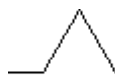


**MOBILITEITS
ONDERZOEK
WERF35**



ir Sj Stienstra

Adviesbureau stedelijk verkeer bv

MOBILITEITSONDERZOEK WERF35

Auteurs:

Sjoerd Stienstra, Adviesbureau stedelijk verkeer

Tymen Reijnders, COUP BV, gedelegeerd ontwikkelaar Werf 35

Datum:

Oktober 2023

Omslagfoto: Google Earth – Bovenaanzicht Werf35



Inhoud

0.	Management samenvatting	4
1.	Inleiding	6
1.1.	Planomschrijving.....	7
1.2.	Huidig parkeerbeleid.....	8
1.3.	Leeswijzer	9
2.	Aanleidingen voor afwijking	10
2.1.	Trends in mobiliteit.....	10
2.2.	Doelgroepen	11
3.	Parkeervisie per functie	13
3.1.	Werk	13
3.2.	Publiekverzorgende functies	13
3.3.	Woonfuncties	14
4.	Parkeervraag Werf35	16
4.1.	Parkeerbalans Werf 35.....	17
4.2.	Parkeercapaciteit	17
5.	Verkeersgeneratie, verkeersontsluiting & evenementen.....	19
5.1.	Verkeersgeneratie	19
5.2.	Verkeersontsluiting	21
5.3.	Verkeer & parkeren bij evenementen	22
6.	Conclusies & aanbevelingen	24
6.1.	Aanbevelingen	24
7.	Bijlagen	25
7.1.	Bijlage 1: Parkeerbalans voor de verschillende scenario's	25
7.2.	Bijlage 2: Stedenbouwkundige Visie Werf35.....	25

0. Management samenvatting

In de afgelopen jaren hebben de eigenaar van Werf 35 en de gemeente een proces doorlopen dat heeft geleid tot een gezamenlijke visie op de herontwikkeling van Werf35 in Hilversum. Het planproces heeft geleid tot een Stedenbouwkundige Visie. Dit is in mei 2021 vastgesteld door het college en voorgelegd aan de raad. Van daaruit is de stap gemaakt naar een nadere uitwerking in de vorm van een bestemmingsplan met bijbehorend beeldkwaliteitsplan. Voorliggende rapportage is opgesteld in het kader van de herziening van het bestemmingsplan voor de beoogde herontwikkeling.

Werf 35 is een eigenzinnige gebiedsontwikkeling. De monumentale kwaliteiten en bestaande programmering is inspiratie geweest voor een nieuw hoofdstuk. Het gebied ontwikkelt zich in de komende jaren tot een gemengd stedelijk gebied waar een mix tussen creatieve bedrijvigheid, wonen en voorzieningen elkaar versterkt. Werf 35 accommodeert starters op de woningmarkt. De doelgroep en mix van functies maakt deze gebiedsontwikkeling uniek en een echte verrijking op de Hilversumse binnenstad.

Gezien het specifieke karakter van Werf35 komen de parkeerkencijfers overeen met een 'schil centrumlocatie' uit de Nota parkeernormen Hilversum 2023. De onderbouwing hiervoor is te vinden in onder meer de doelgroep, het afwijkende (woon)programma (co-living) en de goede bereikbaarheid voor openbaar vervoer (treinstations, HOV). Dit rapport bouwt voort op, en dient ter vervanging van het hoofdstuk mobiliteit, zoals omschreven in de stedenbouwkundige visie van mei 2021 en van het rapport mobiliteitsonderzoek Stienstra / COUP van 2022. Beide voorgaande documenten waren geschreven toen de gemeentelijke Nota parkeernormen 2017 nog vigerend was. Inmiddels is de nota parkeernormen 2023 vastgesteld. De afwijkingen ten opzichte van deze nieuwe nota zijn kleiner. In deze rapportage worden de resterende afwijkingen behandeld.

PARKEERNORMEN WERF35

Op het moment van schrijven is recentelijk de gemeentelijke Nota parkeernormen 2023 vastgesteld. Werf35 valt conform de gemeentelijke nota in de zone 'Rest Bebouwde Kom'. Zowel woon- als werkmilieu wijken hier echter sterk af van de gemiddelde woon- en werkmilieus in een doorsnee buiten het stadscentrum gelegen gebied. De stedelijke zone en bijbehorende vraag naar parkeerplaatsen kan volgens CROW worden bepaald door de locatie van de functie (denk daarbij aan dichtheid en nabijheid van voorzieningen) en het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen (met name openbaar vervoer). De Werf komt als toekomstig gemengd stedelijk gebied, met een relatief hoge dichtheid, een kwalitatief hoogwaardige buitenruimte, eigen voorzieningen en een goede bereikbaarheid voor openbaar vervoer (treinstations, HOV), meer overeen met categorie 'schil centrum'.

Op basis van onderzoek van Stienstra (2022) en de Nota parkeernormen 2023 worden voor de Werf onderstaande (tabel 1) parkeernormen voorgesteld. Onderstaande tabel geeft de voorgestelde en vigerende normen voor de gebieden 'schil centrum' weer. Zoals te zien is worden voor de functies Concept Store, restaurant en hotel hogere normen voorgesteld dan

de vigerende normen voor schil centrum. Dit gebeurt op basis van ervaringscijfers in de huidige situatie en de verwachte bezoekers. De voorgestelde normen worden verderop in dit rapport nader onderbouwd en toegelicht.

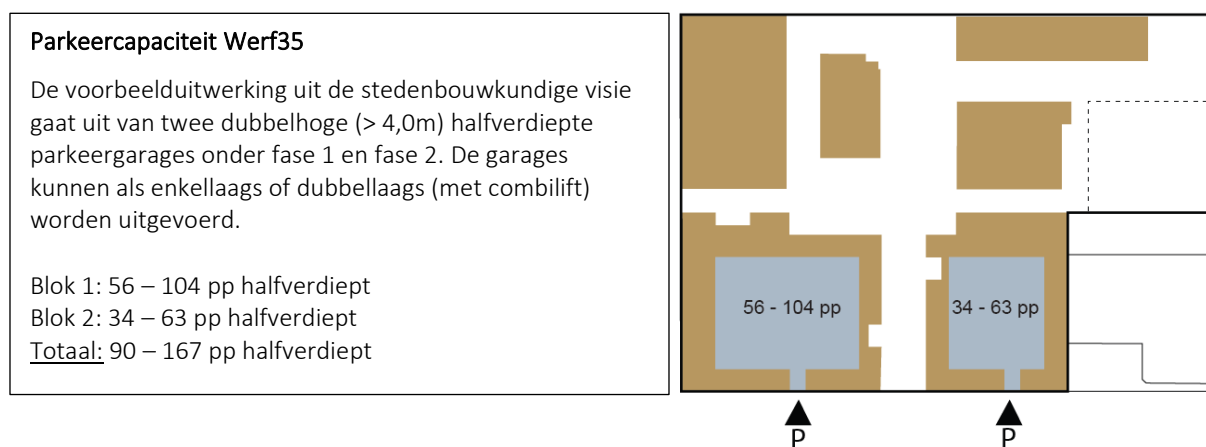
Functie	Voorgestelde Parkeernormen	Nota Parkeernormen '23 - schil centrum
Scaleups / grownups (kantoren zonder balie)	1,55 / 100 BVO	1,55 / 100 BVO
Startups (bedrijfsverzamelgebouw)	1,35 / 100 BVO	1,35 / 100 BVO
Concept Store (woonwinkel)	1,65 / 100 BVO	1,55 / 100 BVO
Restaurant	11 / 100 BVO	9 / 100 BVO
Café	5 / 100 BVO	5 / 100 BVO
Hotel (3 sterren)	4,7 / 100 BVO	3,1 / 100 BVO
Wonen – Middenhuur plus	0,4 / woning	0,4 / woning
Wonen – Co-living	0,1 / woning	0 - 0,2 / woning
Wonen – Bezoekers	0,1 / woning	0,1 / woning

Tabel 1: Parkeernormen Werf 35

PARKEERBALANS: 143 BENODIGDE PLEKKEN

De parkeerbehoefte op de Werf komt met het beoogde programma en de voorgestelde normen uit op 143 parkeerplekken. Hierbij is uitgegaan van het programma zoals omschreven in de stedenbouwkundige visie (zie ook de planomschrijving in H 1.1). De netto parkeerbehoefte wordt verder bepaald op basis van dubbelgebruik, waarbij het meest kritische moment de werkdag middag is.

