

Memo

memonummer 01
 datum 17 september 2020
 aan
 van Roland Claessens Antea Group
 Jaap Bout
 kopie
 project Martinus Nijhofflaan fase 2
 projectnr. 0462176.100
 betreft Verkeerseffecten ontwikkeling Martinus Nijhofflaan fase 2

Inleiding

Aan de Martinus Nijhofflaan is een ontwikkeling gepland van een woongebouw met in de plint commerciële functies. De ontwikkeling wordt in twee fases gerealiseerd waarbij de eerste fase reeds in 2018 is gerealiseerd. In het vastgestelde bestemmingsplan resteert nog ruimte voor fase 2 voor 97 appartementen met 617 m² bvo aan commerciële ruimte. In het vigerend bestemmingsplan van de ontwikkeling Martinus Nijhofflaan is voor de ontwikkeling de volgende omvang opgenomen:

	Appartementen	Commerciële ruimte
Fase 1	59	5.500 m ² bvo
Fase 2	97	617 m ² bvo
Totaal	156	6.117 m ² bvo

Tabel 1: Omvang plan Martinus Nijhofflaan vigerend
 bestemmingsplan

Inmiddels zijn voor fase 2 in totaal 260 appartementen voorzien in plaats van 97 appartementen die zijn opgenomen in het oude verkeersonderzoek (december 2014). Hiervoor dienen de toen berekende verkeerscijfers herzien te worden. In deze memo zijn de verkeerseffecten voor het gewijzigde plan opgenomen.

	Appartementen	Commerciële ruimte
Fase 1	59	5.500 m ² bvo
Fase 2	260	256 m ² bvo
Totaal	319	5.756 m ² bvo

Tabel 2: Omvang plan Martinus Nijhofflaan gewijzigd plan
 (fase 1 is gerealiseerd)

Uitgangspunten

De basis voor de verkeersberekeningen vormt het verkeersmodel MRDH versie 2.6 (v-MRDH). Het v-MRDH is een multimodaal verkeersmodel voor de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag, waar ook de gemeente Delft onderdeel van uitmaakt. Dit regionale verkeersmodel berekent aan de hand van sociaal economische gegevens de verwachte verkeersbewegingen voor het volledige studiegebied van het verkeersmodel. Daarnaast kent het v-MRDH ook een aantal prognosejaren (o.a. 2030) om de toekomstige verkeerseffecten in beeld te kunnen brengen.

In het v-MRDH is het vigerende bestemmingsplan voor de Martinus Nijhofflaan opgenomen met 156 woningen. Door de wijziging van het bestemmingsplan is de verkeersgeneratie voor de ontbrekende 163 appartementen berekent op basis van kencijfers. Deze kencijfers zijn afkomstig uit de CROW-publicatie 381 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (december 2018). Om de verkeersgeneratie te bepalen moeten een aantal uitgangspunten worden vastgesteld. De stedelijkheidsgraat van de gemeente Delft is 'zeer sterk stedelijk' op basis van de

omgevingsadresseneenheid van het CBS. Vanuit de Nota parkeernormen 2018 van de gemeente Delft valt het gebied onder de categorie 'schil centrum'. De toekomstige bewoners zijn primair starters op de woningmarkt en young professionals. Daarnaast zal een deel van de woningen bestaan uit een zogenaamd 'friendsconcept'; woningen voor samenwonende jongeren. In het algemeen allemaal bewoners die een gering autobezit hebben en aan het begin van hun (woon) carrière staan. In combinatie met de gemiddelde parkeernorm voorgeschreven door de gemeente Delft is voor de verkeersgeneratie de minimale kencijfers aangehouden.

In tabel 3 is de verkeersgeneratie van de uitbreiding van het plan weergegeven.

Functie	Programma	Kencijfer	Verkeersgeneratie weekdag (mvt/etm)	Verkeersgeneratie werkdag (mvt/etm)
Huur, appartement, midden/goedkoop	163	1,8	293	325

Tabel 3: Verkeersgeneratie uitbreiding fase 2

In totaal genereert de uitbreiding van het plan 293 verkeersbewegingen voor een gemiddelde weekdag. Voor een gemiddelde werkdag is dit 325 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

In fase 2 is voor de commerciële functies in totaal 264 m² bvo gepland, dat nog kan worden uitgebreid tot maximaal 364 m². Dit is minder dan in het huidige bestemmingsplan mogelijk is. In de aanpassing van de verkeersberekening is geen rekening gehouden met het verkleinen van het aantal m² bvo voor commerciële functies.

Verkeerseffecten

In tabel 4 zijn de verkeerseffecten van het plan weergegeven.

Nr.	Weg	Tussen	Referentie	Plan	Verskil	
					Abs.	Rel.
1	Aart van der Leeuwlaan	E. du Perronlaan – M. Nijhofflaan	1.900	2.000	+ 100	+ 5%
2	Menno ter Braaklaan	R. Holstlaan – Voorhofdreef	4.700	4.900	+ 200	+ 4%
3	Pierre van Hauwelaan	D. Ellingtonstraat – A. vd Leeuwlaan	5.800	5.800	0	0%
4	Martinus Nijhofflaan	A. vd Leeuwlaan – Delflandplein	6.200	6.300	+ 100	+ 2%
5	Papsouwselaan	Delflandplein – Mercuriusweg	10.600	10.700	+ 100	+ 1%
6	Voorhofdreef	Delflandplein – M. ter Braaklaan	11.700	11.800	+ 100	+ 1%
7	Voorhofdreef	M. ter Braaklaan – J. Campertlaan	11.000	11.200	+ 200	+ 2%

Tabel 4: Verkeerseffecten uitbreiding fase 2 (in mvt/etm)

De toename van het verkeer welke wordt veroorzaakt door de uitbreiding van het plan is relatief klein ten opzichte van de referentiesituatie (grootste toename is 5%). De verkeerseffecten van de uitbreiding van fase 2 is hierdoor beperkt.

In de omgeving van het plangebied zijn in de referentiesituatie geen knelpunten berekend. Door de relatieve kleine toename worden ook voor de plansituatie geen doorstromingsknelpunten verwacht. Ook voor de verder weg liggende rijkswegen is de toename zeer beperkt en zijn geen directe effecten te verwachten door de ontwikkeling van de locatie.