

Gemeente Delft
t.a.v.: College van Burgemeester en Wethouders
Postbus 78
2600 ME DELFT

Delft, 14 september 2020

Reactie Bedrijven Kring Schieoevers (BKS) en Stichting Gebiedsfonds Delft Technology Park (SGDTP) op Mobiliteitsprogramma Delft 2040

Geacht college,

Op 13 juli jl. heeft u het concept Mobiliteitsprogramma Delft 2040 (hierna: MPD) ter inzage gelegd. Graag maken wij van de gelegenheid gebruik om hierop te reageren. Onze mobiliteitsvisie vormt daarbij het uitgangspunt.¹ Dit betekent dat wij het MPD primair hebben beoordeeld op de bijdrage aan een goed bereikbaar en verkeersveilig zuidelijk deel van Delft en een duurzaam gebruik van de infrastructuur. De resultaten van ons recente enquêteonderzoek mobiliteit² hebben wij vanzelfsprekend in onze reactie op het MPD betrokken.

Participatie bedrijven

Voorafgaand aan onze inhoudelijke reactie op het MPD willen wij eerst benadrukken ons niet te herkennen in de opmerkingen die in zowel de informatiebrief van het college als in het MPD zelf over de participatie van ondernemers zijn gemaakt. Behoudens de deelname aan twee brede participatiebijeenkomsten bestonden er voor zowel afzonderlijke bedrijven en organisaties als ons als vertegenwoordigers van die bedrijven en organisaties geen mogelijkheden om aan de totstandkoming van het MPD bij te dragen. Eerdere versies van het MPD zijn bij zowel BKS als SGDTP niet op draagvlak getoetst en directe mogelijkheden om input te leveren zijn ons niet geboden. Bij de verdere uitwerking van het MPD in beleid en projecten zouden wij dit graag anders zien, zeker waar het gaat om plannen die de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en het gebruik van de infrastructuur in het zuidelijke deel van Delft direct beïnvloeden.

Richting de toekomst zien wij graag dat de principes van Delfts Doen als kader voor participatie op mobiliteitsbeleid en -projecten worden gehanteerd. Daarnaast pleiten wij voor een (blijvend) grote betrokkenheid van de raad bij zowel bijstellingen in het MPD alsook uitwerkingen in beleid en projecten. Met de besluitvorming over de parkeertransitie is daarbij in onze ogen een verkeerd voorbeeld gegeven. Hierbij zijn immers belangrijke bevoegdheden van de raad naar het college verschoven en is aangegeven dat bij het opnieuw vaststellen van tijden, tarieven en gebiedsgrenzen geen participatie meer zal plaatsvinden. Dit besluit zien wij graag teruggedraaid.

Gewenste wijziging in het MPD

- Principes van Delfts Doen expliciet benoemen als kader voor participatie op mobiliteitsbeleid en -projecten
- Expliciet aangeven dat de gemeenteraad bevoegd is en blijft voor bijstellingen in het MPD en uitwerkingen van het MPD in beleid en projecten
- Terugdraaien raadsbesluit om inzake parkeertransitie bevoegdheden over te dragen van raad naar college en stakeholders geen participatiemogelijkheden meer te geven bij wijzigingen in tijden, tarieven en gebiedsgrenzen

¹ Zie bijlage I voor de mobiliteitsvisie "Een goed bereikbaar zuidelijk Delft – cruciaal voor het Delftse ecosysteem van Kennis en Economie".

² Zie bijlage II voor de notitie met de belangrijkste resultaten van het onderzoek.

Bereikbaarheid

Onze inhoudelijke reactie op het MPD geven wij vorm langs de lijnen van ons mobiliteitsvisie “Een goed bereikbaar zuidelijk Delft – cruciaal voor het Delftse ecosysteem van Kennis en Economie”. Daarin hebben wij aangegeven ons sterk te maken voor een goed bereikbaar en verkeersveilig zuidelijk deel van Delft en een duurzaam gebruik van de infrastructuur. Ook spreken we hierin over het grote belang van een goede bereikbaarheid voor de bedrijven en organisaties in het zuidelijke deel van Delft. Dit belang is in het recent door ons uitgevoerde enquêteonderzoek mobiliteit nog eens onderstreept. Vandaar dat we hier in onze reactie als eerst bij stilstaan.

Autobereikbaarheid

We gaan daarbij eerst in op de autobereikbaarheid. Analyses die in het kader van respectievelijk de MER Schieoevers-Noord, de Impactanalyse Verstedelijkingsopgave Delft en het MPD hebben plaatsgevonden, hebben verduidelijkt dat de autobereikbaarheid van zowel Schieoevers als Delft Technology Park onder druk staat. Het recent uitgevoerde enquêteonderzoek heeft dit nog eens onderstreept en maakte bovendien duidelijk dat de bedrijven en organisaties in onze gebieden zich grote zorgen maken over hun toekomstige bereikbaarheid. Het realiseren van een betere ontsluiting via de N470 (Kruithuisweg) kwam in het enquêteonderzoek als belangrijkste maatregel uit de bus om de bereikbaarheid van onze bedrijven en organisaties te verbeteren. De ervaren knelpunten vormen hiervoor een belangrijke reden³ evenals de verwachting dat het gebruik van de Kruithuisweg in de komende jaren zal toenemen.⁴

De bedrijven en organisaties op Schieoevers en Delft Technology Park nemen gezamenlijk ruim 35% van de banen in Delft voor hun rekening. Vanuit dit grote belang voor de Delftse economie geredeneerd zou grote(re) aandacht voor het verbeteren van de ontsluiting via de Kruithuisweg in het MPD logisch zijn. Te meer doordat dit economische belang in de komende jaren groter zal worden⁵ en de Kruithuisweg (ook) als gevolg van de toename van het verkeer op de A4 en A13 steeds intensiever zal worden benut. Hoewel het MPD refereert aan de bestaande knelpunten⁶ en aangeeft dat vooral op de ontsluitingswegen van Schieoevers de verkeersdruk zal toenemen⁷, is een aanpak van de knelpunten pas in de periode 2030-2040 voorzien.⁸ Wij zouden graag zien dat er een hogere prioriteit aan het oplossen van bestaande knelpunten en het voorkomen van toekomstige knelpunten wordt toegekend; òòk om de grote ambities ten aanzien van werken en wonen op Schieoevers en Delft Technology Park te faciliteren.

