

Parkeren Campus TU Delft Januari 2016

1. Inleiding

Als gevolg van wijzigingen en verdichting van de functies op de campus van TU Delft is in 2012 en 2014 door de adviesbureaus Arcadis en SPARK uitgebreid onderzoek verricht naar de parkeersituatie op de campus (bijlage 1). Dit onderzoek is in opdracht van de TU Delft en in nauwe samenwerking met de gemeente Delft uitgevoerd en heeft uitgewezen dat, rekening houdend met alle bekende ontwikkelingen de komende jaren als gevolg van de campusvisie, de beschikbare parkeercapaciteit toereikend is voor de parkeervraag van de functies op de campus.

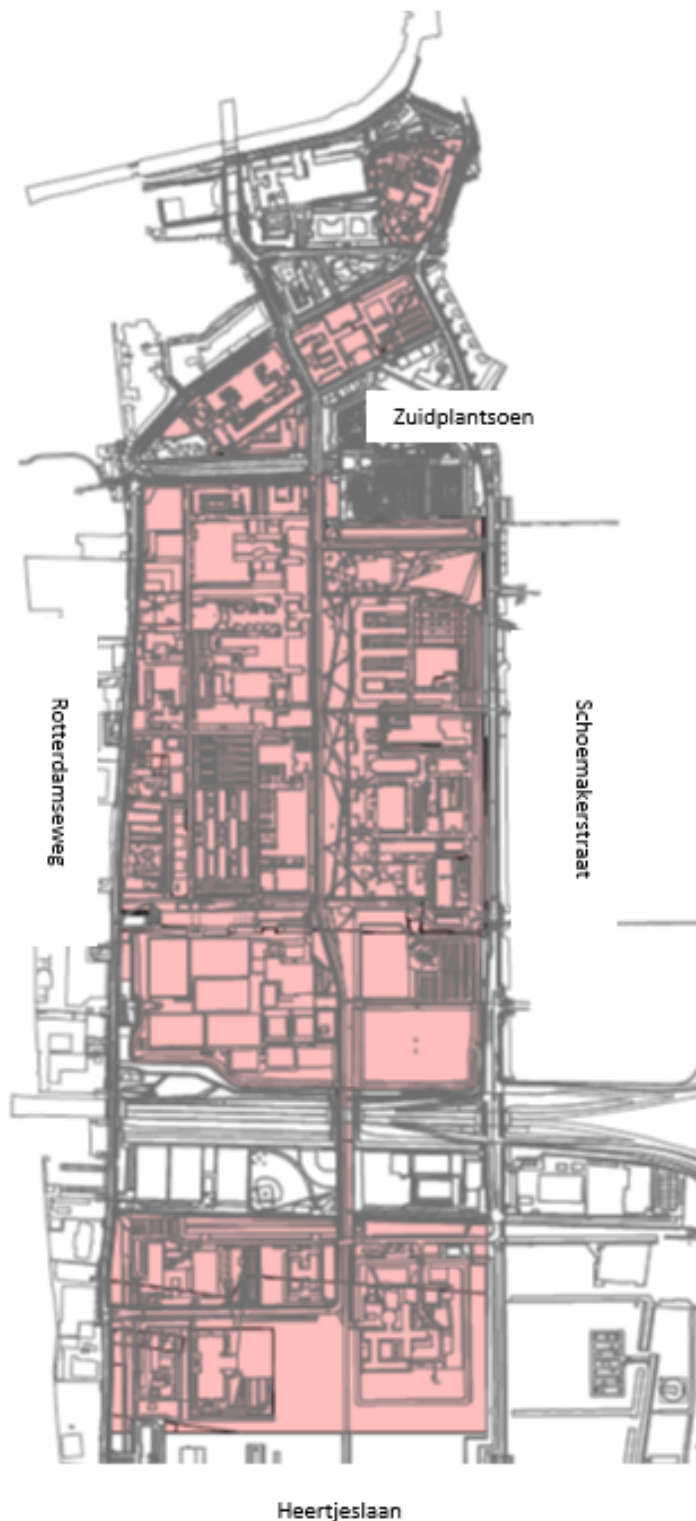
In de Nota Parkeernormen 2013 van 3 juni 2013 (bijlage 2, hierna: Nota Parkeernormen) wordt geanticipeerd op de mogelijkheid om een parkeervisie op te stellen voor het campusgebied. De TU campus is in deze nota expliciet aangemerkt als gebied waar een gebiedsgewijze parkeervisie kan gelden. In dit document wordt het parkeren op de campus, zoals bedoeld in de Nota Parkeernormen, toegelicht.

