



## Memo verkeer en parkeren

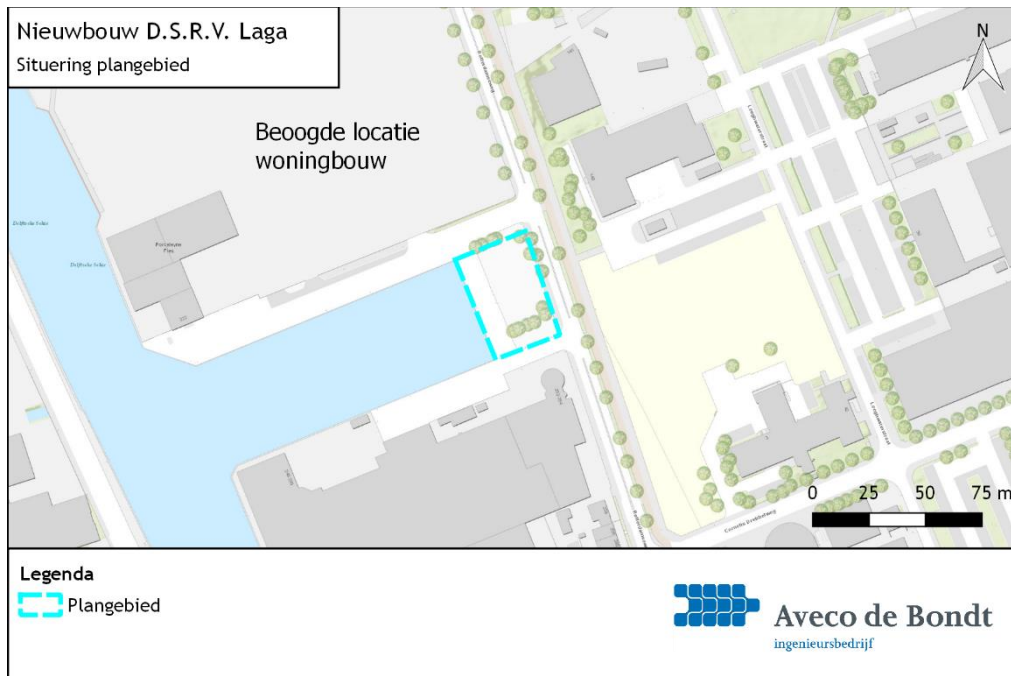
**onderwerp** Milieuplanologische onderzoeken ontwikkeling LAGA  
Delft  
**bestemd voor** Gemeente Delft  
**opgesteld door** Juul Osinga

**datum** 9 november 2021  
**referentie** 204487\_M\_JOA\_1511  
**projectnummer** 204487  
**versienummer** 1

### Inleiding

De Gemeente Delft is voornemens om aan de kop van de Nieuwe Haven een perceel beschikbaar te stellen voor nieuwbouw voor de D.S.R.V. LAGA. De nieuwbouw betreft een clubhuis met diverse voorzieningen, waaronder een botenloods, werkplaats, kleedkamers, ergoruimte, commissieruimte, bestuurskamer, keuken, bar, terras en steigers. Het plangebied is weergegeven in de onderstaande figuur.

Om de nieuwbouw mogelijk te maken is een bestemmingsplanwijziging noodzakelijk. Het beoogde gebruik past niet binnen de bestemming 'bedrijventerrein' die in het geldende bestemmingsplan (Schieovers Noord) voor deze locatie is vastgesteld. Onderhavige memo omvat een inhoudelijk onderbouwing voor de toekomstige parkeerbehoefte.



Figuur 1: Situering plangebied

In deze memo wordt achtereenvolgens aandacht besteed aan het geldende beleid, de parkeerbehoefte en de parkeeroplossing.

