

Mobiliteitsplan De Nieuwe Haven

Parkeren en verkeer

Opdrachtgever

Titel rapport

Kenmerk

Datum publicatie

Projectleider Goudappel

Status

AM

Mobiliteitsplan De Nieuwe Haven

008235.20210901.R1.04

1 september 2021

Tjitte Prins

Definitief

© Copyright Goudappel BV 1 september 2021

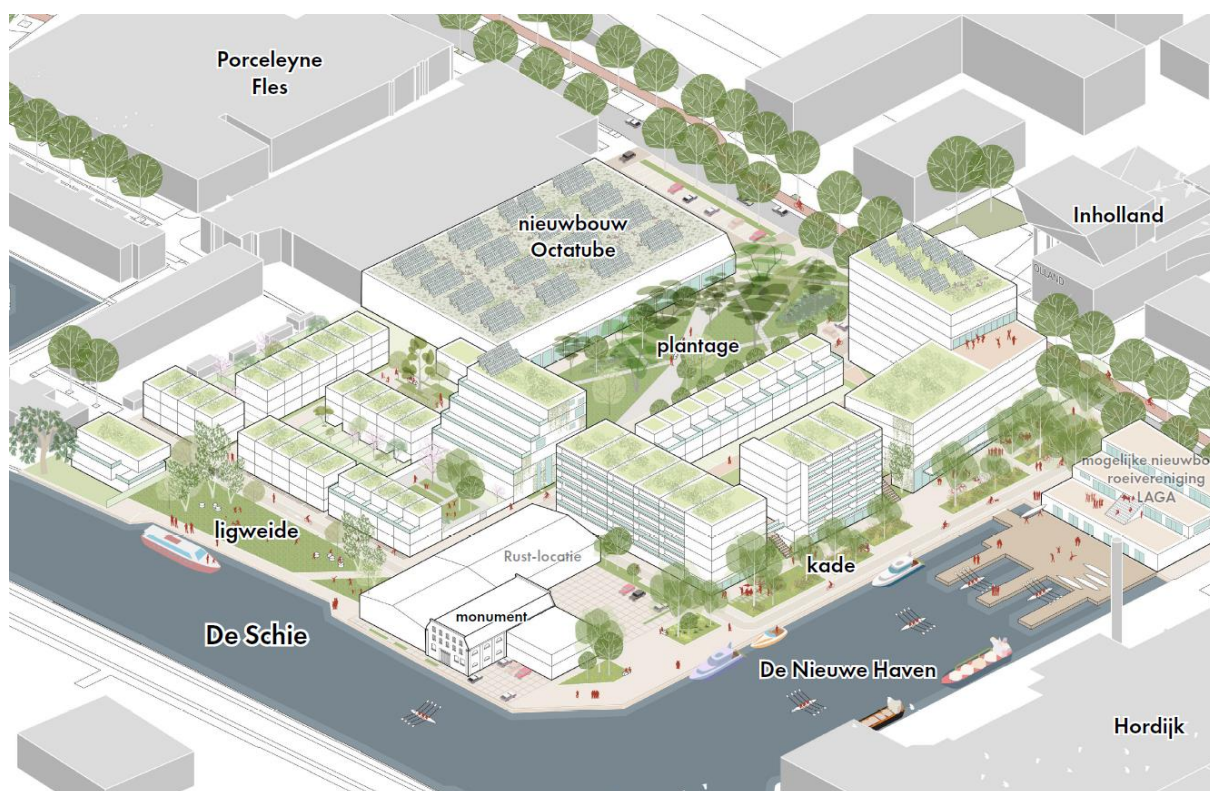
Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
1.1 Ligging van de locatie en context	1
1.2 Plan De Nieuwe Haven	3
2. Beleid en parkeersituatie	5
2.1 Mobiliteitsprogramma 2040	5
2.2 Schieoevers Noord	9
3. Parkeren De Nieuwe Haven	13
3.1 Parkeersituatie omgeving	13
3.2 Parkeerbehoefte De Nieuwe Haven - auto	14
3.3 Parkeren De Nieuwe Haven - fiets	18
4. Ontsluiting en verkeerseffecten	19
4.1 Verkeersmodel V-MRDH	19
4.2 Verkeersgeneratie De Nieuwe Haven	19
4.3 Aantakking De Nieuwe Haven	21
Bijlage 1 Aanwezigheidspercentages	24

1. Inleiding

AM ontwikkelt het gebied De Nieuwe Haven in Delft, waarbij vooral woningen worden gepland. Dit gebied is onderdeel van het plan Schieoevers Noord. Dit rapport is bedoeld om de verkeersaspecten rond deze ontwikkeling op te lossen. Hiertoe wordt aandacht besteed aan:

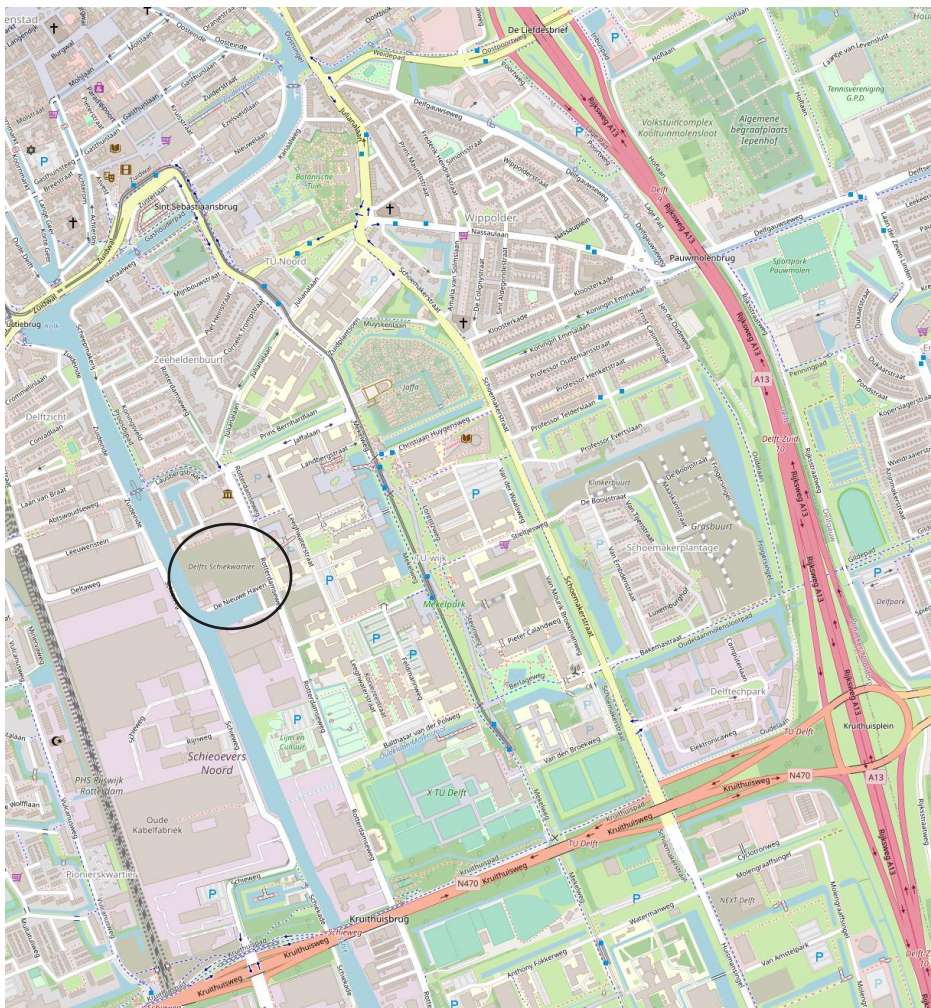
- de parkeerbehoefte;
- de verkeersgeneratie van de locatie;
- de verkeerseffecten op het omliggende wegennet;
- de aansluiting op het omliggende wegennet.



Figuur 1.1: De Nieuwe Haven in perspectief

1.1 Ligging van de locatie en context

De Nieuwe Haven ligt tussen de Rotterdamseweg en de Schie in Delft, nabij de TU-Delft, In Holland en de Porceleynse Fles.



Figuur 1.2: Ligging van De Nieuwe Haven

De Nieuwe Haven ligt in het gebied Schieoevers Noord. Voor dit gebied is een Ontwikkelpplan opgesteld, een MER en een mobiliteits- en parkeervisie. Het is de bedoeling om, in lijn hiermee, voor de deelgebieden een Mobiliteitsplan op te stellen. Doel van de plannen is om het industriegebied te veranderen in een woon- en werkgebied, waarbij sprake is van:

1. Een levendig gemengd stedelijk gebied.
2. Ruimte voor innovatieve maakindustrie.
3. Een sociaal inclusief en cultureel divers gebied.
4. Een gezonde en duurzame omgeving.
5. Goede verbindingen en nieuwe mobiliteit.

Het programma voor Schieoevers Noord omvat circa 7.700 woningen en circa 4.750 arbeidsplaatsen. In de Mobiliteitsvisie en de MER wordt benadrukt dat mobiliteitstransitie noodzakelijk is bij de ontwikkeling van de projecten, omdat anders de bereikbaarheid van het gebied in gevaar komt.

