

Opdrachtgever	BPD Ontwikkeling BV
Datum	4 oktober 2023
Kenmerk	015672.03102023.N01.03
Status	Definitief
Pagina	1/6

Parkeeradvies Sensora Deventer

1. Inleiding/aanleiding

In het kader van de gebiedsontwikkeling van het Sensora-terrein in Deventer heeft BPD Ontwikkeling Goudappel gevraagd om to-the-point te kijken naar de toekomstige parkeersituatie. Hierbij wordt op basis van het laatste programma een zogenaamde parkeerbalans opgesteld conform de gemeentelijke normering, maar vullen we deze ook aan met een berekening op basis van de laatste inzichten over de hoogte van het aandeel bezoekers in de (gemeentelijke) parkeernormen. Voorliggende notitie betreft de gevraagde to-the-point beschouwing. Een en ander is in goed overleg met de gemeente Deventer tot stand gekomen.

2. Analyse en bevindingen

Parkeernormen Deventer

Bij beoordeling/toetsing van ontwikkelingen maakt de gemeente Deventer voor wat betreft parkeren gebruik van de aanpak en de parkeernormen zoals deze zijn vastgelegd in de 'Nota Parkeernormen Deventer 2013 Auto en fiets'. De berekeningen zoals deze in de bijlage zijn toegevoegd voor bewoners van woningen en niet-woonfuncties zijn 1-op-1 gebaseerd op de normen uit deze nota. Voor bezoekers is een norm van 0,2 parkeerplaats per woning aangehouden (zie bijlage 2).

Programma en te realiseren parkeeraanbod

Voor wat betreft het programma is uitgegaan van de laatste inzichten zoals aangeleverd door BPD. Het gaat hierbij om 126 woningen en 670 m² overig programma. Bij de woningen gaat het om 39 koop grondgebonden woningen, 43 middenhuur appartementen, 24 sociale appartementen, 12 koop appartementen (Senzorapand) en 8 koop maisonnettes. Deels hebben de woningen een eigen gereserveerde parkeerplaats (55x) in e ondergrondse parkeervoorziening. De overige woningen, gebruikers van de niet-woonfuncties en bezoekers van woningen kunnen gebruik maken van de 49 parkeerplaatsen op maaiveld in de bouwblokken (middels een parkeerapp en reserveringsplatform te regelen), 9 nieuwe parkeerplaatsen aan de Raamstraat en 6 parkeerplaatsen voor het witte huis. (Minimaal) deze 6 parkeerplaatsen mogen toegerekend worden aan de ontwikkeling omdat Senzora (deels) nog lange tijd gefunctioneerd heeft (en daarmee ook gebruik maakte van parkeerplaatsen). In totaal zijn er voor de ontwikkeling dus minimaal 119 parkeerplaatsen beschikbaar.

Deelmobiliteit

Van de inzet van deelauto's mogen op voorhand geen grote effecten verwacht worden. Dit heeft enerzijds te maken van de relatief beperkte omvang van de ontwikkeling, maar ook de relatief te hoge parkeernorm. Zo lang bewoners voor het overgrote deel ruimte wordt geboden voor een eigen auto per woning zullen er onvoldoende redenen zijn om gebruik te gaan maken van een deelauto. In voorliggende notitie is daarom (voor parkeren worstcase) geen rekening gehouden met de inzet van deelauto's.

Toelichting parkeerbalans

Voor de ontwikkeling is het benodigde parkeeraanbod bepaald door de omvang van de programmaonderdelen te vermenigvuldigen met de geldende parkeernorm (het aantal geëiste parkeerplaatsen per programma-eenheid). Niet alle parkeerders kennen echter op alle momenten van de week een even grote parkeerbehoefte. Zo kan bijvoorbeeld onderscheid worden gemaakt naar bewoners en bezoekers van bewoners. Bewoners van woningen kennen het maatgevende moment gedurende de nacht, terwijl het maatgevende moment voor bezoekers van de woningen de zaterdagavond is. Door toepassing van aanwezigheidspercentages wordt rekening gehouden met dit effect. Dit kan alleen voor de die door de verschillende parkeerders kunnen worden gebruik (dubbelgebruik) en niet voor gereserveerde/toegewezen parkeerplaatsen.