## Parkeervisie Schieoevers Noord

De Nota Parkeernormen Delft (Gemeente Delft, 2018) biedt de mogelijkheid om voor bepaalde grootschalige ontwikkelingen een separate parkeervisie op te stellen. Dit biedt de mogelijkheid om rekening te houden met specifieke kenmerken van de gebiedsontwikkeling en de wijze waarop mobiliteit en parkeren wordt georganiseerd in het gebied. Voor het gebied Schieoevers Noord, waar het plangebied onderdeel van uitmaakt, is in een mobiliteitsvisie uitgewerkt op welke wijze mobiliteit en parkeren in het gebied worden georganiseerd. Om het juridisch kader voor parkeren hierop te laten aansluiten is een separate Parkeervisie Schieoevers Noord (Gemeente Delft, 2021) opgesteld. Deze parkeervisie, die als nadere uitwerking en wijziging van de Nota Parkeernormen Delft voor het gebied Schieoevers Noord geldt, bevat de beleidsregels waaraan nieuwe ontwikkelingen in het gebied Schieoevers Noord moeten voldoen. De parkeervisie voorziet in beleidsregels ten aanzien van het parkeren en stallen van motorvoertuigen, het stallen van fietsen en het benodigde mobiliteitspakket. De beleidsregels zijn hieronder nader toegelicht.

### Mobiliteitsconcept

Bij nieuwe bouwontwikkelingen waarvoor een omgevingsvergunning wordt aangevraagd moet een mobiliteitsconcept worden uitgewerkt en ingediend, waaruit blijkt op welke wijze de mobiliteit en het parkeren wordt georganiseerd. Dit ter beoordeling van en goedkeuring door de gemeente. In het mobiliteitsconcept wordt ook onderbouwd op welke wijze wordt voorzien in mobiliteit voor de voorgenomen ontwikkeling, aan de hand van de principes uit de Mobiliteitsvisie Schieoevers Noord.

### Parkeernormen auto's

In de bestemmingsplannen en het omgevingsplan voor Schieoevers Noord is opgenomen dat een omgevingsvergunning slechts kan worden verleend als voorzien wordt in voldoende parkeerplaatsen. Daarnaast is een afwijkingsmogelijkheid opgenomen waarmee van de parkeereis kan worden afgeweken. Hierbij geldt het volgende:

- a) Voor de berekening van de parkeerbehoefte gelden de parkeernormen Schieoevers Noord zoals in bijlage 3 opgenomen.

*Bijlage 3 van de parkeervisie voor Schieoevers Noord bevat een functie-indeling met verschillende categorieën. Roeivereniging LAGA valt onder de hoofdcategorie 'Sport, cultuur en ontspanning'. Een roeivereniging wordt niet genoemd in de lijst met functies. Er is geen functie in de lijst aanwezig die goed vergelijkbaar is.*

- b) Met de in het bestemmings- of omgevingsplan opgenomen afwijkingsbevoegdheid kan een lagere parkeereis worden toegestaan (toepassen van een reductie op de parkeernorm) als in het Mobiliteitsconcept is onderbouwd op welke wijze wordt voorzien in aanvullende maatregelen, die tegemoetkomen aan de mobiliteit en de parkeerbehoefte van de toekomstige gebruikers van het gebouw. Dit zijn maatregelen die boven op de al voorziene maatregelen in het kader van het Ontwikkelplan Schieoevers Noord, het MER en Spelregelkader Schieoevers Noord en de Mobiliteitsvisie Schieoevers Noord zijn opgenomen om tot de gemiddelde parkeernorm van 0,6 voor woningen en een verlaagde parkeernorm voor andere functies in Schieoevers Noord te komen.
- c) Bij de berekening van de parkeerbehoefte en het dubbelgebruik wordt gebruik gemaakt van de aanwezigheidspercentages volgens bijlage 5.



#### Fietsparkeernormen en fietscomforteisen

Bij de uitwerking van het mobiliteitsconcept gelden de volgende regels ten aanzien van de te hanteren parkeernormen voor fietsen:

- a) Voor bouwontwikkelingen gelden de minimale fietsparkeernormen Schieoevers Noord zoals opgenomen in bijlage 4.

*Bijlage 4 van de parkeervisie voor Schieoevers Noord bevat een functie-indeling met verschillende categorieën. Sport komt als functie in deze lijst niet voor. Er is geen functie in de lijst aanwezig die goed vergelijkbaar is met een roeivereniging.*

- b) In het Mobiliteitsconcept voor de bouwontwikkelingen moet aangetoond worden op welke wijze wordt voorzien in goed bereikbare en comfortabel te gebruiken fietsparkeervoorzieningen.

