

Memo Programma & Parkeerbehoefte Auto's en Fietsen

als allonge bij Movares: Versie: 5.0 Status: Vrijgegeven Datum: 20-01-2023 Kenmerk: E82-HZ-RAP-22006640

Inleiding

Bridges Real Estate heeft als eigenaar in januari 2022 eerste kennismakingsgesprekken gevoerd met de Gemeente Apeldoorn over transformatie van het bestaande winkelcentrum De Oranjerie. De ideeën van Bridges over herontwikkeling sloten goed aan bij de beleidsdoelen van de Gemeente, zoals verdichting, hoogbouw, vergroening, transformatie naar woningbouw en voorzieningen en het verminderen van het aantal m² winkels in de binnenstad van Apeldoorn.

De transformatie van ruim 20.000 m² BVO winkelcentrum naar bovengenoemde functies is een grootschalige binnenstedelijke operatie, een gebiedsontwikkeling.

Al in een vroeg stadium kwamen partijen overeen om de planologische procedure voor de ingangsdatum van de Omgevingswet op 1 januari 2024 te starten. Daarmee werd het startsein gegeven alle noodzakelijke onderzoeken voor een nieuw bestemmingsplan te starten. Partijen hebben op 22 oktober 2022 een samenwerkingsovereenkomst getekend met een bijbehorend ambitiedocument.

Gebiedsontwikkeling

Het kenmerk van een gebiedsontwikkeling is dat deze vaak een zeer lange voorbereidingstijd kent en sprake is van meerdere jaren van realisatie. Om een gebiedsontwikkeling mogelijk te maken worden ambities met elkaar gedeeld, contouren met elkaar vastgesteld, daar waar mogelijk kwaliteiten vastgelegd en vooral veel flexibiliteit ingebouwd om op de verandering van marktvraag te kunnen anticiperen.

Bij de opdrachtverlening van de benodigde onderzoeken is omwille van deze flexibiliteit telkens uitgegaan van een maximaal scenario, dit om te voorkomen dat de onderzoeken een te rooskleurig beeld geven van de werkelijkheid en de onderzoeken later na vaststelling van het bestemmingsplan niet voldoende ruimte biedt om te anticiperen op veranderende inzichten.

Bij aanvang van de onderzoeken naar verkeer is uitgegaan van het volgende scenario¹.

‘Het toekomstig programma van Stadspark De Oranjerie omvat 55.000 m² BVO, waarvan afgerond: 14.000 m² detailhandel, 35.000 m² wonen, 4.000 m² hotel (100 kamers) en 2.000 m² overige centrumfuncties. Het woonprogramma omvat 500 woningen, onderverdeeld in: • 112 huurappartementen, midden/goedkoop, • 113 koopappartementen, goedkoop segment • 175 koopappartementen, midden segment • 100 koopappartementen, duur segment.’

Tijdens de ontwikkelingsfase van het bestemmingsplan zijn er wezenlijke wijzigingen op het programma doorgevoerd. Het maximaal aantal woningen en m² bvo commercieel is verminderd.

¹ Movares: Versie: 5.0 Status: Vrijgegeven Datum: 20-01-2023 Kenmerk: E82-HZ-RAP-22006640

Parkeerbehoefte auto's

Movares beargumenteerd in haar onderzoek dat de huidige winkelbezetting (16.383 m² bvo) resulteert in een (door telling) empirische restcapaciteit van 259 parkeerplaatsen. Hierbij is de naastliggende Hema meegenomen in het totaal aan m² bvo.

Het programma is teruggebracht van 500 naar 450 woningen. (• 284 tweekamer appartementen , • 97 driekamer appartementen, • 69 vierkamer appartementen). Het overige programma (niet wonen) inclusief hotel is binnen het (ontwerp-)bestemmingsplan teruggebracht van 20.000 naar 16.000 m². Zonder hier verder aan te rekenen mag verondersteld worden dat als het totaal aantal woningen naar beneden is bijgesteld en het totaal aantal m² BVO commercieel en voorzieningen ook, de parkeerbehoefte met dit programma niet groter wordt ten opzichte van het verkeersonderzoek¹.

