

Notitie

betreft: Woningbouw Mercuriusweg 16 te Delft
Verkeer en parkeren
datum: 13 september 2019
referentie: KvdN/IKa//HA 6748-4-NO-002
van: MSc I.H. Kalverboer

1 Inleiding

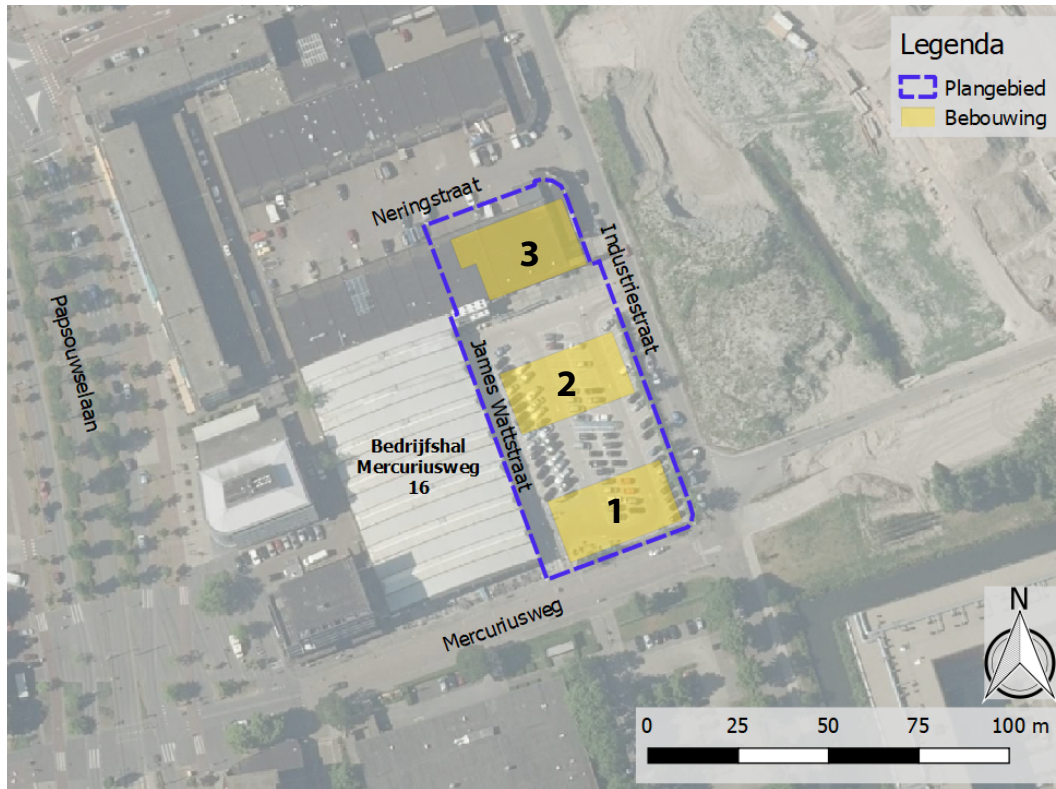
Het voornemen bestaat ter plaatse van het parkeerterrein en een aantal aangrenzende percelen aan de Mercuriusweg 16 te Delft een drietal appartementengebouwen te realiseren. Op de begane grond van deze gebouwen zijn bedrijfsruimten geprojecteerd.

De beoogde ontwikkeling past niet binnen het vigerende bestemmingsplan 'Voorhof', dat op 6 november 2014 is vastgesteld door de gemeenteraad van gemeente Delft. Om de ontwikkeling planologisch juridisch mogelijk te maken, zal een ruimtelijke onderbouwing opgesteld moeten worden waarmee wordt aangetoond dat de realisatie van het plan niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. In dat kader vraagt het aspect verkeer en parkeren om aandacht. In voorliggende notitie wordt gemotiveerd waarom het voornoemde aspect geen belemmering vormt voor de beoogde ontwikkeling en derhalve niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.