Gewenste wijziging in het MPD

Hogere prioriteit toekennen aan het realiseren van een betere ontsluiting van Schieoevers en Delft Technology Park via de N470 (Kruithuisweg)

Naast het realiseren van een betere ontsluiting via de N470 zouden wij graag zien dat er in het MPD aandacht wordt gegeven aan het realiseren van extra ontsluitingen ten zuiden van Schieoevers en Delft Technology Park. Bijvoorbeeld door de realisatie van een Faradaybrug⁹, het creëren van een extra afslag op de A13 en/of de ontwikkeling van een verbinding tussen Schieoevers-Zuid en Tanthof. Op die manier worden de beide gebieden in hun autobereikbaarheid minder afhankelijk van de Kruithuisweg, nemen de knelpunten bij brugopeningen en/of calamiteiten minder grote vormen aan en kan de bereikbaarheid voor hulpdiensten ten alle tijden worden gewaarborgd. De constatering dat de Faradaybrug verkeerskundig niet nodig zou zijn¹⁰,

³ Uit het onderzoek bleek dat bijna de helft van de bedrijven en organisaties op Schieoevers en Delft Technology Park last van files ervaart.

⁴ Uit het onderzoek bleek dat bijna 80% van de bedrijven en organisaties op Schieoevers en Delft Technology Park verwacht dat er meer vervoersbewegingen in/rond de twee gebieden zullen gaan plaatsvinden.

⁵ Circa 75% van de geambieerde 10.000 banen in Delft is in de wijken direct aan de Kruithuisweg voorzien.

⁶ Zie pagina 8 en pagina 24 van het MPD

⁷ Zie pagina 56 van het MPD.

⁸ Zie concept Uitvoeringsplan 2020-2025.

⁹ Idealiter ten zuiden van Avalex, zie ook Bijlage I.

¹⁰ Zie pagina 25 van het MPD.

beoordelen wij mede vanuit het oogpunt van een robuuste infrastructuur als voorbarig. Wij zouden graag zien dat er nader onderzoek wordt verricht naar de wijze waarop de bereikbaarheid van de economische hotspots van Delft ook bij calamiteiten kan worden geborgd. Indien de resultaten van de onderzoeken hiertoe aanleiding geven, zien wij graag concrete plannen voor het realiseren van extra ontsluitingen ten zuiden van Schieoevers en/of Delft Technology Park.

Gewenste wijziging in het MPD

Aangeven dat de robuustheid van de bereikbaarheid van Schieoevers en Delft Technology Park nader zal worden onderzocht en dat er concrete plannen voor het realiseren van extra ontsluitingen ten zuiden van Schieoevers en Delft Technology Park zullen worden ontwikkeld indien de resultaten van de onderzoeken hiertoe aanleiding geven

Een ander punt betreft het *parkeren* in de twee gebieden. Als BKS en SGDTP kunnen wij onszelf vinden in de ambitie van het MPD om bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen lagere parkeernormen te hanteren. Tegelijkertijd gaat het MPD voorbij aan de reeds bestaande capaciteitsproblemen in de twee gebieden¹¹ die als gevolg van de forse groei¹² en de toestroom van extra parkeerders uit de binnenstad¹³ naar verwachting zullen toenemen en ook op andere locaties op Schieoevers en Delft Technology Park gaan spelen. Om die reden zien wij in het MPD graag ook aandacht voor het vraagstuk van parkeercapaciteit op Schieoevers en Delft Technology Park, waarbij wij specifiek kansen zien voor het ontwikkelen van parkeeroplossingen, mobiliteitshubs en/of voorzieningen voor deeltvervoer nabij de snelwegen en de kruisingen van de Kruithuisweg met de Schieweg en Schoemakerstraat. Het is daarbij uiteraard ook van belang om ongebruikte parkeercapaciteit van bestaande en nog te ontwikkelen parkeervoorzieningen op de TU Delft Campus in ogenschouw te nemen als mogelijke oplossing voor knelpunten op piekmomenten.

Gewenste wijziging in het MPD

Aangeven dat plannen zullen worden ontwikkeld voor het realiseren en/of behouden van voldoende parkeercapaciteit op Schieoevers en Delft Technology Park

Een ander punt met betrekking tot parkeren betreft de parkeernormen bij nieuwbouw en/of herontwikkeling van bedrijfsruimte. Wij zien hierbij graag dat maatwerk mogelijk blijft. Waar bij nieuwe woonontwikkelingen in onze ogen een lagere parkeernorm een must is, wordt bij overige functies wat ons betreft steeds gekeken naar de haalbaar- en wenselijkheid in relatie tot de vestigingseisen van de beoogde vestigers. Dit betekent bijvoorbeeld ook dat voor bedrijven met een focus op prototyping en/of productie een relatief hoge parkeernorm mogelijk moet zijn.

Gewenste wijziging in het MPD

Aangeven dat bij nieuwbouw en/of herontwikkeling van bedrijfsruimte steeds maatwerk wordt geleverd met betrekking tot parkeernormen

Een laatste punt met betrekking tot de autobereikbaarheid betreft de bereikbaarheid van onze twee gebieden voor *vrachtverkeer*. Daarbij is ons uitgangspunt dat zowel bestaande als nieuwe bedrijfslocaties goed bereikbaar voor dit type verkeer 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 ook spelen op de TU Delft Campus Zuid en Schieoevers-

¹¹ Uit het enquêteonderzoek mobiliteit is gebleken dat bedrijven en organisaties met name op TU Campus Noord, Schieoevers-Zuid, Delftechpark en bij YES!Delft een gebrek aan parkeerplaatsen ervaren.

¹² Zo is zo'n 65% van de geambieerde 15.000 extra woningen en zo'n 75% van de geambieerde 10.000 extra banen 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 2027 en zal de musical Willem van Oranje (tijdelijk) voor ca. 264.000 bezoekers per jaar gaan zorgen.

¹³ Het MPD voorziet nu alleen in parkeeroplossingen, mobiliteitshubs en/of voorzieningen voor deeltvervoer als compensatie voor een uitbreiding van het autoluwplusgebied, terwijl ook de groei van de stad en de groei van het aantal bezoekers van de binnenstad om parkeeroplossingen, mobiliteitshubs en/of voorzieningen voor deeltvervoer zal vragen.

Zuid. Initiatieven die de logistiek op Schieoevers-Zuid te bundelen, juichen wij daarbij overigens van harte toe. Wel zijn in onze ogen nog (grote) investeringen nodig om de ambities van het MPD op dit punt te realiseren. Daarbij gaat het om investeringen in kade- en overslagfaciliteiten, maar bijvoorbeeld ook om investeringen in voldoende parkeergelegenheid voor vrachtauto's¹⁴ en een onderliggend netwerk dat verkeersonveilige situaties voorkomt.¹⁵

Gewenste wijziging in het MPD

- Aangeven dat zowel bestaande als nieuwe bedrijfslocaties op Schieoevers en Delft Technology Park goed bereikbaar blijven voor vrachtverkeer
- Meer aandacht geven aan de randvoorwaarden voor het realiseren van de ambities voor Schieoevers-Zuid om te fungeren als logistieke hub

Bereikbaarheid per openbaar vervoer

Voor de bedrijven en organisaties op Schieoevers en Delft Technology Park is de bereikbaarheid per openbaar vervoer minstens zo belangrijk als de bereikbaarheid per auto. De huidige situatie wordt daarbij door veel bedrijven en organisaties als onvoldoende beoordeeld, waarbij meer dan de helft van de bedrijven en organisaties problemen ervaren met geen of te weinig OV.¹⁶ De bedrijven en organisaties op Schieoevers en Delft Technology Park zien daarom ook graag forse investeringen in het realiseren van extra OV-haltes; iets dat met name geldt voor de bedrijven en organisaties ten zuiden van de Kruithuisweg en die op Delftechpark.