Dit wordt opgelost door:

- Het toepassen van hoge dichtheden en een hoge mate van functiemenging, waardoor veel verplaatsingen lopend of op de fiets kunnen worden gedaan.
- Het toepassen van lage parkeernormen, lager dan in de Delftse Nota Parkeernormen 2018 worden voorgeschreven.
- Invoeren van gereguleerd parkeren rondom de Schieoevers Noord, zodat geen parkeerhinder elders ontstaat.
- Een goed netwerk van loop- en fietsroutes. Onderdeel daarvan is onder andere de realisatie van de Gelatinebrug over de Schie.
- Aanbieden mobiliteitsalternatieven (Mobility as a Service), zoals deelmobiliteit, mobiliteitshubs en logistieke hubs.

De Parkeervisie Schieoevers Noord komt in het hoofdstuk over parkeren aan de orde.

De Nieuwe Haven is het eerste project van de Schieoevers Noord dat opgepakt wordt aan de oostzijde van de Schie en is, vergeleken met de andere projecten in dit gebied, van bescheiden omvang.

1.2 Plan De Nieuwe Haven

Het plan De Nieuwe Haven bevat de volgende onderdelen:

omschrijving	aantal	eenheid
studentenhuisvesting huur	209	aantal
appartementen sociale huur niveau	1	aantal
haalbare koop	49	aantal
vrije sector koop	33	aantal
vrije sector koop	4	aantal
specials vrije sector koop	10	aantal
vrije sector koop	36	aantal
totaal aantal woningen	342	aantal
horeca	689,5	m ² bvo
atelier	345	m ² bvo
voorzieningen	345	m ² bvo

Tabel 1.1: Programma De Nieuwe Haven

In het plan is een afsluitbare stallingsgarage voorzien met 116 plaatsen; deze parkeerplaatsen worden 'vast' verkocht of verhuurd aan bewoners. De 'specials vrije sector' beschikken over eigen parkeerplaatsen en langs de groenstructuur zijn nog 27 parkeerplaatsen voorzien. Er is aparte ruimte gereserveerd voor 8 deelauto's.



Figuur 1.3: Plan voor De Nieuwe Haven

2. Beleid en parkeersituatie

Bepalend voor de wijze waarop het parkeren en de ontsluiting van De Nieuwe Haven wordt vormgegeven is het mobiliteits- en parkeerbeleid van de gemeente. In dit hoofdstuk komen daarom het in januari 2021 vastgestelde Mobiliteitsprogramma 2040 (paragraaf 2.1) en de Nota Parkeernormen 2018 (paragraaf 2.2) aan de orde. Voorts gaat paragraaf 2.3 over de situatie in de directe omgeving van De Nieuwe Haven en de ontwikkelingen die hier aan de gang zijn.

2.1 Mobiliteitsprogramma 2040

In het Mobiliteitsprogramma 2040 zoekt de stad Delft naar een evenwicht tussen leefbaarheid, bereikbaarheid en duurzaamheid in een stad die groeit. Daarvoor is het nodig mobiliteitskeuzes te veranderen en te kiezen voor een mobiliteitstransitie. Dit houdt in dat het mobiliteitssysteem moet veranderen en dat wordt aangestuurd op aanpassing van mobiliteitskeuzes van de overheid, burgers, bedrijven en voorzieningen. De belangrijkste pijlers voor de komende 20 jaar zijn:

- ruimte geven door ruimte te maken:
 - meer verblijfsruimte (zoals pleinen en groen) en minder ruimte voor verplaatsen,
 - meer ruimte voor de voetganger en de fiets,
 - ruimte maken door minder autoritten,
 - ruimte maken door minder autoparkeren;
- meer schone en actieve/gezonde verplaatsingen in de vorm van lopen of fietsen;
- verkeersnetwerken en hun onderlinge samenhang aanpassen;
- openbare ruimte verbeteren;
- innovatieve vormen van vervoer die bijdragen aan de doelstellingen van het mobiliteitsprogramma, stimuleren;
- tegengaan van 'vervoersarmoede';
- verbeteren van de verkeersveiligheid.

Als uitwerking kiest de gemeente voor de volgende prioriteitsvolgorde voor de modaliteiten:

1. Voetganger.
2. Fiets.
3. Openbaar vervoer.
4. Auto.

Daarnaast wordt gekozen voor een hiërarchie in netwerken.

Voor De Nieuwe Haven is het relevant dat het ligt aan de wandelroute tussen de binnenstad en de TU, die loopt via de Michiel de Ruyterweg. Daarom wordt de rooilijn van De Nieuwe Haven hier 5 meter 'teruggelegd', zodat er voldoende ruimte ontstaat om een comfortabele looproute te maken.

Fietsnetwerk

Het Mobiliteitsprogramma 2040 bevat een kwaliteitsnetwerk voor de fiets.

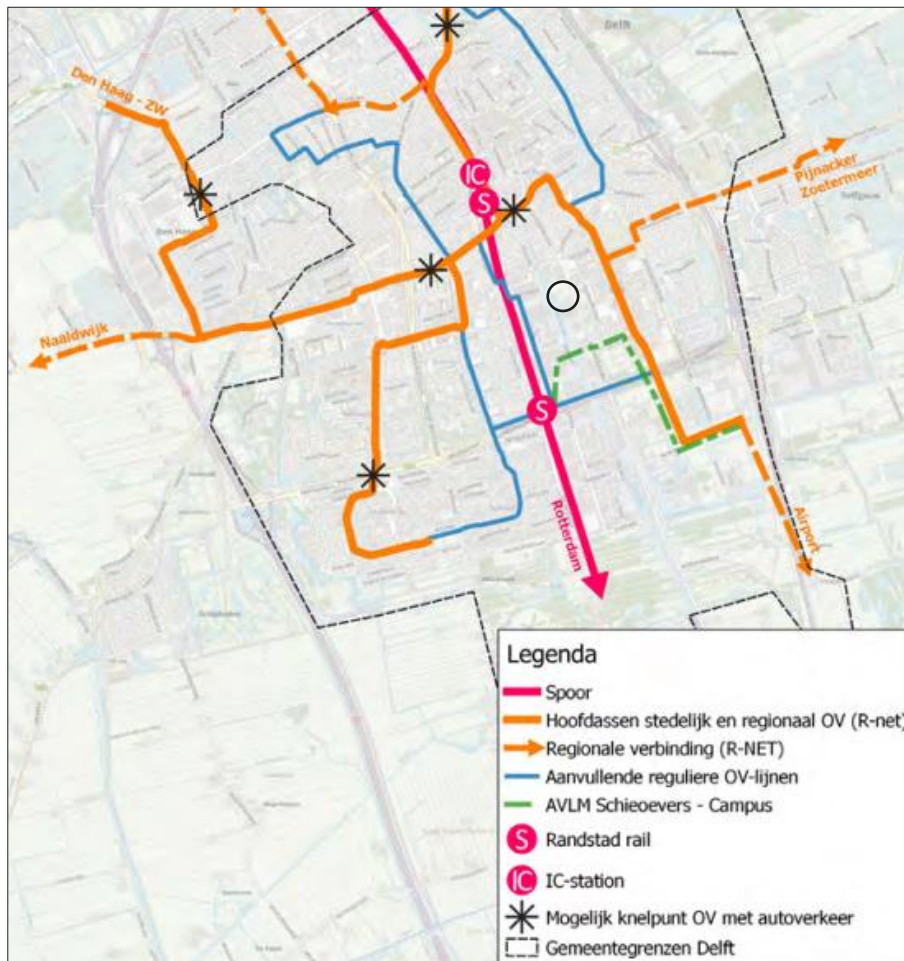


*Figuur 2.1: Fietsnetwerk met daarin de ligging van De Nieuwe Haven omcirkeld
(Mobiliteitsprogramma Delft 2040)*

Uit de figuur blijkt dat De Nieuwe Haven is omgeven door straten die tot het hoofd-fietsnetwerk behoren en dat er diverse plannen zijn om in de omgeving oeververbindingen over de Schie te realiseren. Door het gebied is een stippellijn getrokken: hier is de gemeente van plan om op termijn een extra fietsroute tussen station/binnenstad en de TU aan te leggen. Dit heeft vooral te maken met de grote drukte van fietsers op de parallelle routes, waaronder de Michiel de Ruyterweg. De gemeente wil deze aantallen fietsers spreiden over meerdere routes, zeker als deze aantallen nog verder gaan groeien.

OV-netwerk

Het OV-netwerk uit het Mobiliteitsprogramma is als volgt.



