

Nieuw Harculo

**Parkeerbalkans
Reales BV**

7 februari 2025 - Internal



Contactpersoon

NIELS DE GROOT

Arcadis Nederland B.V.
Postbus 264
6800 AG Arnhem
Nederland

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Opzet	4
1.2	Uitgangspunten	4
2	Parkeerbalans	7
2.1	Parkeervraag woningen	7
2.2	Parkeervraag Uitspanning	9
2.2.1	Regulier programma	9
2.2.2	Evenementen	12
3	Aanvullende elementen	15
3.1	Deelmobiliteit	15
3.2	Parkeerhub	15
3.3	Fietsparkeren	15
4	Conclusie	17
	Colofon	18

1 Inleiding

Om het benodigde aantal parkeerplaatsen in Nieuw Harculo te bepalen is een parkeerbalans opgesteld. Met deze parkeerbalans kan de parkeersituatie op verschillende momenten van de week worden bepaald zodat duidelijk is wat het maatgevende moment is en wat op dat moment het benodigde parkeeraanbod moet zijn.

De parkeervraag voor de woningen is berekend door het aantal woningen dat wordt gerealiseerd te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernorm (het aantal benodigde parkeerplaatsen per woning). Bij woningen kan daarbij onderscheid worden gemaakt tussen bewoners en bezoekers, die niet op alle momenten van de week een even grote parkeervraag genereren. De bewoners kennen de hoogste parkeervraag gedurende de nacht, terwijl het maatgevende moment voor de bezoekers van de woningen de zaterdagavond is. Door toepassing van aanwezigheidspercentages wordt rekening gehouden met dit effect. De parkeerplaatsen die worden gerealiseerd bij de ontwikkeling kunnen door verschillende parkeerders worden gebruikt. Dit wordt ook wel dubbelgebruik van parkeerplaatsen genoemd. Met de aanwezigheidspercentages worden de mogelijkheden van dit dubbelgebruik bepaald. Aan deze parkeervraag is de parkeervraag van de "Uitspanning" toegevoegd. Dit is gedaan middels het bepalen van het te verwachten programma gekoppeld aan daarvoor geldende CROW-normen. Hierbij is gekeken naar de verschillende activiteiten en de daarbij behorende parkeerscenario's en uitgangspunten. Hieruit is het scenario gekozen met de hoogste parkeervraag om verder in beeld te brengen.

1.1 Opzet

In het plan is het mobiliteitsvraagstuk gelaagd opgepakt. Eerst is gekeken vanuit het STOMP-principe om prettige fiets- en voetgangersroutes naar en door het gebied te maken die het gebied ontsluiten. Het woongebied zelf vormt daarbij een verblijfsgebied. Er worden goede fietsvoorzieningen opgenomen in de verschillende blokken, waardoor woningen altijd goed bereikbaar zijn voor voetgangers en fietsers. Vervolgens is gekeken naar het verkeer en parkeren van de auto. Hierbij is gekeken naar 3 verschillende verkeer- en parkeerstromen:

- Bewoners;
- Bezoekers van bewoners;
- Bezoekers en werknemers van de Uitspanning.

Het parkeren van zowel de bewoners als haar bezoekers is zoveel als mogelijk op eigen terrein bij de woningen gepositioneerd, dat gebeurt binnen de hoven op VVE terrein, in overdekte garages en op eigen terrein o.a. in de tuin of privégarages. Per deelgebied, doelgroep en type woning is dit bekeken en specifiek ingevuld. Hierbij speelt en kan in de toekomst deelmobiliteit nog een rol spelen om dit verder te optimaliseren waarbij er mogelijk nog meer ruimte voor groen vrij kan komen. Tevens wordt gekeken om de auto's gekoppeld aan de woningen een integrale rol te laten spelen van het energieconcept.

Het woongebied werkt in de basis met autovrije leefstraten en groene parkuitlopers als woonomgeving voor de blokclusters, waarbij het bewonersparkeren zoveel mogelijk is opgenomen in de binnengebieden van de blokken, onder groene dekken en op eigen terrein van de woningen. De binnengebieden zijn meer dan alleen parkeerterreinen of ontsluitingen: juist de plek om thuis te komen, die ook deel uitmaakt van de leefomgeving. Op basis van de (gemotiveerde) licht gereduceerde parkeerbalans is het bewonersparkeren in het gebied zoveel mogelijk onderdeel gemaakt van die binnengebieden en gekoppeld aan VVE's van de blokken. Vanwege het feit dat de meeste parkeervoorzieningen op eigen terrein en onder beheer van VvE's komen te staan, voorziet de gemeente niet in openbare laadpalen. De ontwikkelaar wijst bewoners en VvE's hierop en biedt hen handvatten (o.a. te vinden op www.VvEladen.nl).

1.2 Uitgangspunten

In dit hoofdstuk wordt de parkeerbalans voor Nieuw Harculo toegelicht. Bij het opstellen van deze parkeerbalans zijn de volgende bronnen/uitgangspunten gehanteerd:

- CROW kengetallen als basis (Parkeerkencijfers 2024: Toekomstbestendig parkeren – Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, CROW, 19-6-2024);
- Categorie stedelijkheidsgraad: Matige stedelijkheid (adressendichtheid: 1.000-1.500 adressen per km²);
- Categorie stedelijke zone: rest bebouwde kom.

In de volgende tabel staan de gehanteerde aanwezigheidspercentages ten behoeve van het berekenen van het dubbelgebruik van parkeerplaatsen door bewoners en bezoekers. Deze aanwezigheidspercentages zijn afkomstig uit de Parkeerkencijfers 2024 van CROW.

Tabel 1: Aanwezigheidspercentages

Functie	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond	Vrijdag-middag	Vrijdag-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Bewoners	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
Bezoekers	40%	50%	75%	0%	70%	60%	100%	100%	100%	90%

Binnen de wijk zijn er per deelgebied op verschillende momenten piekmomenten te onderscheiden. Regulier is het nachtmoment maatgevend maar voor deelgebieden C2, C3 en E1 zijn dit echter werkdagavond en voor N4-N5 is dit o.a. de zaterdagmiddag en avond. Gekeken is dan ook om de gehele balans en de balans per deelgebied in evenwicht te krijgen zodat er altijd afdoende parkeerplaatsen zijn.