Om die reden willen wij graag ook pleiten voor meer OV-haltes (bus en tram) in het zuidelijke deel van Delft, eventueel ook ondersteund met Aanvullend Openbaar Vervoer (AOV). De ontwikkeling zoals die in het MPD met betrekking tot de steeds grotere loopafstand naar het openbaar vervoer wordt beschreven¹⁷, baart ons daarbij zorgen. Ook vragen wij onszelf af of "het zoeken naar oplossingen in de regio" afdoende zal zijn om de gesignaleerde problemen weg te nemen. In ieder geval zouden wij in het MPD graag een meer actiegerichte uitwerking zien om vervoersarmoede in Delft te beperken/voorkomen.

Gewenste wijziging in het MPD

- Aangeven dat de mogelijkheden voor realisatie van extra OV-haltes op Schieoevers en Delft Technology Park actief zullen worden verkend
- Actiegerichte uitwerking opnemen om vervoersarmoede in Delft te beperken/voorkomen

Tegelijkertijd onderstrepen wij de ambitie om op Schieoevers en Delft Technology Park vooral ook in te zetten op voorzieningen voor de 'first and last mile'.¹⁸ We zien daarbij in het bijzonder kansen voor de ontwikkeling van station Delft Campus als mobiliteitshub door bij zowel het station als de vier omliggende kwadranten ruimte te creëren voor parkeeroplossingen en voorzieningen voor deelvervoer. Wij verwachten dat een dergelijke ontwikkeling ondersteunend is aan de ambitie om station Delft Campus beter te benutten, waarbij wij overigens blij zijn met de hoge prioriteit die in het concept Uitvoeringsplan 2020-2025 aan de Schaalsprong voor het Metropolitane OV is toegekend. Volledige viersporigheid tussen Den Haag en Rotterdam vormt immers een belangrijke voorwaarde om de gewenste hoge frequentie van treinen te realiseren.

Gewenste wijziging in het MPD

Aangeven dat station Delft Campus als mobiliteitshub wordt ontwikkeld

¹⁴ Meer dan een derde van de logistieke bedrijven op Schieoevers en Delft Technology Park ervaren op dit moment problemen met de parkeergelegenheid van bedrijfswagens / vrachtauto's.

¹⁵ Zie ook later in onze reactie op het MPD onder het kopje 'verkeersveiligheid'.

¹⁶ Zie Bijlage II.

¹⁷ Zie pagina 14 en pagina 23 van het MPD.

¹⁸ Zie ook later in onze reactie op het MPD onder het kopje 'duurzaam gebruik van de infrastructuur'.

Ondersteunend aan de ontwikkeling van station Delft Campus als mobiliteitshub zien wij tevens kansen in het realiseren van mobiliteitshubs nabij de snelwegen (zie ook eerder in onze reactie), bij bus- en tramhaltes en op andere strategische locaties in onze twee gebieden (bijvoorbeeld bij YES!Delft, op Delftechpark, etc.). Door op diverse locaties in de twee gebieden (deel)vervoersmiddelen¹⁹ aan te bieden kan de last and first mile snel, veilig en efficiënt worden overbrugd.

Gewenste wijziging in het MPD

Aangeven dat zal worden verkend waar (extra) mobiliteitshubs in/nabij onze twee gebieden kunnen bijdragen aan het snel, veilig en efficiënt overbruggen van de first and last mile naar bedrijven en organisaties op Schieoevers en Delft Technology Park om daarmee ook de markt te stimuleren om met deelvervoer aan de slag te gaan

Last but not least willen wij in deze reactie aandacht vragen voor het versnellen van de realisatie van de verlengde tramlijn 19. Idealiter wordt deze lijn in de toekomst nog doorgetrokken naar Rotterdam The Hague Airport (RTHA) om de bedrijven en organisaties in onze twee gebieden direct met de luchthaven te verbinden. Wij kunnen onszelf echter voorstellen dat hieraan op dit moment geen hoge prioriteit wordt toegekend.

Gewenste wijziging in het MPD

Aangeven dat de verlengde tramlijn 19 spoedig zal worden opengesteld

Bereikbaarheid per water

Zoals aangegeven in onze mobiliteitsvisie is de ligging aan de Schie een onderscheidend element in het lokale vestigingsklimaat van de bedrijven en organisaties in onze twee gebieden. Vanuit die beoordeling ondersteunen wij de ambitie van het MPD om de ligging aan de Schie beter te benutten. Ook wij zien belangrijke kansen voor overslag op Schieoevers-Zuid en verwachten wij dat in de toekomst een belangrijk deel van de distributie naar de binnenstad vanuit Schieoevers kan plaatsvinden.

Zoals eerder in deze reactie aangegeven, zijn er in onze ogen echter wel grote investeringen nodig om deze kansen te benutten. Graag zouden wij zien dat het MPD aangeeft welke randvoorwaarden dienen te worden gecreëerd om de ambities voor Schieoevers-Zuid als logistieke hub te realiseren. En dat het uitvoeringsplan van het MPD aangeeft welke investeringen er op Schieoevers-Zuid worden gepleegd om de betreffende randvoorwaarden te creëren.

Gewenste wijziging in het MPD

- Meer aandacht geven aan de randvoorwaarden voor het realiseren van de ambities voor Schieoevers-Zuid om te fungeren als logistieke hub
- Aangeven welke investeringen zullen worden gepleegd om de ambities voor Schieoevers-Zuid als logistieke hub te realiseren

Bereikbaarheid per fiets

Ons recente enquêteonderzoek mobiliteit heeft verduidelijkt dat een belangrijk deel van de werknemers van de bedrijven en organisaties op Schieoevers en Delft Technology Park de fiets of E-bike gebruikt voor het woon-werkverkeer.²⁰ Mede om die reden is aan de fietsbereikbaarheid door de bedrijven en organisaties op Schieoevers en Delft Technology Park een groot belang toegekend. De waardering voor die fietsbereikbaarheid is echter ook hoog. In zowel de inventarisatie van problemen als de verkenning van gewenste investeringen kwamen dan ook weinig punten terug die primair betrekking hadden op de fietsbereikbaarheid.

¹⁹ Daarbij kan gedacht worden aan fietsen, maar ook aan (elektrische) steps, driewielers, segways, monowheels en mini-scooters.

²⁰ Circa een kwart van het personeel van de bedrijven en organisaties op Schieoevers en circa een derde van het personeel van de bedrijven en organisaties op Delft Technology Park.

