

6.10 Mobiliteit

6.10.1 Verkeer

Op het gebied van verkeer en vervoer is het belangrijkste relevante beleid het Stedelijk Verkeersplan Rotterdam 2017 - 2030+. Het Stedelijk Verkeersplan is een plan waarbij bereikbaarheid in dienst van een economisch sterk en gezond Rotterdam staat. Het Stedelijk Verkeersplan zet de lange termijnvisie neer, waarbij het uitgangspunt is dat mobiliteit geen doel op zich is, maar een belangrijke randvoorwaarde voor een economische sterk, gezond en aantrekkelijk Rotterdam. Voor het maken van een inschatting van de hoeveelheid autoverkeer dat wordt gegenereerd bij ruimtelijke ontwikkelingen, zijn kencijfers verkeersgeneratie ontwikkeld. Onder verkeersgeneratie wordt hierbij verstaan de totale hoeveelheid gemotoriseerd verkeer (exclusief openbaar vervoer) die gedurende een gekozen tijdsperiode naar de beoogde ontwikkeling toe rijdt en hiervan wegrijdt. Het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte (CROW) geeft in publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren, van parkeerkencijfers naar parkeernormen' kencijfers voor verkeersgeneratie. In de richtlijnen wordt onderscheid gemaakt op basis van de functie van de ontwikkeling (wonen, bedrijf, etc.) en op basis van de locatiekenmerken. Zodoende kan bij ruimtelijke ontwikkelingen voor vrijwel elke locatie een goed beeld worden verkregen wat de totale verkeersaantrekkende werking bedraagt.

Planspecifiek

De ontwikkeling van een nieuw woongebouw brengt in de beoogde situatie voertuigbewegingen met zich mee. Voor de berekening van de totale verkeersgeneratie is gebruik gemaakt van een inschatting op basis van de kencijfers uit CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren, van parkeercijfers naar parkeernormen'. Hierbij is aangesloten bij de gebiedsindeling 'schil centrum', 'zeer sterk stedelijk'. Voor de verkeersgeneratie van de beoogde daghoreca bestaat geen kencijfer, aan de hand van het kencijfer voor parkeren is toch een inschatting gemaakt: De verkeersgeneratie per 100 m² bvo bedraagt daarmee (8 ppl/100 m² bvo * 2 x bezet/dag * 2 mvt/etmaal à 10 ppl/100 m² bvo * 3 bezet/dag * 2 mvt/etmaal =) 32 à 60 mvt/weekdagetmaal. Gemiddeld zijn dat 46 mvt/weekdagetmaal/100 m² bvo. Gezien de ligging van het plangebied is het aannemelijk dat er relatief weinig mensen met de auto naar de horecagelegenheden zullen komen, daarom wordt er bij de onderkant van de bandbreedte aangesloten, 32 mvt/weekdagetmaal/100 m² bvo.

Programma	Aantal woningen / m ²	gemiddelde verkeersgeneratie	Totale verkeersgeneratie
huur, appartement, midden (56-64 m ² GBO)	47	2,2	103,4
huur, appartement, midden(49-55 m ² GBO)	13	2,2	28,6
Maisonnettes	4	2,2	8,8
Studentenkamers	108	1	108
Zelfstandige studio's	176	1,65	290,4
Daghoreca per 100 m ²	800 m ²	32	256

Dienstverlening, kantoren en maatschappelijke voorzieningen/lichte bedrijvigheid (CROW-aanduiding bedrijfsverzamelgebouw)	1.150 m ²	4,85	55,8
Totaal			851

In totaal leidt de ontwikkeling van het voorliggende plan volgens de kencijfers van het CROW tot een verkeersgeneratie van circa 851 verkeersbewegingen per etmaal. Dat zijn 35 verkeersbewegingen per uur en in het drukste uur 85. Dit zijn in het drukste uur 1,42 verkeersbewegingen per minuut. Indien er zou worden uitgegaan van een worst case scenario voor de daghoreca, zijnde een fastfoodrestaurant, drive through, dan dient er rekening gehouden te worden met gemiddelde verkeersgeneratie van 90 verkeersbewegingen per 100m². Dat zijn 720 verkeersbewegingen voor de daghoreca. Hiermee komt de verkeersgeneratie op 1315 verkeersbewegingen per dag in totaal. Dat zijn 54 verkeersbewegingen per uur en in het drukste uur 131 en 2,1 per minuut.

De verkeersafwikkeling vindt plaats via de K.P. van der Mandelelaan, Kralingse Zoom en Abraham Rijckevorselweg. De verkeersintensiteit op de K.P. van der Mandelelaan is 5500 verkeersbewegingen per dag. Het verkeer wordt afgewikkeld op de Kralingse Zoom middels de kruispunten Kralingse Zoom – K.P. Van der Mandelelaan noord en Kralingse Zoom – K.P. Van der Mandelelaan zuid. Er is een kruispuntanalyse uitgevoerd door Sweco. Uit dit onderzoek komt naar voren dat de huidige belastinggraad van deze kruispunten zo laag is dat de verkeerstoename goed via deze kruispunten kan worden afgewikkeld. De verkeersintensiteit bedraagt op de Kralingse Zoom in zuidelijke richting 18.000 verkeersbewegingen en in noordelijke richting 9.000 verkeersbewegingen en op de Abraham Rijckevorselweg 40.000 richting binnenstad en 55.000 richting de A16. De verkeerstoename van dit project van 851 dan wel in worst case situatie 1351 zijn op deze aantallen verwaarloosbaar.