In de voorbeelduitwerking uit de stedenbouwkundige visie wordt rekening gehouden met een parkeeraanbod van maximaal 167 parkeerplaatsen, ruim voldoende om de verwachte parkeerbehoefte van Werf35 een plaats te geven (zie figuur 1).



Figuur 1: parkeercapaciteit eindfase, o.b.v. voorbeelduitwerking Stedenbouwkundige Visie Werf35 (mei 2021)

1. Inleiding

Ten behoeve van de plannen tot herontwikkeling van Werf35 te Hilversum is in mei 2021 een stedenbouwkundige visie ontwikkeld. Dit is in Mei 2021 vastgesteld door het college en voorgelegd aan de raad. Voorliggende rapportage is opgesteld in het kader van de herziening van het bestemmingsplan voor de beoogde herontwikkeling. Kern van de voorgestelde ontwikkeling van Werf35 is om door te groeien tot een gemengd stedelijk gebied, waar een mix tussen creatieve bedrijvigheid, wonen en voorzieningen elkaar versterkt. Daarbij wordt voortgebouwd op het industriële karakter van het gebied, op de locatie van de Werf ten opzichte van de binnenstad en de goede bereikbaarheid voor openbaar vervoer (treinstations, HOV). Dit maakt het een interessant gebied, zowel als werk- en als woongebied, voor een creatieve doelgroep. Behoud van het eigen karakter is daarin van groot belang. Zo ontstaat een eigenzinnige plek waar de creatieve industrie floreert, waar nieuwe bewoners zorgdragen voor het gebied en waar voorzieningen zorgen voor extra levendigheid.



Figuur 2: Locatie Werf35. Goede bereikbaarheid t.o.v. fiets en OV,

Gezien het specifieke karakter van Werf35 valt het gebied zowel qua woon- als qua werkgebied gedeeltelijk buiten de gebruikelijke kaders voor toe te passen parkeernormen. In deze rapportage wordt de mobiliteitsvisie voor Werf35 toegelicht en wordt het voorstel om af te wijken van de vigerende parkeernormen die gelden in dit gebied gemotiveerd.

Dit rapport bouwt voort op, en dient ter vervanging van het hoofdstuk mobiliteit, zoals omschreven in de stedenbouwkundige visie van mei 2021 en van het rapport mobiliteitsonderzoek Stienstra / COUP van 2022. Beide voorgaande documenten waren geschreven toen de gemeentelijke Nota parkeernormen 2017 nog vigerend was. Inmiddels is de nota parkeernormen 2023 vastgesteld. De afwijkingen ten opzichte van deze nieuwe nota zijn kleiner. In deze rapportage worden de resterende afwijkingen behandeld.



Figuur 3: Voorbeeld inrichtingsplan Werf35

1.1. Planomschrijving

Werf 35 heeft de ambitie om de komende jaren te groeien naar een gemengd stedelijk gebied met een mix van werken, wonen en voorzieningen. In totaal bestaat Werf 35 (nieuw en bestaand) straks uit 13.000m² programma. Circa 4.700 m² daarvan is bestaand (in de huidige monumentale gebouwen) en circa 8.300 m² wordt gefaseerd toegevoegd.

Op hoofdlijnen bestaat het beoogde programma uit werken (totaal minimaal 60%), wonen (totaal minimaal 30%) en nader in te vullen overige voorzieningen, waarbij gedacht wordt aan een hotel special, conceptstores en horeca. Hieronder zijn de specifiek beoogde vierkante meters weergegeven in tabelvorm.

	Huidig	Nieuwbouw	Totaal	Sub %	%
Werken	4300	3500	7800	100%	60%
Start-ups	1800	0	1800	23%	14%
Scale-ups	1500	1500	3000	38%	23%
Grown-ups	1000	2000	3000	38%	23%
Wonen	0	3680	3680	100%	28%
Co-living*	0	1840	1840	50%	14%
Middenhuur plus	0	1840	1840	50%	14%
	401	1119	1520	100%	12%
Restaurant / café	401	119	520	100%	4%
Hotel specials**		800	800	100%	6%
Concept store	0	200	200	3%	2%
Totaal	4701	8299	13000	100%	100%

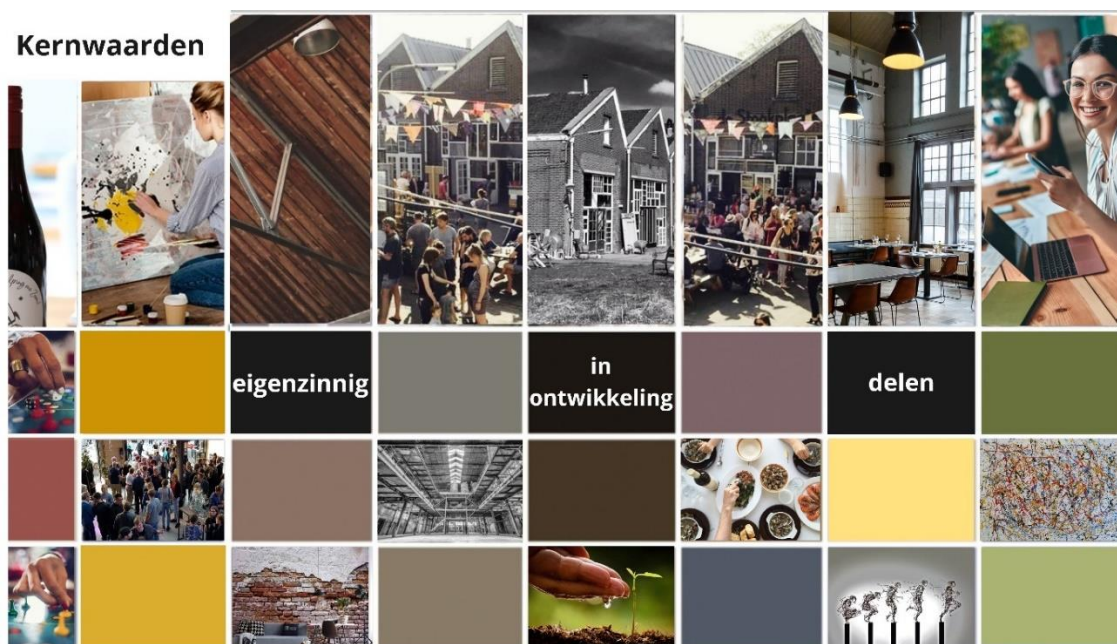
Woningen	Personen
16	64
25	37

Tabel 2: Bestaand en nieuw programma Werf35

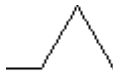
1.2. Huidig parkeerbeleid

Op het moment van schrijven is recentelijk de gemeentelijke Nota parkeernormen 2023 vastgesteld. Uitgaande van de ligging van het gebied zou conform nota moeten worden uitgegaan van de parkeerkencijfers voor locatiekenmerk 'rest bebouwde kom', maar zowel woon- als werkmilieu wijken hier sterk af van de gemiddelde woon- en werkmilieus in een doorsnee buiten het stadscentrum gelegen gebied. De stedelijke zone en bijbehorende vraag naar parkeerplaatsen kan volgens CROW worden bepaald door de locatie van de functie (denk daarbij aan dichtheid en nabijheid van voorzieningen) en het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen (met name openbaar vervoer). Zoals hiervoor omschreven ontwikkeld de Werf zich tot een gemengd stedelijk gebied. Met een relatief hoge dichtheid en een gemengd programma van wonen, werken en eigen voorzieningen. Dit programma, de kwalitatief hoogwaardige buitenruimte en een goede bereikbaarheid voor openbaar vervoer (treinstations, HOV) maakt de Werf een interessant gebied voor creatievelingen en hoogopgeleiden. Op basis van bovenstaande zijn parkeerkencijfers voor de stedelijke zone 'schil centrum' passender.