Wel blijken de bedrijven en organisaties op sommige locaties op Schieoevers en Delft Technology Park graag meer fietsenstallingen en oplaadpunten voor E-bikes te zien. Dit geldt in het bijzonder op de TU Delft Campus waar wij graag op strategische locaties een concentratie van fietsparkeren met dynamische verwijzing naar vrije plekken zouden zien. Tegelijkertijd zien de bedrijven en organisaties in onze gebieden het creëren van (meer) fietsenstallingen en oplaadpunten voor E-bikes nadrukkelijk als maatregel om zelf mee aan de slag te gaan. Om die reden pleiten wij voor een integraal plan waarbij gemeente en bedrijven gezamenlijk voor voldoende fietsparkeergelegenheid op Schieoevers en Delft Technology Park zorgdragen.

Gewenste wijziging in het MPD

Aangeven dat samen met de bedrijven en organisaties op Schieoevers en Delft Technology Park plannen zullen worden ontwikkeld voor het creëren van (meer) fietsenstallingen en oplaadpunten voor E-bikes

Met betrekking tot de bereikbaarheid per fiets geldt de ontwikkeling van de Gelatinebrug uiteraard als een positieve ontwikkeling. Daarnaast zien (ook) wij in het verlengde daarvan graag een Gelatinetunnel om de oost-westverbinding tussen de woonwijken en de TU Delft Campus te verbeteren. Wel bestaan er bij veel bedrijven en organisaties in onze gebieden (grote) zorgen over de extra kruisingen van vracht- en langzaam verkeer die daardoor mogelijk ontstaan. Wij pleiten in dit kader daarom voor zo veel als mogelijk scheiding van snel en langzaam verkeer om zowel de bereikbaarheid voor (vracht)auto's als de bereikbaarheid voor fietsen te borgen.

Gewenste wijziging in het MPD

Aangeven dat op Schieoevers en Delft Technology Park zo veel als mogelijk sprake zal zijn van een scheiding van snel en langzaam verkeer zodat beide gebieden voor zowel (vracht)auto's als fietsen goed bereikbaar blijven

Verkeersveiligheid

Het laatste punt is relevant in relatie tot de bereikbaarheid van de bedrijven en organisaties op Schieoevers en Delft Technology Park, maar past vooral ook in onze visie op een verkeersveilig zuidelijk deel van Delft. In ons recente enquêteonderzoek mobiliteit is door de bedrijven en organisaties op Schieoevers en Delft Technology Park veelvuldig gewezen op gevaarlijke kruisingen in onze twee gebieden. Daarbij ging het om de kruisingen Jaffalaan/Rotterdamseweg, Mekelweg/Jaffalaan en Huismansingel/Molengraaffsingel, terwijl bedrijven en organisaties voor de toekomst vooral problemen verwachten bij zowel de aanvoerroute richting de Gelatinebrug over de Schieweg als de afwikkeling van de fietsstroom op de Rotterdamseweg. Ook hebben diverse bedrijven en organisaties gewezen op mogelijke veiligheidsrisico's op Schieoevers-Zuid op het moment dat daar meer logistiek verkeer zal gaan plaatsvinden. Om die reden willen wij nogmaals pleiten voor het zo veel als mogelijk scheiden van snel en langzaam verkeer.

Gewenste wijziging in het MPD

Aangeven dat op Schieoevers en Delft Technology Park zo veel als mogelijk sprake zal zijn van een scheiding van snel en langzaam verkeer om de verkeersveiligheid voor fietsers in de twee gebieden te (kunnen) garanderen

Een ander aandachtspunt dat in het enquêteonderzoek mobiliteit naar voren kwam, is de veiligheid voor fietsers in de avond. Het gaat daarbij niet zo zeer om verkeersonveilige situaties, maar om ervaren (sociale) onveiligheid. Graag zouden wij in het MPD (ook) maatregelen zien om de ervaren veiligheid voor fietsers op Schieoevers en Delft Technology Park te vergroten.

Gewenste wijziging in het MPD

Aangeven dat op Schieoevers en Delft Technology Park maatregelen zullen worden getroffen om de ervaren (sociale) veiligheid van fietsers te vergroten

Duurzaam gebruik van de infrastructuur

Een derde pijler in onze mobiliteitsvisie vormt een duurzaam gebruik van de infrastructuur. Vanuit die visie ondersteunen wij de doelstelling van het MPD om in Delft tot een mobiliteits-transitie te komen, al vinden wij het belangrijk dat die mobiliteitstransitie vooral wordt bereikt door het stimuleren van gewenst gedrag en niet zo zeer het ontmoedigen van ongewenst gedrag. Kortom, het gaat in onze ogen vooral om het aantrekkelijk(er) maken van alternatieven van de auto en niet zo zeer om het ontmoedigen van autogebruik.

Gewenste wijziging in het MPD

Aangeven dat mobiliteitstransitie vooral wordt bereikt door het stimuleren van gewenst gedrag en niet zo zeer door het ontmoedigen van ongewenst gedrag

Voor een duurzamer gebruik van de infrastructuur zien wij vooral kansen in het beter benutten van de ligging aan het water en het spoor en het verduurzamen van transport door innovaties op het vlak van elektrificatie en connectiviteit. Wij vinden het daarbij wel belangrijk dat ambities realistisch en haalbaar zijn. Dit geldt in het bijzonder voor de invoering van een milieuzone voor de stad. Wij pleiten in dit kader graag voor een realistische planning waarbij de bereikbaarheid van bedrijven en organisaties op Schieoevers en Delft Technology Park voor personeel, leveranciers en afnemers voorop staat.

Gewenste wijziging in het MPD

Bereikbaarheid bedrijven en organisaties Schieoevers en Delft Technology Park voorop stellen en tempo voor invoering milieuzone aanpassen op ontwikkelingen in de markt

Het verduurzamen van transport kan daarbij in onze ogen vooral ook worden bereikt door een extra impuls in deelvervoer. Dit kan bij station Delft Campus en diverse andere locaties in/nabij onze twee gebieden (zie ook eerder in onze reactie). Daarnaast schuilen er in onze ogen kansen in de verduurzaming van de infrastructuur op zichzelf. De ontwikkeling van de Kruithuisweg als “weg die energie geeft” vormt daarbij een inspirerend voorbeeld. Helaas zien wij hiervoor in het MPD nog geen aandacht.

Gewenste wijziging in het MPD

Aangeven dat duurzaamheid ook in de (her)ontwikkeling van infrastructuur aandacht krijgt

Andere mogelijkheden om tot een duurzamer gebruik van de infrastructuur op/rondom Schieoevers en Delft Technology Park te komen, is het stimuleren van thuiswerken, het hanteren van andere werktijden (voor een betere spreiding van het verkeer over de dag), het bundelen van logistieke stromen, etc. Voor dergelijke gedragswijzigingen bestaat in het MPD relatief weinig aandacht²¹, terwijl hiermee wel een duurzamer gebruik van de infrastructuur op positieve wijze kan worden bereikt. Graag zouden wij daarom een nadere uitwerking van maatregelen zien die zijn gericht op een duurzamer mobiliteitsgedrag.