*Figuur 2.2: OV-netwerk met daarin de ligging van De Nieuwe Haven omcirkeld
(Mobiliteitsprogramma Delft 2040)*

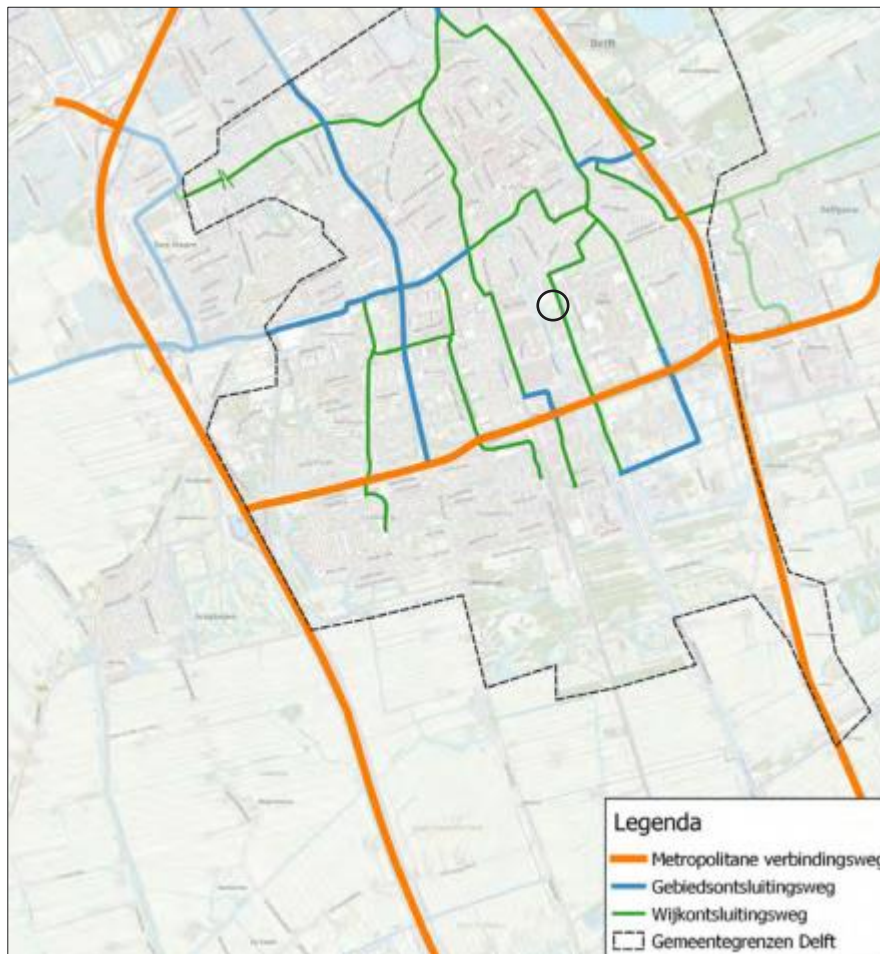
De Nieuwe Haven ligt op enige afstand van OV-haltes:

- 1,5 kilometer van station Delft - Campus en
- circa 750 meter van een toekomstige tramhalte van lijn 19.

Dat betekent dat De Nieuwe Haven op de rand van het invloedsgebied van deze haltes ligt. Hierdoor mag geen hoog aandeel OV-reizigers worden verwacht.

Autonetwerk

Het Mobiliteitsprogramma bevat het volgende autonetwerk.

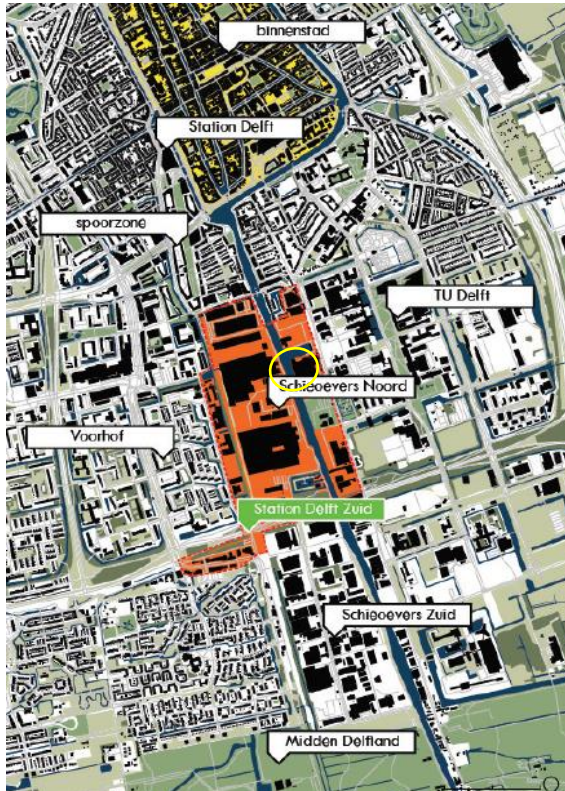


*Figuur 2.3: Autonetwerk met daarin de ligging van De Nieuwe Haven omcirkeld
(Mobiliteitsprogramma Delft 2040)*

Bij De Nieuwe Haven ligt aan de Rotterdamseweg, een wijkontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/h. Op termijn overweegt de gemeente de maximumsnelheid op deze wegen terug te brengen naar 30 km/h, maar vooralsnog zijn hier geen concrete plannen voor. In het MPD geeft de gemeente aan dat het ook mogelijk is om plaatselijk de snelheid omlaag te brengen, bijvoorbeeld met snelheidsremmende voorzieningen, zoals drempels of plateaus bij belangrijke kruisende fiets-oversteken.

2.2 Schieoevers Noord

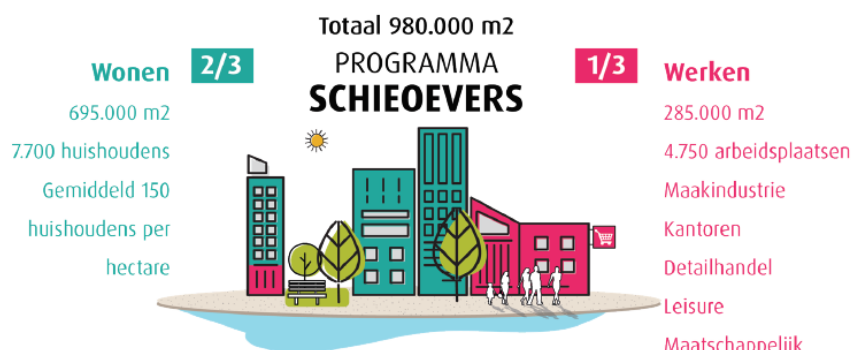
De Nieuwe Haven is onderdeel van het transformatieplan voor Schieoevers Noord.



Figuur 2.4: De Nieuwe Haven (omcirkeld) als onderdeel van de Schieoevers Noord

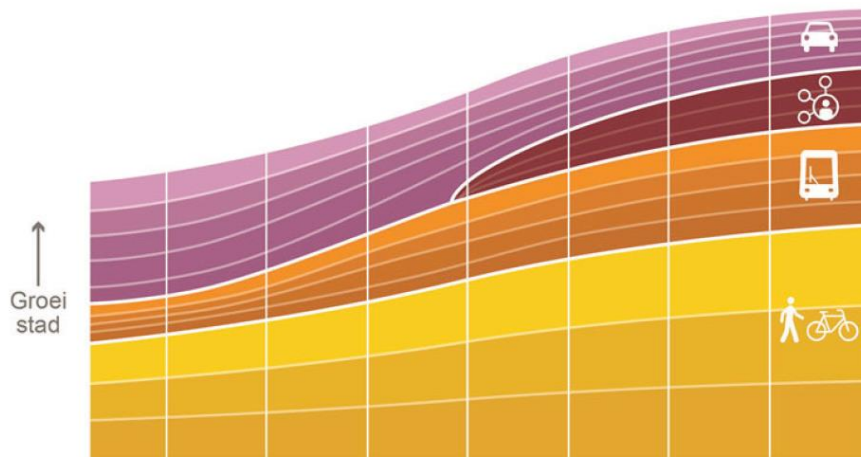
Voor de Schieoevers is een Ontwikkelpplan, een MER en een Mobiliteitsvisie opgesteld, die alle leidend zijn voor dit Mobiliteitsplan van De Nieuwe Haven.

Het Ontwikkelpplan Schieoevers behelst een transformatie van de huidige bedrijventerreinen naar een gebied met 1 miljoen m² bvo naar een gebied voor wonen (twee derde deel) en werken (een derde deel). Dit resulteert in woningen voor 7.700 huishoudens, 4.750 arbeidsplaatsen en een divers aanbod van voorzieningen, zie figuren 2.5 en 2.6 voor een visualisatie.



Figuur 2.5: Programma voor de Schieoevers

In de Mobiliteitsvisie Transformatie Schieoevers Noord is nagegaan wat de mobiliteitseffecten van de voorgenomen transformatie zijn. In de Mobiliteitsvisie wordt benadrukt dat de Mobiliteitsstrategie de sleutel is tot een aantrekkelijke en duurzame wijk. De mobiliteitsstrategie moet bijdragen aan de doelen van een gezonde (fysiek, psychisch en sociaal) en duurzame stad met een goede ruimtelijke kwaliteit. De gemeente en Kabeldistrict CV wil daarom inzetten op een verschuiving van het particuliere autogebruik naar lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit. De gewenste mobiliteits-transitie is verbeeld in figuur 2.6.