In bouwblok C1 en C3 wordt deelmobiliteit aangeboden. Het uitgangspunt dat hierbij is gehanteerd, is dat één deelauto leidt tot een vraagreductie van maximaal vier parkeerplaatsen. In hoofdstuk 3 wordt hier verder op ingegaan. Aanvullend hierop is de nota mobiliteitsnormen in de maak. Waarin naar verwachting het volgende uitgangspunt wordt gehanteerd; *De inzet van één publieke deelauto vervangt maximaal drie reguliere autoparkeerplaatsen en één collectieve deelauto minimaal vijf parkeerplaatsen.* Aangezien nog niet bekend is of er een publieke of collectieve deelauto wordt ingezet of een mix, is voor nu een reductie van vier parkeerplaatsen aangehouden.

Om de norm voor het aantal parkeerplaatsen per woning te bepalen is gebruik gemaakt van het gemiddelde van de minimale en maximale CROW-norm per type woning. Voor het bepalen van het aantal beschikbare plaatsen op eigen terrein is gebruik gemaakt van de in de Parkeerkencijfers 2024 opgenomen correctiefactor. In de volgende tabel zijn de aantallen parkeerplaatsen op eigen terrein, de daarvoor geldende correctiefactor en de gecorrigeerde aantallen weergegeven.

Tabel 2: Correctiefactoren parkeren eigen terrein

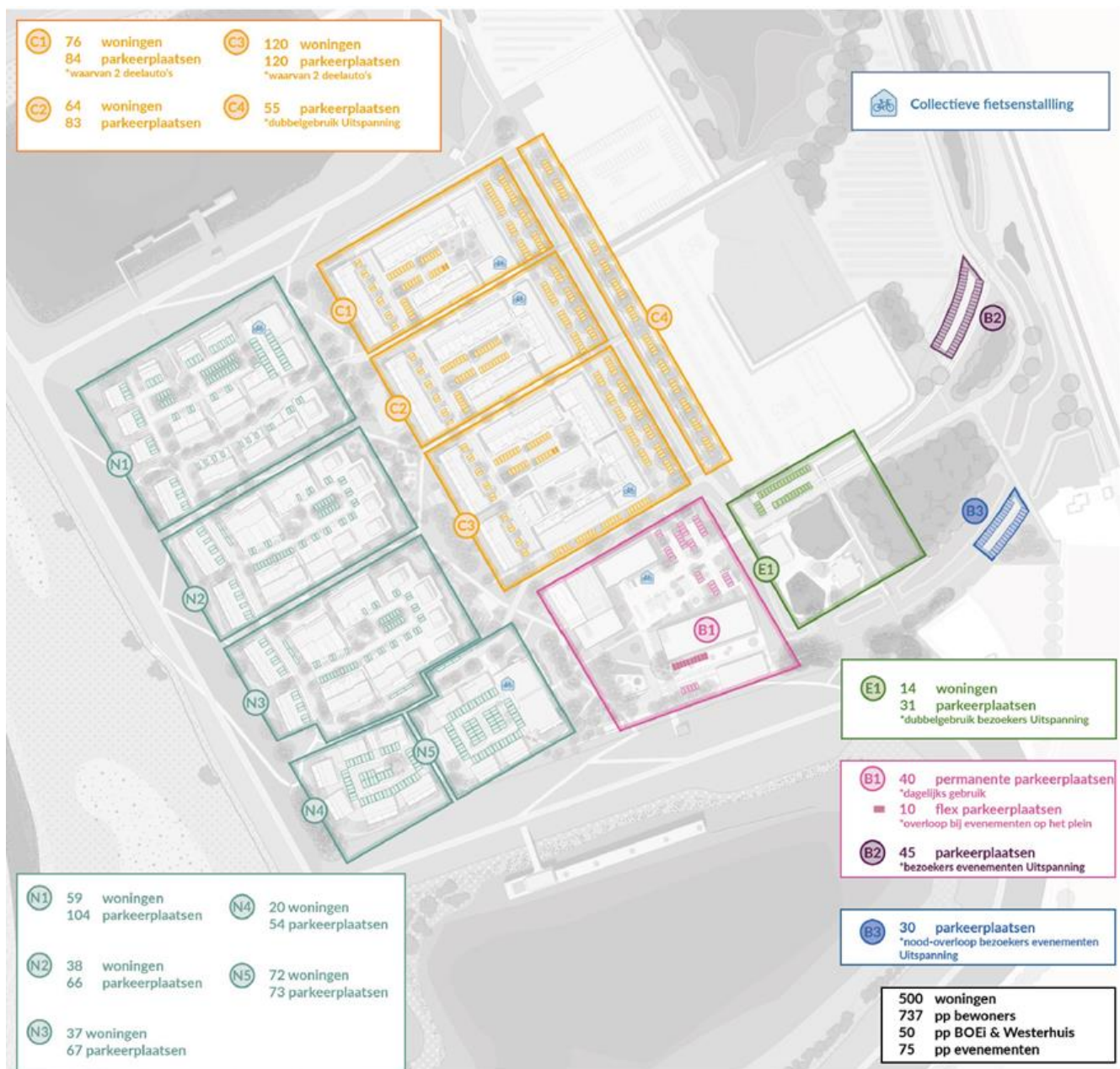
Type parkeerplaats	Plek in PG voor bewoners	Enkel oprit zonder garage	Lange oprit zonder garage	Oprit zonder garage	Garagebox niet bij de woning	Zonder oprit bij woning	Met enkele oprit min 5 meter	Garage met lange oprit	Met dubbele oprit	Totaal zonder correctie	Totaal privé na correctie	Openbaar incl. PG	Totaal	Totaal na correctie
Cor. factor	1	0,8	0,5	0,85	0,5	0,4	0,5	0,43	0,6					
Blok N1	22	7		38						67	59,9	37	104	96,9
Blok N2		5		26						31	26,1	35	66	61,1
Blok N3		4		26						30	25,3	37	67	62,3
Blok N4-5	112									112	112	15	127	127
Blok C1		8		4						12	9,8	70	82	79,8
Blok C2		11		0						11	8,8	72	83	80,8
Blok C3		10		8						18	14,8	102	120	116,8
Blok E1												31	31	31

Totaal Uitspanning basis	35	35
Totaal Uitspanning extra	15	15
Totaal C4	55	55
Totaal B2	45	45
Totaal B3	30	30
Totaal		860
Totaal deelauto's		4

2 Parkeerbalans

2.1 Parkeervraag woningen

Het plangebied is voor het bepalen van de parkeervraag opgedeeld in 12 blokken (zie Figuur 1). De blokken N1-5, C1-3 en E1 bevatten woningen. Hiervoor wordt de berekening van de parkeervraag in deze paragraaf toegelicht. In de blokken B1/B2 is parkeerruimte voor een creatief centrum voorzien. Dit wordt in de volgende paragraaf behandeld.



