor het behouden van de bereikbaarheid 'zeer significante maatregelen noodzakelijk zijn'. Eenvoudige oplossingen bestaan niet; een pakket aan maatregelen zal nodig zijn om de bereikbaarheid van het zuidelijk deel van Delft te borgen. Voor BKS en SGDTP is het van belang dat dit pakket zo veel als mogelijk bestaat uit stimulerende maatregelen en maatregelen die gevestigde bedrijven en organisaties niet in hun functioneren beperken. Om die reden zien wij in het mobiliteitsbeleid graag een prioriteitstelling aangebracht worden, waarbij de nadruk ligt op verbetering van de kruispunten van de Kruithuisweg en het realiseren van extra ontsluitingen ten zuiden van de Schieoevers en TU Delft Campus. Bijvoorbeeld door de realisatie van een Faradaybrug, het creëren van een extra afslag op de A13 en/of

⁴ Daartoe wordt op dit moment een enquêteonderzoek uitgevoerd, waarvan medio juli de resultaten beschikbaar zijn.

⁵ Als follow-up van het vorig jaar voor SGDTP opgestelde rapport 'Betere bereikbaarheid: 3 ambities' (Mobycon, 2019).

een verbinding tussen Schieoevers-Zuid en Tanthof. Op die manier wordt de afhankelijkheid van de Kruithuisweg voor het functioneren van de beide gebieden verkleind.

Voor wat betreft parkeernormen dient in de ogen van BKS en SGDTP sprake te zijn van maatwerk. Een lage parkeernorm is bij nieuwe woonontwikkelingen een must, maar bij overige functies wordt wat ons betreft steeds gekeken naar de haalbaar- en wenselijkheid in relatie tot de vestigingseisen van bedrijven in het Delftse ecosysteem van Kennis en Economie. Dit betekent dat voor bedrijven met een focus op prototyping en/of productie een relatief hoge parkeernorm mogelijk moet kunnen zijn. Tegelijkertijd kan bij kleinere bedrijven die zich richten op onderzoek en ontwerp mogelijk een zeer lage parkeernorm volstaan. In elk geval wordt de realisatie van mobiliteitshubs in en rondom het gebied door BKS en SGDTP toegejuicht, mits er sprake is van een goed onderliggend netwerk van voetpaden, fietspaden en openbaar vervoer én een goede informatievoorziening richting de reiziger. Dit is immers van groot belang om de *last mile* richting bedrijven en organisaties zo snel en betrouwbaar mogelijk te maken.

Een goede informatievoorziening richting de reiziger is ook van belang om de parkeercapaciteit op de TU Delft Campus beter te benutten. Waar de huidige capaciteit in principe toereikend zou moeten zijn, is er in de huidige situatie op veel plekken sprake van een te hoge parkeerdruk. In lijn met de mobiliteitsvisie van de TU Delft Campus pleiten wij daarom voor concentratie van auto- en fietsparkeren op strategische locaties met dynamische verwijzing naar vrije plekken. Daarbij kunnen initiatieven ter bevordering van deelmobiliteit op bijval van BKS en SGDTP rekenen.

Tenslotte verdient de bereikbaarheid voor vrachtverkeer in onze ogen aandacht. Veel maak-bedrijven zijn in hun toeleveranties en afzet afhankelijk van vrachtverkeer. Zowel bestaande als nieuwe bedrijfslocaties dienen daarom goed bereikbaar voor dit type verkeer te blijven. Het omklappen van de Schieweg is o.a. bedoeld om het Kabeldistrict voor vrachtauto's goed bereikbaar te houden. Wij stellen voor om per deelgebied te beoordelen welke maatregelen kunnen/moeten worden getroffen om de bedrijven voor vrachtverkeer goed bereikbaar te houden. Dit speelt in eerste instantie vooral op de Rotterdamseweg, maar kan later wellicht ook spelen op Campus Zuid en Schieoevers-Zuid. Initiatieven die de logistiek in/rondom de Schieoevers en de TU Delft Campus bundelen, juichen wij daarbij overigens van harte toe. Zo zou de belasting van de beide gebieden door vrachtwagens in onze ogen verminderd kunnen worden door realisatie van een centrale logistieke hub in combinatie met een goed functionerend last mile vervoer.

Bereikbaarheid per openbaar vervoer

In de huidige situatie wordt het station Delft Campus niet optimaal benut. Met nog geen 4.500 reizigers op een gemiddelde werkdag blijft het station ver achter bij station Delft (38.500). Zelfs reizigers met Schieoevers of TU Delft Campus als bestemming maken vaker gebruik van station Delft dan van station Delft Campus. Dit uit zich onder andere in fietsfiles op de Abtwoudsebrug en Hambrug.