2. Afbakening gebied

In bijlage 3 van de Nota Parkeernormen staan de deelgebieden in de stad Delft aangegeven waarvoor een Parkeervisie kan worden opgesteld. De TU campus is hier expliciet aangemerkt als zo'n deelgebied. In de figuur op deze pagina is aangegeven om welk gebied het gaat.

In het parkeeronderzoek, dat door Arcadis en SPARK is verricht, is de parkeersituatie op de campus (zie figuur 1) beschouwd uitsluitend voor zover het directe campusfuncties betreft. Dit betreffen functies met een bestemming voor studenten, TU medewerkers en bedrijven gevestigd op de campus. Hieronder vallen ook studentenwoningen.

De parkeervoorziening voor het Science Center en het parkeren voor bedrijven in Technopolis, zijn geen onderdeel van het parkeeronderzoek en vallen ook buiten het gebied waar deze notitie over gaat. Voor het grondbezit van DUWO in het TU Noord gebied is een aparte parkeerbalans opgesteld ten behoeve van de verbouw- nieuwbouwplannen van DUWO. De parkeervoorziening voor het Science Center is hierin meegenomen. Voor de bedrijven in Technopolis zijn specifieke afspraken gemaakt over maaiveldparkeren en loopafstanden in een overeenkomst tussen TU en Gemeente.



Figuur 1: Afbakening gebied

3. Kenmerken parkeersituatie op de campus

3.1 Campusvisie: geconcentreerd parkeren aan de randen

TU Delft werkt op dit moment aan de realisatie van haar campusvisie. De campusvisie is het ruimtelijk en functioneel kader waarin staat beschreven waar de TU Delft zich de komende jaren op wil richten met betrekking tot de inrichting van de campus. In deze toekomstvisie kenmerkt de campus van de TU Delft zich door grote bouwvolumes, geconcentreerde parkeerplaatsen en veel groen. In de campusvisie staat de campusring, conform het gemeentelijk beleid, benoemd voor het autoverkeer (via de Rotterdamseweg, Heertjeslaan, Schoemakerstraat, Zuidplantsoen en Jaffalaan). Het parkeren wordt geconcentreerd langs deze ring.

De binnengebieden van de campus worden zoveel mogelijk autoluw en autovrij gemaakt. Hierdoor ontstaat ruimte voor een kwalitatief hoogwaardige inrichting van de binnengebieden. Met water en groen en parkachtige structuren richt het binnengebied van de campus zich op de fietsers en voetgangers. De gebieden die nu primair op de auto gericht zijn met vele straten en parkeerplaatsen worden straks een prettig verblijfsgebied voor de bezoekers en werknemers en de bewoners van de campus. De ambitie is om de gehele campus – in navolging van het Mekelpark – een parkkarakter te geven met ruimte voor groen, water en een plezierige, veilige omgeving voor voetgangers en fietsers. Het toevoegen van water, gras, struiken en bomen maakt het gebied bovendien ecologisch waardevoller. Het inrichten van het binnengebied als park brengt met zich mee dat loopafstanden langer zullen worden en een heldere ontsluitingsstructuur is gewenst. Voor auto's moet de campus goed bereikbaar zijn, maar het is niet nodig om met elke auto tot aan de voordeur te kunnen komen. De campus lijkt daarmee qua principe op de gewenste bereikbaarheid en ontsluitingsstructuur van de binnenstad van Delft. Een relatief groot autoluw gebied met daaromheen een ontsluitingsring met parkeervoorzieningen.