Om echt zeker te weten dat het verkeersonderzoek juridische voldoende robuust is, is aan Tenman de vraag gesteld, wat nu indien het programma substantieel wijzigt, is er dan een scenario denkbaar die de parkeerbehoefte laat toenemen. Wijzigingen van het programma die van invloed zouden kunnen zijn op de parkeervraag is het opnemen van een supermarkt binnen het retailprogramma, het opnemen van een shortstay functie binnen de hotelfunctie en verandering in het woonprogramma.

Toevoegen supermarkt

In het rapport van Movares is het uitgangspunt genomen dat er maximaal 14.000 m² retail binnen het bestemmingsplan gerealiseerd gaat worden. In de beleidsregel parkeren van de gemeente Apeldoorn staat in bijlage 2 de volgende normen voor fullservice supermarkt en binnenstad/ centrumvoorzieningen²

Hoofdgroep winkelen en boodschappen		
Norm per 100 m2 BVO tenzij anders vermeld		
Buurtsupermarkt (<600 m2 wvo)	1,9	
Fullservice supermarkt	3,3	
Grote of 'XL' supermarkt (>2.500 m2 wvo)	5,9	
Groothandel specialist	ntb	
Groothandel algemeen	ntb	
Binnenstad / centrumvoorzieningen	3,9	
Buurt- en dorpscentrum	ntb	
Wijkcentrum (gemiddeld)	ntb	
Stadsdeelcentrum	ntb	

De norm voor een fullservice supermarkt is lager dan retail in het centrum van de stad, een supermarkt genereert niet meer fietsen dan centrumvoorzieningen.

Shortstay

Shortstay is wonen in een 'zelfstandige' woning voor een korte periode. De combinatie van hotel en shortstay maakt de haalbaarheid van een hotel groter. Om deze reden wordt het hotelprogramma uitgebreid met de functie shortstay. In het geval dat het maximale aantal kamers voor shortstay wordt verhuurt, zijn er bij een parkeernorm (huurwoning goedkoop) van 0,5 parkeerplek per kamer/woning 50 parkeerplaatsen nodig. In het huidige plan zijn 32 parkeerplaatsen opgenomen voor het hotel. Voor de maximale benutting shortstay moeten (50-32=) 18 parkeerplaatsen extra gerekend

² Apeldoorn Beleidsregel Parkeren 21 maart 2019

worden. Het aantal woningen waar Movares mee heeft gerekend is 500, in het (ontwerp-) bestemmingsplan wordt dat gemaximeerd op 450 woningen.

Twee scenario's woonprogramma

Als we van een situatie uitgaan dat alleen het aantal woningen kan wijzigen en we alle overige functies onveranderd laten noemen we dat ceteris paribus (worst-case). We kunnen ons twee extremen voorstellen: alle woningen in sociale koop en alle woningen in dure koop. Alle woningen programmeren in het segment dure koop is een theoretisch model, omdat de gemeente Apeldoorn in haar beleid dit niet toelaat, slechts 20 % mag dure koop zijn.

Alles duur

In de modellen en binnen de bouwenvelpe is gerekend³ met maximaal 40.584 m² BVO functie wonen. Indien niet gehinderd door technische-, juridische-, beleids- en stedenbouwkundige uitgangspunten alle dure koopwoningen woningen gemiddeld 100 m² BVO bevatten, dan kunnen er maximaal 406 woningen gerealiseerd worden.

Als deze 406 woningen op dezelfde manier in de tabellen van Movares worden geplaatst dan komen we op een maximale parkeerbehoefte in de avonduren van:

Hotel	26	parkeerplaatsen
Werk	1	parkeerplaats
Wonen	<u>328</u>	parkeerplaatsen (406 x 0,90 x 0,9 = 328 woningen x p-norm x % bezetting)
Totaal	355	parkeerplaatsen

Maximale parkeerbehoefte op zaterdag:

Hotel	32	parkeerplaatsen
Werk	0	parkeerplaatsen
Wonen	<u>219</u>	parkeerplaatsen (406 x 0,90 x 0,6 = 219 woningen x p-norm x % bezetting)
Totaal	251	parkeerplaatsen