2 De beoogde ontwikkeling

In figuur 2.1 wordt de ligging van het plangebied weergegeven. Ter plaatse van het plangebied worden een drietal woongebouwen gerealiseerd. Deze woongebouwen zullen 6 tot 7 verdiepingen kennen. In totaal zullen er 155 appartementen gerealiseerd worden. Op de begane grond is maximaal 500 m² bvo aan bedrijfsruimten geprojecteerd. In de kelder van de gebouwen wordt een parkeergarage gerealiseerd. De parkeergarage zal in twee delen opgesplitst worden, één deel voor het parkeren van de twee zuidelijk gelegen appartementengebouwen (nr. 1 en 2 in figuur 2.1) en één deel voor het meest noordelijk gelegen appartementengebouw (nr. 3 in figuur 2.1). De in-/uitrit van deze parkeergarage bevindt zich aan de Industriestraat.

f2.1 Ligging plangebied (bron luchtfoto: Google Earth)



In figuur 2.2 wordt een impressie van de beoogde ontwikkeling weergegeven. De beoogde ontwikkeling voorziet op het eigen terrein in de realisatie van een nieuwe straat, genaamd de James Wattstraat, welke tussen de beoogde ontwikkeling en de bestaande hal/bedrijfsbebouwing aan de Mercuriusweg 16 is gelegen. Deze straat zal slechts beperkt gebruikt worden door autoverkeer. In figuur 2.3 wordt een impressie van deze straat gegeven. Deze straat wordt onder meer gebruikt voor laden en lossen ten behoeve van de bedrijven in de naastgelegen hal. Alsmede zal aan deze straat een aantal parkeerplaatsen worden gesitueerd.

f2.2 Impressie beoogde ontwikkeling (Bron: Bureau Kroner Architecten)



f2.3 Impressie James Wattstraat (bron: Bureau Kroner Architecten)