3.2 Loopafstanden

Loopafstand wonen

Om dit campusconcept goed te kunnen doorvoeren is de maximale loopafstand (van parkeerplaats naar bestemming) voor bewoners en hun bezoek 400 meter in plaats van 150 meter voor bewoners en 200 m voor 2e auto's van bewoners en bezoekers van bewoners. Argumenten hiervoor zijn:

- Bewoners van het campusgebied kennen een andere samenstelling dan gemiddeld in Delft: voornamelijk studenten. Zij wonen en studeren op de campus, waardoor de auto niet dagelijks gebruikt wordt voor 'woon-werk'-verkeer. De auto wordt vooral in het weekend gebruikt o.a. om naar de ouders te gaan. Het gros van de studentenkamers op de campus wordt bewoond door studenten. Voor studentenwoningen in Delft wordt standaard een campuscontract afgesloten, waardoor studenten – zodra deze zijn afgestudeerd – de kamers ook daadwerkelijk verlaten. Studenten zijn doorgaans goed in staat de benodigde 400 meter te lopen van hun woning naar de dichtstbijzijnde parkeerplaats.
- De parkeernorm voor wonen heeft hier betrekking op studentenwoningen. Deze parkeernorm is grotendeels gebaseerd op bezoekers. Bezoekers zijn voornamelijk medestudenten, die gemakkelijker grotere afstanden kunnen afleggen. Familieleden komen met name in de weekenden en avonden, wanneer meer parkeerruimte in de omgeving beschikbaar is, doordat werknemers en bezoekers van de universiteitsgebouwen niet meer aanwezig zijn. Voor deze bezoekers is gezien het karakter van het gebied een langere loopafstand naar de bestemming acceptabel. Bezoekers die slechter ter been zijn kunnen dicht bij de bestemming afgezet worden of zijn aparte voorzieningen, zie loopafstanden mindervaliden en bevoorrading.
- De campus is een gebied met een diversiteit aan voorzieningen. Hierdoor is de verblijfskwaliteit in het gebied groot en wordt de auto minder gebruikt. Door de langere verblijfstijd in het gebied is de bereidheid langere loopafstanden af te leggen groter.

Ook voor bewoners van de bestaande woningen (vrijwel allen studenten) kunnen de loopafstanden door nieuwe ontwikkelingen toenemen. Dit is gezien de wens de leefbaarheid en de kwaliteit van de Living Campus te verhogen (veel groen en verblijfsruimte centraal en rondom de bebouwing, grote bouwvolumes en een doelgroep die zeer mobiel is en een zeer laag autobezit kent), acceptabel. Door parkeervelden aan de rand van de campus in te zetten voor de parkeeropgave van diverse functies wordt bovendien de vindbaarheid van parkeerplaatsen vergroot en kunnen grote investeringen in gebouwde parkeervoorzieningen zoveel mogelijk worden voorkomen.

Loopafstanden overige functies

Voor wat betreft de maximale loopafstand voor werknemers wordt niet afgeweken van de Nota Parkeernormen. In de Nota Parkeernormen wordt 200 tot 800 meter aangegeven, waarbij per geval de maximale loopafstand bepaald dient te worden. Aangezien de campus éénzelfde type gebied is met vergelijkbare functies is differentiatie tussen soorten functies en bezoekers en werknemers niet voor de hand liggend. Voor alle functies (behalve wonen) is de maximale loopafstand daarom vastgesteld op 800 meter.

	Nota Parkeernormen	Campusnorm TUD
Maximale loopafstand voor bewoners en hun bezoek naar parkeerplaatsen	1 ^e auto: 150 meter ^[1] 2 ^e auto en bezoek: 200 meter	400 meter
Maximale loopafstand voor werknemers	200 – 800 meter	800 meter
Maximale loopafstand voor studenten en bezoekers van bedrijven, winkels buiten de binnenstad, supermarkten, vrijetijdsvoorzieningen, zorgvoorzieningen en onderwijsinstellingen	200 meter	800 meter

[1] Voor de binnenstad geldt voor bewoners 1e auto 300 m en 2e auto en bezoek 600 m

Figuur 2: Afwijkingen ten opzichte van de Nota Parkeernormen

Loopafstand mindervaliden en bevoorrading

Vanzelfsprekend borgt de TU Delft de bereikbaarheid voor mindervaliden en bevoorrading. De kwaliteit van de bereikbaarheid voor deze doelgroepen wijzigt niet als gevolg van de ambitie om de leefbaarheid van de campus te verbeteren. Voor mindervaliden, leveranciers, storingsonderhoud, taxi's en koeriersdiensten wordt in de directe omgeving van de gebouwen voldoende gelegenheid gecreëerd om te parkeren.

