

Verslag

Aftrap week van de bereikbaarheid - online informatiebijeenkomst Schieoevers Noord, 1 februari 2021

Op maandag 1 februari vond de aftrap van de ‘week van de bereikbaarheid’ van het participatietraject Schieoevers Noord plaats. Vanwege de coronamaatregelen vond de bijeenkomst online plaats, via video Zoom. Er waren circa 40 deelnemers aanwezig. Zij konden vragen stellen door hun microfoon van ‘mute’ af te halen.

Opening en welkom

De avond wordt geopend door gespreksleider Arjan Kaashoek van communicatiebureau De Wijde Blik. Na een paar korte huishoudelijke mededelingen geeft hij een korte toelichting over de agenda en de sprekers van de avond.

Schieoevers Noord en het participatietraject - Martina Huijsmans (wethouder mobiliteit gemeente Delft)

Als eerste aan het woord is Martina Huijsmans. Zij licht toe dat Schieoevers Noord een ontwikkeling is van een van de grootste woning- en werkbouwlocaties binnen Delft. In 2018 is het doel gesteld om 15.000 nieuwe woningen en 10.000 nieuwe arbeidsplaatsen in Delft te realiseren. Het is de ambitie om een gemengd terrein te realiseren waar werken, wonen en voorzieningen zoals ontspanningsplekken samenkomen. Daaropvolgend loopt ze het verloop van het participatieproces kort door en licht ze toe dat het voor het Ruimtelijk Kwaliteitskader erg belangrijk is om te kijken hoe wordt omgegaan met het mobiliteitsvraagstuk.

Mobiliteit Delft - Martina Huijsmans

Martina vertelt dat tijdens de afgelopen Raadsvergadering het mobiliteitsprogramma voor Delft 2040 is vastgesteld. In dit programma wordt de visie op mobiliteit tot 2040 voor Delft uitgelegd. De doelstelling hiervan is dat de bereikbaarheid, leefbaarheid en de duurzaamheid in Delft worden vergroot. Hierbij is het van belang dat er goed wordt nagedacht over de functies van ruimtes en de groottes daarvan. De belangrijkste pijler voor dit beleid is dat er ruimte wordt gemaakt/ moet worden; het gaat hierbij om de vormgeving van de mobiliteit. Zo is het plan om meer ruimte te geven aan fietsers en voetgangers en de ruimte voor auto's te verminderen. Ze benadrukt dat verkeersveiligheid hierin ook een belangrijke rol speelt. De pijlers van dit beleidsplan zijn ook

elementen die opgenomen zullen worden in de ontwikkeling van Schieoevers Noord.

Bereikbaarheid in Schieoevers Noord - Derk van Schoten (gemeente Delft)

Derk licht het Ruimtelijk Kwaliteitskader nader toe. Het kwaliteitskader zorgt voor de borging van de continuïteit van de ideeën van het ontwikkelplan in de vervolgplannen. Hij gaat kort in op de plannen die klaarliggen voor Delfts Schiekwartier en Kabeldistrict. Het Delfts Schiekwartier wordt goed ontsloten en bijna autoluw. Ook in het Kabeldistrict zijn veel autoluwe gebieden.

Reactie en discussie: ideeën en stellingen

De deelnemers worden gevraagd om hun mening te geven over een aantal stellingen via de Mentimeter. Enkele stellingen worden besproken.

Arjan neemt twee stellingen samen ter discussie: een watertaxi en bootverbinding van en naar Schieoevers Noord. Een deelnemer die dicht bij Schieoevers woont, noemt dat tijdens de zomer er veel recreatieve boten varen waardoor de brug een groot deel van de dag open staat. Dit zorgt voor een knelpunt, vooral tijdens de spits. Als vervoer over water ervoor zorgt dat de brug nog vaker open blijft, zou zijn mening zijn om deze stap niet te ondernemen.

Bas Wilmlink, deskundige mobiliteit gemeente Delft, reageert hierop als volgt; doordat de brug vrij laag is kunnen veel vaartuigen hier niet onderdoor. Bas licht toe dat er gekeken is naar verschillende soorten boten en de eigenschappen hiervan (snelheid o.a.). Bij een vaste bootverbinding moet je je voorstellen dat die een vast aantal keer per dag vaart, bij een watertaxi is het openen van de brug een andere kwestie omdat dit veel onregelmatiger zal zijn.

Nils Eekhout geeft reactie op Bas: *“Dus eigenlijk is al het vervoer over water niet relevant zolang we de brug niet kunnen aanpassen?”*

Bas: *“Niet relevant zou ik niet willen zeggen, de vraag is meer of er vaartuigen zijn die wel onder de brug door kunnen. We zijn nu bezig met het realiseren van de Gelatinebrug die iets zuidelijker ligt, deze wordt wel veel hoger dus daar kunnen ook meer vaartuigen onderdoor.”*

Hans Post benoemt dat hij wel graag zou willen zien dat de extra belasting van het vaarwater en de klachten, door o.a. het openen van de brug, niet op rekening komen van de beroepsvaart.