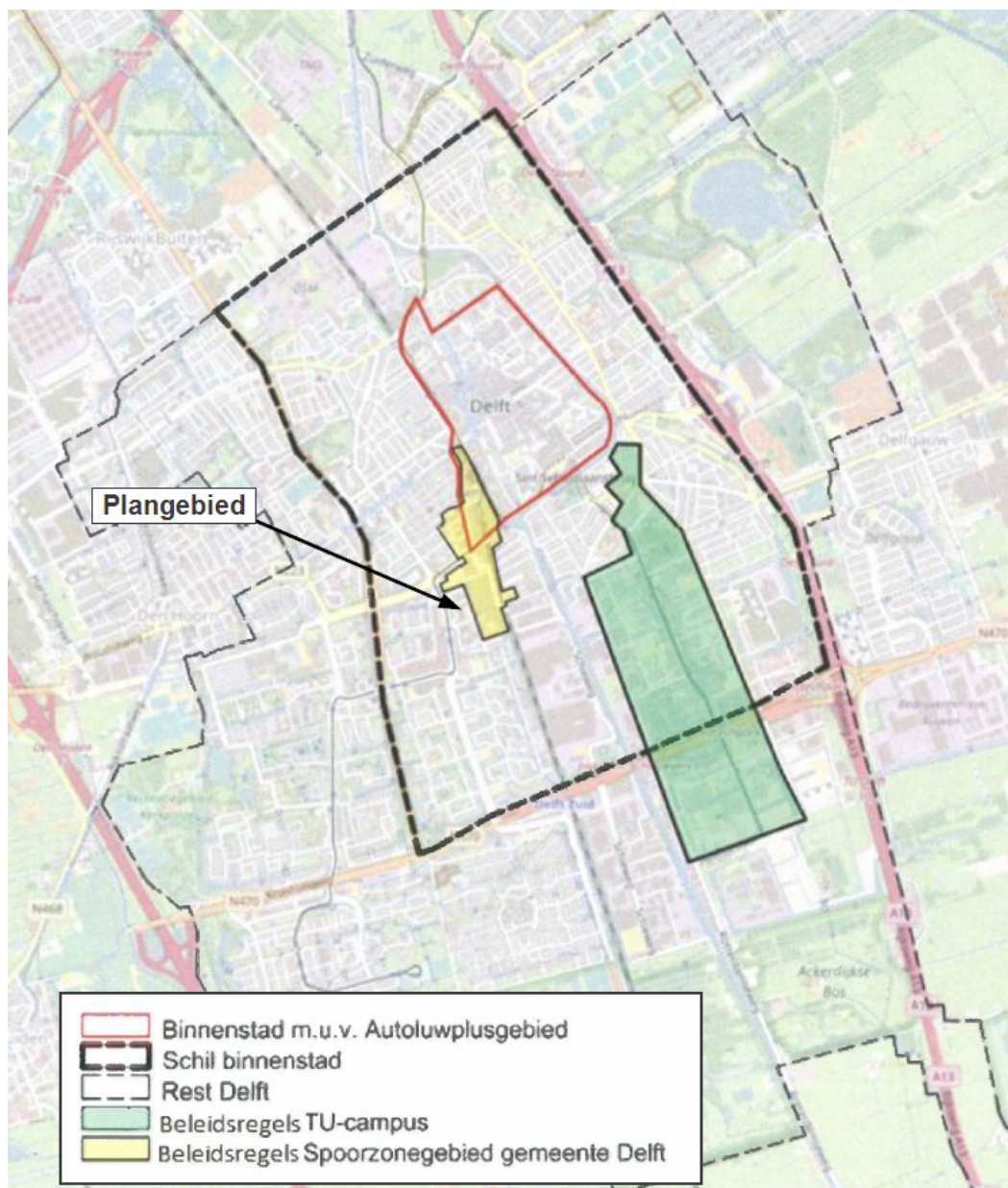
3 Toetsingskader

De beoogde ontwikkeling dient niet te leiden tot verkeerskundige knelpunten. Tevens dient in voldoende parkeergelegenheid te worden voorzien. In de 'Nota Parkeernormen 2018' van gemeente Delft zijn parkeernormen geformuleerd om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen bij een ruimtelijke ontwikkeling benodigd zijn. Dit beleid is erop gericht om bij bouwontwikkelingen in voldoende parkeercapaciteit voor zowel de auto als de fiets te

voorzien. De gemeente Delft hanteert de parkeerkencijfers van CROW (publicatie 317) als basis voor de gemeentelijke parkeernormering.

De te hanteren parkeernorm is hierbij afhankelijk van de mate van stedelijkheid van de gemeente en de ligging van het plan. Gemeente Delft sluit aan op de kencijfers voor een zeer sterk stedelijke gemeente, aangezien zij gemiddeld meer dan 2.500 adressen per vierkante kilometer kent. In figuur 3.1 wordt de gebiedsindeling conform de gemeentelijke parkeernota weergegeven, waarbij wordt aangegeven welk gebiedstype aangehouden moet worden. Voor de binnenstad en de schil van de binnenstad wordt aangesloten op de minimale kencijfers, voor de overige gebieden wordt aangesloten op de gemiddelde kencijfers.

f3.1 Gebiedsindeling gemeente Delft (Bron: Nota Parkeernormen 2018)



De verkeersgeneratie ten gevolge van de beoogde ontwikkeling wordt beschreven aan de hand van CROW-kencijfers. Beoordeeld wordt of de verkeersgeneratie goed kan worden afgewikkeld via het huidige wegennet.

4 Beoordeling

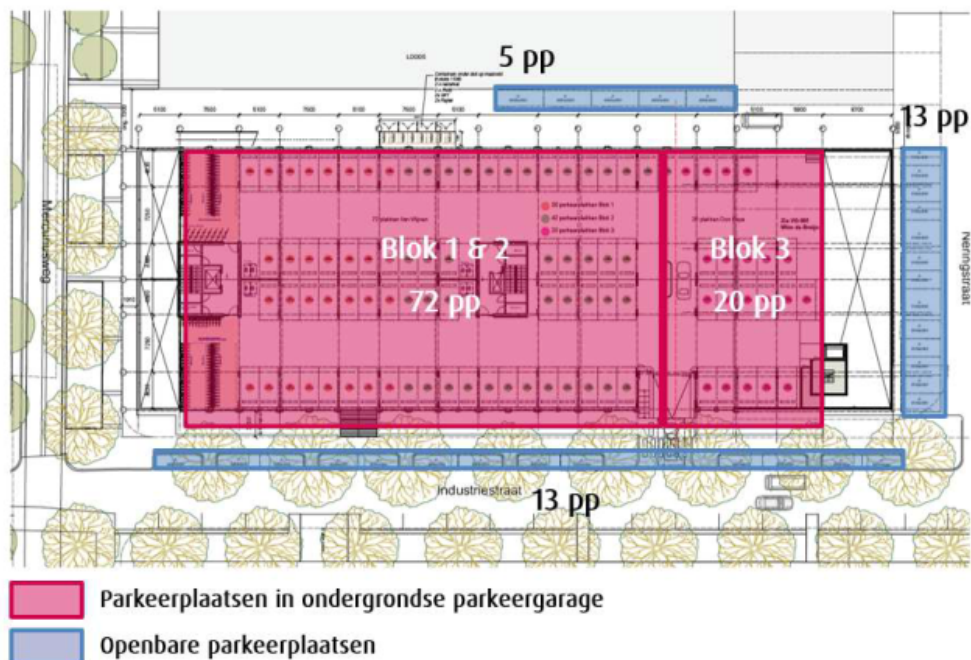
4.1 Parkeren

In de 'Nota Parkeernormen 2018' wordt de gemeente ingedeeld in verschillende zones. In figuur 3.1 wordt de beoogde ontwikkeling weergegeven op een kaart met de gebiedsindeling, waaruit blijkt dat de beoogde ontwikkeling in de schil van de binnenstad is gelegen.