Het berekend aantal benodigde parkeerplaatsen op basis van het beoogde programma komt bij de huidige normen, uitgaande van locatieprofiel rest bebouwde kom, uit op 169 parkeerplaatsen. Naast het beoogde programma maakt het bestemmingsplan ook een alternatief programma mogelijk, waarbij conform huidige normen een parkeereis van maximaal 175 zou horen (zie ook bijlage 1, scenario III). De hoeveelheid parkeerplaatsen op basis van de huidige norm zijn strijdig met de kernwaarden van de Werf (eigenzinnig, delen en continu in ontwikkeling, zie Stedenbouwkundige Visie mei 2021) en het duurzame, openbare en monumentale karakter. Hoe meer ruimte er nodig is voor parkeerplekken, des te minder ruimte er is voor de beoogde ruimtelijke kwaliteit.



Figuur 4: Kernwaarden van de Werf, Stedenbouwkundige Visie (mei 2021)



De gemeente Hilversum heeft de mogelijkheid om af te wijken van de eigen parkeernormennota wanneer de situatie daarom vraagt. Een parkeernormennota is een beleidsregel (geen verordening). Volgens art. 4:48 Awb geldt daarbij een 'inherente afwijkingsbevoegdheid', mits dit wordt onderbouwd. Dit rapport komt tot aangepaste parkeernormen die afwijken van de vigerende parkeernormen voor de zone 'rest bebouwde kom' en meer aansluiting vinden bij zone 'schil centrum'. Daarbij hoort de doelstelling om de Werf straks te ontwikkelen met hoogwaardige nieuwbouw en hoogwaardige buitenruimte. Het geschetste toekomstbeeld sluit aan bij de ambitie van de gemeente Hilversum, die in haar Mobiliteitsvisie 2040 streeft naar een 'stad voor groene, duurzame en innovatieve mobiliteit'.

1.3. Leeswijzer

In dit document worden allereerst de belangrijkste aanleidingen omschreven voor afwijking van de vigerende normen. Vervolgens wordt nader ingezoomd op de te verwachten parkeercharacteristieken van Werf35, uitmondend in specifieke parkeerkengetallen voor dit gebied (H3). Deze worden verwerkt in een locatiespecifieke parkeerbalans (H4). In het vijfde hoofdstuk wordt vervolgens een doorrekening van de te verwachten verkeersgeneratie van gemotoriseerd verkeer gemaakt, wordt ingegaan op de ontsluiting van het gebied en wordt de situatie omschreven bij evenementen die incidenteel op de Werf plaats kunnen vinden. Het laatste hoofdstuk sluit af met de belangrijkste conclusies uit dit onderzoek.

2. Aanleidingen voor afwijking

In het voorgaande hoofdstuk is reeds benoemd dat de parkeerbehoefte volgens de huidige parkeernorm niet in overeenstemming is met het beoogde concept en de beoogde ruimtelijke kwaliteit op de Werf. Dit hoofdstuk gaat in op bredere maatschappelijke trends in mobiliteit en gaat vervolgens in op de beoogde doelgroepen van de Werf en bijbehorende parkeervraag.

2.1. Trends in mobiliteit

Externe factoren en ontwikkelingen in de omgeving zullen naar verwachting de vraag naar parkeerplekken nog verder verlagen. Denk hierbij aan recente investeringen rondom de HOV lijn en in het fietspaden netwerk, of trends zoals thuiswerken.

Thuiswerken

De parkeervraag op de Werf was al relatief laag en is sinds de uitbraak van Covid-19 nog extra gedaald door thuiswerken. De verwachting is dat het hybride werken – ca. 50% thuiswerken en ca. 50% op kantoor – het nieuwe werken wordt in post-coronatijd. De rijksoverheid neemt dit hybride werken als uitgangspunt, en veel andere kantoorhoudende organisaties nemen dit over (bron: TwynstraGudde). Als hybride werken het nieuwe normaal wordt, zal naar verwachting ook de parkeerbehoefte voor bedrijven afnemen.

Nieuwe verkeersverbindingen in Hilversum

Binnen Hilversum wordt hard gewerkt aan het stimuleren van duurzame vormen van vervoer, zoals het aanleggen van snelle doorfietspaden, extra fietsparkeerplekken op de stations, deelmobiliteit en een nachttrein (bron: Beleidsnotitie Parkeernormering OV Knooppunten 03-12-2020). Zo is er sinds eind 2022 een nieuwe HOV lijn met halte op fietsafstand en wordt er op station Hilversum gewerkt aan een nieuwe fietsenstalling met 600 OV fietsen (Ons Hilversum, 30-05-2022). De verwachting is dat bewoners en gebruikers van het plangebied hierdoor eerder gebruik zullen maken van het OV.

Onderzoek Mobiliteitsvisie 2040

In 2020 is, ten behoeve van de Mobiliteitsvisie Hilversum 2040, een kwantitatief onderzoek uitgevoerd onder ruim 1800 Hilversummers. Aan hen is gevraagd hoe zij aankijken tegen bepaalde trends en ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit. Op hoofdlijnen zijn vier mobiliteitstrends voorgelegd:

- Trend 1: Woon-Werk
- Trend 2: Klimaat
- Trend 3: Verkeersverbinding
- Trend 4: Technologie

De trend verkeersverbinding krijgt in Hilversum de meeste animo. Inwoners verwachten in 2040 vooral een toename van fiets- en OV-gebruik (respectievelijk 55% en 43%). Daarnaast denkt 21% aan meer elektrisch verkeer en 16% aan meer en/of betere fietspaden. Vooral ondernemers en niet-autoforensen staan positief tegenover de mobiliteitstrend [Woon-Werk](#).

Deze trend vindt bovendien de meeste steun in de wijk Oost. In Oost is relatief veel animo voor de deelauto, deelfiets en deelscooter met respectievelijk 35%, 22% en 19% animo. Kortom: De Werf is een gunstig klimaat als het gaat om alternatieven voor de eigen auto.