Indien alle woningen (hypothetisch) worden aangeboden als dure koopappartement dan komen we tot de volgende conclusie:

- De parkeervraag in dit model van de ontwikkeling (wonen, werken, hotel) bedraagt 355 parkeerplaatsen op een doordeweekse avond. In de avonduren staat de parkeergarage echter grotendeels leeg (bezettingsgraad 31%) en 's nachts staat deze bijna helemaal leeg (slechts 8%).
- De restcapaciteit van de parkeergarage Oranjerie bedraagt op de zaterdagmiddag (eind november) 259 parkeerplaatsen. De parkeervraag van de ontwikkeling (wonen, werken, hotel) bedraagt hypothetisch 251 parkeerplaatsen op de zaterdagmiddag.
- Dit betekent dat er ook in dit model, 's avonds en 's nachts dus (meer dan) voldoende restcapaciteit is om de volledige additionele parkeervraag op te vangen. De beschikbare parkeercapaciteit in de parkeergarage is op de zaterdagmiddag in dit model ook meer dan voldoende.

³ ZZDP Oranjerie 2267 -- 2024-03-07-Nieuwe blokken

Alles goedkope koop

Het bestemmingsplan geeft ruimte aan maximaal 450 woningen. Indien al deze woningen in het goedkope koop segment worden aangeboden, komen we tot een volgende berekening:

Maximale parkeerbehoefte in de avonduren van:

Hotel	26	parkeerplaatsen
Werk	1	parkeerplaatsen
Wonen	<u>284</u>	parkeerplaatsen ($450 \times 0,7 \times 0,9 = 284$ woningen x p-norm x % bezetting)
Totaal	312	parkeerplaatsen

Maximale parkeerbehoefte op zaterdag:

Hotel	32	parkeerplaatsen
Werk	0	parkeerplaatsen
	<u>189</u>	parkeerplaatsen ($450 \times 0,7 \times 0,6 = 189$ woningen x p-norm x % bezetting)
Totaal	221	parkeerplaatsen

Indien alle woningen worden aangeboden als goedkoop koopappartement dan komen we tot de volgende conclusie:

- De parkeervraag in dit model van de ontwikkeling (wonen, werken, hotel) bedraagt 312 parkeerplaatsen op een doordeweekse avond. In de avonduren staat de parkeergarage grotendeels leeg en 's nachts staat deze bijna helemaal leeg.
- De restcapaciteit van de parkeergarage Oranjerie bedraagt op de zaterdagmiddag (eind november) 259 parkeerplaatsen. De parkeervraag van de ontwikkeling (wonen, werken, hotel) bedraagt 221 parkeerplaatsen op de zaterdagmiddag.
- Dit betekent dat er 's avonds en 's nachts dus (meer dan) voldoende restcapaciteit is om de volledige additionele parkeervraag op te vangen. De beschikbare parkeercapaciteit in de parkeergarage is op de zaterdagmiddag is in dit model ook meer dan voldoende.

Conclusie

Er is geen scenario denkbaar binnen de (on-)mogelijkheden van het (ontwerp-) bestemmingsplan waarbij de parkeerbehoefte meer toeneemt dan er beschikbaar is.

De algehele conclusie is dan ook dat het onderzoek Movares: Versie: 5.0, Status: Vrijgegeven, Datum: 20-01-2023, Kenmerk: E82-HZ-RAP-22006640 als voldoende robuust mag worden. De gehanteerde parkeerbehoefte past ook in de hierboven beschreven scenario's.

Parkeerbehoefte Fietsen

Zoals hierboven genoemd is er sprake van een gebiedsontwikkeling met het kenmerk dat aan het begin van de ontwikkeling niet precies is te zeggen wat uiteindelijk het programma zal zijn, overigens geldt dit ook voor de toekomst. Programma's kunnen wijzigen, daarom gaan we uit van een scenario die het minst gunstig is qua ruimte beslag. In het bouwbesluit staat omschreven dat elke woning een eigen bergruimte moet hebben voor fietsen, we realiseren hier fietskelders voor gezamenlijk gebruik. Omdat binnen het plan sprake is van gestapelde woningbouw wordt afgeweken van het bouwbesluit. Voor de woningen hanteren we de fietsnorm uit de zogenoemde 'Amsterdamse Bouwbrief'⁴.