3.3 Parkeernormen

Uit het parkeeronderzoek van Arcadis en SPARK, dat door de TU Delft en gemeente is uitgevoerd in 2012, is gebleken dat de gemeentelijke parkeernorm die gehanteerd wordt voor onderwijsgebouwen niet altijd goed toegepast kan worden op de campus.

De parkeernorm in de Nota Parkeernormen is uitsluitend gebaseerd op studentenaantallen (10,2 – 14,2 parkeerplaatsen in de schil en 11,3 – 15,3 parkeerplaatsen buiten de schil per 100 studenten incl. bezoekers en medewerkers). Gebouwen met een publieksfunctie, zoals de Aula, kunnen niet ingedeeld worden naar het aantal studenten, maar hebben wel een parkeerbehoefte. Bovendien komt het bijvoorbeeld voor dat medewerkers op de campus verhuizen, en daarmee ook hun parkeerbehoefte. De TU parkeernorm is gebaseerd op meerdere functies in plaats van uitsluitend studentenaantallen en is gebiedsgericht in plaats van gebouwgericht. De onderbouwing van de voorgestelde aangepaste TU parkeernorm is opgenomen in bijlage 1.

		Eenheid	Nota Parkeernormen Delft		Parkeren TU Delft
			Schil	Buiten schil	
Onderwijsgebouwen	Studenten	student	0,102 – 0,142	0,113 – 0,153	0,02
	Medewerkers	fte			0,30
Kantoren		fte	n.v.t.	n.v.t.	0,30
		100 m ²	1,1 – 1,6	1,4 – 1,9	n.v.t.
Studentenwoningen		woning	0,15	0,20	0,15
Aula		bezoeker	n.v.t.		0,30
		100 m ²	4,0 – 7,0	5,0 – 10,0	n.v.t.
Commerciële ruimte		100 m ²	2,3 – 4,3	3,1 – 5,1	3,250

Figuur 3: Toelichting TU en gemeentelijke parkeernorm

3.4 Uitwijkgedrag

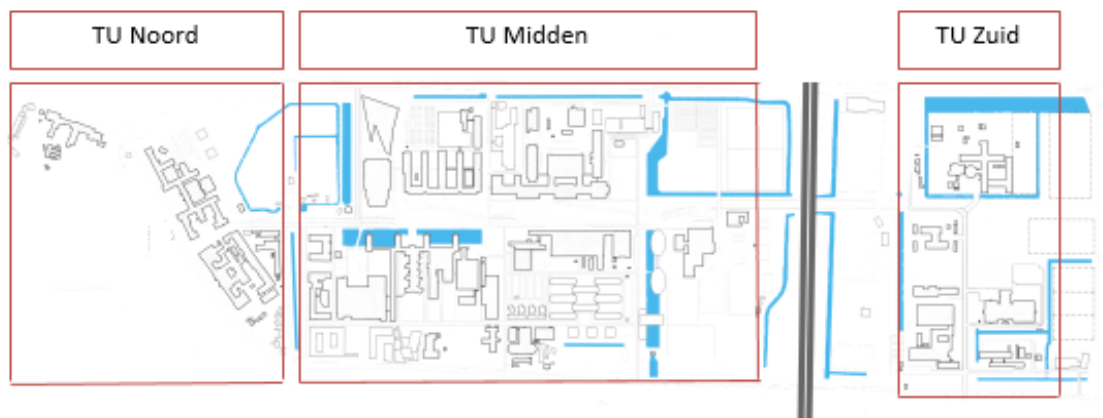
De campus van TU Delft ligt niet geïsoleerd. Deze ligt in de stad waardoor ook door derden gebruik gemaakt kan worden van de parkeercapaciteit op de campus en visa versa. Niet alleen wordt vanuit de omringende woonwijken, bedrijven van Delftechpark, Haagse Hogeschool, InHolland en voorzieningen in TU Noord geparkeerd op de parkeerplaatsen op de campus. Ook kan het voorkomen dat bezoekers of bewoners van de campus in de omringende wijken parkeren. De TU Delft zal uitwijkgedrag ontmoedigen door heldere bewegwijzering en de bewoners en bezoekers van de campus te wijzen op de voor hen bedoelde parkeerplaatsen. Daarnaast stuurt de TU Delft er op dat medewerkers, studenten en bezoekers van de TU Delft op de parkeercapaciteit van de campus parkeren en niet daarbuiten en neemt indien nodig aanvullende maatregelen.