Gewenste wijziging in het MPD

Een meer actiegericht uitwerking opnemen om duurzaam mobiliteitsgedrag te stimuleren

Tenslotte zien wij in het verduurzamen van het gebruik van de infrastructuur ook een belangrijke rol weggelegd voor de bedrijven en organisaties die in onze gebieden zijn gevestigd. In het recente enquêteonderzoek bleek bijna 1 op de 3 bedrijven op Schieoevers en Delft Technology Park een aan de mobiliteitssector verbonden activiteit als kernactiviteit te bestempelen. Daarmee is in de twee gebieden veel kennis aanwezig die kan bijdragen aan de gewenste verduurzaming van mobiliteit. Het gaat daarbij nadrukkelijk niet alleen om kennis van de TU Delft, maar

²¹ Enkel pagina 50 van het MPD gaat hierop kort in, waarbij campagnes vooral lijken te zijn gericht op personen en niet zo zeer op bedrijven en organisaties.

ook om kennis van andere bedrijven en organisaties in de twee gebieden. Graag zouden wij zien dat deze bedrijven en organisaties nauw worden betrokken bij verdere uitwerking van plannen om tot een duurzamer gebruik van de infrastructuur te komen.

Gewenste wijziging in het MPD

Aangeven dat bij de verdere uitwerking van beleid en plannen om mobiliteit te verduurzamen actief de samenwerking wordt gezocht met op Schieoevers en Delft Technology Park gevestigde bedrijven en organisaties met mobiliteit als kernactiviteit

Tot slot

In dit laatste deel van onze reactie vragen wij graag aandacht voor drie punten die niet direct zijn af te leiden uit onze mobiliteitsvisie, maar in onze ogen wel passen bij een goede besluitvorming over het MPD. Het gaat daarbij in de eerste plaats om monitoring en evaluatie. Wij vinden het goed dat het MPD hieraan aandacht besteedt. Wel hadden wij graag meer cijfermatige onderbouwing als vertrekpunt voor de uitvoering en monitoring van het MPD gezien. Gericht op toekomstige besluitvorming is het in onze ogen in elk geval nog van belang dat 1) goed gekeken wordt naar de zeggingskracht van indicatoren in relatie tot de beoogde doelstellingen van het MPD en 2) de raad c.q. stad betrokken blijft bij eventuele bijstellingen in het beleid.

Gewenste wijziging in het MPD

- Nadere onderbouwing van indicatoren om doelbereiking MPD te monitoren en te evalueren
- Aangeven dat bijstellingen in het MPD een bevoegdheid van de raad is en blijft

Een tweede meer algemeen punt heeft betrekking op de inzet op experimenten. Wij ondersteunen deze inzet van harte evenals de doelstelling om resultaten van experimenten apart te monitoren en te evalueren. Wel vinden wij het van belang dat bij experimenten steeds expliciete aandacht wordt besteed aan de mogelijkheden tot opschaling. We zien daarom graag dat in de evaluatie van experimenten steeds wordt beoordeeld of en zo ja hoe verder kan worden gegaan.

Gewenste wijziging in het MPD

Aangeven dat bij de uitvoering, monitoring en evaluatie van experimenten steeds ook aandacht zal zijn voor de mogelijkheden tot opschaling

Een derde meer algemeen punt heeft betrekking op de prioriteitstelling in projecten. Hoewel het concept Uitvoeringsplan 2020-2025 formeel geen onderdeel vormt van de terinzagelegging van het MPD willen wij er bij deze wel voor pleiten dat de prioriteitstelling in projecten niet (alleen) wordt vastgesteld op basis van 'werk-met-werk' maken c.q. subsidiemogelijkheden bij hogere overheden, maar dat nut en noodzaak voorop staan.

Gewenste wijziging in het MPD

Nut en noodzaak voorop stellen bij prioritering van projecten

Met deze laatste meer algemene opmerking besluiten wij onze reactie op het MPD. Wij zijn uiteraard bereid om hierop een nadere toelichting te geven. Verdere besluitvorming over het MPD zullen wij uiteraard met veel belangstelling blijven volgen.

Met vriendelijke groet,

René Hartevelt
Bestuurslid Mobiliteit
Bedrijven Kring Schieoevers

Guido Sluijsmans
Bestuurslid Mobiliteit
Stichting Gebiedsfonds Delft Technology Park

BIJLAGE I: MOBILITEITSVISIE BKS EN SGDTP

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 banen²² 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 2027²³ en zal de musical Willem van Oranje (tijdelijk) voor circa 264.000 bezoekers per jaar gaan zorgen.²⁴

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.

²² De percentages zijn afgeleid uit de Monitor Verstedelijkingsalliantie en het Actieprogramma ruimtelijk-economische visie Delft.

²³ Lokale monitor studentenhuusvesting Delft 2019.

²⁴ 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.²⁵
- 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.²⁶
- 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 spijtstijden al 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

²⁵ Daartoe wordt op dit moment een enquêteonderzoek uitgevoerd, waarvan medio juli de resultaten beschikbaar zijn.

²⁶ 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.²⁷

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.

²⁷ Te weten een locatie ten zuiden van Avalex.

BIJLAGE II: NOTITIE ENQUÊTE MOBILITEIT BKS EN SGDTP

Onderzoeksresultaten, conclusies en actieplan

Mobiliteit is hot

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

Het behouden van een goede bereikbaarheid vormt een forse opgave. Immers, zo’n 65% van de geambieerde 15.000 extra woningen en zo’n 75% van de geambieerde 10.000 extra banen in Delft zijn in de wijken direct aan de Kruithuisweg (N470) voorzien. Daarnaast groeit het aantal studenten op de TU Delft Campus naar verwachting tot ruim 34.000 in 2027 en zal de musical Willem van Oranje (tijdelijk) voor ca. 264.000 bezoekers per jaar gaan zorgen. Tegelijkertijd stimuleren verstedelijking, klimaatverandering en digitalisering wereldwijd innovatie in de mobiliteitssector. De opkomst van nieuwe vervoermiddelen, maar vooral ook innovaties op het vlak van autonoom vervoer, connectiviteit, deelmobiliteit en elektrificatie veranderen het mobiliteitsgedrag en brengen een duurzamer gebruik van vervoersmiddelen en infrastructuur dichterbij.