Ter stimulering van de modaliteitsverschuiving van auto naar openbaar vervoer zijn investeringen in de aantrekkelijkheid van station Delft Campus in onze ogen onontbeerlijk. Het gaat daarbij om investeringen in het regionale en lokale netwerk, maar ook om investeringen in het station als mobiliteitshub 'an sich'. Bij de eerste zien wij graag een lightrailverbinding ontstaan tussen Rotterdam en Den Haag. Dit is in onze ogen de belangrijkste maatregel om het gebruik van station Delft Campus te vergroten. Voortzetting van de lobby voor volledige viersporigheid tussen Rotterdam en Den Haag verdient daarom wat ons betreft prioriteit. In het onderliggende netwerk is de realisatie van de Gelatinebrug uiteraard van groot belang. In het verlengde daarvan zien wij graag een Gelatinetunnel om de oost-westverbinding tussen de woonwijken en de TU Delft Campus te verbeteren. Voorts juichen wij investeringen in het station als mobiliteitshub toe, vooral om de *first* en *last mile* richting bedrijven en organisaties zo snel en betrouwbaar mogelijk te maken. Dit betekent dat er wat ons betreft in de herontwikkeling van het station en

vier omliggende kwadranten veel ruimte wordt gecreëerd voor fietsparkeren en het aanbieden van deelconcepten.

Een andere belangrijke investering om de bereikbaarheid per openbaar vervoer te verbeteren, is uiteraard de aanleg van tramlijn 19. Idealiter wordt deze lijn in de toekomst doorgetrokken naar Rotterdam The Hague Airport (RTHA). Ook zouden wij graag zien dat er een busverbinding tussen Schieoevers-Zuid en de beide stations wordt gerealiseerd.

Bereikbaarheid per water

De Schie vormt één van belangrijkste binnenwateren in de provincie Zuid-Holland. Het vervult een belangrijke rol als transportas tussen Rotterdam en Den Haag, maar is ook voor de watergebonden activiteiten in Delft van groot belang. Belangrijkste gebruikers op de Schieoevers zijn Avalex en de vervoerders van ruwe bouwmaterialen (zand, grind, beton). De totale overslag van deze bedrijven bedraagt op jaarbasis ruim 500.000 ton. Daarnaast wordt de Schie door diverse roeiverenigingen en scheepswerven uit Delft gebruikt.

In de gewenste verduurzaming van transport kan de Schie een belangrijke rol spelen. Wij zien in het bijzonder kansen voor watergebonden stadsdistributie en kleinschalige offshore bedrijvigheid (de Schie als plek voor experiment). Daarnaast is het belangrijk om ruimte te houden voor de huidige gebruikers als belangrijke spelers in een stedelijke economie. De verbreding van de Schie en de realisatie van extra kades wordt door BKS en SGDTP dan ook toegejuicht. Belangrijk daarbij is om een goed evenwicht te vinden tussen enerzijds de realisatie van bruggen en anderzijds een betere benutting van de Schie. Vanuit dat oogpunt heeft BKS eerder ook gepleit voor een heroverweging van de ligging van de Faradaybrug.⁶

Verkeersveiligheid en scheiding van vervoersstromen

Waar wij in het voorgaande steeds per modaliteit een beeld hebben gegeven van de huidige situatie, de verwachte ontwikkelingen richting de toekomst en de belangrijkste, gewenste investeringen, willen wij deze input voor het mobiliteitsbeleid besluiten met een pleidooi voor een goede verkeersveiligheid. Het Ontwikkelplan Schieoevers-Noord wijst alleen al voor Schieoevers-Noord op een groei van 20.000 naar 80.000 reizigers per dag. De TU Delft Campus kent op dit moment 27.000 reizigers en ook dit aantal zal de komende jaren sterk toenemen.

Waar met positieve prikkels het mobiliteitsgedrag kan worden verduurzaamd, zal er in elk scenario sprake zijn van een toenemend gebruik van de infrastructuur. Vandaar ook onze oproep om breed te investeren in het aanbod van infrastructuur in en rondom het gebied. Een belangrijk aandachtspunt daarbij vormt wat ons betreft de scheiding van vervoersstromen. In de huidige situatie vormen de kruisingen van snel en langzaam verkeer al bekende knelpunten, zoals de kruising Mekelweg/Jaffalaan en de kruising Jaffalaan/Rotterdamseweg.

In de toekomst komt daar waarschijnlijk nog een aantal knelpunten bij. Denk aan de kruisingen bij de omgeklapte Schieweg, de aansluiting tussen de Gelatinebrug en de Rotterdamseweg, het kruispunt van de Abtswoudseweg en het Zuideinde, etc. In algemene zin willen BKS en SGDTP pleiten voor zo veel als mogelijk scheiding van snel en langzaam verkeer en zo min als mogelijk kruispunten tussen deze twee typen verkeer. In het ontwerp van de diverse plannen zullen wij hiervoor aandacht vragen.

Tenslotte

Uit het voorgaande is een aantal rode draden te herleiden. Zo pleiten wij voor stimulering van gewenst gedrag en niet zo zeer het ontmoedigen van ongewenst gedrag. Daarnaast stellen wij de reiziger centraal; gemak dient immers de mens. Maar bovenal willen wij verduidelijken dat de beoogde, forse intensivering van het zuidelijke deel van Delft ook grote investeringen in de infrastructuur noodzakelijk maakt.

⁶ Te weten een locatie ten zuiden van Avalex.