Figuur 1: Indeling plangebied

De aantallen woningen per blok, de gehanteerde normen en de parkeerbalans per bouwblok is in de volgende tabel opgenomen.

Tabel 3: Parkeerbalans

	Aanwezigheidsperc. Gem Functie		werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	werkdag-nacht	koop-avond	Vrijdag-Middag	Vrijdag-Avond	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
	woningen bewoners		60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
	woningen bezoekers		40%	50%	75%	0%	70%	60%	100%	100%	100%	90%
Reductie pp bij inzet publieke deelauto			4									
N1	Totaal pakeren	104										
	Bewoners		57,7	57,7	86,5	96,1	76,9	67,3	67,3	72,1	76,9	72,1
	Parkeercapaciteit bewoners prive	60	59,9	59,9	59,9	59,9	59,9	59,9	59,9	59,9	59,9	59,9
	Parkeerbehoefte bewoners openbaar		0,0	0,0	26,6	36,2	17,0	7,4	7,4	12,2	17,0	12,2
	Bezoekers/ visite		3,5	4,4	6,6	0,0	6,2	5,3	8,9	8,9	8,9	8,0
	totale vraag openbare ruimte		3,5	4,4	33,2	36,2	23,2	12,7	16,2	21,0	25,8	20,1
	Plekken openbare ruimte	37	37,0	37,0	37,0	37,0	37,0	37,0	37,0	37,0	37,0	37,0
	Verschil		33,5	32,6	3,8	0,8	13,8	24,3	20,8	16,0	11,2	16,9
	Reductie deelauto (4 pp per auto)	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			33,5	32,6	3,8	0,8	13,8	24,3	20,8	16,0	11,2	16,9
N2	Totaal pakeren	66										
	Bewoners		36,5	36,5	54,7	60,8	48,6	42,6	42,6	45,6	48,6	45,6
	Parkeercapaciteit bewoners prive	26,1	26,1	26,1	26,1	26,1	26,1	26,1	26,1	26,1	26,1	26,1
	Parkeerbehoefte bewoners openbaar		10,4	10,4	28,6	34,7	22,5	16,5	16,5	19,5	22,5	19,5
	Bezoekers/ visite		2,3	2,9	4,3	0,0	4,0	3,4	5,7	5,7	5,7	5,1
	totale vraag openbare ruimte		12,7	13,2	32,9	34,7	26,5	19,9	22,2	25,2	28,2	24,6
	Plekken openbare ruimte	35	35,0	35,0	35,0	35,0	35,0	35,0	35,0	35,0	35,0	35,0
	Verschil		22,3	21,8	2,1	0,3	8,5	15,1	12,8	9,8	6,8	10,4
	Reductie deelauto (4 pp per auto)	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			22,3	21,8	2,1	0,3	8,5	15,1	12,8	9,8	6,8	10,4
N3	Totaal pakeren	67										
	Bewoners		35,5	35,5	53,2	59,1	47,3	41,4	41,4	44,3	47,3	44,3
	Parkeercapaciteit bewoners prive	25,3	25,3	25,3	25,3	25,3	25,3	25,3	25,3	25,3	25,3	25,3
	Parkeerbehoefte bewoners openbaar		10,2	10,2	27,9	33,8	22,0	16,1	16,1	19,0	22,0	19,0
	Bezoekers/ visite		2,2	2,8	4,2	0,0	3,9	3,3	5,6	5,6	5,6	5,0
	totale vraag openbare ruimte		12,4	12,9	32,1	33,8	25,9	19,4	21,6	24,6	27,5	24,0
	Plekken openbare ruimte	37	37,0	37,0	37,0	37,0	37,0	37,0	37,0	37,0	37,0	37,0
	Verschil		24,6	24,1	4,9	3,2	11,1	17,6	15,4	12,4	9,5	13,0
	Reductie deelauto (4 pp per auto)	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			24,6	24,1	4,9	3,2	11,1	17,6	15,4	12,4	9,5	13,0
N4-5	Totaal pakeren	127										
	Bewoners		72,3	72,3	108,5	120,5	96,4	84,4	84,4	90,4	96,4	90,4
	Parkeercapaciteit bewoners prive	112	112,0	112,0	112,0	112,0	112,0	112,0	112,0	112,0	112,0	112,0
	Parkeerbehoefte bewoners openbaar		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Parkeerbehoefte bewoners openbaar		0,0	0,0	0,0	8,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Bezoekers/ visite		5,7	7,1	10,7	0,0	10,0	8,6	14,3	14,3	14,3	12,8
	totale vraag openbare ruimte		5,7	7,1	10,7	8,5	10,0	8,6	14,3	14,3	14,3	12,8
	Plekken openbare ruimte	15	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0
	Verschil		9,3	7,9	4,3	6,5	5,0	6,5	0,8	0,8	0,8	2,2
	Reductie deelauto (4 pp per auto)	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			9,3	7,9	4,3	6,5	5,0	6,5	0,8	0,8	0,8	2,2
C1	Totaal pakeren	82										
	Bewoners		52,3	52,3	78,4	87,1	69,7	61,0	61,0	65,3	69,7	65,3
	Parkeercapaciteit bewoners prive	9,8	9,8	9,8	9,8	9,8	9,8	9,8	9,8	9,8	9,8	9,8
	Parkeerbehoefte bewoners openbaar		42,5	42,5	68,6	77,3	59,9	51,2	51,2	55,5	59,9	55,5
	Bezoekers/ visite		4,5	5,6	8,4	0,0	7,9	6,8	11,3	11,3	11,3	10,1
	totale vraag openbare ruimte		47,0	48,1	77,0	77,3	67,8	57,9	62,4	66,8	71,1	65,7
	Plekken openbare ruimte	70	70,0	70,0	70,0	70,0	70,0	70,0	70,0	70,0	70,0	70,0
	Verschil		23,0	21,9	-7,0	-7,3	2,2	12,1	7,6	3,2	-1,1	4,4
	Reductie deelauto (4 pp per auto)	2	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0
			31,0	29,9	1,0	0,7	10,2	20,1	15,6	11,2	6,9	12,4