⁴ Bouwbrief Nummer 2015-130 maart 2015

Voor de overige functies hanteren we de fietsnorm van Apeldoorn zelf. Net zoals voor de autoparkeerplaatsen kunnen we dezelfde analogie gebruiken, alle woningen in het dure segment of alle woningen in het goedkope segment, om zo het maximum aantal fiets parkeerplekken te berekenen.

Fiets parkeren wonen

De Amsterdamse Bouwbrief schrijft het volgende voor:

Aantal fietsplekken

Het aantal fietsplekken per woning moet voldoen aan het onderstaande schema. Het is toegestaan om dubbele fietsenrekken toe te passen. Er dienen echter wel altijd twee plekken per woning in een laag rek beschikbaar te zijn.

Gebruiksoppervlakte woning (m²)	Aantal plekken in fietsrek	Benodigde interne berging (m²)
< 50	2	n.v.t.
>50 - < 75	3	2,7
>75 - <100	4	2,7
>100	5	2,7
>125	6	2,7

Alles duur

In de modellen is gerekend⁵ met maximaal 40.584 m² BVO (32.467 m² GO) met de functie wonen. De Amsterdamse Bouwbrief hanteert een fietsparkeernorm op basis van m2 gebruiksoppervlakte. Indien wederom niet gehinderd door technische-, juridische- , beleids- en stedenbouwkundige uitgangspunten alle dure koopwoningen woningen gemiddeld 100 m² BVO bevatten, dan kunnen er maximaal 325 woningen gerealiseerd worden. Er moet in dit scenario gerekend worden met 325 maal 5 fietsen per woning (totaal 1.625 fietsen). In het andere scenario wordt gerekend met 450 maal 3 fietsen (totaal 1.350 fietsen).

Fiets parkeren winkels en voorzieningen

Ook hier gaan we weer uit van maxima, terwijl dat in de praktijk niet het geval zal zijn. Binnen het bestemmingsplan zijn verschillende functies mogelijk, maar het totaal van de niet wonen functies mag het aantal van 16.000 m² bvo niet overschrijden. Daar waar we keuzes kunnen maken tussen bijvoorbeeld kantoor of voorzieningen, kiezen we voor het programma waar de norm de meeste parkeerplekken eist, voor de retail geldt hetzelfde bijvoorbeeld een brasserie vraagt meer parkeerruimte dan retail. In de volgende tabel is de totale fietsparkeer behoefte per functie aangegeven. Per fiets wordt een gemiddeld ruimte beslag van 2 vierkante meter aangehouden, vermenigvuldigd met het aantal fietsen genereert dat het totale ruimte beslag.

⁵ ZZDP Oranjerie 2267 -- 2024-03-07-Nieuwe blokken

Datum
16 mei 2024

Kenmerk
M-LKR230724_1

MEMO
programma &
parkeerbehoefte

Pagina
6/6

BVO	retail	hotel	voorzien	kantoor	brasserie	supermarkt	max. niet wonen		max wonen	
max m ²	8.000	4.000	2.000	0	700	1.300	16.000		325	450
norm 100 m ²	2.7	0.25	5	1.7	18	2.9		norm ams bb	5	3
# fietsen	216	10	100	0	126	37.7	489.7		1625	1350
2 m ² per fiets	432	20	200	0	252	75.4	979.4		3250	2700

Binnen het plan moet rekening gehouden worden met circa 1.000 m² fietsenstalling voor niet wonen functies en minimaal 2.700 m² en maximaal 3.250 m² voor de woonfunctie.

Op basis van het huidige model ZZDP Oranjerie 2267 -- 2024-03-07-Nieuwe blokken is dat inpasbaar (circa 3400 m2 bvo).

Conclusie

Er is geen scenario denkbaar binnen de (on-)mogelijkheden van het (ontwerp-) bestemmingsplan waarbij de fietsparkeerbehoefte niet inpasbaar is binnen het plan.