De verwachte toename van het aantal vervoersbewegingen enerzijds en de wens om tot een verduurzaming van de mobiliteit te komen anderzijds, vormden voor de besturen van BKS en SGDTP aanleiding voor een uitgebreid enquêteonderzoek onder de in onze gebieden gevestigde bedrijven en organisaties. Ruim 40% van de bedrijven en organisaties met 2 of meer werkzame personen vulde de enquête in. Een resultaat waarop wij trots zijn. De enquête geeft zowel ons als de gemeente Delft, MRDH en provincie Zuid-Holland handvatten om mee aan de slag te gaan. En aan de slag gaan is nodig; bij een groot deel van onze achterban bestaan zorgen over de huidige en toekomstige bereikbaarheid. Wij zijn er echter van overtuigd dat met de juiste maatregelen deze zorgen kunnen worden weggenomen. De resultaten van het enquêteonderzoek zullen daarbij richting geven aan alle activiteiten die wij ondernemen voor een goed bereikbaar en verkeersveilig zuidelijk deel van Delft en een duurzaam gebruik van de infrastructuur.



namens de besturen van BKS en SGDTP

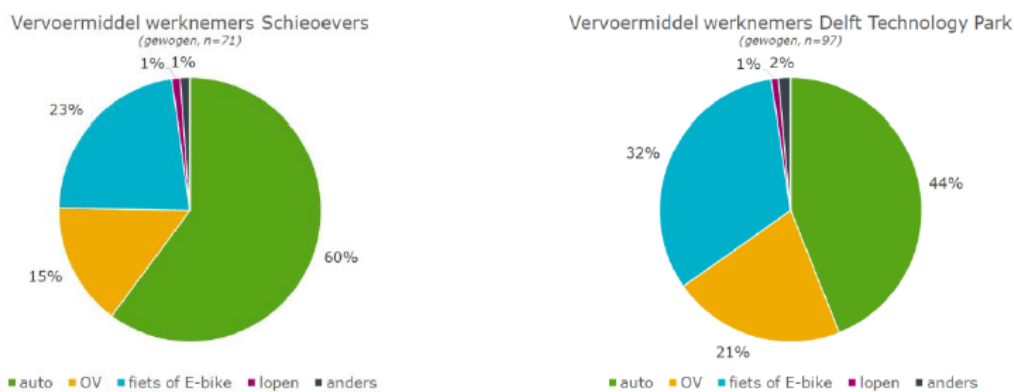


Huidige mobiliteitssituatie

Met de enquête onder de bedrijven en organisaties op Schieoevers en Delft Technology Park is in de eerste plaats inzicht verkregen in de huidige mobiliteitssituatie. Daarbij is o.a. gekeken naar de verkeersstromen in/rond het gebied, de waardering van de infrastructuur, de bestaande zorgen en knelpunten en de verwachtingen ten aanzien van de toekomst.

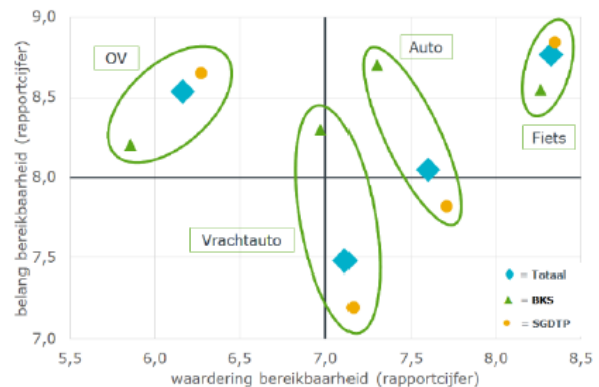
Vervoersstromen

Uit de enquête bleek dat de auto voor de werknemers van de bedrijven en organisaties in onze twee gebieden nog altijd het belangrijkste vervoersmiddel is. Daarbij bestaan overigens duidelijke verschillen tussen Schieoevers en Delft Technology Park. Op Schieoevers wordt de auto door ca. 60% van de werknemers gebruikt tegenover 44% in Delft Technology Park. Bij de organisaties op Delft Technology Park wordt het OV weliswaar meer gebruikt, maar blijft het gebruik nog steeds ver achter bij dat van de auto.



Waardering en belang van bereikbaarheid

De verschillen in het gebruik van vervoersmiddelen komen ook tot uiting in de waardering en het belang dat aan de bereikbaarheid per vervoersmiddel wordt toegekend. Confrontatie van beide leert dat met name de bereikbaarheid per OV aandacht vraagt. Het belang dat hieraan door bedrijven en organisaties wordt toegekend is groot, maar de waardering blijft achter. Op het niveau van de beide gebieden scoort het OV nog nipt voldoende, maar op Schieoevers is dit niet eens het geval. De bedrijven en organisaties die de bereikbaarheid per OV een onvoldoende hebben gegeven, zijn met name gesitueerd op Schieoevers-Zuid en aan de Molengraaffsingel (YES!Delft e.o.). Dit is ook niet vreemd: de loopafstand naar de dichtstbijzijnde OV-halte bedraagt daar tussen de 1,2 en 2 km. Terwijl uit onderzoek blijkt dat na circa 400 meter het animo om te lopen snel afneemt (Bron: CROW).



‘Wij vinden OV erg belangrijk, om die reden gaan we verhuizen naar Rotterdam. Daar zitten we op 1 minuut afstand van het OV’

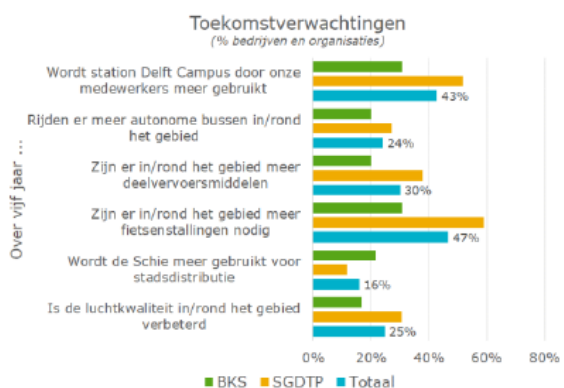
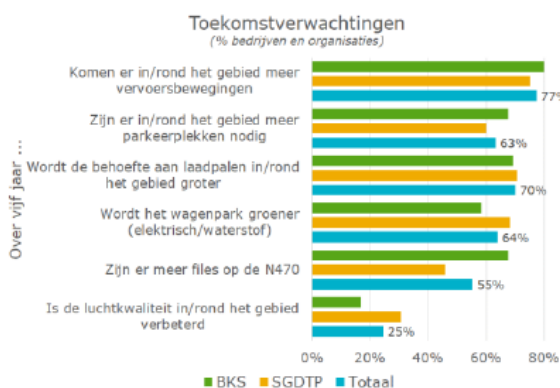
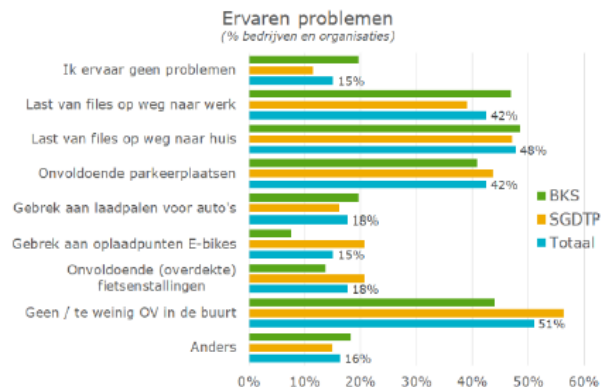
Bestaande knelpunten

Gevraagd naar de bereikbaarheid van de organisatie, geeft slechts 15% van de bedrijven en organisaties op Schieoevers en Delft Technology Park aan geen problemen te ondervinden. Het gebrek aan OV wordt als belangrijkste knelpunt ervaren. Maar ook files op weg naar werk en vooral naar huis worden als belangrijke problemen gezien. Daarnaast ervaart een belangrijk deel van de bedrijven en organisaties in het zuidelijke deel van Delft een gebrek aan parkeerplaatsen.