C2	Totaal parkeren	83										
	Bewoners		48,0	48,0	72,0	80,0	64,0	56,0	56,0	60,0	64,0	60,0
	Parkeercapaciteit bewoners prive	8,8	8,8	8,8	8,8	8,8	8,8	8,8	8,8	8,8	8,8	8,8
	Parkeerbehoefte bewoners openbaar		39,2	39,2	63,2	71,2	55,2	47,2	47,2	51,2	55,2	51,2
	Bezoekers/ visite		4,5	5,6	8,4	0,0	7,9	6,8	11,3	11,3	11,3	10,1
	totale vraag openbare ruimte		43,7	44,8	71,6	71,2	63,1	54,0	58,5	62,5	66,5	61,3
	Plekken openbare ruimte	72	72,0	72,0	72,0	72,0	72,0	72,0	72,0	72,0	72,0	72,0
	Verschil		28,3	27,2	0,4	0,8	8,9	18,1	13,6	9,6	5,6	10,7
	Reductie deelauto (4 pp per auto)	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			28,3	27,2	0,4	0,8	8,9	18,1	13,6	9,6	5,6	10,7

C3	Totaal parkeren	120										
	Bewoners		74,4	74,4	111,6	124,0	99,2	86,8	86,8	93,0	99,2	93,0
	Parkeercapaciteit bewoners prive	14,8	14,8	14,8	14,8	14,8	14,8	14,8	14,8	14,8	14,8	14,8
	Parkeerbehoefte bewoners openbaar		59,6	59,6	96,8	109,2	84,4	72,0	72,0	78,2	84,4	78,2
	Bezoekers/ visite		7,1	8,9	13,3	0,0	12,4	10,6	17,7	17,7	17,7	15,9
	totale vraag openbare ruimte		66,7	68,5	110,1	109,2	96,8	82,6	89,7	95,9	102,1	94,1
	Plekken openbare ruimte	102	102,0	102,0	102,0	102,0	102,0	102,0	102,0	102,0	102,0	102,0
	Verschil		35,3	33,6	-8,1	-7,2	5,2	19,4	12,3	6,1	-0,1	7,9
	Reductie deelauto (4 pp per auto)	2	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0
			43,3	41,6	-0,1	0,8	13,2	27,4	20,3	14,1	7,9	15,9

E1	Totaal parkeren	31										
	Bewoners		8,9	8,9	13,3	14,8	11,8	10,4	10,4	11,1	11,8	11,1
	Parkeercapaciteit bewoners prive	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Parkeerbehoefte bewoners openbaar		8,9	8,9	13,3	14,8	11,8	10,4	10,4	11,1	11,8	11,1
	Bezoekers/ visite		0,8	1,1	1,6	0,0	1,5	1,3	2,1	2,1	2,1	1,9
	totale vraag openbare ruimte		9,7	9,9	14,9	14,8	13,3	11,6	12,5	13,2	13,9	13,0
	Plekken openbare ruimte	31	31,0	31,0	31,0	31,0	31,0	31,0	31,0	31,0	31,0	31,0
	Verschil		21,3	21,1	16,1	16,2	17,7	19,4	18,5	17,8	17,1	18,0
	Reductie deelauto (4 pp per auto)	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			21,3	21,1	16,1	16,2	17,7	19,4	18,5	17,8	17,1	18,0

Uit bovenstaande tabel is af te leiden dat er een sluitende parkeerbalans is voor de woningen. Parkeervak C4 blijft hierdoor volledig vrij voor gebruikers en bezoekers van de Uitspanning.

2.2 Parkeervraag Uitspanning

Aan de hand van het verwachte programma in de Uitspanning is op basis CROW-normen en ervaringsgetallen de parkeervraag uitgewerkt. In deze reguliere parkeervraag zijn kleine en regelmatig voorkomende evenementen van Boei en RAW meegenomen. Daarnaast is onderzoek gedaan naar de parkeervraag bij omvangrijkere evenementen. Dit is apart behandeld omdat hier op verschillende momenten verschillende maatregelen voor ingezet kunnen worden.

2.2.1 Regulier programma

De exacte parkeeropgave van de Uitspanning (blok B1) is op dit moment nog niet exact vast te stellen omdat de invulling van het terrein nog niet vaststaat. In het vervolgtraject wordt deze door Boei en RAW verder uitgewerkt in hun vergunningaanvraag. In overleg met Boei en RAW is een voorlopig programma opgesteld waarbij de parkeeropgave het kader vormt voor het programma.

RAW

- Expositieruimte 1.558 m²
- Restaurant 210 m²
- Evenementen 1.100 m²
- Atelier RAW 500 m²

Boei:

- Dienstengebouw:
 - Kantoor 1.260 m²
 - Werkcafé/ontmoetingsruimte 339 m²
- Magazijngebouw:
 - Atelier/bedrijfsruimte/sport 1.276 m²
- Hijshal:

- Commerciële ruimte/openbare ruimte 675 m²
- Transformatie woningen 26 stuks (sociale huur)

Hierbij is uitgegaan van de volgende functies, met de daarbij behorende kentallen en aanwezigheidspercentages:

Tabel 4: Kentallen programma Uitspanning BOEI en RAW

	Functie	pp/100m2 BVO	Werkdag- ochtend	Werkdag- middag	Werkdag- avond	Werkdag- nacht	Koop- avond	Vrijdag- middag	Vrijdag- avond	Zaterdag- middag	Zaterdag- avond	Zondag- middag
RAW	Expositie (eigen inschatting)	2	10%	60%	20%	50%	20%	100%	50%	100%	50%	100%
	Restaurant (CROW)	6	30%	40%	80%	0%	80%	60%	90%	70%	100%	40%
	Atelier RAW (eigen inschatting)	1	100%	100%	5%	0%	0%	60%	5%	10%	5%	5%
Boei	kantoor (CROW)	2	100%	100%	5%	0%	5%	60%	0%	0%	0%	0%
	bijeenkomstruimte/congresruimte (eigen inschatting)	7	30%	70%	30%	30%	30%	50%	30%	50%	30%	0%
	Atelier, bedrijfsruimte, sport (eigen inschatting)	1	100%	100%	5%	0%	5%	60%	0%	0%	0%	0%
	commerciële ruimte (eigen inschatting)	8,5	10%	20%	20%	0%	10%	25%	25%	25%	25%	25%
	Sociale woningen (CROW, per woning, exclusief bezoekers)	0,65	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
	Sociale woningen (CROW, per woning, bezoekers)	0,15	40%	50%	75%	0%	70%	60%	100%	100%	100%	90%

