

1. Er is niet alleen grote bereidheid om samen het gesprek aan te gaan over de aanpak van mobiliteit en de belangrijke dilemma's die zich daarbij voordoen. Het wordt ook noodzakelijk geacht.
2. De voorgestelde principes volgorde, voetganger, fiets, OV en auto, staan niet zozeer ter discussie. Het gaat erom hoe je dit organiseert met alle andere opgaven, die niet allemaal tegelijk kunnen worden gerealiseerd.
3. Het besef leeft sterk dat de ambities alleen in samenhang en in samenspel met de stad kunnen worden uitgevoerd en dat inschikken van alle partijen noodzakelijk is.
4. Het is noodzakelijk om meer te doen aan het proactief organiseren van samenhang en samenspel en dat ook vorm te gaan geven.
5. TOPdelft wil daaraan een bijdrage leveren met een stadsgesprek in oktober.

1. Inleiding

TOPdelft heeft najaar 2019 gekozen om door middel van een serie gesprekken het onderwerp mobiliteit verder uit te diepen. We hebben op 27 november een avond belegd over het perspectief van innovaties in de mobiliteit. In mei stond een stadsgesprek over het Mobiliteitsplan in voorbereiding op de agenda. Dat kon niet doorgaan vanwege Corona. In plaats daarvan hebben we in een voorbereidingsnotitie een verkenning uitgevoerd wat zo'n stadsgesprek kan inhouden. Deze notitie is met een aantal personen en organisaties gedeeld om input op te halen voor de inhoudelijke voorbereiding van een te plannen stadsgesprek. Reacties zijn ontvangen van zowel bewoners- en bedrijvenorganisaties, fietsersbond, stadsbouwmeester, deskundigen, etc. De notitie bevatte (noodgedwongen nog beperkte, maar openbare) informatie over de hoofdlijnen van het mobiliteitsplan in ontwikkeling. De notitie bevatte niet alleen allerlei vragen over het mobiliteitsplan zelf, maar ook vragen aan alle gesprekspartners over waarover die discussie zou kunnen gaan.

2. Reacties, wat heeft de notitie aan reacties opgeleverd?

Er zijn veel constructieve reacties en goede inhoudelijk reacties binnengekomen via mail en in bilaterale gesprekjes. In feite ontstond er per email en telefonisch al een soort stadsgesprek, zij het gemankeerd, want de interactie was onvolledig. In ieder geval was uit alle reacties duidelijk dat het onderwerp mobiliteit in de stad leeft en dat er bereidheid is om over het onderwerp verder te praten.

Inhoud

Een eerste conclusie was dat de opbouw van de voorbereidingsnotitie werd herkend en erkend. "Het is een compleet verhaal": de samenhang met de verschillende ambities van Delft, de samenhang tussen korte en lange termijn, de samenhang tussen de denkrichtingen van het mobiliteitsplan en de bijbehorende maatregelen, en vooral de noodzaak om de dilemma's en

keuzen onder ogen te zien. Het is een complex verhaal, maar het is ook een complex onderwerp. Dat is in deze fase onvermijdelijk.

Proces

Tweede conclusie was dat het noodzakelijk is om de discussie te focussen binnen een goede context, zodat er een vruchtbaar stadsgesprek kan ontstaan. De voorgestelde principes van het mobiliteitsplan en de voorkeursvolgorde voetganger, fiets, ov en auto staan niet zozeer ter discussie. Het gaat over de uitwerking van de maatregelen en investeringen. Maar bij die uitwerking kunnen ook flinke dilemma's worden verwacht. Daarvoor moeten keuzen worden gemaakt, zowel keuzen op korte termijn om de basis op orde te brengen als om keuzen op langere termijn om alle ambities van de stad mogelijk te maken.

Het belangrijkste dilemma is in de driehoek groeiende stad, leefbare stad en de mobiele, bereikbare stad. Hieronder zijn een paar citaten opgenomen

Basis op orde

Uit de enquête voor de Fietsstadverkiezing 2020 blijkt dat fietsers vooral de veiligheid, de drukte en de conflicten tussen voetgangers en fietsers en die tussen fietsers en auto's (vooral bij fietsstroken) in Delft de waardering onvoldoende tot slecht geven. Delft kwam niet in de top 100 van gemeenten voor. Er is dus nog een grote achterstand in te halen.