4.1.1 Autoparkeren

De beoogde ontwikkeling betreft de realisatie van 155 appartementen en 500 m² bvo aan bedrijfsruimte. Hierbij zal sprake zijn van het parkeren van bewoners van de appartementen en het parkeren van bezoekers van de appartementen en bezoekers/personeel van de bedrijfsruimten. De parkeervraag voor bewoners zal worden opgevangen in de parkeergarage. Voor bezoekers/personeel zullen in de openbare ruimte parkeerplaatsen worden gerealiseerd. In figuur 4.1 wordt een overzicht van de ligging van de parkeerplaatsen weergegeven.

f4.1 Overzicht parkeerplaatsen beoogde ontwikkeling (bron: Second opinion parkeren ontwikkeling Industriestraat, Goudappel Coffeng d.d. 2019)



Aangezien bewoners van de appartementen gebruik zullen maken van de parkeergarage, en bezoekers/personeel van openbare parkeerplaatsen wordt de parkeervraag ten gevolge van bewoners en bezoekers/personeel afzonderlijk berekend.

Bewoners

In tabel 4.1 wordt de parkeervraag van bewoners ten gevolge van de beoogde ontwikkeling berekend. Aangezien de parkeergarage is opgedeeld in twee delen, één deel voor appartementengebouwen 1 en 2 en één deel voor appartementengebouw 3 (zie figuur 2.1), wordt de parkeervraag hiervan in tabel 4.1 tevens opgedeeld. Opgemerkt wordt dat deze parkeerplaatsen vaste gebruikers zullen kennen en daarom niet geschikt zijn voor dubbelgebruik.

t4.1 Berekening parkeerbehoefte voor bewoners van de beoogde ontwikkeling

Appartementengebouw (zie figuur 2.1)	Functie	Parkeernorm*	Eenheid	Aantal	Benodigd aantal parkeerplaatsen
1 en 2	Woning 40 – 60 m ²	0,6	pp/woning	17	10,2
	Woning 60 – 90 m ²	0,9	pp/woning	47	42,3
	Woning 90 – 130 m ²	1,1	pp/woning	16	17,6
<i>Totaal appartementengebouw 1 en 2</i>					70,1
3	Woning < 40 m ²	0,3	pp/woning	75	22,5
<i>Totaal appartementengebouw 3</i>					22,5
Totaal					93,0

* In de Nota Parkeernormering 2018 wordt rekening gehouden een bezoekersdeel van 0,2 parkeerplaatsen per woning. In bovenstaande tabel wordt de parkeernorm exclusief het bezoekersdeel gehanteerd.

Uit tabel 4.1 volgt dat de totale parkeervraag ten gevolge van bewoners in totaal 93 parkeerplaatsen bedraagt. De parkeervraag ten gevolge van bewoners van appartementengebouw 1 en 2 bedraagt 71 parkeerplaatsen, de parkeervraag ten gevolge van bewoners van appartementengebouw 3 bedraagt 23 parkeerplaatsen. In de parkeergarage zullen voor appartementengebouw 1 en 2 in totaal 72 parkeerplaatsen worden gerealiseerd en voor appartementengebouw 3 in totaal 20 parkeerplaatsen. Hiermee wordt aldus in voldoende parkeergelegenheid voorzien voor de bewoners van appartementengebouw 1 en 2. Voor de bewoners van appartementengebouw 3 is sprake van een tekort aan parkeerplaatsen. Er zal echter worden voorzien in één deelauto, met een eigen parkeerplaats. Door het aanbieden van een deelauto kan het tekort aan parkeerplaatsen worden gecompenseerd, aangezien elke deelauto tussen de 4 en 8 personenauto's vervangt¹.