#### Parkeeroplossing

- a) De parkeerbehoefte aan parkeerplaatsen van een bouwontwikkeling voor de eigen auto en eigen fiets van bewoners en bezoekers wordt berekend op basis van de eisen in artikel 4 en 5.
- b) De parkeerbehoefte aan parkeerplaatsen van een bouwontwikkeling voor deelauto's voor woningen bedraagt 8,6% van het berekende bewonersgedeelte van de parkeerbehoefte voor woningen.
- c) Er wordt maximaal gebruik gemaakt van dubbelgebruik van parkeercapaciteit, waarbij ook rekening wordt gehouden met de benodigde parkeercapaciteit voor deelauto's.
- d) Bij de bouwontwikkeling wordt voorzien in parkeergelegenheid in een gebouwde voorziening op eigen terrein, waarmee de volledige parkeerbehoefte van auto's en fietsen van de bouwontwikkeling wordt opgelost. Een uitzondering hierop geldt voor de parkeeroplossing voor de fietsparkeerbehoefte van bezoekers in de categorieën woningen, winkels en horeca. Voor elke afzonderlijke functie geldt de maximaal acceptabele loopafstand zoals opgenomen in bijlage 6 (*auto = 400m, fiets = 50m*).
- e) In afwijking van lid d kan (een deel van) de parkeerbehoefte voor de eigen auto worden opgelost op andere wijze. Hierbij dient in het Mobiliteitsconcept te worden aangegeven op welke wijze deze parkeervoorziening voldoet aan de mobiliteitsbehoefte van de toekomstige gebruikers, bijvoorbeeld door rekening te houden met de geldende acceptabele loopafstanden zoals opgenomen in bijlage 6 of door beschikbaarheid van geschikte en acceptabele alternatieve vormen van vervoer.

#### Laden en lossen

Initiatiefnemers van bouwontwikkelingen van functies waarbij bedrijfsmatige activiteiten plaats vinden, dienen aan te tonen hoe wordt voorzien in ruimte voor laden en lossen op eigen terrein, bij voorkeur in pandig. Het gaat om bedrijfsmatig laden en lossen, waarbij laden en lossen frequent plaatsvindt. Een incidentele verhuizing of het laden en lossen van boodschappen bij een woning vallen dus niet onder deze beleidsregel. De initiatiefnemer zal aannemelijk moeten maken dat de aangewezen ruimte in voldoende mate en op een veilige wijze voorziet in de logistieke aan- en afvoer van producten.

*Op basis van de zone waarin het plangebied ligt dient laden en lossen plaats te vinden op eigen kavel, met voldoende manoeuvreerruimte op de kavel om te kunnen keren.*



## Parkeerbehoefte- en oplossing

Voor de parkeerbehoefte van een studenten roeivereniging zijn geen kengetallen beschikbaar in CROW publicaties 317 en/of 381. Ook de in voorgaand hoofdstuk beschreven gemeentelijke parkeernota en parkeervisie geven geen aanwijzingen voor het bepalen van de parkeerbehoefte.

Door D.S.R.V. LAGA is een parkeeronderzoek uitgevoerd onder haar leden. Daarbij is onderscheid gemaakt in autoparkeren, fietsparkeren, evenementen en een botenwagen. De parkeerbehoefte is samengevat in de onderstaande tabel en worden vervolgens per onderdeel toegelicht.

Tabel 1: Resultaat parkeeronderzoek

| Onderdeel     | Behoefte                                                       | Toelichting |
|---------------|----------------------------------------------------------------|-------------|
| Autoparkeren  | 5 parkeerplaatsen en een plek voor halen en brengen op locatie | Structureel |
| Fietsparkeren | 375 fietsparkeerplaatsen op locatie                            | Structureel |
| Evenementen   | Oplossen in de omgeving van de locatie                         | Incidenteel |
| Botenwagen    | 1 stallingsplaats nabij de nieuwe locatie                      | Structureel |

### Fietsparkeren

Uit het parkeeronderzoek blijkt dat de drukste momenten tijdens de zomer zijn, rond etenstijd, op dinsdag en donderdag. Op deze dagen wordt het meest getraind en komen leden naar LAGA om te eten en te borrelen. In de huidige situatie, met 800 leden, wordt op piekmomenten uitgegaan van maximaal 300 leden die tegelijkertijd op locatie aanwezig zijn. In de toekomstige situatie, waarin groei naar 1.000 leden wordt voorzien, worden op piekmomenten maximaal 375 leden verwacht. Gelet op het bestaande en verwachte aantal leden wordt deze inschatting van de piekmomenten als reëel beschouwd.