Gedrag moet je als overheid sturen, door middel van ontwerp en faciliteiten. Gebruikers moeten begrijpen vanuit het ontwerp van openbare ruimte wat er van hen verlangd wordt. Er wordt te veel verwacht van het zogenaamde shared space. Shared space werkt alleen als het niet druk is en je de ruimte hebt. (Citaat Fietsersbond Delft)

Ambities mogelijk maken

Het mobiliteitsplan kan niet los gezien worden van een integraal plan voor de toekomst van Delft: 15.000 woningen en 10.000 banen erbij betekent extra respectievelijk 105.000 en 40.000 verkeersbewegingen per dag erbij: te voet, per fiets, OV of auto. De omvang, het duurzaam gebruik en de beschikbaarheid voor andere functies van de openbare ruimte verdraagt dit niet zonder ingrijpende veranderingen op het gebied van mobiliteit. (Citaat Fietsersbond Delft)

Kern van het vraagstuk is enerzijds het gapende gat tussen mooie ambities op het gebied van duurzaamheid en veiligheid en anderzijds de sterke groei (15.000 woningen, 10.000 banen) en de daarbij gewenste bereikbaarheid. (Citaat vanuit bewonersorganisatie)

3. Samenhang en samenspel: Why, how en what

Hoe verder te gaan met onze serie avonden over mobiliteit in de stad? Hoe te focussen in een goede context? Uit de reacties en de gesprekken komen verschillende reacties naar voren, maar wij zien wel een rode draad. Deze rode draad concentreert zich op het feit dat de doelen, wat er gerealiseerd moet worden, vanuit de geschreven ambities weliswaar helder is (15.000 woningen; 10.000 arbeidsplaatsen, verschuiving naar fiets en voetganger, veilig en energieneutraal; voldoende ruimte voor groen, et cetera), maar dat de vraag ervoor; namelijk *Hoe wil de stad alle ambities in samenhang realiseren*, weinig invulling heeft gekregen in de contouren van het Mobiliteitsplan. Hierdoor komt er een sceptisch beeld over de haalbaarheid van de doelen uit het Mobiliteitsplan naar voren, terwijl de eigenlijke twijfel zich concentreert op de vraag hoe de verschillende doelen met elkaar verenigd kunnen worden. (Samenhang).

4. **Samenhang**

Waarom is samenhang essentieel? Het gaat ons niet om het mobiliteitsplan op zich. Ons gaat het om mobiliteitsvraagstukken te zien in samenhang te zien met andere opgaven van de stad. Op langere termijn is de samenhang met de nog uit te brengen omgevingsvisie evident. De wisselwerking tussen de ruimtelijke keuzen en de mobiliteitskeuzen kunnen vraagt om een integrale aanpak. Maar ook bij maatregelen op korte termijn is de samenhang bij de (her)verdeling van de publieke ruimte volop aan de orde.

De stadsbouwmeester schreef in zijn startnotitie voor de gemeenteraad het volgende over het belang van samenhang:

“De neiging bestaat om de oplossing te zoeken in het maken van een visie, in de hoop dat we dan in het vervolg alles daarop kunnen toetsen. Alle visies bij elkaar vormen straks de omgevingsvisie. Dat is een loffelijk streven, maar blijft ook vrij abstract. Mijn voorstel zou zijn om ook in de toekomst voor ontwikkellocaties specifieke gebiedsvisies te maken en die met voorbeeldontwerpen te verifiëren. Daarmee voorkomen we dat we zaken openlaten die gekaderd moeten worden en tegelijkertijd dat we eisen stellen die te hoog gegrepen zijn. Het gemeentelijk apparaat staat met al die ontwikkelingen zwaar onder druk. Dat maakt dat er weinig aandacht is voor het bewaken van de grote lijn, de samenhang der dingen. Er wordt te weinig ontworpen aan Delft als geheel, voor de relatie tussen plannen. En dat juist in een tijd dat alle nieuwe thema’s als ecologie, klimaatadaptatie, circulaire economie en verstedelijking om veel samenhang vragen”

In de context van samenhang is het goed de belangrijkste dilemma’s, die zitten in de driehoek groeiende stad, leefbare stad en bereikbare stad te benoemen. Als het bijvoorbeeld niet lukt om het aantal rijdende en geparkeerde auto’s in te perken, is het noodzakelijk de groei van het aantal woningen in te perken. Voor een leefbare stad is het nodig meer verblijfsruimte te scheppen.

5. **Samenspel**

De voornemens in het mobiliteitsplan houden een ingrijpende transitie in. Uit de reacties komt het beeld naar voren dat diverse partijen vanuit hun expertise blijvend input willen leveren in het realiseren van de ambities, ook in tijden dat die onder druk komen te staan. Die echte participatie kan veel sterker door de gemeente worden ingericht. Er is veel kennis in de stad die kan worden gebruikt. Er is grote betrokkenheid van bewoners, die positief kan worden benut. Het zou een goed idee zijn om een bijeenkomst te organiseren over kansen en problemen bij de komst van Royal HaskoningDHV naar het TU-noord gebied.

Er is veel deskundigheid bij bijvoorbeeld fietsersbond. Er kan ook meer gebruik worden gemaakt van goede voorbeelden van elders. Denk bijvoorbeeld aan de publicatie van de het College van Rijkadviseurs en de 4 grote steden: *Naar een schaa sprong voor de fiets*.