Vervolgens wordt ingegaan op één van de ideeën die is binnengekomen via de website: een fietsverbinding tussen Station of TU ? Campus,

Schieoevers Noord en de Voorhof. Het blijkt dat veel mensen dit een goed idee vinden. Het woord wordt gegeven aan Marien Vermeer van de Fietsersbond. Marien licht toe dat dit een van de punten is die ze eerder al zelf hebben ingebracht. Hij waarschuwt nog voor de volgende zaken:

- Fietsverkeer gaat voornamelijk van oost naar west; van woonwijken naar werkgebieden. Veel gemotoriseerd verkeer zal van noord naar zuid gaan. Dit zorgt voor veel potentiële conflicten waar een oplossing voor gezocht moet worden om dit te voorkomen en om alles veilig te laten voorlopen.
- De huidige conflicten tussen voetgangers en fietsers ontstaan door bepaalde paden die zijn aangelegd en deze fout moet voorkomen worden bij de Gelatinebrug.

Arjan van Binsbergen, hoogleraar bij TU Delft, benoemt dat het belangrijk is om het gehele gebied goed aan te sluiten voor langzaam verkeer. Arjan stelt voor om in lagen en niveaus te denken en zo gebruik te maken van de hoogteverschillen.

Via de Mentimeter worden nog enkele andere stellingen besproken met de deelnemers. De deelnemers konden aangeven in hoeverre ze voor- of tegenstander van een ingebracht idee waren.



De parkeernorm voor bewoners mag omlaag, die voor bedrijven moeten gelijk blijven

64% oneens

36% eens

Iemand die het oneens is licht zijn keuze toe. Hij is van mening dat de mobiliteitsshift niet alleen de verantwoordelijkheid is van de bewoners maar ook van de bedrijven die zich er uiteindelijk zullen vestigen. De mobiliteit moet in zijn geheel goed aangepakt worden. Bas Wilmlink is het hiermee eens en ook met de nuancering hiervan. Bas benadrukt dat er rekening gehouden moet worden met de bestaande bedrijven die hier gevestigd zijn. Daarom vindt hij het van belang dat voor nieuwe bedrijven de parkeernorm omlaag gaat. René Hartevelt (Bedrijvenkring Schieoevers) vertelt dat hij het idee van deelvervoer een mooie ambitie vindt, maar zich afvraagt of dit in de praktijk ook daadwerkelijk gaat

plaatsvinden. Deze onzekerheid vormt een zorg en een vraag wat er moet gebeuren als het niet gaat zoals bedacht. Bas reageert dat het voor Schieoevers noord een noodzaak is dat het werkt. De mobiliteitstransitie wordt nodig geacht zodat het systeem blijft werken. Als het uiteindelijk niet blijkt te werken zoals nu de ambitie is dan is er de mogelijkheid om bij te sturen d.m.v. het verkleinen van het programma of eisen aan te passen. Ronald Daalman (AM) vult aan: *“Uit een ander project blijkt dat iedereen zijn tweede auto wegdoet omdat er deelauto’s beschikbaar zijn, dus we zien dat de deelauto’s werken.”* Martina Huijsmans stelt tot slot dat uit de enquête naar voren is gekomen dat veel bedrijven bereid zijn om te gaan nadenken hierover. Ronald reageert dat het ook wenselijk is om het gehele gebied te voorzien en samen te werken en dat bijvoorbeeld ook de TU Delft beter betrokken wordt.

De autobereikbaarheid van Schieoevers Noord wordt beter als fietsers en voetgangers voorrang krijgen

73% oneens

27% eens

Nils Eekhout (Bedrijvenkring Schieoevers) vindt persoonlijk dat als er nog meer fietsers en voetgangers aanwezig zullen zijn in het gebied, de bereikbaarheid naar zijn bedrijf niet beter zal worden en is het dus oneens met de stelling. René Hartevelt benoemt dat de het verkeer en de wegen in Schieoevers Noord nu al voor problemen zorgen. Door voorrang te geven aan fietsers en voetgangers zullen er alleen maar meer problemen ontstaan.