Door het benodigde parkeeraanbod voor de verschillende momenten van de dag en de week af te zetten tegen het parkeeraanbod dat gerealiseerd wordt ontstaat de parkeerbalans. Hieruit kan worden afgeleid of bij de ontwikkeling voldoende parkeerplaatsen zijn opgenomen.

Resultaat

In bijlage 1 is de parkeerbalans opgenomen. Hierin is rekening gehouden met gereserveerde en dubbel te gebruiken parkeerplaatsen. Er komt naar voren dat de werkdagavond en de zaterdagavond maatgevend zijn voor parkeren met een parkeervraag (benodigd aantal parkeerplaatsen) van 115 parkeerplaatsen. Omdat er voor de ontwikkeling (minimaal) 119 parkeerplaatsen beschikbaar zijn, is er sprake van een sluitende parkeerbalans. Er worden voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd.

3. Conclusie

Bij de ontwikkeling van het Senzora-terrein worden voldoende parkeerplaatsen aangelegd. Er is sprake van een sluitende parkeerbalans (+4 parkeerplaatsen). Hierbij is worstcase gerekend:

- er is niet gerekend met een reductie van parkeerplaatsen door de inzet van deelauto's;
- er is slechts een beperkt aantal parkeerplaatsen (6) toegerekend aan de oorspronkelijke op het terrein aanwezige functie (Senzora).

Bijlage 1 Parkeerbalans

datum	4-10-2023	Goudappel										
gemeente	Deventer	MOBILITEIT BEWEEGT ONS										
scenario	Senzora, dubbelgebruik, excl. 55 toegewezen parkeerplekken bewoners, 0,2 pp/woning bezoekersparkeren											
legenda	x = toegewezen, vaste parkeerplaatsen (max. 55 totaal)											
functie	norm (1e schil)	eenheid	omvang	eenheid	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
<u>categorie bewoners</u>												
koop, grondgebonden (dubbelgebruik)	1,00	ppl / woning	0	woningen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
koop, grondgebonden (gereserveerd)	1,00	ppl / woning	39	woningen	39,0	39,0	39,0	39,0	39,0	39,0	39,0	39,0
middenhuur, appartementen	0,60	ppl / woning	43	woningen	12,9	12,9	23,2	25,8	20,6	15,5	20,6	18,1
sociala, appartementen	0,60	ppl / woning	24	woningen	7,2	7,2	13,0	14,4	11,5	8,6	11,5	10,1
koop, appartementen (Senzorapand, dubbelgebruik)	0,90	ppl / woning	0	woningen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
koop, appartementen (Senzorapand, gereserveerd)	1,00	ppl / woning	12	woningen	12,0	12,0	12,0	12,0	12,0	12,0	12,0	12,0
koop, maisonnettes	0,90	ppl / woning	4	woningen	1,8	1,8	3,2	3,6	2,9	2,2	2,9	2,5
koop, maisonnettes	1,00	ppl / woning	4	woningen	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0
totaal bewoners			126	woningen	76,9	76,9	94,4	98,8	90,0	81,3	90,0	85,7
<u>categorie bezoekers aan woningen</u>												
bezoekers	0,20	ppl / woning	126	woningen	2,5	5,0	20,2	0,0	17,6	15,1	25,2	17,6
totaal bezoek aan woningen					2,5	5,0	20,2	0,0	17,6	15,1	25,2	17,6
<u>categorie overig</u>												
kantoor zonder balie	1,05	ppl / 100 m² bvo	520	m² bvo	5,4	5,4	0,3	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0
commerciële dienstverlening	1,12	ppl / 100 m² bvo	150	m² bvo	1,7	1,7	0,1	0,0	1,3	0,0	0,0	0,0
totaal werknemers overig					7,1	7,1	0,4	0,0	1,5	0,0	0,0	0,0
<u>categorie overig bezoek</u>												
kantoor zonder balie (bezoek)	0,06	ppl / 100 m² bvo	520	m² bvo	0,3	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
commerciële dienstverlening (bezoek)	0,28	ppl / 100 m² bvo	150	m² bvo	0,4	0,4	0,0	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0
totaal werknemers overig					0,7	0,7	0,0	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0
totaal bewoners					77	77	94	99	90	81	90	86
totaal overig programma					7	7	0	0	2	0	0	0
					84	84	95	99	92	81	90	86
totaal bezoekers woningen					3	5	20	0	18	15	25	18
totaal bezoekers overig programma					1	1	0	0	0	0	0	0
totaal bezoekers					3	6	20	0	18	15	25	18
totaal					87	90	115	99	110	96	115	103