Uit het parkeeronderzoek van LAGA blijkt verder dat vrijwel alle leden van LAGA per fiets naar de locatie komen. Studenten beschikken doorgaans niet over een auto. Deze aanname wordt bevestigd door cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek, waaruit blijkt dat in 2018 slechts 4,6% van de studenten een auto bezit (bron: <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2018/03/autobezit-jongeren-in-stad-helft-van-dat-op-platteland>). De roeivereniging is bovendien vlakbij de TU Delft gelegen, waar veel studenten overdag verblijven. In de directe omgeving (<400 meter lopen) zijn bovendien mogelijkheden voor Openbaar Vervoer aanwezig.

Gelet hierop wordt de verwachting dat het merendeel van de bezoekers per fiets komt onderschreven. Een deel zal mogelijk ook nog per voet komen. Aveco de Bondt is van mening dat de wanneer rekening wordt gehouden met een parkeerbehoefte van maximaal 375 fietsparkeerplaatsen er voorzien wordt in voldoende fietsparkeergelegenheid voor zowel reguliere situaties en piekmomenten.



### Autoparkeren

Uit het parkeeronderzoek van LAGA blijkt dat voor autoparkeren in totaal 5 parkeerplaatsen benodigd zijn en een plek voor het halen en brengen/afzetten van mensen. Zoals eerder aangegeven is het autobezit onder studenten zeer beperkt. Gelet op de ligging van de locatie ligt het bovendien niet voor de hand dat studenten per auto naar de locatie komen. Aveco de Bondt acht de resultaten van het parkeeronderzoek derhalve als reëel.

De 5 parkeerplaatsen worden gebruikt voor:

- twee profcoaches die in dienst zijn van LAGA: Beide hebben 1 parkeerplek nodig in de tijdperiode van 7 uur 's ochtends tot 8 uur 's avonds.
- de bootsman: LAGA's bootsman is 1 dag per week aan het werk van 8 uur 's ochtends tot 6 uur 's middags.
- busjes: LAGA heeft twee eigen busjes, beide staan geparkeerd in de straat en worden veel gebruikt door commissies en leden van LAGA. Voor de busjes zijn samen twee parkeerplaatsen nodig.
- leden met auto: uit een enquête onder leden, waarin is gevraagd hoe vaak zij per week, per maand en per jaar naar LAGA komen met de auto, blijkt dat er per week gemiddeld 9 van de 160 leden een keer met de auto naar de locatie komt. Per maand zijn er onder deze leden 57 bezoeken met de auto. Dit vertaalt zich naar ongeveer een half bezoek per dag vanuit de leden. In de opmerkingen bij de enquête valt te lezen dat autobezocht vaak oppikken en afzetten betreft. LAGA wenst hiervoor geen vaste parkeerplaats voor te reserveren, maar een plek voor het halen- en brengen/afzetten te creëren.

Bovenstaande parkeerbehoefte is representatief voor de huidige en toekomstige situatie. LAGA heeft aangegeven dat er momenteel geen voornemens zijn om meer coaches, bootsmannen of busjes aan te trekken.