Op basis van bovenstaand programma en aanwezigheidspercentages blijkt het drukste moment op een werkdag-middag te zijn. Op dat moment zijn er 107 parkeerplaatsen nodig:

Tabel 4: Parkeervraag Uitspanning reguliere situatie

	Functie	BVO	pp 100%	Werkdag- ochtend	Werkdag- middag	Werkdag- avond	Werkdag- nacht	Koop- avond	Vrijdag- middag	Vrijdag- avond	Zaterdag- middag	Zaterdag- avond	Zondag- middag
RAW	Expositie (eigen inschatting)	1558	31	3,1	18,7	6,2	15,6	6,2	31,2	15,6	31,2	15,6	31,2
	Restaurant (CROW)	210	13	3,8	5,0	10,1	0,0	10,1	7,6	11,3	8,8	12,6	5,0
	Atelier RAW (eigen inschatting)	500	5	5,0	5,0	0,3	0,0	0,0	3,0	0,3	0,5	0,3	0,3
Boei	kantoor (CROW)	1260	25	25,2	25,2	1,3	0,0	1,3	15,1	0,0	0,0	0,0	0,0
	bijeenkomstruimte/congresruimte (eigen inschatting)	339	24	7,1	16,6	7,1	7,1	7,1	11,9	7,1	11,9	7,1	0,0
	Atelier, bedrijfsruimte, sport (eigen inschatting)	1276,2	13	12,8	12,8	0,6	0,0	0,6	7,7	0,0	0,0	0,0	0,0
	commerciële ruimte (eigen inschatting)	675	57	5,7	11,5	11,5	0,0	5,7	14,3	14,3	14,3	14,3	14,3
	Sociale woningen (CROW, per woning, exclusief bezoekers)	26	17	10,1	10,1	15,2	16,9	13,5	11,8	11,8	12,7	13,5	12,7
	Sociale woningen (CROW, per woning, bezoekers)	26	4	1,6	2,0	2,9	0,0	2,7	2,3	3,9	3,9	3,9	3,5
	Totaal		189	74	107	55	40	47	105	64	83	67	67

Uitgangspunt in het stedenbouwkundig plan is om deze reguliere parkeeropgave op drie locaties op te lossen.

1. Op eigen terrein van de Uitspanning met name voor het “dagelijkse” parkeren bestaande uit 40 parkeerplaatsen.
2. Op de parkeerstrook langs het terrein van Tennet (C4) bestaande uit 55 parkeerplaatsen.
3. Parkeren in parkeerkoffer nabij (E1) bestaande uit 31 parkeerplaatsen.

In onderstaande tabel is de parkeervraag van de Uitspanning in de reguliere situatie afgezet tegen het aanbod op deze drie locaties:

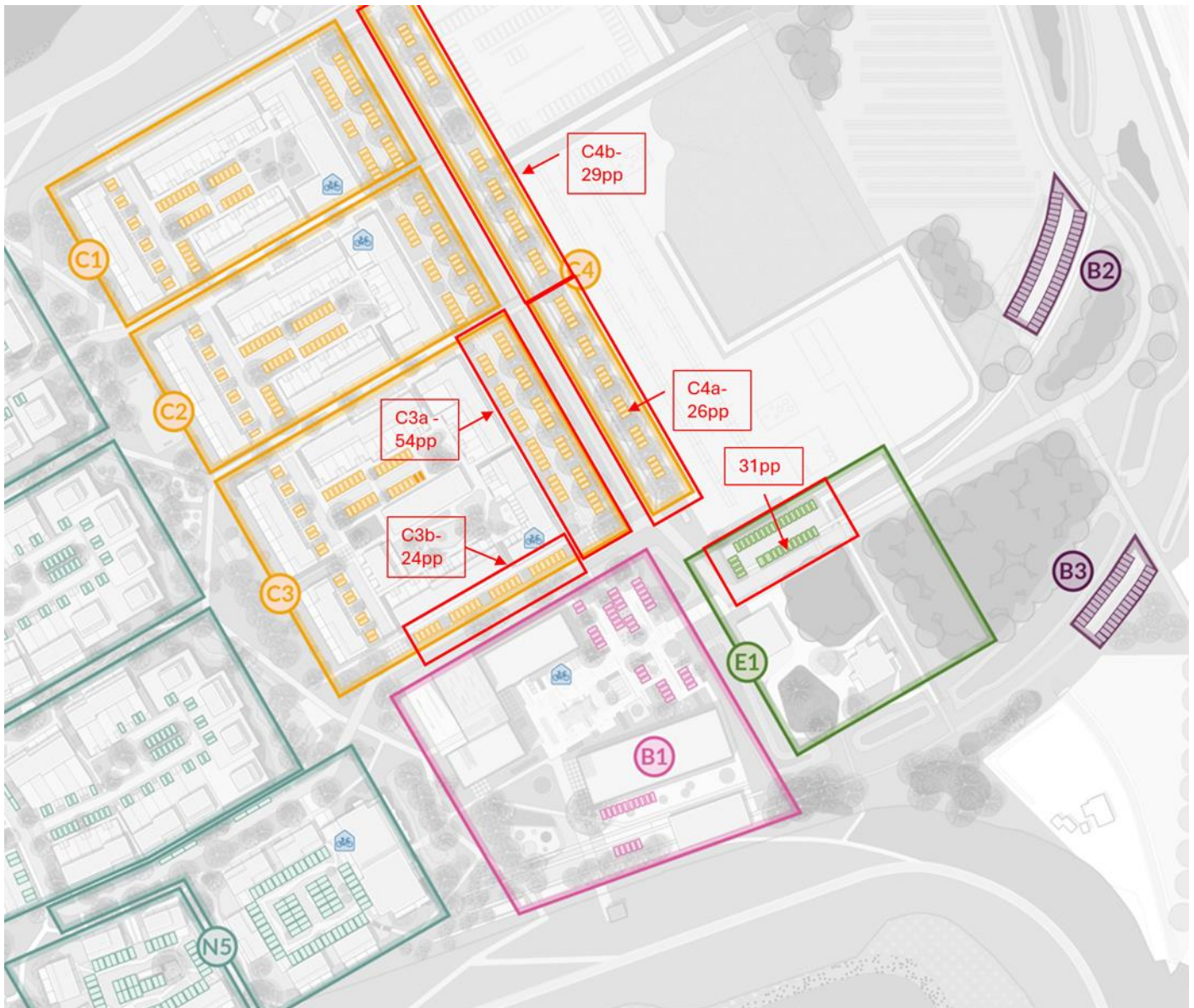
Tabel 5: Parkeerbalans Uitspanning reguliere situatie