Bezoekers/personeel

De parkeerbehoefte voor woningen kan conform de 'Nota Parkeernormen 2018' opgedeeld worden in een bewoners- en een bezoekersdeel. In de van toepassing zijnde parkeernorm is rekening gehouden met 0,2 parkeerplaatsen van bezoekers per woning. Alsmede is sprake van een parkeervraag ten gevolge van personeel/bezoekers van de bedrijfsruimten. Vooralnog is de concrete invulling van de bedrijfsruimten niet bekend. Naar verwachting zal sprake zijn van bedrijven, kantoren en/of commerciële dienstverlening. Worst case is uitgegaan van bedrijven (arbeidsintensief/bezoekersextensief), aangezien deze functie de hoogste parkeerbehoefte kent.

¹ Second opinion parkeren ontwikkeling Industriestraat Delft, Goudappel Coffeng d.d. 2019.

t4.2 Berekening parkeerbehoefte voor bezoekers/personeel van de beoogde ontwikkeling

Functie	Parkeernorm	Eenheid	Aantal	Benodigd aantal parkeerplaatsen
Woningen	0,2	per woning	155	31,0
Bedrijven (arbeidsintensief/bezoekersextensief)	1,3	per 100 m ² bvo	500 m ²	6,5
Totaal				37,5

De parkeervraag ten gevolge van de bezoekers van woningen en bedrijfsruimten bedraagt in totaal 38 parkeerplaatsen.

Aan de hand van aanwezigheidspercentages voor de verschillende functies binnen het plangebied kan de parkeervraag per periode bepaald worden waarbij rekening is gehouden met dubbelgebruik van de aanwezige parkeerplaatsen. De aanwezige functies binnen het plangebied kennen namelijk conform de 'Nota Parkeernormen 2018' verschillende aanwezigheidspercentages per periode. Hierdoor kan de periode waarop de parkeervraag maatgevend is worden vastgesteld. In tabel 4.3 worden de aanwezigheidspercentages voor de relevante functies opgenomen.

t4.3 Aanwezigheidspercentages per periode

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koopavond	Nacht	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
Totale parkeervraag	10	14	26	23	0	19	31	22

Uit tabel 4.3 blijkt dat de zaterdagavond voor de beoogde ontwikkeling naar verwachting als maatgevend moment geldt. Op dit moment zal de parkeervraag het grootst zijn. In deze situatie bedraagt de parkeervraag 31 parkeerplaatsen. Dit is aldus het minimaal benodigd aantal parkeerplaatsen om te voorzien in de parkeervraag ten gevolge van de beoogde ontwikkeling. Conform het gemeentelijk beleid is het basisuitgangspunt dat deze parkeerplaatsen op het eigen terrein gelegen moeten zijn.

De parkeerplaatsen ten behoeve van bezoekers/personeel van de beoogde ontwikkeling zullen worden gesitueerd in de openbare ruimte. Aan de Neringstraat zullen hiertoe 13 parkeerplaatsen gesitueerd worden. Aan de Industriestraat zullen eveneens 13 parkeerplaatsen worden gesitueerd. Tot slot zal de nieuwe straat tussen de Mercuriusweg 16 en de beoogde ontwikkeling ruimte bieden voor 5 parkeerplaatsen. Hiermee zal in totaal sprake zijn van 31 parkeerplaatsen, waarmee aldus wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid ten behoeve van bezoekers/personeel van de beoogde ontwikkeling.

4.1.2 Fietsparkeren

Wat betreft het benodigde aantal parkeerplaatsen voor fietsen wordt in de 'Nota Parkeernormen 2018' voor woonfuncties aangesloten op artikel 4.31 uit het Bouwbesluit 2012. Naar verwachting zullen de overige functies binnen de beoogde ontwikkeling niet of

nauwelijks fietsverkeer genereren, waardoor dit in voorliggende notitie buiten beschouwing wordt gelaten.

Het Bouwbesluit 2012 schrijft voor dat iedere woning een eigen bergingsruimte moet hebben die groot genoeg is voor het stallen van een fiets (met een vloeroppervlakte van ten minste 5 m² bij een breedte van ten minste 1,8 m en een hoogte boven de vloer van ten minste 2,3 m). Hierbij geldt een uitzondering voor appartementen met een gebruiksoppervlakte van niet meer dan 50 m². Voor deze appartementen volstaat een gemeenschappelijke fietsenberging, waarbij de bergingruimte ten minste 1,5 m² per woonfunctie bedraagt. Aangezien 82 van de 155 woningen een gebruiksoppervlakte kleiner dan 50 m² hebben, kan voor deze appartementen worden volstaan met een gemeenschappelijke berging.