Waar de bedrijven en organisaties die hinder ondervinden van files op weg naar werk en huis relatief evenwichtig verspreid over Schieoevers en Delft Technology Park zijn te vinden, is er bij OV en parkeren sprake van een duidelijke ruimtelijke clustering. Vooral ten zuiden van de Kruihuisweg worden problemen met OV ervaren. Een gebrek aan parkeerplaatsen speelt hier evenzeer, zoals dat ook geldt op Delftechpark en op TU Delft Campus Noord.

Verwachtingen toekomst

De bedrijven en organisaties op Schieoevers en Delft Technology Park verwachten dat veel van de huidige problemen in de toekomst groter worden. Bijna 80% verwacht meer vervoersbewegingen in/rond de gebieden en bijna 2/3^{de} wenst meer parkeerplaatsen. Hoewel 43% van de bedrijven en organisaties verwacht dat station Delft Campus meer door de medewerkers zal worden gebruikt, zal een hoger percentage nodig zijn om de luchtkwaliteit in/rond het gebied te verbeteren. Een mogelijke oorzaak voor het lage percentage vormt het feit dat slechts 30% van de bedrijven en organisaties verwacht dat in/rond de gebieden meer deelvervoersmiddelen zullen worden aangeboden.



Enquêteonderzoek mobiliteit BKS en SGDTP

Deze notitie is opgesteld i.s.m. Roots Beleidsadvies en We-all-wheel, meer informatie is te vinden in een achtergrondrapportage

Gewenste maatregelen overheid

Met deze laatste constatering komen wij uit bij de maatregelen die de bedrijven en organisaties graag in/rond de gebieden getroffen zien worden. Gevraagd hiernaar komt er een duidelijk beeld naar voren. De bedrijven en organisaties wensen in de eerste plaats extra OV-haltes. Anderzijds zien zij graag ook investeringen in (extra) voorzieningen met deelauto's en -fietsen en een betere ontsluiting via de N470.

Extra OV-haltes

Bij de vraag naar knelpunten gaf 51% van de bedrijven en organisaties aan dat er geen of te weinig OV aanwezig is. Het feit dat de bedrijven en organisaties op Schieoevers en Delft Technology Park graag beter OV zien, verrast daarom niet. Bedrijven en organisaties zouden van elke 100 euro om de bereikbaarheid te verbeteren ruim 22 euro investeren in extra OV-haltes. Op Schieoevers en rondom de Molengraaffsingel ligt dit bedrag zelfs nog hoger. Als het mogelijk is om in zuidelijke deel van Delft meer OV-haltes (bus en tram) te realiseren, ontstaat er een beter alternatief voor de auto.

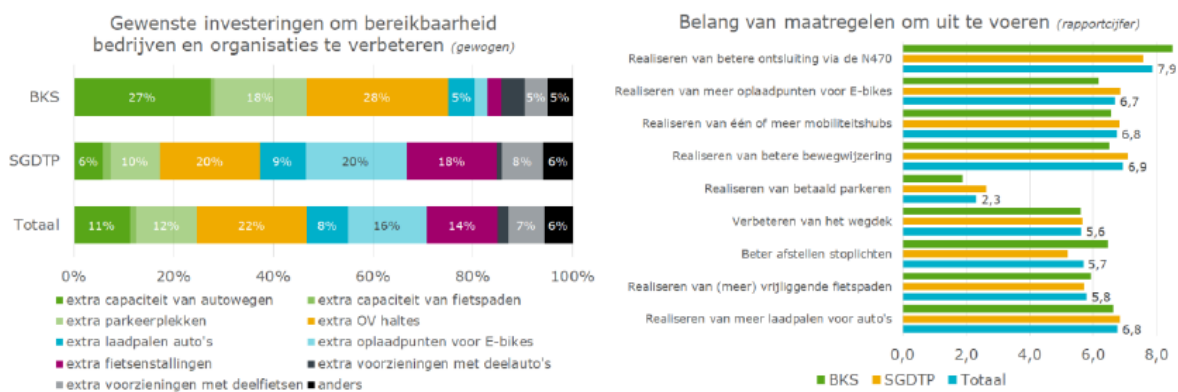
Mobiliteitshubs

Om de door de gemeente gewenste mobiliteitstransitie te bereiken, is ook de realisatie van mobiliteitshubs essentieel. Het gaat daarbij om plekken waar reizigers kunnen kiezen uit verschillende vervoermiddelen en waar overstapt kan worden van het ene op het andere vervoermiddel. Het station Delft Campus kan hiervoor een ideale plek zijn, zeker als in beide richtingen 6x per uur een trein stopt. Een belangrijk speerpunt is daarom ook het realiseren van hubs die de twee gebieden goed, snel, veilig en efficiënt ontsluiten. Hubs en OV-haltes vullen elkaar daarbij aan. Zo is het mogelijk om in gebieden waar geen extra OV-haltes kunnen komen met hubs toch de bereikbaarheid te verbeteren. Hierbij kan gedacht worden aan kleinere hubs bij de op- en afritten van de N470, maar ook bij bus- en tramhaltes.

Betere ontsluiting via de N470

Files in spijtstijden en als gevolg van calamiteiten vormen voor de bedrijven en organisaties op Schieoevers en Delft Technology Park een groot knelpunt. Dankzij het sterk groeiende aantal vervoersbewegingen zal dit knelpunt alleen maar groter worden. De auto is op dit moment het belangrijkste vervoersmiddel en zal ook belangrijk blijven. Voor behoud van een goed vestigingsklimaat is het dan ook belangrijk om (fors) te investeren in een betere ontsluiting via de N470 bij o.a. de kruispunten met de Schieweg en Schoemakerstraat.