### Evenementen

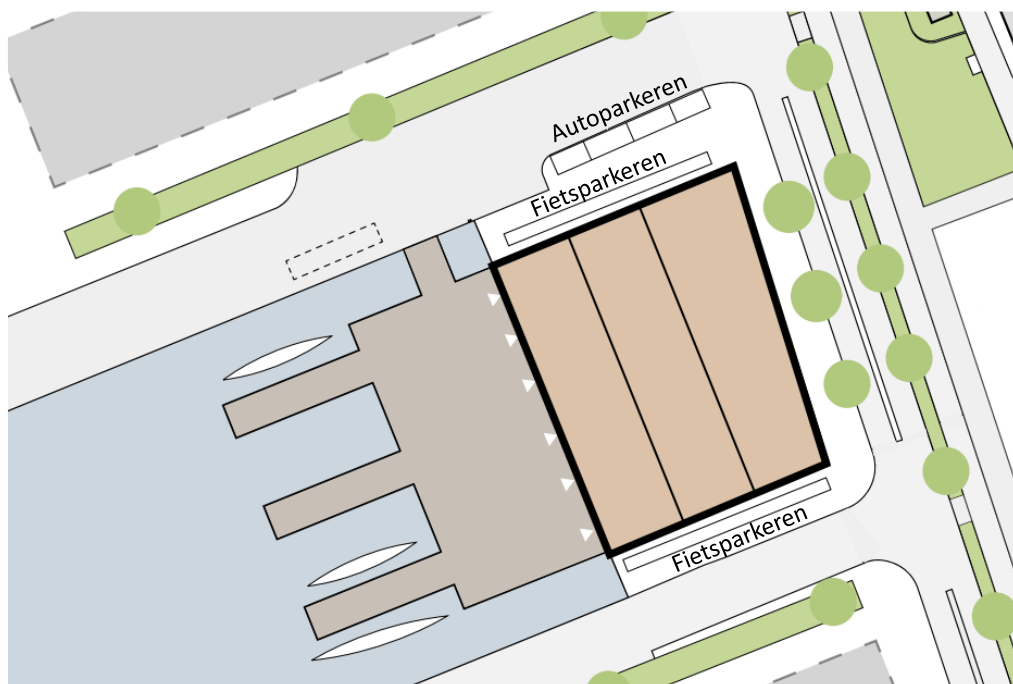
Jaarlijks vinden incidenteel enkele evenementen plaats waar het gebruikelijke maximale aantal personen op de locatie groter is. Een voorbeeld hiervan is de Owee, de jaarlijkse introductieweek. Voor deze incidentele situaties worden tijdelijke oplossingen gerealiseerd, zoals fietsparkeren bij de InHolland of Haagse Hogeschool, waar op het moment van evenementen doorgaans geen of nauwelijks fietsen staan. Ook voor autoparkeren zijn gesprekken met voorzieningen in de omgeving om tijdens evenementen in parkeerruimte te voorzien.

### Botenwagen

LAGA beschikt over een botenwagen voor transport van boten naar wedstrijden. Bij de locatie dient opstelruimte beschikbaar te zijn naast het gebouw voor het op- en afladen van boten. De stallingsplaats voor de botenwagen is nu op een locatie in Zevenhuizen. Een stallingsplaats nabij de nieuwe locatie is gewenst.

### Voorlopig ontwerp

In het voorlopig ontwerp van 13 juni 2019 is voor fietsparkeren aan weerszijden van het gebouw ruimte gereserveerd. Aan de noordzijde van het gebouw wordt ook voorzien in parkeerplaatsen voor een aantal auto's. Dit is weergegeven in de volgende figuur. Ten tijde van het opstellen van dit voorlopig ontwerp waren de resultaten van het parkeerbehoefte onderzoek nog niet beschikbaar. Bij de uitwerking van het voorlopig ontwerp naar het definitief ontwerp dient hier dus nog nader invulling aan te worden gegeven.



Figuur 2: Voorlopig ontwerp (juni 2019)

## Verkeersafwikkeling

Uit het parkeerbehoefte onderzoek blijkt dat de verkeersgeneratie als gevolg van het plan hoofdzakelijk fietsverkeer betreft en in zeer beperkte mate autoverkeer. De doelgroep van de roeivereniging betreft immers studenten, die over het algemeen niet over een auto beschikken. Bovendien is de campus, waar veel studenten verblijven en openbaar vervoer mogelijkheden aanwezig zijn, vlakbij de locatie aanwezig.

Op basis van het parkeerbehoefte onderzoek dat door D.S.R.V. LAGA onder haar leden is uitgevoerd volgt een zeer beperkte verkeersgeneratie door autoverkeer van circa 10 verkeersbewegingen per dag. Dit verkeer zal van en naar de locatie ontsloten worden via de Rotterdamseweg. De Rotterdamseweg is een tweerichting enkelbaans gebiedsontsluitingsweg met brede verkeersscheiding. Volgens de NSL monitoringstool wordt de Rotterdamseweg vooral gebruikt door licht verkeer (1.199 verkeersbewegingen per dag). Daarmee is het een relatief rustige weg. In de praktijk wordt deze weg ook door middelzwaar en zwaar verkeer gebruikt vanwege de omliggende bedrijven en industrie. Autoverkeer kan vanaf de Rotterdamseweg rechtstreeks de locatie De Nieuwe Haven opdraaien en vice versa. Het zicht vanaf De Nieuwe Haven op de Rotterdamse weg is goed. Rekening houden met een parkeerbehoefte van maximaal 375 fietsparkeerplaatsen wordt door ons als meer dan voldoende beschouwd voor reguliere situaties en piekmomenten.