Omdat de uitwisseling plaatsvindt aan de rand van het gebied kan het uitwijkgedrag alleen geminimaliseerd worden in samenwerking tussen TU Delft en de gemeente. Mocht er – ongeacht de maatregelen – toch overlast plaatsvinden in de omringende woonwijken, dan zal de gemeente in samenspraak met de TU Delft mitigerende maatregelen voorstellen.

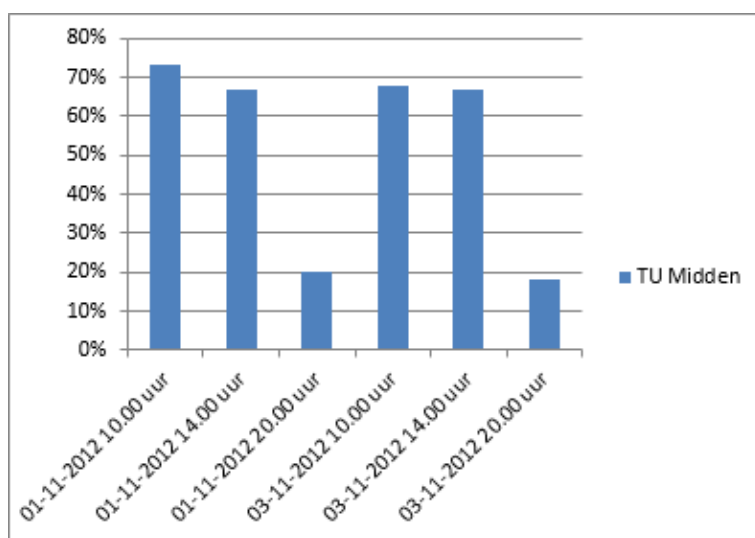
4. Parkeeronderzoek SPARK en Arcadis

Rekening houdend met de huidige functies op de campus en de bekende ontwikkelingen de komende jaren, blijkt dat binnen het gehele campusgebied ruim voldoende parkeercapaciteit aanwezig is voor de functies op de campus (zie bijlage 1 en 5). Er is zelfs sprake van overcapaciteit in het totale gebied.

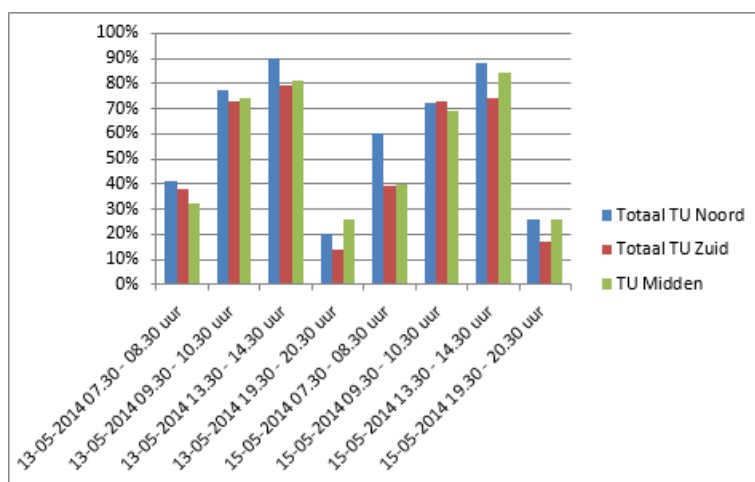
In de figuren hieronder is een overzicht gegeven van de indeling van het campusgebied en de bezetting van de parkeerplekken op de campus in 2012 en 2014.