Mobiliteit

Rotterdam koppelt de verstedelijkingsopgave sterk aan de mobiliteitstransitie. Vooral rondom OV-knopen is functiemenging en verdichting kansrijk. Er wordt ingezet op een mobiliteitstransitie, waarin het autogebruik vermindert en openbaar vervoer, fietsen, lopen en slimme deelmobiliteitsconcepten de dragers worden voor de mobiliteit in Brainpark I. De nabijheid van het multimodale knooppunt Kralingse Zoom (metro, bus, Parkshuttle, P+R) biedt hiervoor een uitstekend vertrekpunt.

In Brainpark I wordt ingezet op een goed fijnmazig netwerk voor fietsers en voetgangers, als tegenhanger van de grote infrastructurele assen die het gebied omkaderen. Daarmee wordt extra aandacht besteed aan het langzaam verkeer. Niet alleen wordt voorzien in kwalitatief hoogwaardige fiets- en wandelpaden, maar ook zorgen voor sociale veiligheid is belangrijk in het gebied. Zichtlijnen en transparantie zijn hierbij van belang, maar ook goede verlichting en positionering van de routes. Activiteit in de plinten zorgt ook voor een levendig en prettig straatbeeld. Gezien het voorgaande kan geconcludeerd worden dat het aspect verkeer geen belemmering vormt voor de voorliggende ontwikkeling.

6.10.2 Parkeren

De parkeernormen van de gemeente Rotterdam zijn gebaseerd op de parkeernormen van de

'Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022'. De beleidsregeling geeft normen voor parkeren van auto's én fietsen. Aan deze normen moet voldaan worden bij een omgevingsvergunning voor het bouwen of bij een omgevingsvergunning voor het gebruiken van gronden of bouwwerken.

Planspecifiek

De parkeereis auto voor 348 woningen is 58,7 pp. Voor de niet wonen functies, de commerciële ruimtes, fietsenmaker en de daghoreca bedraagt 15,2 pp. De totale bruto parkeereis bedraagt 73,9 pp. Bij het ontwikkelen van meerdere functies wordt onderzocht of een deel van de parkeerplaatsen dubbel gebruikt kunnen worden. De totale parkeereis voor het geheel wordt hierdoor lager dan de parkeereisen per functie afzonderlijk, omdat de daadwerkelijke vraag naar parkeerplaatsen per functie niet de hele dag hetzelfde is. Er worden aanwezigheidspercentages gebruikt om het maatgevende (drukste) moment te bepalen. Het drukste moment voor onderhavige ontwikkeling is de werkdag avond met een parkeerbehoefte van 60,39 parkeerplaatsen.

In bepaalde gevallen kan de parkeernorm voor autoparkeren verder naar beneden worden bijgesteld door het toepassen/aanbieden van andere vormen van mobiliteit dan de een eigen auto. Ook vormt de nabijheid van openbaar vervoer aanknopingspunten. De regeling parkeernormen biedt de volgende mogelijkheden tot vrijstellingen van de parkeereis op grond van nabijheid OV, extra fietsruimte, deelauto's en MaaS-concepten (Mobility as a Service).

Nabijheid OV

Uitgaande van de ligging van het plan tussen 400 en 800m van het metrostation Kralingse Zoom is de vrijstelling op grond van nabijheid OV 20%. De parkeereis wordt verminderd met 12,07 pp tot een parkeereis van 48,32 pp.

Extra fietsparkeerruimte

Op grond van het beschikbare aantal stallingsplekken voor de fiets kan maximaal gebruik gemaakt worden van de daaraan gekoppelde vrijstelling. Er worden minimaal 586 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd. De parkeereis kan hierdoor worden verminderd met 10%, 6,03 pp naar 42,29 pp.

Deelauto

Indien bij een woningontwikkeling in betaald parkeergebied voor ten minste 10 jaar, commercieel aangeboden deelauto's beschikbaar worden gesteld op geoormerkte deelauto parkeerplaatsen in de bijbehorende of toegewezen parkeervoorziening, kan de autoparkeereis met ten hoogste 20% verlaagd worden, in de verhouding één deelauto parkeerplaats in plaats van vijf gewone autoparkeerplaatsen. De parkeereis komt hiermee op 30,2 pp.

Mobility as a Service (MaaS)

Indien bij een ontwikkeling in betaald parkeergebied gebied voor alle toekomstige gebruikers van Mobility as a Service(MaaS), voor ten minste 10 jaar beschikbaar wordt gesteld, kan de autoparkeereis met ten hoogste 20% worden verlaagd tot 18,15 pp.

De nettoparkeereis bedraagt 18 parkeerplaatsen, waarvan 3 deelauto's.

Paragraaf 9.2 Vooroverleg

Provincie Zuid-Holland (brief d.d. 05-09-2023)

1. Mobiliteit

Alvorens de gemeente besluit een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling toe te laten is het nodig onderzoek te doen naar de gevolgen van die ontwikkeling voor het omliggende verkeers- en vervoersnetwerk. Het plan is niet voorzien van een verkeersonderzoek. De effecten van de ontwikkeling op de bereikbaar zijn (nog) niet inzichtelijk gemaakt en hiermee wordt niet voldaan aan Artikel 6.10d van de provinciale omgevingsverordening. Graag ziet de provincie een verkeersonderzoek tegemoet, waarin o.a. ingegaan wordt op de relatie tot nieuwe oeververbinding, de verkeerseffecten op rotonde Kralingseplein en op de OV en fietsverbinding naar de binnenstad van Rotterdam.

Het bestemmingsplan is op dit punt aangepast. Er is een paragraaf Mobiliteit toegevoegd, waarin aandacht wordt besteed aan het aspect verkeer en mobiliteit.