In afwijking tot het Bouwbesluit 2012 wordt echter aangesloten op de Bouwbrief 2015-130 van Gemeente Amsterdam. Hierin wordt toegelicht hoe een gemeenschappelijke fietsenberging in combinatie met een inpandige berging van 2,7 m² zodanig kan worden ingericht dat dit als gelijkwaardig aan een individuele fietsenberging conform het Bouwbesluit wordt beschouwd. In deze Bouwbrief wordt het aantal fietsplekken per woning en de eisen aan de inpandige berging in de woning nader toegelicht. Tevens worden de eisen met betrekking tot de bereikbaarheid en het beheer van de gemeenschappelijke (fietsen)bergingen toegelicht. In tabel 4.4 worden de eisen uit de Bouwbrief ten aanzien van fietsparkeren opgenomen. In totaal zal sprake zijn van een drietal fietsenbergingen, ieder appartementengebouw zal zijn eigen fietsenberging kennen. Het benodigd aantal plekken in een fietsenrek is daarom in tabel 4.1 tevens opgedeeld.

t4.4 Eisen Bouwbrief ten aanzien van fietsparkerplekken

Appartementengebouw (zie figuur 2.1)	Gebruiksoppervlakte woning (m ²)	Vereisten conform Bouwbrief		Aantal woningen	Aantal benodigde plekken in fietsenrek
		Aantal plekken in fietsenrek	Benodigde interne berging		
1 & 2	< 50	2	n.v.t.	7	14
	> 50 – < 75	3	2,7 m ²	25	75
	> 75 – < 100	4	2,7 m ²	36	144
	> 100	5	2,7 m ²	12	60
Totaal aantal plekken in fietsenrek:					293
3	< 50	2	n.v.t.	75	150
Totaal aantal plekken in fietsenrek:					150
Totaal aantal plekken in fietsenrek voor gehele ontwikkeling:					443

Het is hierbij toegestaan om dubbele fietsenrekken toe te passen. Er dienen echter wel altijd twee plekken per woning in een laag rek beschikbaar te zijn. In voorliggende situatie zullen daarom 310 plekken in een laag rek beschikbaar zijn. In totaal zal sprake zijn van 160 plekken voor appartementengebouwen 1, 150 plekken voor appartementengebouw 2 en 150 plekken voor appartementengebouw 3. Bovendien moet de interne berging in één ruimte

gerealiseerd worden. Binnen het oppervlak van 2,7 m² mag de ruimte die (warmte)installaties innemen niet worden meegerekend.

Wanneer men een gemeenschappelijke fietsenberging toe wil passen dient de bereikbaarheid van de gemeenschappelijke berging nader onderbouwd te worden. De bereikbaarheid wordt onder andere beïnvloedt door het aantal toegangsdeuren, de loopafstand van de berging tot de woning, de situering ten opzichte van maaiveld en de ruimte tussen de fietsparkeerplaatsen. In de voorliggende situatie is de gemeenschappelijke fietsenberging goed bereikbaar, deze zijn namelijk centraal gesitueerd op kelder en onderste bouwlagen van de appartementengebouwen.

Tevens is goed beheer van de gemeenschappelijke (fietsen)berging van belang. Zo moeten er afspraken over het gebruik en beheer in het huishoudelijke reglement worden opgenomen. Alsmede moeten de fietsplekken worden genummerd met de huisnummers van de woningen waartoe ze behoren. De toegewezen plekken van een woning liggen bij elkaar en er zijn per woning ten minste 2 plekken in een laag rek.

4.2 Verkeersgeneratie

Aan de hand van CROW-kencijfers is de verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling bepaald. Deze kencijfers gelden voor een locatie in de schil van het centrum, in een sterk stedelijke gemeente. De beoogde woningbouwontwikkeling kent op basis van CROW-kentallen een verkeersgeneratie (uitgaande van 75 betaalbare huurappartementen² en 80 vrije sector huurappartementen) van 691 verkeersbewegingen per etmaal. Tevens voorziet de beoogde ontwikkeling in de realisatie van bedrijfsruimten. De concrete invulling van deze bedrijfsruimten is thans nog niet bekend, maar verwacht wordt dat deze ruimte bijvoorbeeld ingevuld wordt door bedrijvigheid, kantoren en/of commerciële dienstverlening. In totaal is sprake van 500 m² bvo aan bedrijfsruimten. Uitgaande van kencijfers voor de verkeersgeneratie van bedrijven (arbeidsintensief/bezoekersextensief) bedraagt de verkeersgeneratie ten gevolge van deze functies 41 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