Figuur 4: Gebied TU Noord, TU Midden en TU Zuid



Figuur 5: Bezettingsgraad parkeren TU Midden 2012



Figuur 6: Bezettingsgraad parkeren TU campus 2014

Om de parkeerdruk te monitoren is in mei 2014 opnieuw een parkeerdrukmeting verricht door adviesbureau SPARK. Op basis van deze meting wordt geconcludeerd dat de parkeerdruk zich ontwikkeld zoals geprognosticeerd in het parkeeronderzoek in 2012 (zie bijlage 5).

De resultaten van de bezettingsgraadonderzoeken 2012 en 2014 verschillen (in geringe mate) als gevolg van de volgende (programmatische) wijzigingen:

- Groei studenten en medewerkers;

- Nieuwbouw studentenwoningen Balthasar van der Polweg (3de woontoren);
- Het 'oneigenlijk gebruik' van de parkeervoorzieningen door derden (bedrijven Delfttechpark, Haagse Hogeschool, TU Noord) is in mindering gebracht op de uitkomsten van de parkeertelling van 2012. De parkeertelling in 2014 is inclusief het 'oneigenlijk gebruik' (naar schatting 10% van het parkeerareaal).

Bovenstaande ontwikkelingen waren in het parkeeronderzoek van 2012 voorzien.

Het blijkt dat in enkele deelgebieden een overschot en in andere deelgebieden een tekort is aan parkeerplaatsen, gebaseerd op de nu aanwezige functies en toekomstige ontwikkelingen. Binnen een loopafstand van 400 meter voor wonen en 800 meter voor overige functies, is op de campus echter altijd voldoende ruimte om te parkeren.

5. Jaarlijkse monitoring

TU Delft evalueert de parkeersituatie op de campus jaarlijks door de parkeerbalans te actualiseren. Om de parkeerdruk te monitoren zullen, indien nodig, nieuwe parkeerdrukmetingen worden verricht. Voorliggend document is nog geen voorstel voor de nieuwe ruimtelijke indeling van de campus. Op basis van een nader vast te stellen inrichtingsplan zal een plan voor de locatie en omvang van de (centrale) parkeervelden op de campus worden opgesteld. Bij de nieuwe inrichting van de campus worden voldoende parkeerplekken binnen de vastgestelde loopafstanden gecreëerd.

6. Reacties informatieavond

Op 3 december 2015 is een informatiebijeenkomst georganiseerd waar belanghebbenden de gelegenheid hebben gekregen te reageren op de inhoud van dit document. In bijlage 3 zijn deze vragen gebundeld en voorzien van een reactie.

7. Overgangsbepaling en inwerkingstelling

Aanvragen van omgevingsvergunningen in het gebied, zoals aangegeven is op Figuur 1: Afbakening gebied, na het moment van vaststellen van dit document 'Parkeren Campus TU Delft' op **xxxxx**, zullen worden beoordeeld conform dit document. Uitzondering hierop vormen bekende bouwinitiatieven waarop een overgangsregeling van toepassing is. Deze houdt in dat bij de gemeente op het moment van vaststellen van bouwinitiatieven, op basis van de nota parkeernormen 2013 en bijbehorende uitvoeringsregels kunnen worden behandeld of op basis van dit document kunnen worden getoetst.

Bijlage 8. Bijlagen

Bijlage 1: Parkeeronderzoek SPARK/Arcadis 2012 [Deze bijlage is aan de linkerkant te downloaden.]

Bijlage 2: Nota Parkeernormen 2013 van 3 juni 2013 [Deze bijlage is aan de linkerkant te downloaden.]

Bijlage 3: Reacties informatieavond 3 december 2015 [Deze bijlage is aan de linkerkant te downloaden.]

Bijlage 4: Plattegrond Parkeerareaal campus TU Delft [Deze bijlage is aan de linkerkant te downloaden.]

Bijlage 5: Parkeeronderzoek SPARK 2014 [Deze bijlage is aan de linkerkant te downloaden.]