2.2. Doelgroepen

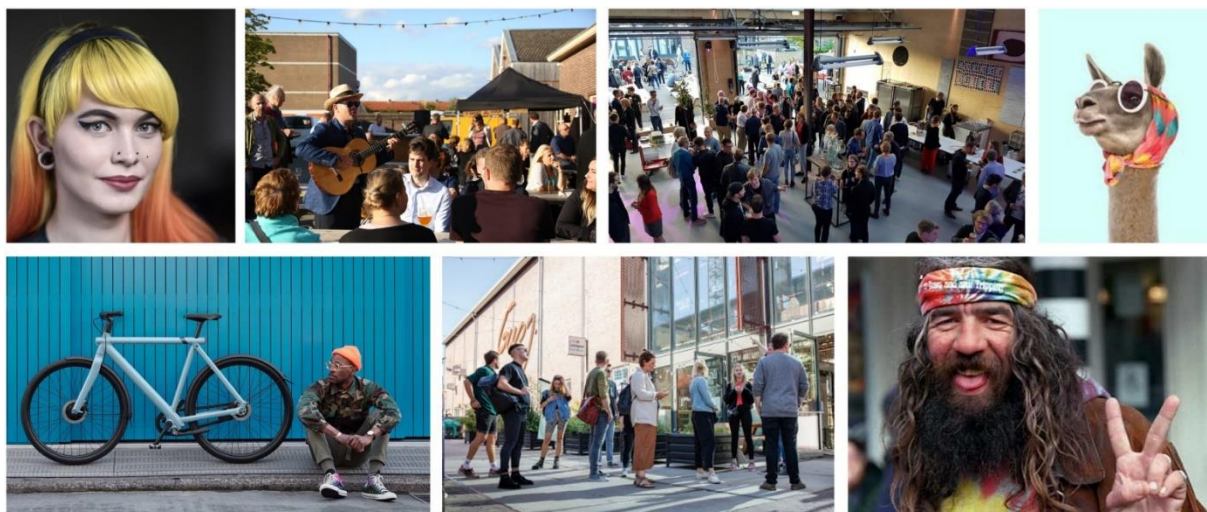
Werf35 ligt in het oosten van Hilversum en is onderdeel van de spoorzone. Vanaf de locatie ben je met de fiets binnen 10 minuten in het centrum, station Hilversum, Hilversum Sportpark of bij een halte van de HOV lijn. Deze positie maakt de Werf een interessant gebied voor creatievelingen en hoogopgeleiden. Het landschap, kleinschalige woonbuurten dragen hierin bij. Werf35 richt zich op creatieve bedrijven, starters en community-oriented gebruikers. Hier past andere mobiliteit bij, gericht op delen, OV en de fiets.

Het innovatieve woon-werklandschap van de Werf sluit goed aan bij de rood-gele belevingswereld van het BSR model, zoals nader toegelicht in de stedenbouwkundige visie. Daarnaast trekken de faciliteiten op de Werf met name de blauwe doelgroep aan. Onder de kleurgroepen blauw (40%) en rood (38%) en de leeftijdscategorie 35 - 54 jaar is de animo voor de deelauto het grootst. De rode en blauwe doelgroep geloven bovendien sterk in de opkomst van technologie rondom mobiliteit. (bron: Onderzoek naar de mobiliteitsvisie 2040, Versie 2, 3-11-2020)

Ook door Motivaction is op basis van een categorisering naar leefstijl- en waardenpatronen van een soortgelijke indeling naar doelgroepen uitgewerkt. De persona's, zoals beschreven in de stedenbouwkundige visie sluiten dan aan bij de door Motivaction gedefinieerde groepen kosmopolieten, postmaterialisten en postmoderne hedonisten. Een gemene deler voor deze groepen is dat ze minder belang hechten aan autobezit. Deels heeft dat te maken met de zorgen om het milieu die veel sterker leven in deze groepen¹.

Op grond daarvan is uitwerking gegeven aan de functionele invullingsmogelijkheden van het gebied Werf35: een combinatie van een creatieve werkomgeving en specifieke woonvormen, aangevuld met horeca (restaurant/café), concept-store en hotel-special. Werf35 mikt op een bijzondere stedelijke sfeer en daarmee samenhangende gebruikerspopulatie. Zoals uit de beschreven leefstijlprofielen in de stedenbouwkundige visie blijkt zullen de bewoners en gebruikers van Werf35 daarmee ook geen doorsneekeuzes maken op het gebied van autobezit, vervoerwijze en verplaatsingsgedrag.

¹ In een artikel in Vexpansie is uitgewerkt hoe een categorisering van doelgroepen naar leefstijl/waardenpatroon in het Mentality-model uitwerkt op vervoerspatronen en autobezit (Parkeernormen en het waardenprofiel van de wijk; André Kamphuis (Motivaction), Vexpansie 2021#1



Figuur 5: Gezichten op de Werf, uit Stedenbouwkundige Visie (mei 2021)

3. Parkeervisie per functie

In voorgaande hoofdstukken is reeds omschreven dat Werf35 qua locatieprofiel aansluit bij stedelijke zone 'schil centrum'. Echter, op basis van onderzoek van Stienstra (2022) worden voor sommige functies hogere normen geadviseerd die passender zijn bij de Werf. In dit onderdeel worden voor de verschillende typen gebruikers de locatiespecifieke kenmerken toegelicht, op grond waarvan voor de verschillende gebruiksfuncties toepasbare parkeerkencijfers ('parkeernormen') worden voorgesteld. Deze worden in de volgende paragrafen uitgewerkt.

3.1. Werk

Qua werkmilieu is het uitgangspunt een mix van bedrijvigheid in de creatieve industrie, eigenzinnige individuen en organisaties die denken in slimme verbindingen, samen met anderen cross-overs vormgeven tussen verschillende domeinen en altijd bezig zijn met creëren. In de stedenbouwkundige visie Werf35 (mei, 2021) wordt hiervoor het campusmodel geïntroduceerd. Dit model geeft richting aan de ambitie om Werf35 in de komende jaren op een gecontroleerde manier te laten uitgroeien tot een creatieve hotspot. Hierbinnen blijft het werken centraal staan. Daarbinnen worden drie soorten eindgebruikers onderscheiden (van kleinschalige start-ups, middelgrote scale ups en iets grotere grown ups), die gezamenlijk een succesvol werklandschap vormen. De kleinschalige bedrijvigheid vormt een belangrijke schakel in de dynamiek van het gebied, waarin flexibiliteit en samenwerking kernbegrippen zijn. Hiermee wijkt het werkmilieu van Werf35 sterk af van de gebruikelijke werk-/ kantorenlocaties in stedelijke buitenwijken. De bedrijvigheid op Werf 35 zal, in lijn met de verwachte bewonersprofielen in het gebied, veel sterker zijn gericht op de reductie van het autogebruik, inzet van alternatieve vervoerwijzen en het gebruik van openbaar vervoer.

Het mobiliteitsprofiel voor de werkfuncties op Werf35 zal daarmee in lijn liggen met een schil-centrumlocatie als bedoeld in de CROW-parkeerkencijfers. Voor de bovengenoemde scale-ups en grown-ups in het plangebied wordt daarom aangesloten bij de gemeentelijke parkeernormen voor schil-centrumlocaties in de sectoren kantoren zonder baliefunctie/ (industrie)/ werkplaats: 1,55 pp/ 100 m² bvo. Voor kleinschalige start-ups kan gerekend worden met schil-centrumlocaties in de sector bedrijfsverzamelgebouw: 1,35 pp / 100 m² bvo. Het bestemmingsplan zelf maakt geen onderscheid tussen start-ups, scale-ups en grown-ups. In de berekende parkeereis (H4) is daarom uitgegaan van een conservatieve situatie en wordt voor het gehele werkprogramma gerekend met 1,55 pp / 100 m² bvo.

3.2. Publiekverzorgende functies

Het gaat hier om de functies concept-store, horeca en hotel special. Voor de functies concept-store en hotel special geldt in grote lijnen dat zij niet uitsluitend bezoekers trekken vanuit Werf35, maar dat zij -gelegen op deze locatie- bezoekers trekken uit een (wijde) omgeving. Voor (een deel van) de bezoekers zal deze locatie (als eindpunt van de route woonadres-bestemming) een bezoekdoel zijn met als kenmerk 'rest bebouwde kom'. Voor deze functies is locatiekenmerk 'rest bebouwde kom' dus passender.