Figuur 2.6: Groei van de stad afgezet tegen de tijd en de verdeling van de verplaatsingen over de verschillende vervoerswijzen (bron: Mobiliteitsvisie Schieoevers Noord)

In de figuur nemen lopen/fiets en auto initieel een groot deel van de mobiliteit voor hun rekening en in de loop van de tijd groeit het gebruik van lopen/fietsen en openbaar vervoer aanzienlijk. In de loop van de tijd is de opkomst van deelmobiliteit en Mobility as a Service (MaaS) voorzien. De Nieuwe Haven biedt als nieuwe ontwikkeling, met de TU om de hoek, een ideale kans voor nieuwe mobiliteits-ontwikkelingen.

In de Schieoevers wordt een aantal principes toegepast:

- Door de hoge dichtheden en de menging van functies zijn lopen en fiets aangewezen modaliteiten voor de verplaatsingen. De openbare ruimte wordt daarom ingericht op voetgangers en fietsers.
- Door lage parkeernormen wordt het eigen autobezit ontmoedigd en is autobezit ook minder nodig, omdat werken en wonen in hetzelfde gebied mogelijk is en ook voor dagelijkse voorzieningen geen auto gebruikt zal worden door de bewoners.
- Een ruim aanbod van deelauto's biedt de bewoners zekerheid dat er, indien nodig, een auto beschikbaar is.
- De parkeervoorzieningen liggen aan de rand van het gebied, zodat het voor bewoners voor de hand ligt de fiets te pakken.
- In de omgeving wordt gereguleerd parkeren toegepast, zodat geen 'parkeerlek' (elders geparkeerde auto's) ontstaat.

- Er zijn kansen om multifunctionele hubs toe te passen, waar allerlei mobiliteitsdiensten samen kunnen komen.
- Hoge fietsparkeernormen en hoge comforteisen voor fietsparkeren dan wel een mogelijkheid van deelfietsen, zoals ook voor speciaalfietsen (E-bakfietsen, E-scooters et cetera).

Deze mobiliteitstransitie is ook noodzakelijk om de verkeersstromen te kunnen verwerken. Hiervoor zijn verkeersberekeningen uitgevoerd. Zonder een ambitieus mobiliteitsbeleid genereren de Schieoevers -na volledige ontwikkeling- in 2040 in totaal 26.500 autoritten per etmaal. Met het ambitieuze mobiliteitsbeleid wordt dit bijna gehalveerd tot 14.300 autoritten per etmaal. Het OV, de fiets en voetgangers nemen bij het ambitieuze beleid hiervan grote delen over; zo gaat het aantal ritten per OV van 7 naar 15% en van fiets van 40 naar 57%.

Parkeervisie Schieoevers Noord

In aansluiting op de Mobiliteitsvisie Schieoever Noord heeft de gemeente ook een parkeervisie voor dit gebied vastgesteld. Een constante in het parkeerbeleid van de gemeente is de inzet om uitwijkgedrag van parkeren te voorkomen, zodat overlast in bestaande gebieden wordt voorkomen. Dit betekent voor De Nieuwe Haven dat het moet voorzien in de eigen parkeerbehoefte. Overigens heeft het college de bevoegdheid om bij nieuwe bouwontwikkelingen gereguleerd parkeren in te voeren om overlast in omliggende gebieden op voorhand te voorkomen.

De Parkeervisie Schieoevers Noord bevat een set aan normen voor:

- parkeren van auto's;
- parkeren van fietsen;
- aanwezigheidspercentages voor het bepalen van dubbelgebruik van de parkeerplaatsen;
- de te hanteren loopafstanden voor de parkeervoorzieningen.

Deze normen vormen het uitgangspunt voor het bepalen van de parkeerbehoefte van De Nieuwe Haven in hoofdstuk 3.

Parkeernormen Schieoevers

Om een mobiliteitstransitie mogelijk te maken, heeft de gemeente de parkeernormen uit de Nota Parkeernormen 2018 voor de Schieoevers aangepast. Uitgangspunt daarbij is dat er geen sprake is van ongewenst uitwijkgedrag om parkeren te voorkomen.

Dit resulteert in de volgende parkeernormen:

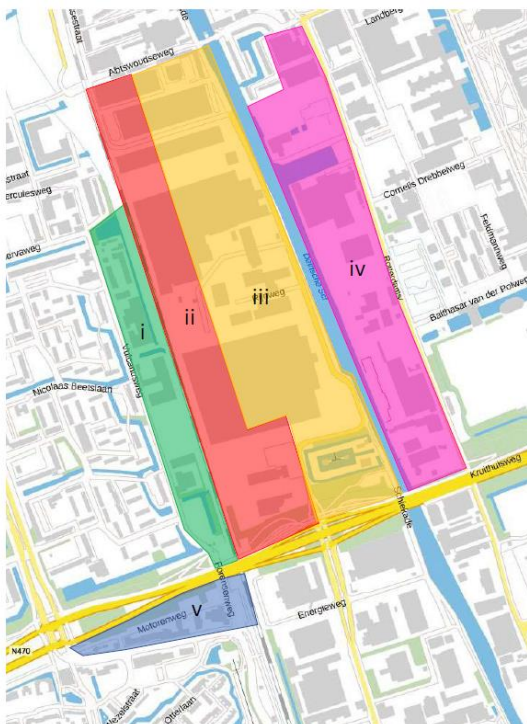
functie parkeernorm	bruto P-norm auto	waarvan bezoekers	bruto P-norm fiets	eenheid
woning <40 m ² go (waaronder studentenwoningen)	0,1	0,1	2 (1,1)	per woning
woning 40-60 m ² go	0,5	0,1	3	per woning
woning 60-90 m ² go	0,8	0,1	4	per woning
woning 90-130 m ² go	1,0	0,1	5	per woning
voorzieningen				
horeca (café/bar/cafetaria)	2,0	90%	18	per 100 m ² bvo
atelier (bedrijf arbeids-/bezoekersextensief)	0,3	5%	1,2	per 100 m ² bvo
voorzieningen commerciële dienstverlening (bank, makelaar of iets dergelijks)	0,9	20%	2,7	per 100 m ² bvo

Tabel 2.1: Parkeernormen voor Schieoevers Noord

Bij de parkeernormen wordt uitgegaan van het opnemen van deelauto's, waarbij het aantal 8,6% is van de parkeerbehoefte van de bewoners. In de Parkeervisie zijn ook aanwezigheidspercentages opgenomen, die kunnen worden toegepast bij dubbelgebruik.

Logistiek

De Parkeervisie stelt dat initiatiefnemers van bouwontwikkelingen waarbij bedrijfsmatige activiteiten zijn opgenomen, dienen aan te geven hoe wordt voorzien in ruimte voor laden en lossen. Hierbij gaat het om het bedrijfsmatig laden en lossen dat frequent plaatsvindt. Hiertoe is een zone-indeling gemaakt.



Figuur 2.7: Zone-indeling voor laden en lossen in de Parkeervisie Schieoevers Noord

3. Parkeren De Nieuwe Haven

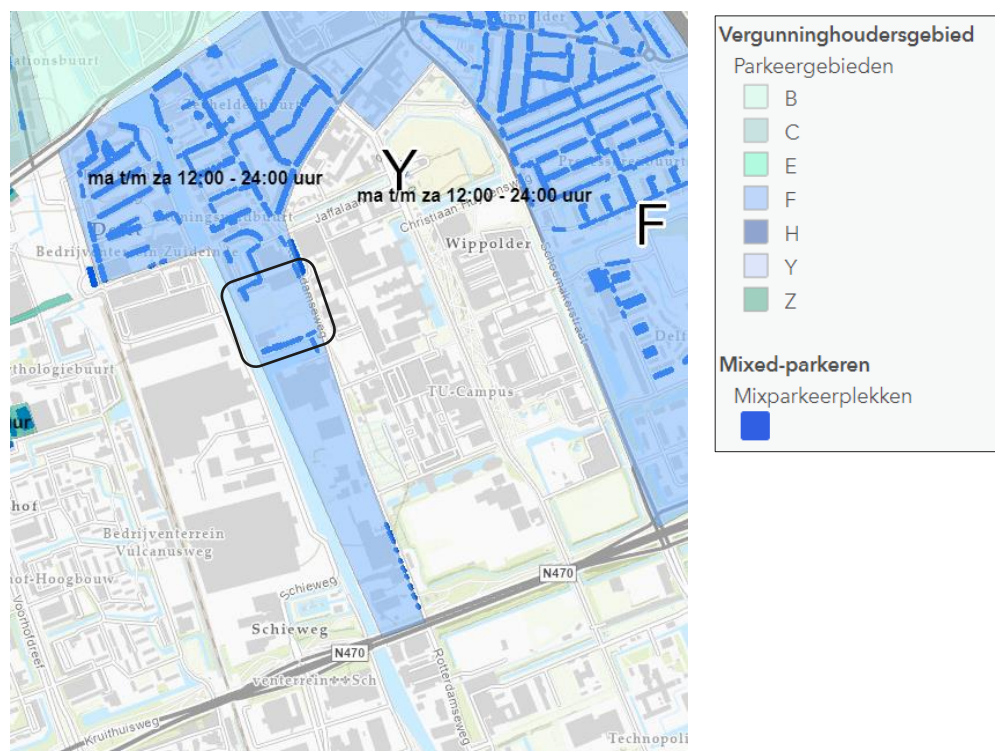
Het parkeren is volop in beweging in het gebied rond De Nieuwe Haven. Voor de Schieoevers Noord, waaronder De Nieuwe Haven valt, heeft de gemeente een separate parkeervisie ontwikkeld en in de omliggende gebieden spelen ook de nodige veranderingen. In dit hoofdstuk wordt nagegaan wat dit betekent voor het benodigde aantal parkeerplaatsen voor de auto en de fiets in het plan. Tevens wordt geschetst hoe het parkeren op deze locatie wordt opgelost.