'Ik begrijp dat de gemeente het gebruik van de auto wil ontmoedigen maar met minder asfalt leggen komen we er niet. Een betere ontsluiting via de N470 is een must'



Kansrijke maatregelen voor bedrijven en organisaties

Om de bereikbaarheid van het zuidelijke deel van Delft te verbeteren, kijken de bedrijven en organisaties op Schieoevers en Delft Technology Park nadrukkelijk ook naar zichzelf. Slechts 19% van de bedrijven en organisaties gaf in de enquête aan niet met maatregelen op het gebied van mobiliteit aan de slag te willen gaan. Het overige deel ziet kansen om de bedrijfsvoering aan te passen, fiscale maatregelen te treffen en/of voorzieningen te realiseren die een duurzamer gebruik van de infrastructuur stimuleren.

Aanpassen bedrijfsvoering

De meest kansrijke maatregel is het aanpassen van de bedrijfsvoering. Duidelijk is dat door de coronapandemie het thuiswerken in veel bedrijfstakken een vlucht heeft genomen. Tegelijkertijd is het de vraag wat het thuiswerken op de lange termijn voor effect heeft op bijvoorbeeld de bedrijfscultuur en productiviteit. Desondanks ziet de helft van de bedrijven en organisaties mogelijkheden om thuiswerken (verder) te stimuleren. Ook wil 1 op de 3 bedrijven en organisaties aan de slag gaan met het hanteren van flexibele(re) werktijden. Dit kan bijdragen aan het verminderen van files op weg naar huis. Zo kwam in de enquête naar voren dat de avondspits zich sterker op de dag concentreert dan de ochtendspits; iets dat ook past bij het ervaren probleem. Tenslotte zien veel bedrijven en organisaties (30%) mogelijkheden om op het vlak van facilitaire logistiek met andere bedrijven en organisaties samen te werken.

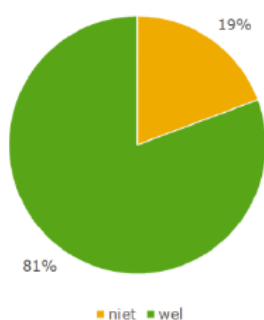
Fietsplan

De bedrijven en organisaties op Schieoevers en Delft Technology Park beoordelen ook een (fiscaal aantrekkelijk) fietsplan als kansrijke maatregel. Dit past ook bij de uitkomsten van de reeds uitgevoerde pilot 'Travel to campus the other way' waarbij de TU Delft 4x 8 weken lang E-bikes aan medewerkers uitleende. Na de pilot dacht 90% meer positief over woon-werkverkeer met de E-bike dan daarvoor.

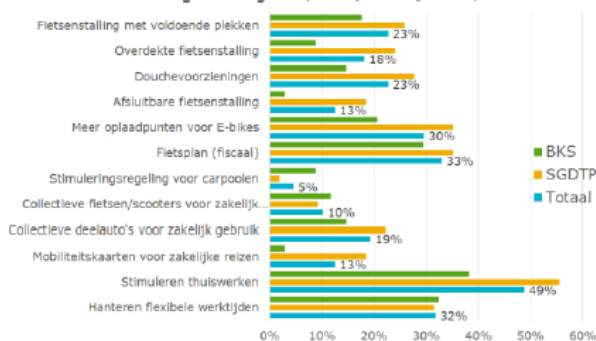
Meer oplaadpunten voor E-bikes

Meer E-bikes vraagt echter ook om meer oplaadpunten. Een derde van de bedrijven en organisaties heeft aangegeven hiermee aan de slag te willen gaan. Dit vraagt wel om innovatieve oplossingen. Er zijn immers (nog) geen universele opladers. Ook zijn extra stroomvoorzieningen nodig. Off grid oplossingen zouden hierin kunnen gaan voorzien, maar zitten nu nog in de ontwikkelfase. Mogelijk dat ook de bedrijven en organisaties op Schieoevers en Delft Technology Park kennis kunnen bieden. Duidelijk is in elk geval dat in de twee gebieden veel kennis op het vlak van (nieuwe) mobiliteit aanwezig is. In de enquête bestempelde bijna 1 op de 3 bedrijven een aan de mobiliteitssector verbonden activiteit als kernactiviteit.

Bedrijven en organisaties die aan de slag willen gaan met maatregelen op het gebied van mobiliteit



Maatregelen waarmee bedrijven en organisaties aan de slag willen gaan (% bedrijven en organisaties)



Hoe verder?

De enquête geeft zowel ons als de overheid handvatten om mee aan de slag te gaan. En aan de slag gaan is nodig; bij een groot deel van de achterban bestaan zorgen over de huidige en toekomstige bereikbaarheid van de organisatie. Tegelijkertijd komen uit de enquête een aantal heldere voorstellen naar voren als het gaat om het borgen van een goed bereikbaar en verkeersveilig zuidelijk deel van Delft en een duurzaam gebruik van de infrastructuur. Hiermee willen we als besturen van BKS en SGDTP aan de slag gaan, zowel binnen de gebieden als richting de gemeente, MRDH en provincie Zuid-Holland.

Concreet denken wij aan de volgende acties:

Acties richting bedrijven en organisaties

1. Inspiratiebijeenkomsten organiseren over mogelijkheden voor aanpassen bedrijfsvoering
2. Achterban informeren over fiscale regelingen (i.s.m. onder andere Bereikbaar Haaglanden)
3. Bedrijven die een bijdrage kunnen leveren aan het oplossen van knelpunten actief in contact brengen met (groepen) bedrijven die met duurzame mobiliteit aan de slag willen gaan zoals:
 - a. Deelfietspartijen
 - b. Deelautobedrijven
 - c. Laadpaal bedrijven voor auto's en E-bikes
 - d. Bedrijven die voorzieningen voor fietsers kunnen realiseren
 - e. Bedrijven die een rol kunnen spelen in een efficiënte(re) distributie
4. Het creëren van samenwerkingsmogelijkheden voor wat betreft facilitaire logistiek
5. Ondersteunen van (het opschalen van) pilots.

Acties richting overheid

Bij de acties richting de overheid gaat het vooral om een lobby voor:

1. Het verbeteren van de OV-bereikbaarheid, door o.a. meer OV-haltes in de gebieden te creëren
2. Het realiseren van een mobiliteitshub bij station Delft Campus en diverse kleinere hubs
3. Een betere ontsluiting via de N470
4. Aandacht vragen voor andere knelpunten zoals:
 - a. Bewegwijzering, met name voor fietsers en wandelaars
 - b. Parkeercapaciteit en betaling
 - c. Kruisingen van langzaam en vrachtverkeer
 - d. De afstemming van stoplichten
 - e. De kwaliteit van het wegdek
5. Het realiseren van meer laadpalen voor auto's.

Richting het najaar 2020 zullen wij een prioriteitstelling in de acties aanbrenge en vervolgstappen gaan zetten.

Er komen meer vervoersbewegingen, het vervoer wordt groener en we hebben alle infrastructuur nodig: weg, water, spoor. Dit vraagt om een proactieve houding van zowel overheid als bedrijven.