Bijlage 2 Achtergrond bezoekersnorm woningen

Op dit moment werkt kenniscentrum CROW aan een herijking van landelijke parkeerkencijfers. Deze komen begin 2024 beschikbaar (dus ruim voor realisatie van de ontwikkeling van het Senzora-terrein). Binnen de verkeerskundige vakwereld is het al geruime tijd de ervaring dat het ooit 'arbitrair' vastgelegde parkeerkencijfer voor bezoekersparkeren bij woningen (veel) te hoog is. De opsteller van voorliggende notitie maakt als expert deel uit van de begeleidingsgroep van CROW, die momenteel werkt aan een herziening van parkeerkencijfers. Het verlagen van het bezoekersdeel in de parkeernormen wordt hierin betrokken.

Alleen cijfermatig is al eenvoudig te begrijpen dat het parkeerkencijfer van 0,3 parkeerplaats per woning voor bezoekersparkeren te hoog is. Het maatgevend moment voor parkeren in de woonomgeving is bij de CROW-aanwezigheidspercentages de werkdagavond; dan is van de bewoners 90% thuis en ligt het bezoekersparkeren op 80%. De 10% afwezige bewoners zouden dan ergens anders in woongebieden $0,3 \times 80\% = 0,24$ auto genereren. Omdat het autobezit gemiddeld in Nederland zo'n 1,15 auto's per woning bedraagt is de 10% afwezige bewoners gelijk aan circa 0,12 auto. De ruimtelijke reservering voor aankomende/parkerende auto's aan de bestemmingskant is daarmee als 2x zo groot dan het aantal vertrekkende auto's aan de herkomstkant. Als dan ook nog in ogenschouw wordt genomen dat dat de 10% afwezige bewoners(auto's) natuurlijk niet maar op sociaal bezoek elders in woonwijken zijn, maar ook naar andere activiteiten zoals als theater/ uitgaan, sporten, werken etc. mag duidelijk zijn dat de waarde voor bezoekersparkeren van 0,3 parkeerplaatsen per woning zeer hoog is (indicatief 50x hoger dan cijfermatig te verklaren door de 10% afwezige bewoners(auto's)). Een kanttekening hierbij is natuurlijk wel dat bezoekersparkeren zich in tijd incidenteel, en niet overal in gelijke mate voordoet. De bezoekersnorm mag daarom best wel wat hoger liggen dan cijfermatig door de 10% afwezige bewoners(auto's) verklaard zou kunnen worden.

Ook door onderzoek is dit bevestigd. Door de toenemende digitalisering van het parkeerbeheer is de laatste jaren steeds meer en betere data beschikbaar gekomen van het gebruik van digitale parkeerpasjes voor bezoekers in woonwijken met gereguleerd parkeren. Daaruit bleek steeds vaker dat de daaruit af te leiden parkeerbehoefte meer dan 50% lager uitviel dan op basis van het parkeerkencijfer was ingeschat (o.a. Spark, 2018). Dit heeft geleid tot een initiatief om een bredere studie naar een passender parkeerkencijfer uit te voeren, op basis van data van het gebruik van bezoekerspasjes in vijftiental (kleinere en grotere) steden.

Op basis van dit onderzoek is worden geconcludeerd dat zeker in gemeente met een stedelijkheidsgraad 'matig stedelijk' en hoger een parkeerkengetal van 0,10 tot 0,15 parkeerplaats per woning op het maatgevende moment voldoende is om de parkeervraag voor bezoekers op te vangen [Tiesinga et al, 2021].

Conclusie: een waarde van 0,15-0,20 parkeerplaats per woning voor bezoekers op het maatgevende moment is altijd voldoende. In gereguleerd gebied is zelfs een bezoekersaandeel 0,10 parkeerplaats per woning voldoende. Binnen de ontwikkeling Senzora is voor 100% zekerheid gerekend met 0,20 parkeerplaats per woning.