Hierbij past wel de opmerking dat voor wat betreft de horeca-functies de uiteindelijke parkeervraag zeer sterk afhankelijk is van de karakteristieken van de formule, die wordt gerealiseerd. Bij de CROW-kengetallen voor deze functies plaatst CROW dan ook de kanttekening dat grote marges in acht moeten worden genomen, omdat de parkeerbehoefte in sterke mate afhankelijk is van (formule-gerelateerde) kenmerken als aantal zitplaatsen en het autogebruik van de bezoekers.²

Voorals voor restaurants, maar ook voor café- en hotelbedrijven, bestaat een grote variatie in typen bedrijvigheid en de daarmee samenhangende karakteristieken van bezoekers en hun mobiliteitsgedrag. Daardoor kunnen voor deze functie de algemene parkeernormen niet meer zijn dan een globale indicatie van de mogelijke orde van grootte van de te verwachten parkeervraag. Dit blijkt uit de ervaringen van het reeds gevestigde, en te handhaven, restaurant Chef aan de Werf. Met 55 zitplaatsen en overall ca. 50% klanten per auto en 50% per fiets ('s zomers iets meer fiets, 's winters iets meer auto) kan, bij een gemiddelde autobezetting van 2,6 personen) een maximale maatgevende parkeerbehoefte van 15 parkeerplaatsen worden berekend voor bezoekers, en daarbij 2 plaatsen voor personeel. Het restaurant is overdag gesloten en alleen 's avonds geopend.

Bij een oppervlakte van 140 m² bvo volgt daaruit een parkeerkengetal van circa 11 parkeerplaatsen per 100 m² bvo voor het restaurant. Te verwachten valt dat ook voor het café -passend binnen het concept van Werf35- op basis van het te verwachten klantenpotentieel een lager dan gemiddeld parkeerkencijfer zal gelden.

Voor de publiekverzorgende functies wordt daarom uitgegaan van de volgende parkeerkencijfers voor de parkeerbehoefte:

Functie	Voorgestelde parkeernorm	
Concept store (woonwinkel)	1,65	pp/100 m ² bvo
Restaurant	11	pp/100 m ² bvo
Café	5	pp/100 m ² bvo
Hotel special	4,7	Per 10 kamers

3.3. Woonfuncties

In het woonprogramma wordt conform voorbeelduitwerking uitgegaan van co-living en middenhuur plus. Doelgroep voor de woningen zijn bewoners die bezig zijn met ontwikkeling, innovatie en groei, een groep die zich in mindere mate identificeert met een 9-5 mentaliteit. Werk en privé lopen veelal in elkaar over.

Middenhuur plus

In dit segment zijn in de voorbeelduitwerking 25 zelfstandige woonruimten voorzien met een woningafmeting in de bandbreedte van 50-60m² gbo en een huurprijsniveau in de bandbreedte

² Toekomstbestendig parkeren, van parkeerkencijfers naar parkeernormen, A4.6 Hoofdgroep horeca en verblijfs-recreatie; CROW publicatie 381, Ede, december 2018



van € 900-1.100,-. De parkeernota 2023 hanteert voor deze categorie een parkeernorm van 0,4 pp / woning (huur, appartement, midden-goedkoop) bij locatie 'schil centrum'. Dit mobiliteitsplan sluit zich daarbij aan.

Co-living

Binnen het concept co-living is een appartement van ca. 80-90m² gbo geschikt gemaakt voor woningdelen. Hierbij is het uitgangspunt dat er vier bewoners één woning delen. In de voorbeelduitwerking vertaalt zich dit naar 16 co-living appartementen waar vier bewoners per appartement in resideren. De vuistregel is dat er per bewoner ruim 20m² beschikbaar is, waarvan 10m² een privévertrek is. Het sanitair wordt gedeeld. Door een slimme indeling ontstaan er binnen het appartement meerdere zones die geschikt zijn voor verschillende doeleinden, bijvoorbeeld woonkamer, eetgedeelte en lounge.

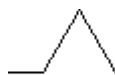
Bovenstaande omschrijving komt overeen met de omschrijving 'kamerverhuur' uit de gemeentelijke Nota. Er zijn twee categorieën voor kamerverhuur:

- kamerhuur, zelfstandig (niet-studenten) | parkeernorm 0,2 pp / bewoner
- kamerhuur studenten, niet zelfstandig | parkeernorm 0,0 pp / bewoner

Co-living zit tussen de twee categorieën in. Het gaat om onzelfstandige woningen, maar de doelgroep kan ook uit starters bestaan. In dit geval wordt voorgesteld om het gemiddelde te nemen en uit te gaan van 0,1 parkeerplaats per bewoner (exclusief bezoekersparkeren).

Bezoekersparkeren

Voor bezoekersparkeren bij bovengenoemde woonfuncties wordt, conform de gemeentelijke parkeernormen, uitgegaan van 0,1 parkeerplaats per woning.



4. Parkeervraag Werf35

Niet iedere functie bereikt zijn maximale parkeerbehoefte op hetzelfde moment. De parkeerbehoefte van de verschillende functies fluctueert in de loop van de week. Om daarmee rekening te houden wordt gebruikt gemaakt van aanwezigheidspercentages. Basis daarvoor vormen de aanwezigheidspercentages, zoals die door CROW worden gegeven zijn overgenomen in de gemeentelijke parkeernota.

In een aantal gevallen wordt bij de toegepaste aanwezigheidspercentages rekening gehouden met enigszins aangepaste percentages, passend bij het specifieke karakter van Werf35. Zo wordt rekening gehouden met iets hogere aanwezigheidspercentages voor de bedrijven (starter/ scale-up/ grown up) buiten de traditionele 9-5 periode. Ook wordt voor het restaurant rekening gehouden met de openingstijden. Tenslotte is geen rekening gehouden met afwijkende percentages voor de koopavond. Niet alleen is het effect van de koopavond op Werf35 minimaal, maar ook in zijn algemeenheid is de betekenis van de koopavond landelijk sterk teruggelopen. Tabel 3 geeft een overzicht van de toegepaste aanwezigheidspercentages.

	Werkdag				Zaterdag		Zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	middag	avond	middag
werken	100%	100%	10%	0%	5%	0%	0%
concept store	30%	60%	10%	0%	100%	0%	100%
restaurant	5%	10%	90%	0%	10%	100%	10%
café	5%	25%	90%	0%	50%	100%	50%
hotelspecial	25%	50%	90%	100%	50%	70%	50%
wonen, bewoners	50%	50%	90%	100%	60%	80%	70%
wonen, bezoekers	10%	20%	80%	0%	60%	80%	70%

Tabel 3: Aanwezigheidspercentages, gebaseerd op CROW 381 percentages met enkele eigen modificaties.

4.1. Parkeerbalans Werf 35

Op basis van het programma uit de stedenbouwkundige visie en de in het vorige hoofdstuk vermelde uitgangspunten kan de parkeerbehoefte van het plangebied Werf35 in beeld worden gebracht (tabel 4). Deze parkeervraag is gebaseerd op een realistische inschatting van de behoefte aan parkeerplaatsen die past bij het nieuwe karakter van Werf35 en het specifieke mobiliteitsgedrag van de bewoners en gebruikers van het gebied. De hoogste parkeervraag geldt voor een werkdag middag. Op dat moment zijn 143 parkeerplaatsen benodigd (De gehele parkeerbalans is uiteengezet in bijlage 1, scenario I).