3.1 Parkeersituatie omgeving

Met deze parkeervisie wil de gemeente de gewenste mobiliteitstransitie realiseren. Daarnaast is het belangrijk te voorkomen dat er overloop van parkeren en parkeerdruk in de omliggende gebieden ontstaat.

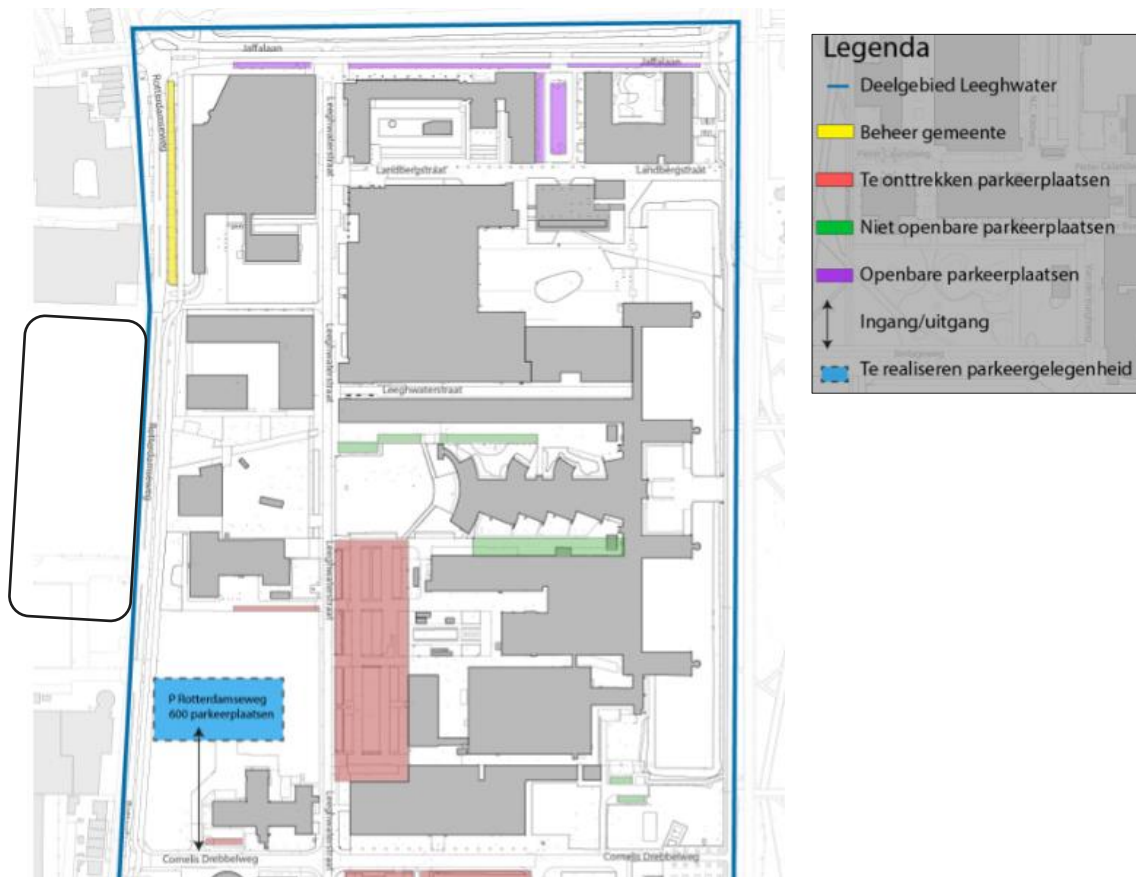
Parkeerregulering in de omgeving

De gemeente Delft gaat steeds meer over op gereguleerd parkeren. In 2022 wil de gemeente, in stapjes, in alle gereguleerde parkeergebieden 'mixed-parkeren' invoeren. Dat betekent dat parkeren mogelijk wordt met een parkeervergunning of tegen betaling. Op 1 februari 2021 is dit ingevoerd voor de Wippolder en rond de Rotterdamseweg (gebied F), waar ook De Nieuwe Haven in valt.



Figuur 3.1: Gebieden met parkeerregulering juli 2021, bron: Parkeren in Delft

In het gebied van de TU Campus is het parkeren nu nog gratis en zijn de parkeerterreinen vrij toegankelijk. Dit gaat veranderen: hier wordt betaald en belanghebbenden-parkeren ingevoerd en daarnaast worden de parkeerplaatsen op straat weggehaald en wordt een nieuwe geconcentreerde parkeergarage gebouwd aan de Rotterdamseweg met 600 parkeerplaatsen. Dit parkeergebouw wordt per 1 september in gebruik genomen en wordt hoogstwaarschijnlijk (tegen betaling) ook toegankelijk voor bezoekers. Het is de bedoeling dat het gebouw 24/7 geopend zal zijn en het voornemen is om het parkeren 's avonds (18.00-08.00 uur) en in het weekend gratis te maken.



Figuur 3.2: Plannen voor het parkeren op het terrein van de TU-Delft

3.2 Parkeerbehoefte De Nieuwe Haven - auto

Nominale parkeerbehoefte

Toepassing van de parkeernormen uit de Parkeervisie levert voor De Nieuwe Haven de hiernavolgende nominale parkeerbehoefte op.

omschrijving	aantal	eenheid	P-norm auto	parkeerbehoefte
studentenhuisvesting huur	209	aantal	0	0,0
appartement sociale huur	1	aantal	0	0,0
haalbare koop	49	aantal	0,4	19,6
vrije sector koop	33	aantal	0,7	23,1
vrije sector koop + special	4	aantal	0,9	3,6
specials	10	aantal	1	10,0
vrije sector koop	36	aantal	1	36,0
totaal aantal woningen/bezoek	342	aantal	0,1	34,2
horeca	689,5	100 m ² bvo	2,0	13,8
atelier	345	100 m ² bvo	0,3	1,0
voorzieningen	345	100 m ² bvo	0,9	3,1
totaal				152,4

Tabel 3.1: Berekening nominale parkeerbehoefte

Voor de horeca is 90% van de parkeerbehoefte voor bezoekers; voor de ateliers en de voorzieningen is dat respectievelijk 5 en 20%. Hierdoor kan de parkeerbehoefte als volgt worden samengevat:

categorie	aantal
bewoners	92,3
bezoekers woningen	34,2
medewerkers voorzieningen	4,8
bezoekers voorzieningen	13,1
deelauto's	8
totaal	152,4

Tabel 3.2: Overzicht nominale parkeerbehoefte

Het aantal deelauto's is 8,6% van de parkeerbehoefte van bewoners (= 92,3) en het benodigde aantal deelauto's is daardoor 8. De ontwikkelaar van het gebied zal hiertoe meerjarige afspraken maken met een exploitant van deelauto's.

In het plan wordt voorts een buurthub opgenomen, waar:

- deelfietsen en -scooters kunnen worden gehuurd;
- bezorgdiensten hun pakjes kunnen afgeven.

Mogelijk worden in deze buurthub nog meerdere diensten aangeboden, zoals een ontmoetingsplaats, delen van gereedschap et cetera.

Invulling van het parkeren in De Nieuwe Haven

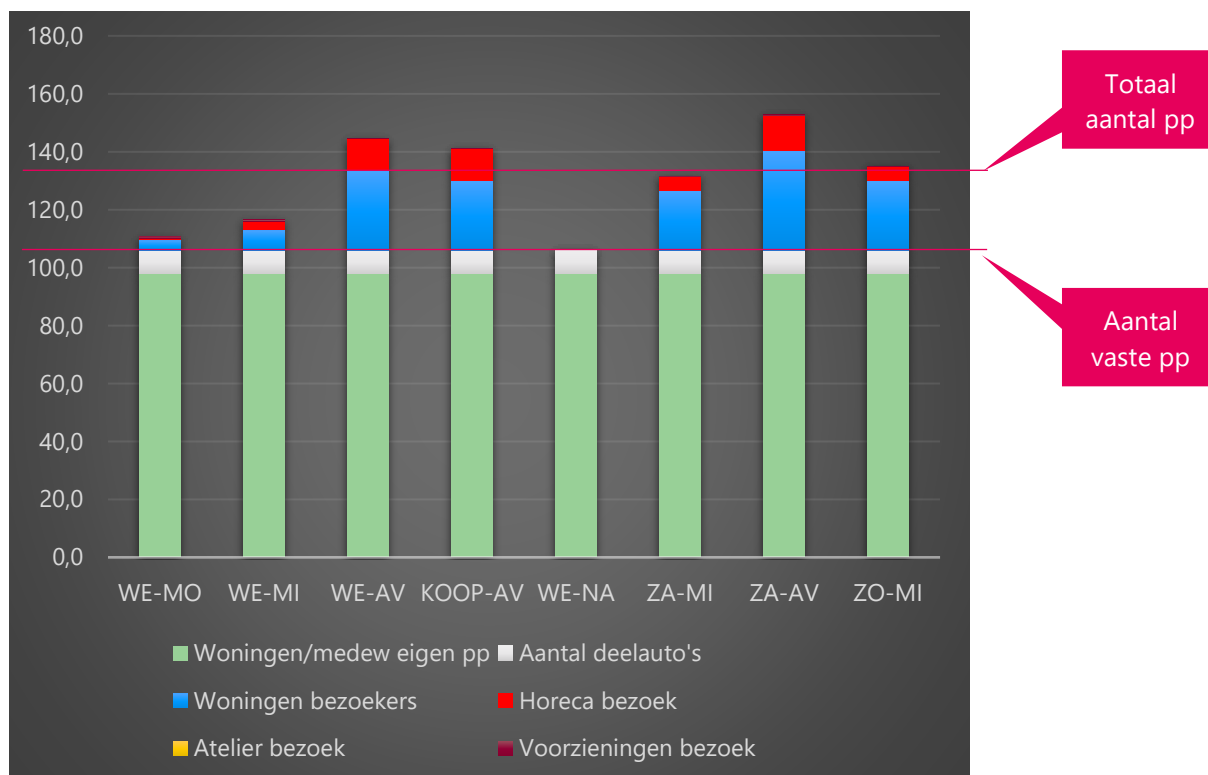
In het plan zijn de volgende parkeervoorzieningen opgenomen:

- 98 parkeerplaatsen in gebouwde voorzieningen. Deze worden vast toegekend aan bewoners of medewerkers en dekken daarmee de volledige vraag van deze categorieën af ($92,3 + 4,8 = 97,1$). Voor deze parkeerplaatsen is dus geen sprake van medegebruik. Dit betekent dat de bezoekers voor de woningen en andere functies elders een plaats moeten vinden.
- 28 parkeerplaatsen in de open ruimte; deze parkeerplaatsen zijn openbaar toegankelijk.
- 8 gereserveerde parkeerplaatsen voor deelauto's.

Dat betekent dat 106 parkeerplaatsen vast zijn toegedeeld en er nog 28 parkeerplaatsen voor bezoekers beschikbaar zijn. Dit levert de hiernavolgende parkeerbalans op:

dynamische parkeerbalans	parkeer-behoefte	we-mo	we-mi	we-av	koop-av	we-na	za-mi	za-av	zo-mi
vaste parkeerplaatsen									
woningen/medewerkers eigen pp	98,0	98,0	98,0	98,0	98,0	98,0	98,0	98,0	98,0
aantal deelauto's	8	8	8	8	8	8	8	8	8
parkeerplaatsen met medegebruik									
woningen bewoners	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
woningen bezoekers	34,2	3,4	6,8	27,4	23,9	0,0	20,5	34,2	23,9
horecabezoek	12,4	0,6	3,1	11,2	11,2	0,0	5,0	12,4	5,0
atelierbezoek	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
voorzieningen bezoek	0,6	0,6	0,5	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1
totaal P-behoefte medegebruik	47,3	4,7	10,5	38,6	35,2	0,0	25,5	46,7	29,0
overschot/tekort		23,3	17,5	-10,6	-7,2	28,0	2,5	-18,7	-1,0

Tabel 3.3: Dynamische parkeerbalans



Figuur 3.3: Dynamische parkeerbalans

De conclusie is dat het plan parkeerplaatsen tekort komt voor bezoekers. Op het maatgevende moment, zaterdagavond, is dit tekort 19 parkeerplaatsen. Ook op andere momenten tijdens de avonden en in de weekenden is er sprake van een tekort.

Oplossing parkeertekort

Op de tijdstippen dat er op De Nieuwe Haven een tekort is aan parkeerplaatsen, is er op de nieuwe parkeerplaats van de TU aan de Rotterdamseweg veel capaciteit beschikbaar en conform de voornemens van de TU zijn deze parkeerplaatsen 's avonds en in de weekenden gratis te gebruiken. Dit betreft een grote parkeergarage met 500 plekken, die in september geopend wordt en waar de resterende parkeervraag van maximaal 19 plaatsen in de avonden en weekenden gemakkelijk kan worden verwerkt.

De ontwikkelaar zal hiertoe nadere afspraken maken met de TU en de gemeente Delft, om te garanderen dat deze plaatsen beschikbaar blijven voor de bezoekers van het gebied.

3.3 Parkeren De Nieuwe Haven - fiets

Op basis van de normen uit de Parkeervisie Schieoevers Noord kan de parkeerbehoefte voor de fiets worden bepaald.

categorie	functie parkeernorm	aantal	eenheid	P-norm fiets	P-behoefte fiets
studentenhuysvesting huur	kamerverhuur studenten	209	aantal	1,1	230
appartement sociale huur	woning <40 m ²	1	aantal	2	2
haalbare koop	woning 40-60 m ²	49	aantal	3	147
vrije sector koop	woning 60-90 m ²	33	aantal	4	132
vrije sector koop + special	woning 90-130 m ²	4	aantal	5	20
Specials	woning > 130 m ²	10	aantal	6	60
vrije sector koop	woning > 130 m ²	36	aantal	6	216
totaal aantal wo/bezoekers	bezoek woningen	342	aantal	0,5	103
horeca	café/bar/cafetaria	690	100 m ² bvo	18	124
atelier	bedrijf arbeids-/bezoekersextensief	345	100 m ² bvo	1,2	4
voorzieningen	commerciële dienstverlening	345	100 m ² bvo	2,7	9
totaal					1.047

Tabel 3.4: Parkeerbehoefte fiets

Voor de verschillende categorieën gelden verschillende eisen:

- De fietsen voor bewoners van appartementen worden gestald in een collectieve voorziening.
- De fietsen voor bewoners van grondgebonden woningen krijgen een eigen berging.
- De fietsen van bezoekers, zowel woningen als voorzieningen, worden gestald in de openbare ruimte.
- De fietsen van medewerkers van de voorzieningen worden gestald in de openbare ruimte of collectieve voorziening.

categorie	aantal	aard fietsenberging
bewoners	807	collectief/eigen woning
bezoekers woningen	103	openbaar
bezoekers voorzieningen	114	openbaar
medewerkers voorzieningen	23	openbaar/collectief
totaal	1.047	

Tabel 3.5: Verdeling van de categorieën fietsparkeerders

4. Ontsluiting en verkeerseffecten

In dit hoofdstuk worden de verkeerseffecten (auto) zichtbaar gemaakt van de ontwikkeling van De Nieuwe Haven. Hiervoor is gebruik gemaakt van het regionale verkeersmodel V-MRDH.

4.1 Verkeersmodel V-MRDH

De ontwikkeling van De Nieuwe Haven brengt autoritten met zich mee. Om zicht op deze effecten te krijgen, zijn berekeningen uitgevoerd met het regionale verkeersmodel V-MRDH, versie 2.8¹. In deze studie wordt gebruik gemaakt van 2020 als basisjaar en 2030 als prognosejaar; dat betekent wel dat ervan uitgegaan wordt dat De Nieuwe Haven in 2030 volledige gerealiseerd is. Van de beschikbare scenario's voor 2030 is, conform de uitgangspunten van het MRDH, het referentiescenario gehanteerd. Dit betekent dat wordt uitgegaan van een relatief hoge generatie van autoritten en een hoge autonome groei.

Aangezien in 2030 referentie De Nieuwe Haven is opgenomen als ontwikkeling is er ook een variant gemaakt 2030 autonoom, waar De Nieuwe Haven is weggelaten. Door deze te vergelijken, worden de planeffecten inzichtelijk.

Om de verkeerseffecten van De Nieuwe Haven goed te kunnen beschrijven, is zowel de situatie 2020 als 2030 aangepast. De aanpassingen hebben betrekking op de volgende onderdelen:

- de originele zone van De Nieuwe Haven is opgeknipt in vier deelzones;
- de ligging van de infrastructuur voor de auto, fiets en het OV is aangepast conform de plannen.