Een lagere parkeernorm kan alleen als aan het openbaar vervoer een buslijn wordt toegevoegd

48% oneens

52% eens

Derk van Schoten heeft oneens gestemd omdat hij zich afvraagt wat de bus toevoegt in dit gebied. René Hartevelt is het eens omdat er uit een enquête vanuit de BKS is gebleken dat er een behoefte is aan openbaar vervoer in dit gebied. Hij benoemt dat als er geen openbaar vervoer is naar het terrein mensen met de auto zullen gaan waardoor de parkeernorm toeneemt. Arjan van Binsbergen stelt dat openbaar vervoer in enige vorm in dit gebied wel een rol kan spelen, ook omdat er mensen zijn die geen gebruik kunnen maken van deelmobiliteit om allerlei redenen.

Dezelfde parkeerplek kan prima overdag door bedrijven en ‘s avonds door bewoners worden gebruikt

30% oneens

70% eens

René Kluft (Festo) is het hier niet mee eens omdat het onduidelijk is wie er garandeert dat de parkeerplekken 's avonds weer vrij worden gemaakt voor de bewoners. Een reactie hierop licht toe dat dit al goed blijkt te werken in andere steden en er rekening wordt gehouden met mensen die bijvoorbeeld een dag thuis blijven etc.

Deelmobiliteit komt alleen van de grond als er financiële prikkels worden gegeven

62% oneens
38% eens

Bas Wilmink benoemt dat deelmobiliteit op veel plekken goed van de grond komt waarbij mensen geen subsidie krijgen maar gewoon moeten betalen. Verder stelt hij dat zelf een auto hebben financieel onvoordelig is ten opzichte van een deelauto, dit zou gezien kunnen worden als een financiële prikkel. René Hartevelt benoemt dat de bedrijven die meegedaan hebben aan de enquête bereid zijn mee te denken over de deelmobiliteit, dus hij is het eens met de stelling. Martina Huijsmans benoemt ten slotte nog dat er veel verschillende inzichten zijn en dat het belangrijk is met elkaar in gesprek te blijven hierover.

Vraag en antwoord

Deelnemers konden vragen stellen door zichzelf te 'unmuten' of een handje op te steken via 'Raise hand'. Vragen werden waar mogelijk tussen door via Arjan Kaashoek behandeld. In onderstaande tabel zijn alle vragen samengevat.

Vraag en antwoord

Vragen konden via de chat worden gesteld en werden - via gespreksleider Jolijn - door de betrokken projectteamleden beantwoord. De meeste vragen zijn tijdens de sessie beantwoord. Onderstaande vragen kwamen via de chat binnen. Arjan sluit de avond af, bedankt de sprekers en deelnemers en verwijst de deelnemers naar de website www.schieoevernoord.nl en vertelt dat overige vragen gemaild kunnen worden naar info@schieoevernoord.nl.

U heeft hele mooie plannen alleen gaat dit niet over een nieuw gebied; het is een industrieterrein en op dit moment is er voornamelijk vrachtverkeer alleen wordt dat op dit moment nog niet toegelicht. De vrachtwagens voorzien namelijk alleen de winkels van goederen etc. Maar ik vroeg mij af hoe veel vrachtverkeer er is rond het industrieterrein?

Vanavond gaat het voornamelijk over de thema's van de twee locaties die nu ook verder gaan worden vertaald in bestemmingsplannen. Dit neemt natuurlijk niet weg dat er uitdagingen zijn op de andere onderwerpen zoals het vrachtverkeer en de veiligheid hiervan. Naast dit traject kijken we ook naar de lange termijn van de aansluitingen van wegen en hoe zorgen we ervoor dat iedereen ook de juiste plek krijgt in dit gebied. In de volgende stappen zal hier meer aandacht aan besteed worden.

Over het terrein van ons (Festo) zie ik telkens allerlei tekening lopen, het lijkt wel alsof bureaus die worden ingehuurd hier niets over te horen krijgen dat dit niet de bedoeling is, klopt dit? (Het gaat hier om de tekening gemaakt door Bura Urbanism)

Hier gaat het om een idee van hoe het gebied zou kunnen gaan werken, dit is het ruimtelijk kader voor ook de lange termijn. Jij hebt aangegeven op dit moment nog goed op je plek te zitten en niet van plan bent om hier weg te gaan, dus jouw bedrijf zal daar ook blijven staan en dan is het dus aan ons om te zorgen dat we hiermee om kunnen gaan. Het plaatje is namelijk een toekomstbeeld voor de hele lange termijn.

Op Schieoevers Noord willen we heel veel maar wat gebeurt er als wij al deze ambities niet met elkaar kunnen verenigen? Welke ambitie zou dan bijvoorbeeld als eerste verdwijnen?

Wij zijn op dit moment nog niet zover dat we één prioriteit hebben die we voorrang kunnen geven. We willen namelijk het werken een goed gestalte geven, in het bestemmingsplan hebben we regels opgesteld om te zorgen dat het werken wordt geborgen en ook daadwerkelijk gaat plaatsvinden.