Programma	Aantal	Eenheid	Norm	/ Eenheid	% Aanwezig Werkdag middag	PP Benodigd
Werken (Kantoren zonder balie)	7800	BVO	1,55	pp/100 m ² bvo	100%	120,9
Concept store (Woonwinkel)	200	BVO	1,65	pp/100 m ² bvo	60%	2,0
Restaurant	140	BVO	11	pp/100 m ² bvo	10%	1,5
Café	380	BVO	5	pp/100 m ² bvo	25%	4,8
Hotel Special (3*)	15	Kamers	4,7	pp/ 10 kamers	50%	3,5
Middenhuur Plus (Huur, appartement, midden/goedkoop)	25	Woningen	0,4	pp/woning	50%	5,0
Co-Living	64	Bewoners	0,1	pp/bewoner	50%	3,2
Wonen- Bezoekers (Middenhuur en Co-Living)			0,1	pp/unit	20%	1,8
Totaal						142,7

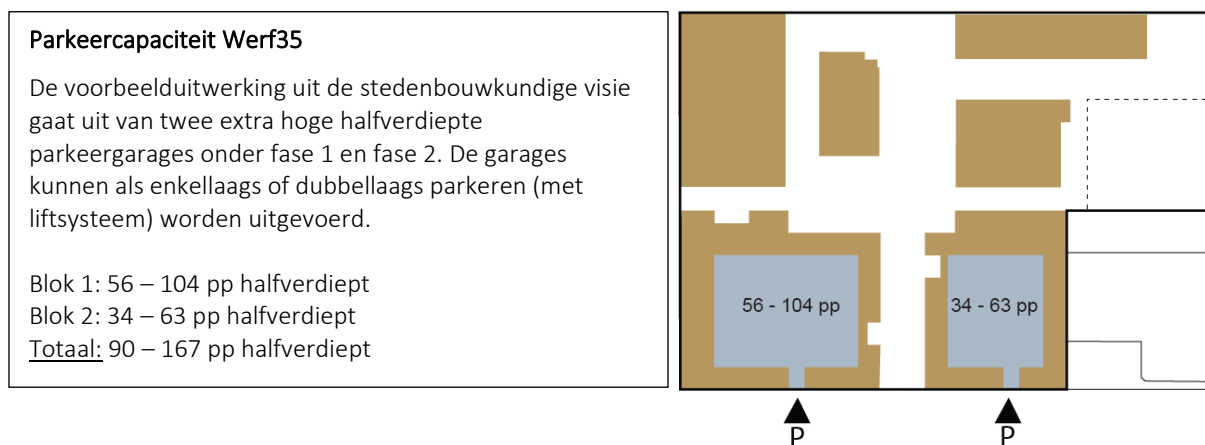
Tabel 4: Parkeervraag Werf35

Parkeerbalans bij afwijkend programma

Het is mogelijk dat de toekomstige ontwikkeling afwijkt van de stedenbouwkundige visie en dat de hotel special niet gebouwd wordt. Volgens het bestemmingsplan kan het aantal woningen dan toenemen tot een maximum van 400 m² BVO (7 woningen). Het werkprogramma kan ook met 400m² BVO toenemen. De bijbehorende parkeerbalans komt in dat geval uit op max. 147 parkeerplaatsen, uitgaande van de voorgestelde parkeernormen (de gehele parkeerbalans voor dit scenario is uiteengezet in bijlage 1, Scenario II).

4.2. Parkeercapaciteit

In de stedenbouwkundige visie (voorbeelduitwerking) wordt rekening gehouden met een te realiseren parkeercapaciteit van 167 parkeerplaatsen. Daarbij wordt uitgegaan van twee halfverdiepte parkeerbakken van extra hoogte in combinatie met een nader te bepalen liftsysteem, waardoor onafhankelijk parkeren op twee lagen mogelijk wordt maakt voor de diverse gebruikers. Zo ontstaat ruim voldoende capaciteit voor de verwachte parkeerbehoefte van Werf35, zowel in het beoogde programma van de stedenbouwkundige visie als bij afwijkend programma waarbij de hotelfunctie niet gerealiseerd wordt.



Figuur 6: parkeercapaciteit eindfase, o.b.v. voorbeelduitwerking Stedenbouwkundige Visie Werf35 (mei 2021)

Worst-case scenario

Mocht, in het onwaarschijnlijke scenario, uit gemeentelijke parkeerdrukmetingen uiteindelijk toch blijken dat de in dit mobiliteitsonderzoek voorgestelde normen een ongewenste parkeerdruk op de Werf en haar omgeving veroorzaken, dan zijn er mogelijkheden om terug te vallen op de vigerende parkeernormen horend bij locatieprofiel 'rest bebouwde kom'. De maximale parkeereis zal in dit 'worst-case scenario' neerkomen op 175 benodigde parkeerplaatsen (zie Bijlage 1, scenario III). Op basis van bovengenoemde voorbeelduitwerking zou dit een tekort betekenen van 8 parkeerplaatsen. Om dit tekort op te lossen kunnen de volgende opties verkend worden:

1. Een aanpassing van het ruimtelijke plan, waarbij bijvoorbeeld gekeken wordt naar een extra gebouwde parkeervoorziening.
2. Een aanpassing in het programma in fase 2, zodat de parkeerbehoefte lager wordt.
3. Extra parkeerplaatsen op maaiveldniveau in het plangebied en/of
4. Onderzoek naar extra parkeervoorzieningen op nabij gelegen gronden, zoals de Mussenstraat.

5. Verkeersgeneratie, verkeersontsluiting & evenementen

5.1. Verkeersgeneratie

Voortbouwend op de uitgangspunten voor de parkeerbehoefte kan nu ook een raming van de te verwachten verkeersgeneratie worden opgesteld. De parkeerramingen vormen een belangrijke leidraad bij m.n. de verkeersgeneratie van autoverkeer; uitgaande van de analyse van de parkeervraag is een raming op te stellen van de daarbij behorende auto-verkeersbewegingen (elke individuele parking levert twee autoritten, namelijk één aankomst en één vertrek, op). Dit, in combinatie met de toegepaste parkeerkencijfers, biedt aanknopingspunten voor toepasbare CROW-kengetallen voor verkeersgeneratie³.

Vanuit de analyse van de te verwachten gebruikersprofielen wordt, zoals beschreven, een schets gegeven van het te verwachten verplaatsingsgedrag van de in het plangebied te verwachten doelgroepen. Dit leidt tot een raming van aantallen verplaatsingen, op te delen in aantallen ritten per vervoerwijze (fiets, auto, ..) en daarmee van de te verwachten verkeersgeneratie. In principe wordt daarbij in de analyses onderscheid gemaakt in drie hoofdcategorieën: gebruikers (werkers) bewoners en bezoekers.

Werk

Zoals aangegeven zal het mobiliteitsprofiel voor de werkfuncties op Werf 35 in lijn liggen met kantoren zonder baliefunctie passend bij locatieprofiel schil centrum. Voor de bedrijven (starters, scale-ups en grown-ups) wordt, rekening houdend met de toegepaste parkeernorm, dan een range van 4,4-6,2 mvt/etm per 100 m² gegeven (rest bebouwde kom). Omdat op Werf35 een sterker autoluwklimaat overheerst wordt hiervan de laagste waarde gehanteerd.

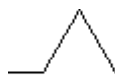
Publiekverzorgende functies

Het gaat hier om de functies concept-store, horeca en hotel special. Voor deze functies, m.n. de concept-store en de hotel special, is uitgegaan van het locatiekenmerk 'rest bebouwde kom'. Voor de horeca wordt, gezien de grote variatie in formules, rekening gehouden met de specifieke kenmerken van de bedrijven. Voor de conceptstore wordt uitgegaan van de gemiddelde verkeersgeneratie voor een woonwinkel, nl 8,65 mvt/etm per 100 m² bvo (range 7,4-9,9).

Voor een hotel met locatiekenmerk rest bebouwde kom wordt door CROW een range van 12,2-15,1 mvt/etm per 10 kamers gegeven. Gegeven het bijzondere karakter van Werf35 is het aannemelijk dat dit ook effect heeft op de cliënteel van de hotel special. Er wordt hier daarom uitgegaan van de laagste waarde (12,2 mvt/etm)

Voor het restaurant is, rekening houdend met de kenmerken van het restaurant, de maatgevende parkeerbehoefte berekend. Het maatgevende moment vindt plaats op zaterdag en betreft een parkeerbehoefte van 15 parkeerplaatsen voor bezoekers, en daarbij 2

³ CROW-publicatie 381, december 2018



parkeerplaatsen voor personeel. Vertaald naar de verkeersaantrekkende werking genereert het restaurant maximaal 34 verkeersbewegingen. Voor een gemiddelde weekdag volgt daaruit een kengetal van 8,1 mvt/etm per 100 m² bvo voor het restaurant. Op analoge wijze kan voor het café een kengetal van 5 mvt/etm per 100 m² worden geraamd.