	Werkdag- ochtend	Werkdag- middag	Werkdag- avond	Werkdag- nacht	Koop- avond	Vrijdag- middag	Vrijdag- avond	Zaterdag- middag	Zaterdag- avond	Zondag- middag
Parkeren Westerhuis	6,9	23,7	16,3	15,6	16,3	38,7	26,9	40,0	28,2	36,2
Boei	62,5	78,1	38,6	24,0	23,2	63,2	37,8	43,4	39,5	31,2
Totaal parkeren nodig	69,4	101,9	54,9	39,6	39,6	101,9	64,8	83,4	67,7	67,4
Totaal pp in Uitspanning	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
<i>Additioneel flexparkeren terrein uitspanning</i>										
Restant parkeren nodig buiten uitspanning	-29	-62	-15	0	0	-62	-25	-43	-28	-27
Totaal Aanwezig C4	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55
Parkeerterrein t.p.v. B2	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
<i>Noodoverloop t.p.v. B3</i>										
Parkeren E1 na gebruik bewoners	21,3	21,1	16,1	16,2	17,7	19,4	18,5	17,8	17,1	18,0
Additioneel pp vanuit bewoners (C1-C3)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Verskil met uitspanning	92	59	101	117	118	58	94	74	89	91

Uit deze tabel blijkt dat er in een reguliere situatie op elk moment voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Echter, de situatie is aannemelijk dat gebruikers en bezoekers van de Uitspanning in de reguliere situatie ook gaan parkeren in C2 en C3, omdat dit het dichtst tegen de Uitspanning aan ligt. Daarom is de parkeerbalans van deze situatie ook onderzocht. Het maatgevende moment qua parkeerdruk in de Uitspanning is vrijdagmiddag. Volgens de dubbel gebruik tabel van de woningen zijn er op de vrijdagmiddag de volgende parkeerplekken beschikbaar:

- C2 – 18 parkeerplekken
- C3 – 27 parkeerplekken

Dat is dus in totaal 45 parkeerplekken. Het restant van $62 - 45 = 17$ parkeerplaatsen kan opgevangen worden in C4a. Dit is allemaal op acceptabele loopafstand vanuit de Uitspanning. In het ergste geval parkeren gebruikers en bezoekers van de Uitspanning allemaal in C2 en C3. Bewoners kunnen dan gemakkelijk een plek vinden in C4. Kortom in de reguliere situatie is altijd een plek beschikbaar. Dit houdt enkel in dat niet altijd dicht bij huis te parkeren valt en er een stuk (50 tot 100 meter) gelopen moet worden vanaf C4.



2.2.2 Evenementen

De parkeerbalans bij evenementen in de Uitspanning zijn separaat berekend. Daarbij is gelet op onderstaande eigenschappen van de parkeeropgave bij evenementen;

- Het incidentele karakter van de evenementen zorgt voor een flexibele maar ook duurzame oplossing die samen met de partijen binnen de Uitspanning verder dient te worden uitgewerkt.
- Kleinere evenementen zoals exposities en bijeenkomsten zijn onderdeel van de reguliere parkeeropgave en zijn reeds hierboven meegenomen in de reguliere parkeeropgave.
- Grote evenementen bij Boei en RAW zullen nooit gelijktijdig plaatsvinden;
- Bij grote evenementen boven de 100 auto's of 200 bezoekers worden er extra maatregelen als verkeersregelaars, externe parkeervoorzieningen en pendelbussen ingezet. Op locatie wordt dus rekening gehouden met evenementen met maximaal 100 auto's ofwel maximaal 60 auto's extra dan regulier. Tijdens evenementen is een parkeerdruk van maximaal 160 auto's voor in de Uitspanning conform de parkeerbalans.
- De reguliere activiteiten in de Uitspanning hebben een andere gelijktijdigheidsfactor dan de evenementen. De parkeerbalans is voor evenementen bij RAW voor 100% doorgerekend samen met regulier gebruik van woningen en kantoor/bedrijfsruimtes bij Boei.
- Als er evenementen zijn bij RAW is er geen regulier gebruik bij RAW.
- Boei en RAW werken nauw samen en informeren bezoekers goed om parkeeroverlast in de wijk te minimaliseren.

- Het maatgevend moment in de parkeerbalans tijdens evenementen is nu tijdens een werkdagmiddag vanwege hoge parkeervraag van Boei bij gebruik kantoor en bedrijfsruimtes samen met een evenement in de middag bij RAW.

Voor de berekening van de parkeerbalans tijdens een evenement wordt regulier uitgegaan van 8,5 pp/100m² evenemententerrein en een oppervlakte van 1.100 m². Dit resulteert in een (extra) parkeeropgave van 93,5 parkeerplaats. De 100 parkeerplekken waar heden vanuit gegaan is, ligt daarboven en zou daarmee ook voor normale evenementen dekkend moeten zijn.