In totaal bedraagt de verkeersgeneratie derhalve maximaal 732 verkeersbewegingen per etmaal. In tabel 4.5 wordt de berekening voor de verkeersgeneratie ten gevolge van de beoogde ontwikkeling opgenomen.

t4.5 Berekening van de toekomstige verkeersgeneratie

Functie	Aantal	Kencijfer verkeersgeneratie (per etmaal)	Eenheid	Verkeersgeneratie (mvt*/etmaal)
Huurappartementen, midden/goedkoop	75	2,6	mvt/woning	195,0
Huurappartementen, vrije sector	80	6,2	mvt/woning	496,0
Bedrijven (arbeidsintensief/bezoekersextensief)	500 m ²	8,1	mvt/100 m ² bvo	40,5
Toename verkeersgeneratie				731,5

* mvt = motorvoertuigbewegingen

2 Het meest noordelijk gelegen appartementengebouw zal 75 huurappartementen voor starters en young professionals bevatten.

Opgemerkt wordt dat in de huidige situatie ter plaatse van het plangebied sprake is van de aanwezigheid van een parkeerterrein en een aantal bedrijven. Dit parkeerterrein voorzag recentelijk in de parkeerbehoefte van de Lidl, die tijdelijk in de naastgelegen bedrijfshal was gevestigd. De Lidl kent een oppervlakte van circa 3.200 m² bvo. Uitgaande van kencijfers voor de verkeersgeneratie van 88,3 verkeersbewegingen per 100 m² bvo³ is sprake van een verkeersgeneratie van circa 2.826 verkeersbewegingen. Hierbij dient opgemerkt te worden dat niet al deze verkeersbewegingen aan het parkeerterrein ter plaatse van het plangebied zijn verbonden, aangezien er in de omgeving van de Lidl immers nog sprake is van een klein aantal openbare parkeerplaatsen. Het overgrote deel van de bezoekers zal echter gebruik maken van het parkeerterrein ter plaatse van het plangebied. De verkeersgeneratie van de bedrijven die thans gesitueerd zijn ter plaatse van het plangebied zijn vooralsnog buiten beschouwing gelaten, aangezien deze verkeersgeneratie ten opzichte van de verkeersgeneratie van het parkeerterrein (ten gevolge van het gebruik als parkeergelegenheid voor de Lidl) zeer beperkt is.

De verkeersgeneratie is door het gebruik van het parkeerterrein ten behoeve van de huisvesting van de Lidl in de naastgelegen bedrijfshal aldus aanzienlijk hoger dan de toekomstige situatie. Wel is hierbij sprake van enigszins andere piekmomenten dan een woonfunctie. Een supermarkt kent een piekmoment op de zaterdag, waar woningen een piekmoment kennen tijdens de ochtend- en avondspits. De beoogde ontwikkeling zal in totaal 92 parkeerplaatsen kennen. Conform het CROW bedraagt het aanwezigheidspercentages voor parkeerplaatsen voor woonfuncties op de werkdagochtend 50%. Hieruit volgt dat circa de helft van de autobezitters met de auto naar werk zal gaan, hetgeen resulteert in circa 46 verkeersbewegingen op de werkdagochtend. Vanaf de parkeergarage van de beoogde ontwikkeling zullen deze voertuigen via de Mercuriusweg richting de Papsouwseleen rijden. Het kruispunt van de Mercuriusweg met de Papsouwseleen, welke reeds een hoge verkeersintensiteit kent, zal hiermee aldus wellicht een kleine toename aan verkeer ondervinden tijdens de piekmomenten van de woonfunctie. Deze verkeersbewegingen zullen naar verwachting echter niet allen exact op hetzelfde moment plaatsvinden. Alsmede is het verschil ten opzichte van de tijdelijke situatie waarin het parkeerterrein ter plaatse van het plangebied als parkeergelegenheid voor de Lidl dient zeer klein, aangezien de ochtend- en avondspits weliswaar geen piekmoment is voor een supermarkt, maar er op deze tijden alsnog bezoekers te verwachten zijn. De verkeersgeneratie tijdens de piekmomenten is aldus relatief beperkt van aard en zal derhalve geen grote impact hebben op de verkeersafwikkeling in de omgeving.