Voor fietsverkeer is een vrijliggend tweerichting fietspad aanwezig. Fietsverkeer zal de Rotterdamseweg moeten oversteken om De Nieuwe Haven te bereiken. Hiertoe zijn in de middenberm tussen de rijbaan voor auto's en het fietspad uitsparingen aanwezig waar fietsers zich kunnen opstellen en het verkeersbeeld kunnen overzien om veilig over te steken. Het gebruik van de sportaccommodatie is vooral 's avonds. Op dit moment is de verkeersdruk op de Rotterdamseweg lager dan overdag.



Figuur 3: Verkeerssituatie ter hoogte van plangebied

Gelet op de beperkte hoeveelheid autoverkeer die door het beoogde plan extra worden aangetrokken in relatie tot de aanwezige verkeerssituatie worden geen problemen verwacht met de verkeersafwikkeling voor auto's. Voor fietsers is een vrijliggend tweerichtings fietspad aanwezig waarover fietsers, na het oversteken van de Rotterdamseweg het plangebied kunnen bereiken. Daarvoor zijn twee oversteekplaatsen aanwezig. Gelet op het beoogd gebruik van de locatie (vooral in de avond) in relatie tot de aanwezige verkeerssituatie worden geen problemen verwacht met de verkeersafwikkeling voor fietsers.





## Conclusie

De Gemeente Delft is voornemens om aan de kop van de Nieuwe Haven een perceel beschikbaar te stellen voor nieuwbouw voor de D.S.R.V. LAGA. De parkeerbehoefte van deze studentenroeivereniging is niet eenduidig vast te stellen op basis van algemeen bekende richtlijnen (CROW) en de gemeentelijke parkeervisie en -nota. Door D.S.R.V. LAGA is een parkeerbehoefte onderzoek uitgevoerd onder haar leden welke inzicht geeft in de benodigde hoeveelheid voorzieningen voor parkeren en de verkeersgeneratie. Op basis hiervan is de parkeerbehoefte voor auto's en fietsers inzichtelijk gemaakt en door Aveco de Bondt beoordeeld. De uitkomsten van het onderzoek worden reëel geacht en geven een representatief beeld van het mobiliteitsgebruik van de leden van de roeivereniging.

Piekmomenten komen vooral voor in de zomer op dinsdag en donderdagavond. Dan worden, mede gelet op de verwachte groei van de vereniging, maximaal 375 studenten tegelijkertijd op locatie verwacht. Uit het onderzoek blijkt dat de doelgroep vooral per fiets naar de locatie zal komen. Bezoek door studenten per auto wordt, behoudens incidenteel ophalen en wegbrengen van mensen, niet verwacht. Autobezit onder studenten is erg laag, de locatie ligt nabij de TU Delft waar veel studenten verblijven en in de nabijheid zijn mogelijkheden voor Openbaar Vervoer. Een deel van de doelgroep zal naar verwachting dus ook per voet naar de locatie komen.

De ontwikkeling van het clubgebouw bevindt zich in de fase van voorlopig ontwerp. In het voorlopig ontwerp is ruimte gereserveerd om fietsparkeren en autoparkeren op eigen locatie in te passen, hierbij is echter nog geen rekening gehouden met de uitkomsten van het recent door D.S.R.V. LAGA uitgevoerde parkeerbehoefte onderzoek. Binnenkort wordt het definitieve ontwerp uitgewerkt. Geadviseerd wordt om bij de uitwerking van het definitieve ontwerp rekening te houden met de uitkomsten van het parkeerbehoefte onderzoek. Volgens de gemeentelijke Parkeervisie Schieovers Noord kan een omgevingsvergunning slechts worden verleend als voorzien wordt in voldoende parkeerplaatsen voor auto's en fietsen. Tevens kan dan beoordeeld worden of uitvoering moet worden gegeven aan een mobiliteitsconcept.

Ten aanzien van de verkeersgeneratie en de aanwezige verkeerssituatie worden geen problemen verwacht.