Deze parkeeropgave tijdens evenementen wordt in het stedenbouwkundig plan op vier locaties ingepast:

1. Op eigen terrein van de Uitspanning hier worden tijdens de evenementen 10 plekken extra gecreëerd ofwel totaal 40+10=50 pp.
2. Op de parkeerstrook langs het fietspad (C4) 55 pp. In de parkeerbalans van de woningen is C4 niet nodig voor een sluitende parkeerbalans. Dus C4 is volledig beschikbaar voor gebruikers en bezoekers in de Uitspanning.
3. B2 de parkeerstrook haaks op de IJsselcentraleweg bij de entree van Nieuw Harculo (capaciteit 45 pp). In afstemming met de gemeente is afgesproken dat B2 gebruikt kan worden zonder parkeerregelaar. Ook wordt hier een bordt geplaatst parkeren bezoekers aan de Uitspanning. Zodoende bezoekers niet eerst doorrijden naar de Uitspanning.
4. B3 het grasveld haaks op Herculosepad is een overloop parkeerveld. En kan opengesteld worden door parkeerregelaars indien nodig. B3 wordt enkel gebruikt als er door onvoorziene hogere belangstelling of door andere omstandigheden meer parkeerplaatsen nodig zijn en geen tijd meer is om dit buiten het gebied op te lossen middels een pendeloplossing. Dit terrein heeft een capaciteit van 30 pp.

In de volgende tabel is de parkeervraag afgezet tegen het aanbod:

Tabel 6: Parkeerbalans Uitspanning bij grote evenementen

	Werkdag- ochtend	Werkdag- middag	Werkdag- avond	Werkdag- nacht	Koop- avond	Vrijdag- middag	Vrijdag- avond	Zaterdag- middag	Zaterdag- avond	Zondag- middag
Parkeren Westerhuis	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Boei	56,8	66,7	27,2	24,0	17,5	48,8	23,5	29,1	25,2	16,8 *
Totaal parkeren nodig	157	167	127	124	118	149	123	129	125	117
Totaal pp in Uitspanning	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Additioneel flexparkeren terrein uitspanning	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15 **
Restant parkeren nodig buiten uitspanning	-102	-112	-72	-69	-63	-94	-68	-74	-70	-62 ***
Totaal Aanwezig C4	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55
Parkeerterrein B2	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45 ****
Noodoverloop (B3)	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30 *****
Parkeren E1 na gebruik bewoners	21,3	21,1	16,1	16,2	17,7	19,4	18,5	17,8	17,1	18,0
Additioneel pp vanuit bewoners (C1-C3)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0 *****
Verskil met uitspanning	49	39	74	77	85	56	80	74	77	86

* Boei heeft dan geen evenement, ook geen kleine

** Plein parkeren opgerekt en ingedeeld tot maximaal aantal

*** Westerhuis parkeert ook richting hun atelier en gebruikt daarmee ook de ruimte flexibiliteit van het gebied

**** Dit is de flexstrook B2 enkel met verkeersregelaar

***** Dit is het noodparkeren B3 op het grasveld

***** C1 t/m C3 worden niet gebruikt voor evenementen, enkel de tekorten worden ingevuld op C4

Uit deze tabel blijkt dat tijdens een evenement er op elk moment voldoende parkeerplaatsen zijn. Het hoogste auto gebruik tijdens evenementen is op de werkdagmiddag 167 auto's en het totale beschikbare parkeeraanbod is 176 parkeerplaatsen zonder B3. Bij openstellen parkeerterrein B3 is het totale parkeeraanbod voor de Uitspanning 206 parkeerplaatsen.

Het parkeren tijdens evenementen dient in de exploitatie beheerd en gecontroleerd te worden door RAW en BOEI zelf. Hiervoor is het volgende afgesproken:

1. Partijen overleggen met elkaar om te zorgen dat grote evenementen nooit gelijktijdig plaatsvinden.
2. Partijen schatten in wat de parkeerbehoefte zal zijn, afhankelijk van de verwachte parkeerdruk worden maatregelen genomen zoals het openstellen van het parkeerveld B2 en B3, het inzetten van parkeerregelaars en of het extern oplossen van de parkeervraag middels pendelbussen.
3. Partijen geven goede informatie aan bezoekers zodat deze gebruik maken van de benodigde parkeerplaatsen.

Door deze parkeeropzet wordt maximaal gebruik gemaakt van de aanwezige ruimte en parkeerplaatsen. Echter kan het voorkomen dat bewoners in C3 en E1 parkeeroverlast gaan ervaren op bepaalde momenten door gebruikers van de Uitspanning. Het kan dan op bepaalde momenten voorkomen dat bewoners tijdelijk niet voor de deur kunnen parkeren. Echter is er ten alle tijden een sluitende parkeerbalans en zijn er parkeerplaatsen op acceptabele loopafstand beschikbaar. Daarnaast is van belang dat initiatiefnemers van evenementen in de Uitspanning bezoekers goed informeert over waar geparkeerd kan worden en door inzet van verkeerregelaars bij evenementen. Dit voorkomt dat bezoekers aan de Uitspanning te veel in de woonwijk gaan parkeren.

3 Aanvullende elementen

Naast de hierboven aangegeven parkeerbalans zijn er zaken die meespelen in de verdere uitwerking van een goede parkeerbalans. Hier een eerste toelichting van hoe dit is opgezet in het plan.

3.1 Deelmobiliteit

Binnen het project wordt er vooralsnog specifiek op 2 plekken deelmobiliteit toegepast rondom bouwvelden en bij bouwvelden C1 en C3 worden ieder 2 deelauto's. Dit is met name georganiseerd rondom de appartementenblokken en zal in samenwerking met eigenaren/ VVEs en een woningcorporatie verder worden uitgewerkt om de instandhouding te verzekeren en het effect van de deelauto's zo groot mogelijk te maken. Voorlopig wordt uitgegaan van een reductie van 4 parkeerplekken per deelauto.