Er zijn in Delft veel initiatieven/start-ups die met mobiliteitsinnovatie bezig zijn, naast vanzelfsprekend de universiteit en onderzoeksinstituten. Dat biedt kansen voor samenwerking met mobiliteitsinitiatieven in de stad. Dit past bij de ambitie van Delft om een innovatieve stad te zijn. Innovatie is ook noodzakelijk om de ambities te realiseren. De kansrijkheid van initiatieven kan worden verhoogd door ze te bundelen en gezamenlijk meer schaal grootte te geven die noodzakelijk is om succes te bereiken. Een vervolg op de TOPdelft bijeenkomst over innovaties in mobiliteit is een onderdeel van het vervolg waarbij die bundeling van initiatieven kan worden nagestreefd.

Er zijn meer aanknopingspunten. Bedrijven Kring Schieoevers (BKS) en Delft Technnologypark (SGDTP) werken intensief op bepaalde thema’s samen waaronder mobiliteit. De beide besturen

hebben aangegeven een enquête onder bedrijven en organisaties te willen uitzetten over het thema mobiliteit. Zij willen ook graag participeren in de (mobiliteit)ontwikkeling van Zuidelijk Delft.

Het voorgaande biedt tal van aanknopingspunten om een intensiever samenspel tussen gemeente en stad bij de verdere ontwikkeling van de plannen vorm te geven. TOPdelft wil daar graag een bijdrage aangeven in samenspraak met gemeente.

6. Wat betekent de Coronacrisis voor dit alles?

De Corona crises heeft een directe impact op de mobiliteit. Er zijn veranderingen door de crisis die vooruitlopen op de ambities (het telewerken bijvoorbeeld en de mogelijk blijvende verschuiving naar de fiets) en veranderingen die op termijn weleens een negatieve impact hebben (de auto is uit veiligheidsoverwegingen te verkiezen boven het OV).

Dit alles biedt in deze tijd mogelijkheden om infrastructurele aanpassingen naar voren te trekken. Ook liggen hier kansen voor het actief betrekken van innovatieve bedrijven en partijen, burgers en bedrijven.

Maar de Coronacrisis zorgt ook voor onzekerheid. De grootste onzekerheid zit in de nog te verwachten economische crisis. Een veel gestelde vraag in de reacties vanuit de stad is of er voldoende middelen gereserveerd blijven voor een adequaat uitvoeringsplan.

7. Voorstel voor vervolg, insteek voor stadsgesprek in september

Op korte termijn komt het Mobiliteitsplan naar buiten, in de vorm van een mobiliteitsprogramma. Dan zal de gemeente ook aangeven welke activiteiten zij gaat organiseren in de consultatie van de stad (gelegenheid aan de stad om zienswijzen te geven). Het programma van TOPdelft is aanvullend hierop en bouwt voort op de lijnen van samenhang en samenspel, zoals hierboven uiteengezet.

We willen graag in een nieuwsbrief in juni aandacht hieraan schenken.

Onze gedachte is om in september een stadsgesprek te organiseren gevolgd door een aantal avonden over deelgebieden en deelonderwerpen. Dit zou naast het gemeentelijk consultatieproces plaatsvinden. Dit vraagt om afstemming van deze activiteiten. Daarover willen we graag met de wethouder in gesprek.

Onze insteek voor het stadsgesprek in september is om eerste stappen te zetten in het proactief organiseren van samenhang en samenspel. Hoe kunnen we dat inhoudelijk invullen? Hoe zouden we dat kunnen aanpakken? Wat zijn goede eerste gedachten en stappen?

Voor de inhoudelijke invulling van dit stadsgesprek zijn verschillende suggesties gedaan. We willen graag met potentiële inleiders in gesprek over de volgende vragen.

De vraag aan de stadsbouwmeester is hoe te komen tot een samenhangende benadering vanuit de stad als geheel. Hoe kan de omslag van het denken over mobiliteit geleidelijk invloed hebben op het ruimtelijke denken in de stad.

De vraag aan de fietsersbond: Hoe kunnen we de schaa sprong voor de fiets vormgeven zonder dat dit leidt tot aantasting van de (langzame) verblijfskwaliteit in de stad? Hoe voorkomen we dat de fiets de nieuwe auto wordt?

De vraag aan de innovatieve bedrijven op het gebied van smart mobility is: Hoe zouden we tot een bundeling en versnelling van initiatieven kunnen komen die leiden tot een betere mobiliteit in de stad. (Autoluwe stad, Logistieke innovatie, Hubs en deelvervoer).

De vraag aan bewonersorganisaties en bedrijvenorganisaties om suggesties te doen voor een beter samenspel tussen gemeente en stad op korte en lange termijn. Denk bijvoorbeeld aan

gedachten vanuit Bedrijvenkring Schieoevers en Delft Technology Park over te zetten stappen voor de verdere ontwikkeling van Schieoevers en Campus.
Uiteraard willen we hierover ook graag in gesprek met de wethouder.