Woonfunctie

In het woonprogramma wordt uitgegaan van 50% co-living en 50% middenhuur plus.

Middenhuur plus

Voor de verkeersgeneratie geeft CROW een range van 3,2 – 4,0 mvt/etm per woning. In dit rapport wordt uitgegaan van de gemiddelde waarde (3,6 mvt / etm).

Co-living

Voor Co-Living wordt uitgegaan van kamerhuur, onzelfstandig. Voor de verkeersgeneratie geeft CROW een range van 0,8 – 1,2 mvt/etm per woning. In dit rapport wordt uitgegaan van de gemiddelde waarde (1,0 mvt/etm).

De basiskengetallen voor de verkeersgeneratie geven een waarde voor de gemiddelde weekdag. In de gemiddelde weekdag zijn zowel de werkdagen als de weekenden opgenomen. Voor de verschillende functies is de verdeling van de verkeersgeneratie voor weekdag en werkdag verschillend. Voor een aantal functies geeft CROW omrekenfactoren voor de verhouding gemiddelde week/ gemiddelde werkdag. Daaruit is ook een raming van de weekenddag te herleiden. Voor de functies waarvoor deze omrekenfactor niet is gegeven is, rekening houdend met de kenmerken van Werf35, een inschatting gemaakt.

Op deze wijze zijn de ramingen van de verkeersgeneratie voor Werf35, zoals weergegeven in tabel 5 verkregen. Hierbij is uitgegaan van het beoogde programma uit de stedenbouwkundige visie en de aangepaste parkeernormen zoals in voorgaande hoofdstukken omschreven.

Zowel voor de werkdagen als voor de weekenddagen kan ervan worden uitgegaan dat 80% van de verkeersgeneratie zich overdag (8-18 u) voordoet, 15% van de verkeersgeneratie speelt zich af in de avond (18-24 u) en 5% in de nacht.

Programma		Verkeersgeneratie		
		weekdag	werkdag	weekend
hotelspecial	15 kamers	18,3	18,3	18,3
restaurant	140 m ² BVO	11,3	10,2	13,6
café	380 m ² BVO	19,0	17,1	22,8
conceptstore	200 m ² BVO	17,3	15,6	20,8
werken	7800 m ² BVO	343,2	411,8	171,6
middenhuur	25 woningen	90	99,9	67,5
co-living	64 bewoners	64	71,04	48
		563	644	363

Tabel 5: Verkeersgeneratie op basis van beoogd programma en aangepaste parkeernormen Werf35

Afwijkend programma en vigerende parkeernormen

Bovenstaande verkeersgeneratie is berekend op basis van het beoogde programma uit de stedenbouwkundige visie en de aangepaste parkeernormen voor Werf35. Het is mogelijk dat de toekomstige ontwikkeling afwijkt van de stedenbouwkundige visie en de hotel special niet gerealiseerd wordt. Volgens het bestemmingsplan kan het aantal woningen dan toenemen tot een maximum van 400 m² BVO (7 woningen). Het werkprogramma kan ook met 400 m² BVO toenemen.

Daarnaast is het voorgaande hoofdstuk een worst-case scenario toegelicht. Mocht de parkeerbehoefte in de toekomst toenemen tot de vigerende parkeernormen, dan neemt ook de verkeersgeneratie toe. Dit zogenaamde worst-case scenario is uiteengezet in tabel 6.

PROGRAMMA		VERKEERSGENERATIE		
		weekdag	werkdag	weekend
hotelspecial	0 kamers	0	0	0
restaurant	140 m ² BVO	11,3	10,2	13,6
café	380 m ² BVO	19	17,1	22,8
conceptstore	200 m ² BVO	17,3	15,6	20,8
Werken	8200 m ² BVO	473,6	568,3	236,8
middenhuur	32 units	115,2	127,9	86,4
co-living	64 units	124,8	138,5	93,6
		762	878	474

Tabel 6: Verkeersgeneratie worst-case scenario

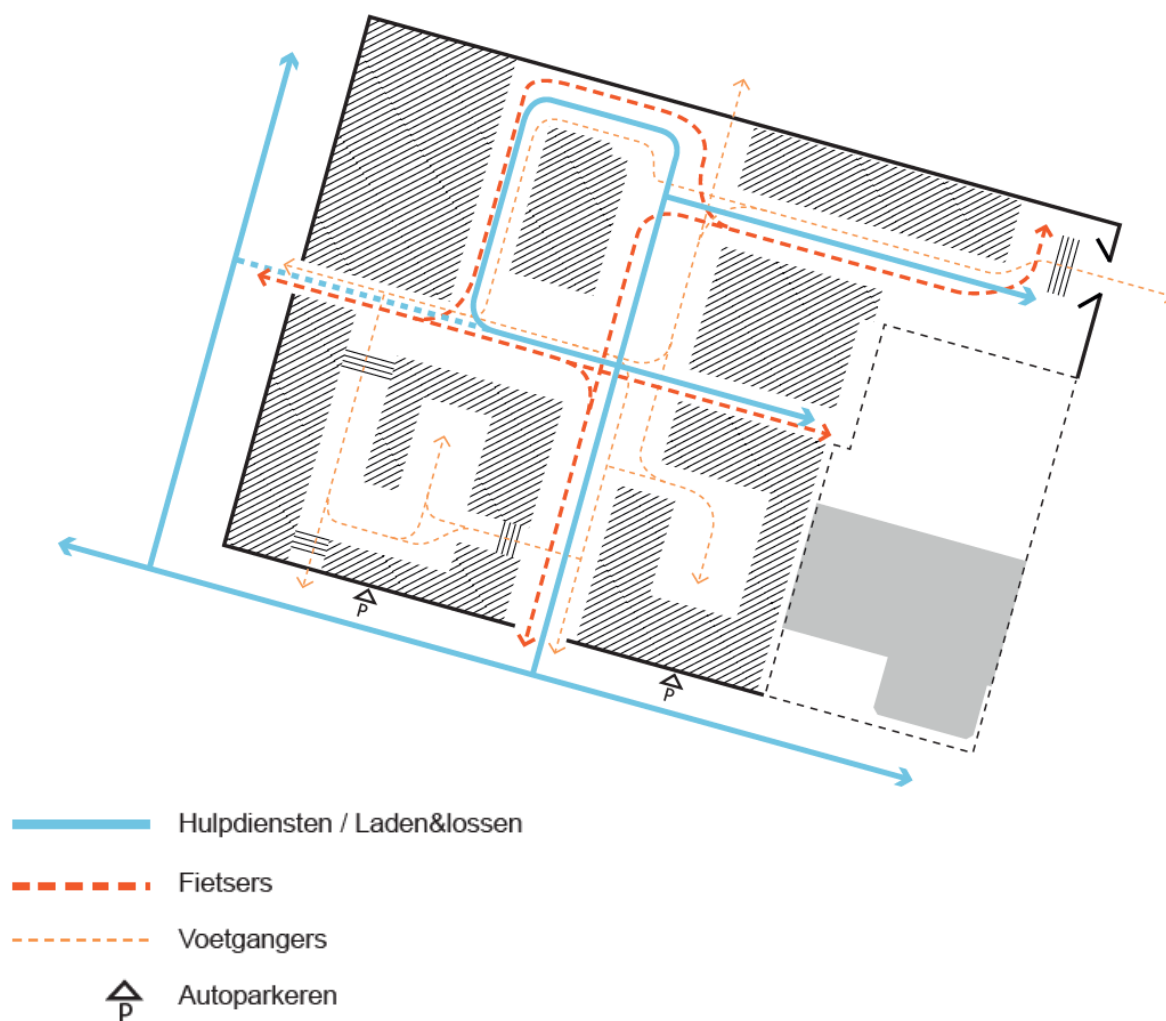
5.2. Verkeersontsluiting

Werf35 zal voor gemotoriseerd verkeer ontsloten worden vanuit de Mussenstraat (spoorzijde). Het gaat dan om circa 650 mvt/etm (of in een worst-worst case scenario ca. 900 mvt/etm). Dit verkeer kan zowel rechtsom via de mussenstraat als linksom via de Arendstraat of Anthony Fokkerweg de Liebergerweg bereiken. Vanaf daar zal het verkeer zich verder verspreiden richting de Oosterengweg of door richting de Minckelerstraat. De verwachting is dat deze wegen voldoende capaciteit hebben om de verkeersstromen op te vangen.