Bovendien betreft de vestiging van de Lidl een tijdelijke situatie. Voor de tijdelijke vestiging van de Lidl is een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan verleend. Hiertoe is aangetoond dat deze tijdelijke vestiging niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Gezien voorgaande, en het feit dat er vooralsnog geen verkeerskundige knelpunten bekend zijn wordt ook verwacht dat de verkeersgeneratie ten gevolge van de beoogde ontwikkeling niet tot knelpunten zal leiden. In totaal is immers ten opzichte van deze tijdelijk situatie sprake van een afname van circa 2.095 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Opgemerkt wordt dat deze afname een kleine overschatting betreft, aangezien niet

3 Hierbij is uitgegaan van kencijfers voor een discountsupermarkt.

de gehele verkeersgeneratie ten gevolge van de Lidl verbonden is aan het parkeerterrein ter plaatse van het plangebied door de aanwezigheid van een klein aantal openbare parkeerplaatsen in de omgeving. Bovendien zal de toekomstige invulling van de naastgelegen bedrijfshal eveneens verkeer genereren, waarbij gebruik zal worden gemaakt van openbare parkeerplaatsen. Aanvullend wordt vermeld dat de Lidl naar verwachting tot circa april 2019 in de bedrijfshal gevestigd was. Er zal hiermee geen sprake zijn van een situatie waarin zowel de Lidl als de beoogde ontwikkeling verkeer genereert.

Het verkeer ten gevolge van de beoogde ontwikkeling zal via de Mercuriusweg richting de in-/uitrit van de parkeergarage aan de Industriestraat rijden. Van het plangebied af zullen deze voertuigen in tegengestelde richting rijden. Vervolgens zullen deze voertuigen via de Papsouwselaan hun route vervolgen. Dit is een doorgaande weg waarbij reeds sprake is van een verkeersintensiteit van circa 9.000-10.000 motorvoertuigbewegingen⁴ per etmaal. De beperkte hoeveelheid verkeer ten gevolge van de beoogde ontwikkeling zal hierbij niet leiden tot verkeerskundige knelpunten. Aangezien er dan ook geen sprake is van een toename van het aantal motorvoertuigbewegingen ten opzichte van de situatie waarin de Lidl gevestigd was ter plaatse van de naastgelegen bedrijfshal zal de beoogde ontwikkeling naar verwachting niet tot verkeerskundige knelpunten leiden.

Tot slot zal de nieuwe weg, de James Wattstraat, eveneens niet tot knelpunten leiden. Deze weg zal slechts beperkt worden gebruikt, aangezien hier slechts een beperkt aantal parkeerplaatsen is gesitueerd en er enkel gedurende de dagperiode sprake is van een beperkt aantal laad- en losactiviteiten. Alsmede zal aan deze weg de ingang van de fietsenstalling gesitueerd worden. Deze nieuwe weg zal een breedte kennen van 7,3 meter, waarmee voldoende ruimte wordt geboden voor het verkeer. Conform CROW-richtlijnen dient voor een stilstaande vrachtauto, inclusief spiegels, uitgegaan te worden van een breedte van 3,00 meter. In geval er sprake is van laad- en losactiviteiten, en er aldus een vrachtauto stil staat, is het voor auto's⁵ en fietsers alsnog met gemak mogelijk om te passeren.

4.3 Conclusie

In voorliggende notitie is beoordeeld of er sprake zal zijn van voldoende parkeergelegenheid en of de beoogde ontwikkeling niet tot verkeerskundige knelpunten zal leiden. Gesteld kan worden dat er in voldoende parkeerplaatsen wordt voorzien om de parkeervraag van de beoogde ontwikkeling op te vangen. In totaal zal worden voorzien in 123 parkeerplaatsen, waarvan 92 parkeerplaatsen in de parkeergarage zijn gesitueerd en 31 parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Hiermee wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid om de parkeervraag ten gevolge van de beoogde ontwikkeling op te vangen.

Tot slot volgt dat de verkeersgeneratie ten gevolge van de beoogde ontwikkeling beperkt is en naar verwachting niet tot verkeerskundige knelpunten zal leiden.

4 Conform de op 9 november 2018 aangeleverde verkeersgegevens van gemeente Delft. Hierin is reeds rekening gehouden met de toekomstige ontwikkelingen in de omgeving.

5 Voor een auto wordt uitgegaan van een breedte van 2,4 meter.



Deze notitie bevat 12 pagina's.

Zoetermeer,