Het huidige aantal van 4 parkeerplekken is gebaseerd op kengetallen en ervaringen uit *"Evaluatie City Deal Elektrische Deelmobiliteit in Stedelijke Gebiedsontwikkeling"*. Echter, in andere projecten worden hogere aantallen parkeerplaatsen per deelauto gehanteerd. Zo wordt er in het Ruimtelijk Ontwikkelingsplan Nieuwe Veemarkt¹ van uitgegaan dat één deelauto 7 reguliere auto's vervangt. In een gebruikersonderzoek van Greenwheels² wordt geconcludeerd dat per geplaatste Greenwheels-deelauto er zelfs 14 privéauto's minder op straat staan. Daarnaast is een opvallende conclusie van dit onderzoek dat het autobezit onder Greenwheels-gebruikers erg laag is met een gemiddeld autobezit van 0,15 per huishouden t.o.v. een gemiddeld autobezit in Nederland van 1,15 per huishouden. 86% van de Greenwheels-gebruikers bezit geen auto. Slechts 1% van de Greenwheels-gebruikers beschikt over twee auto's. In zeer sterk stedelijk gebied beschikt slechts 10% van de Greenwheels-gebruikers over één of meerdere auto's, maar ook in matig en niet stedelijk gebied beschikt meer dan de helft van de gebruikers niet over een eigen auto. Al met al kan de conclusie worden getrokken dat de norm van 4 parkeerplaatsen per deelauto vrij conservatief is en een goed uitgangspunt matig stedelijk gebied zoals Nieuw Harculo.

Daarnaast is er gemeentelijke mobiliteitsvisie in de maak en daar gaat men uit van een reductie van 3 reguliere auto's bij inzet van 1 publieke deelauto. Bij inzet van een collectieve deelauto gaat dit naar minimaal een reductie van 5 reguliere parkeerplaatsen. Dit laatste is mogelijk interessant voor de VVE hofjes waarmee bewoners mogelijk ook meer ruimte vrij kunnen spelen voor groen bij inzet van collectieve deelauto's. Omdat op dit moment nog niet zeker is of er publieke deelauto's of collectieve deelauto's worden ingezet gaan we uit van het gemiddelde van de minimale en maximale reductie. En dat is in dit geval 4, wat ook aansluit op kengetallen van *"Evaluatie City Deal Elektrische Deelmobiliteit in Stedelijke Gebiedsontwikkeling"*.

3.2 Parkeerhub

Bij de Uitspanning is het mogelijk om het openbaar parkeren in te richten als buurthub ofwel gemakkelijk parkeren om kort gebruik te maken van de voorzieningen die centraal gerealiseerd worden. Denk daarbij aan een afleverpunt voor pakketjes, een informatiepunt of andere buurtfuncties. Tevens is het mogelijk om ruimte te maken voor zaken als deelscooters/fietsen en oplaadpunten voor bezoekers. Deze zijn nog niet meegenomen in de parkeerbalans, maar kunnen met een goede invulling wel veel invloed hebben op het autogebruik, met name voor korte ritten. Het mogelijke positieve effect wordt in een latere fase uitgewerkt.

3.3 Fietsparkeren

Gebruiksoppervlakte woning (m ² gbo)	Aantal plekken in fietsenrek
Kleiner dan 50 m ²	2
Tussen 50 en 75 m ²	3
Tussen 75 en 100 m ²	4
Groter dan 100 m ²	5

Vooralsnog zijn er geen fietsparkeernormen opgenomen voor de ontwikkeling. Wel is er in de opzet van het plan al wel rekening mee gehouden. Alle woningen hebben bijvoorbeeld een fietsenstalling of een berging in de tuin waarin fietsen kunnen worden gestald. Naarmate de woningen groter worden dan wel de doelgroep naar verwachting meer fietsen

¹ <https:// zwolle.bestuurlijkeinformatie.nl/Document/View/7c51b33c-5ecd-456f-99ce-081262c1f261>

² https://www.vananaare.nl/downloads/greenwheels_rapport_2023.pdf, Goudappel 015124.20231101.R1.01

heeft loopt dit op, vooralsnog is onderstaande tabel het vertrekpunt voor dimensionering fietsenstalling. Met name de appartementenblokken hebben gemeenschappelijk fietsenstallingen op de begane grond om gebruiksgemak te verhogen en lange berging gangen en fietsen in de lift te voorkomen.

Het fietsparkeren in de Uitspanning wordt georganiseerd met 65 fietsnietjes die plaats biedt aan 130 fietsen. De fietsnietjes worden ingepast in het terreinontwerp.

4 Conclusie

In deze studie is een parkeeronderzoek uitgevoerd ten behoeve van de ontwikkeling van een Nieuw Harculo in Zwolle. Het parkeeronderzoek resulteert in de volgende conclusies:

Het aanbod van parkeerplaatsen voldoet van alle woningbouwblokken aan de parkeervraag.

De invulling van het programma voor de Uitspanning staat nog niet vast. In dit onderzoek is uitgegaan van een voorlopig programma waarin de parkeervraag tijdens een maatgevend evenement is afgezet tegen het aanbod. Dit blijkt zowel in de reguliere situatie als tijdens evenementen te voldoen. Echter kan het voorkomen dat bewoners in C1 en E1 parkeeroverlast ervaren op bepaalde momenten tijdens regulier gebruik in die zin dat men op bepaalde momenten niet voor de deur kan parkeren. Echter is er ten alle tijden een sluitende parkeerbalans en is er een plekje te vinden op acceptabele loopafstand. Daarnaast is van belang dat initiatiefnemers van evenementen in de Uitspanning bezoekers goed informeert over waar geparkeerd kan worden en door inzet van verkeerregelaars bij evenementen.

Colofon

NIEUW HARCULO
PARKEERBALANS

KLANT
Reales BV

AUTEUR
Niels de Groot

PROJECTNUMMER
30199276

ONZE REFERENTIE
5DYPZFHQQ2R3-373810282-2867:3

DATUM
7 februari 2025

STATUS
Definitief

Over Arcadis

Arcadis is de leidende wereldwijd opererende datagedreven duurzame ontwerp-, advies- en consultancyorganisatie op het gebied van de natuurlijke en gebouwde omgeving. Wij zijn met 36.000 architecten, data-analisten, ingenieurs, projectplanners, water- en duurzaamheidexperts. Onze gedeelde passie is: Improving quality of life. Toewijding aan de strategie 'accelerating a planet positive future' onderschrijft onze wereldwijde samenwerking met klanten en hoe we hen helpen met duurzame projectkeuzes. We combineren digitale met mensgerichte innovaties en omarmen toekomstgerichte vaardigheden op het gebied van milieu, energie, water, gebouwen, transport en infrastructuur. We werken vanuit meer dan dertig landen en rapporteerden in 2023 een bruto omzet van 5 miljard euro. www.arcadis.com

www.arcadis.com

Arcadis Nederland B.V.

Postbus 264
6800 AG Arnhem
Nederland

T [+31 \(0\)88 4261 261](tel:+3120884261261)