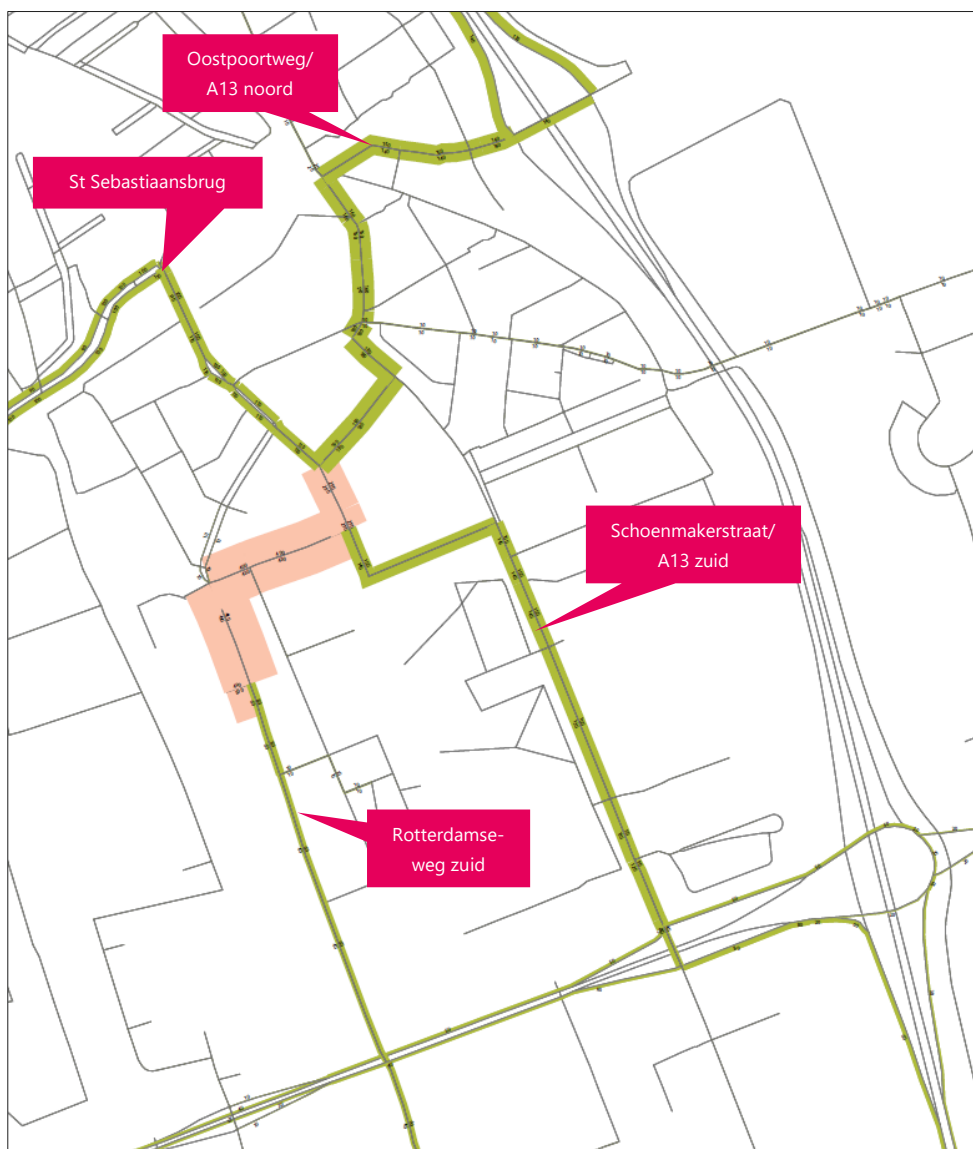
Alle verkeerscijfers in dit hoofdstuk zijn afkomstig uit het Verkeersmodel MRDH 2.8. Voor nadere informatie over dit model wordt verwezen naar de technische rapportage.

4.2 Verkeersgeneratie De Nieuwe Haven

Blijkens de berekeningen met het verkeersmodel genereert De Nieuwe Haven per etmaal (werkdag) ongeveer 1.000 autoritten: 500 inkomend en 500 uitgaand. Dit verkeer komt via de Rotterdamseweg naar de locatie en verlaat de locatie via deze weg. Voor het OV betreft dat 250 reizigers en 1.700 fietsers.

In figuur 4.1 is inzichtelijk gemaakt hoe het autoverkeer van/naar De Nieuwe Haven zich over het Delftse wegennet verdeelt.

¹ Voor nadere informatie wordt verwezen naar de technische rapportage over dit verkeersmodel.



*Figuur 4.1: Verdeling van het autoverkeer van/naar De Nieuwe Haven volgens V-MRDH 2.8 in 2030
(de dikte van de lijn komt overeen met de omvang van de verkeersstroom)*

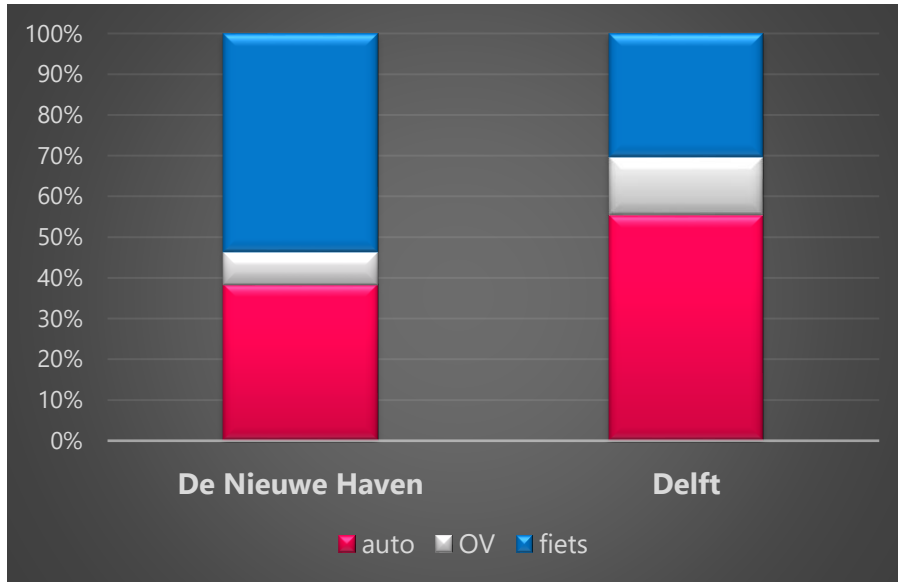
Van de 1.000 mvt/etm, die De Nieuwe Haven genereert, zijn er ruim 800 terug te vinden op de Jaffastraat. Voorts verdeelt het autoverkeer zich als volgt:

richting	mvt/etm	aandeel
Schoenmakerstraat (A13-zuid)	240	24%
Oostpoort (A13-noord)	290	29%
Sint Sebastiaansbrug (west)	210	21%
Rotterdamseweg-zuid	100	10%
overig	160	16%
verkeersgeneratie De Nieuwe Haven	1.000	100%

Tabel 4.1: Verdeling van het verkeer van/naar De Nieuwe Haven over de belangrijkste richtingen

Verdeling over vervoerswijzen

Met het verkeersmodel kan ook een verdeling worden gemaakt van de verplaatsingen per vervoerswijze en in figuur 4.2 is deze vergeleken met heel Delft.



Figuur 4.2: Verdeling over de vervoerswijzen (personenverplaatsingen) voor De Nieuwe Haven en Delft volgens V-MRDH 2030 referentie

De Nieuwe Haven genereert circa 1.000 autoritten per etmaal. Rekening houdend met een gemiddelde autobezetting van 1,3 zijn dat 1.300 personenverplaatsingen per auto en een aandeel van 30%. De fiets scoort hier hoog met een aandeel van 1.700 ritten (54%); 250 personenverplaatsingen per etmaal (8%) gaan per OV.

In vergelijking met Delft als geheel is het aandeel fiets in De Nieuwe Haven veel hoger (54 versus 30%). Het aandeel OV is hier lager: 8 versus 14%, wat te verklaren is vanwege een grotere afstand tot halten. Het aandeel personenverplaatsingen per auto is in Delft weer hoger: 54 versus 30%.

4.3 Aantakking De Nieuwe Haven

De Nieuwe Haven sluit aan op de Rotterdamseweg. Dit is een wijkontsluitingsweg (zie figuur 2.3) met nu nog een maximumsnelheid van 50 km/h: op termijn overweegt de gemeente deze snelheid (lokaal) terug te brengen naar 30 km/h, bijvoorbeeld als er sprake is van veel overstekende fietsers. De intensiteit van het autoverkeer op de Rotterdamseweg is als volgt:

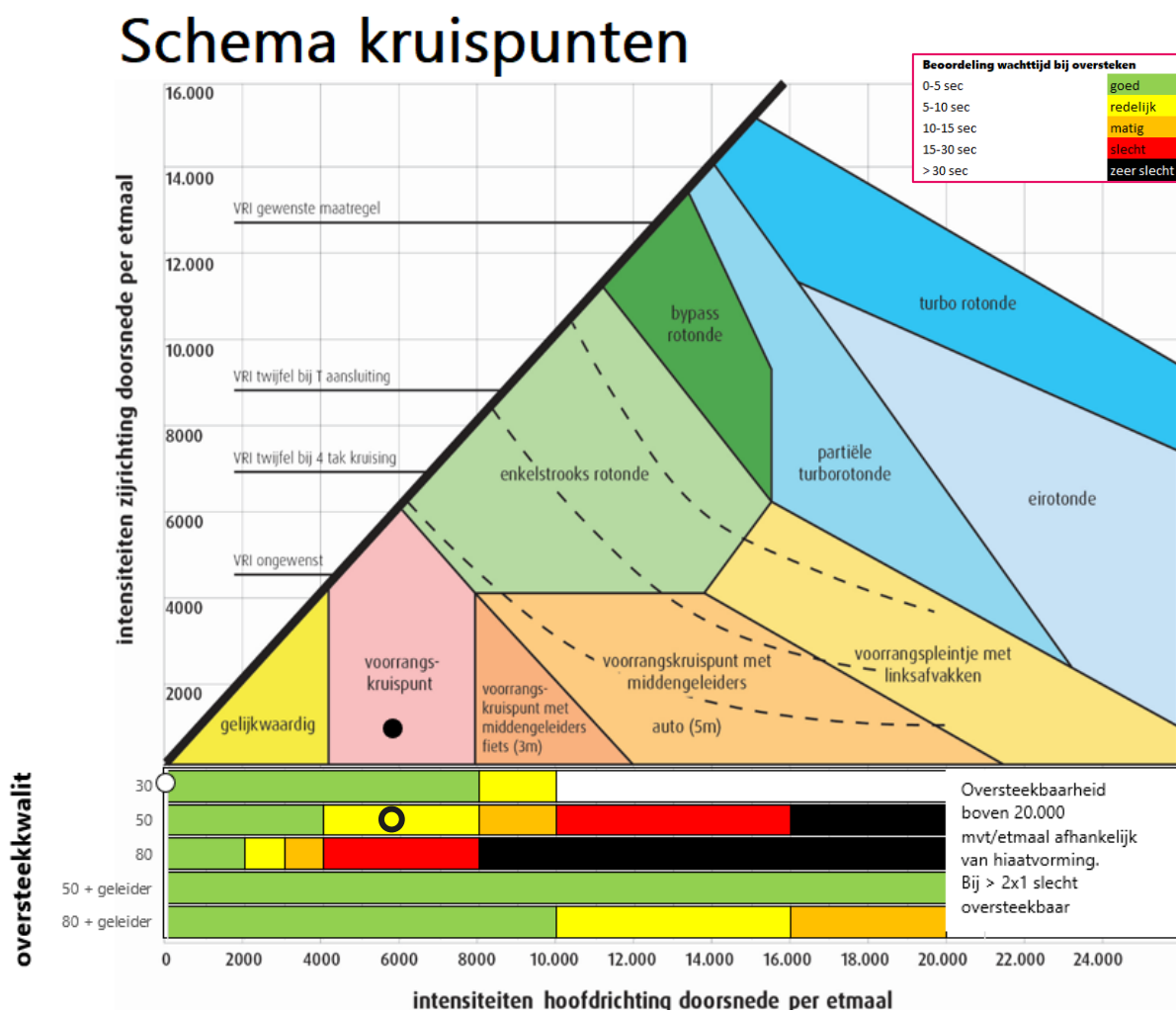
- huidige situatie 2020: 4.300 mvt/etm;
- autonome situatie 2030: 4.300 mvt/etm;
- plansituatie 2030: 5.900 mvt/etm (+37%).

Deze intensiteiten zitten rond de grenswaarden die meestal worden aangehouden voor de keuze tussen een erftoegangsweg (30 km/u) en gebiedsontsluitingsweg (50 km/u).

De fietsers langs de Rotterdamseweg hebben een vrijliggend tweerichtingsfietspad aan de oostzijde. Dit betekent dat fietsers van/naar De Nieuwe Haven moeten oversteken.

Zuidelijk van De Nieuwe Haven wordt de Gelatinebrug gerealiseerd, ten behoeve van fietsers en, op termijn, wellicht een people mover. Door deze ingreep worden meer fietsers verwacht over het pad langs de Rotterdamseweg (bron: verkeersmodel MRDH).

Het gebied De Nieuwe Haven genereert 1.000 mvt/etm en 1.700 fietsers/etm. Als deze intensiteiten in de Kruispuntverkenner worden ingevoerd, geeft dit de volgende uitkomst voor 2030.



Figuur 4.3: Positie aansluiting De Nieuwe Haven in het kruispuntschema, zwarte punt (bron: Goudappel)

De conclusie op basis van dit kruispuntschema is dat wat betreft het autoverkeer een voorrangskruispunt zonder verdere voorzieningen voldoet. De oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers is redelijk en bij 30 km/u zelfs goed. Uit deze overwegingen zouden geen extra voorzieningen nodig zijn. Echter: het aantal overstekende fietsers is hoog en dit mag ook verwacht worden voor de voetgangers.

Daarom wordt voorgesteld hier extra maatregelen te nemen die passen in het beleid van de gemeente, namelijk het aanleggen van een plateau, waar een maximum snelheid van 30 km/u geldig is. Voor dit plateau zijn twee mogelijkheden:

- een kleine plateau bij de hoofduitgang van het plan of
- een langer plateau van de hoofduitgang naar de kade, zodat ook de tweede oversteek veiliger wordt.



Figuur 4.4: Huidige vormgeving van de Rotterdamseweg

De uiteindelijke keuze voor het plateau en de lengte daarvan hangt af van de verwachte verkeersstromen over de kade. Het lange plateau kan ook een functie vervullen voor fietsers en voetgangers naar de roeivereniging.

Bijlage 1 Aanwezigheidspercentages

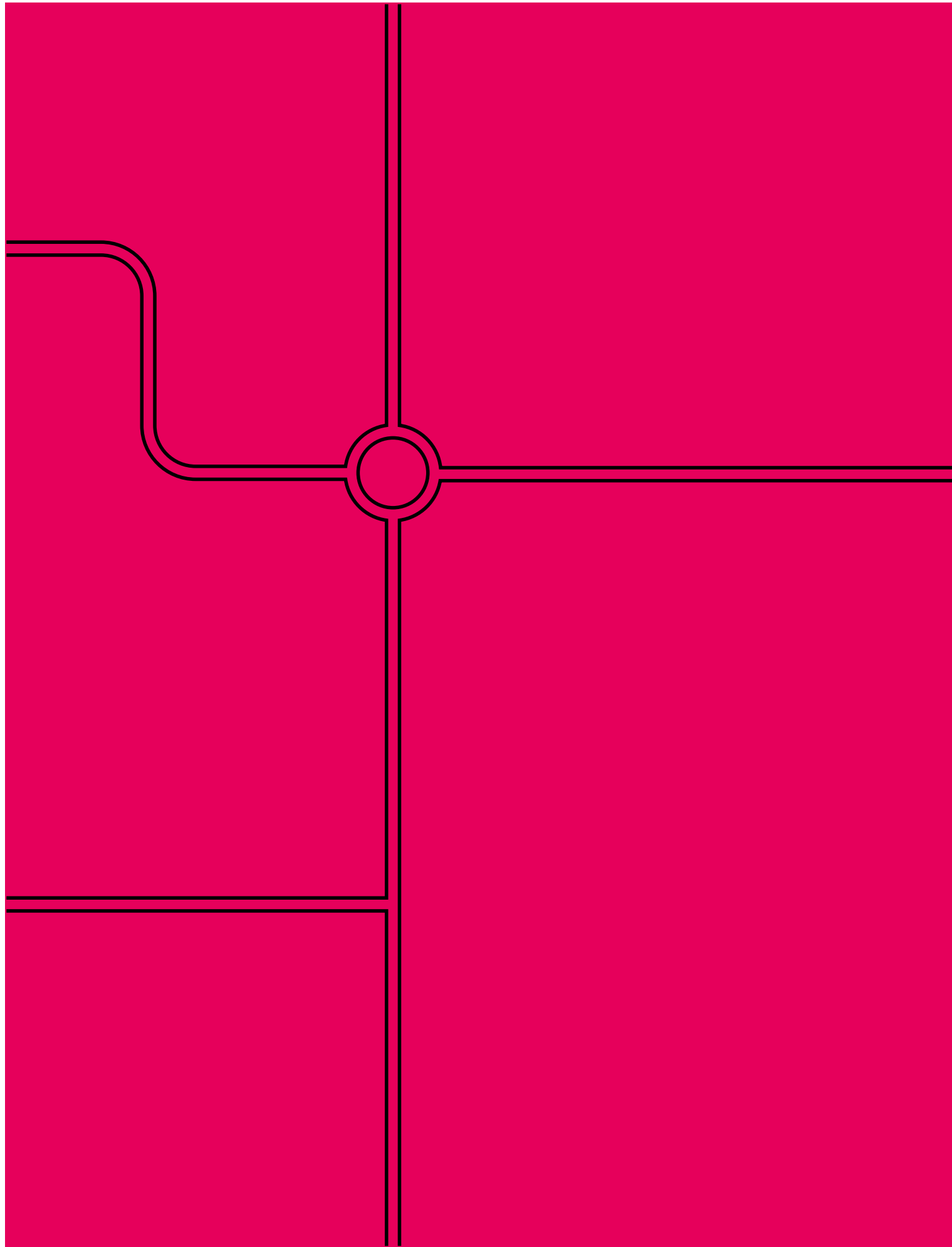
In de Parkeervisie zijn de hiernavolgende aanwezigheidspercentages, die relevant zijn voor De Nieuwe Haven, opgenomen:

categorie	werkdag- ochtend	werkdag- middag	werkdag- avond	koop- avond	werkdag- nacht	zaterdag- middag	zaterdag- avond	zondag- middag
woningen eigen pp	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
horeca	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
atelier	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
voorzieningen	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%

Tabel B1.1: Aanwezigheidspercentages

Voor de voorzieningen zijn de hiernavolgende categorieën gehanteerd:

- horeca = bioscoop/theater;
- atelier = kantoren/bedrijven;
- voorzieningen = sociaal medische voorzieningen.



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32