Voor het overige verkeer (fietsers, voetgangers) is de Werf bereikbaar via drie toegangen (zie ook de beschrijving van de ontsluiting in de Stedenbouwkundige Visie):

- De hoofdentree vanaf de Mussenstraat Voorzijde
- Een zij-entree vanaf de Mussenstraat ten westen van het plangebied
- Een zij-entree vanaf de Arendstraat ten oosten van het plangebied.

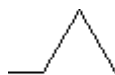
Hulpdiensten en logistiek verkeer kan de Werf bereiken via de hoofdentree. Zie ook figuur 8.



Figuur 7: Ontsluiting Werf35, voorbeelduitwerking Stedenbouwkundige Visie

5.3. Verkeer & parkeren bij evenementen

Werf35 is in het nieuwe bestemmingsplan aangewezen als evenemententerrein voor kleinschalige evenementen. Te denken valt daarbij aan een streekmarkt, een vogeltjesfestival, openlucht bioscoop of eventueel klein muziekfestival. Voor deze evenementen is een locatieprofiel opgesteld, waarbij uitgegaan wordt van maximaal 16 evenementen per jaar. De evenementen zullen met name in de weekenden plaatsvinden en bij uitzondering doordeweeks in de avonden. De evenementen hebben een lokaal karakter en zullen doordeweeks maximaal



500 bezoekers, en in het weekend maximaal 800 bezoekers trekken, waarvan naar verwachting 50% met de fiets komt, 25% te voet en 25% met de auto. Uitgaande van een gemiddelde autobezetting van 2,6 personen levert dit een parkeervraag op van ca. 48 doordeweeks en ca. 77 parkeerplaatsen in het weekend.

De verwachte parkeervraag op de Werf zelf vanuit de vaste bewoners en gebruikers komt neer op 60 plekken op zaterdagavond en 72 plekken op een doordeweekse avond (zie Bijlage 1, scenario I). Dat betekent dat er in het plangebied, op de momenten van incidentele evenementen, genoeg restcapaciteit beschikbaar is om de extra parkeervraag op te vangen. Bovendien is het, gezien de aanwezigheid van vele bedrijven in de omgeving, te verwachten dat er in weekenden en avonden voldoende parkeercapaciteit in het omliggende gebied (zowel publiek als privaat) is om eventuele extra vraag op te vangen, mocht dat bij de organisatie van een evenement toch nodig te worden geacht.

	Werkdag avond	Zaterdagavond
Aantal pp benodigd voor bewoners en gebruikers	72	60
Aantal pp benodigd voor bezoekers evenementen	48	77
Totaal aantal pp benodigd	120	137
Parkeercapaciteit plangebied	167	167

Tabel 7: parkeerbalans bij evenementen

6. Conclusies & aanbevelingen

In deze rapportage is de mobiliteitsvisie voor Werf35 toegelicht en is het voorstel om af te wijken van de vigerende parkeernormen en een specifieke norm voor Werf35 vast te stellen gemotiveerd.

Op basis van de beoogde bewoners en gebruikers op de Werf en de locatiespecifieke kenmerken zijn in hoofdstuk 3 aangepaste parkeernormen voor de Werf voorgesteld en onderbouwd. De parkeerbehoefte op de Werf komt daarbij uit op 143 parkeerplekken. Hierbij is uitgegaan van het programma zoals omschreven in de stedenbouwkundige visie (zie ook de planomschrijving in H1.1). De netto parkeerbehoefte is bepaald op basis van dubbelgebruik, waarbij het meest kritische moment de werkdag middag is.

Werf35 wordt ontsloten vanuit de Mussenstraat (spoorzijde). Het gaat om circa 650 mvt/etm (of in een worst-worst case scenario 900 mvt/etm). Naar verwachting hebben de omliggende wegen voldoende capaciteit om deze verkeersstromen op te vangen.

6.1. Aanbevelingen

Dit mobiliteitsonderzoek is opgesteld in het kader van de herziening van het bestemmingsplan voor de beoogde herontwikkeling. Na vaststelling van het herziene bestemmingsplan zal een ontwerp- en uitwerkingsproces starten op weg naar een omgevingsvergunning. Het is aan te bevelen om in het uitwerkingsproces de mogelijkheden te onderzoeken om op Werf35 extra deelmobiliteit (deelauto's en/of deelfietsen) aan te bieden. Diverse ontwikkelingen waarbij gebruik wordt gemaakt van Mobility as a Service (MaaS) tonen aan dat dit leidt tot een afname van het eigen autobezit. In grotere In grotere steden met een goede OV bereikbaarheid is al te zien dat het eigen autobezit afneemt, zoals bijvoorbeeld Utrecht. Deze stad speelt met haar nieuwe nota al in op de trend van dalend autobezit en toenemende deelmobiliteit. Zo kan één deelauto tot vier reguliere parkeerplekken vervangen en daarmee de parkeernorm tot 20% reduceren. Extra fietsparkeerplekken kunnen één autoparkeerplek vervangen en daarmee de norm tot 10% reduceren (bron: Parkeernota Utrecht 2019).

Bovenstaande bevindingen kunnen meegenomen worden in de verdere uitwerking van de stedenbouwkundige visie naar uitvoering. Naar verwachting kan dit de parkeervraag verder omlaag brengen.



ir Sj Stienstra

Adviesbureau stedelijk verkeer bv

7. Bijlagen

7.1. Bijlage 1: Parkeerbalans voor de verschillende scenario's

7.2. Bijlage 2: Stedenbouwkundige Visie Werf35


Bijlage 1
Scenario I: Parkeerbalans conform voorbeelduitwerking stedenbouwkundige visie
Programma, normen & aanwezigheidspercentages

Programma	Norm	/ Eenheid	Werkdag				Zaterdag		Zondag
			ochtend	middag	avond	nacht	middag	avond	middag
werken	1,55	pp/100 m ² bvo	100%	100%	10%	0%	5%	0%	0%
concept store	1,65	pp/100 m ² bvo	30%	60%	10%	0%	100%	0%	100%
restaurant	11	pp/100 m ² bvo	5%	10%	90%	0%	10%	100%	10%
café	5	pp/100 m ² bvo	5%	25%	90%	0%	50%	100%	50%
hotelspecial	4,7	pp/ 10 kamers	25%	50%	90%	100%	50%	70%	50%
wonen, middenhuur	0,4	pp/woning	50%	50%	90%	100%	60%	80%	70%
wonen, co-living	0,1	pp/bewoner	50%	50%	90%	100%	60%	80%	70%
wonen, bezoekers	0,1	pp/unit	10%	20%	80%	0%	60%	80%	70%

Programma & parkeerbalans

Programma	Aantal	Eenheid	Werkdag				Zaterdag		Zondag
			ochtend	middag	avond	nacht	middag	avond	middag
werken	7800	BVO	120,90	120,90	12,09	0,00	6,05	0,00	0,00
concept store	200	BVO	0,99	1,98	0,33	0,00	3,30	0,00	3,30
restaurant	140	BVO	0,77	1,54	13,86	0,00	1,54	15,40	1,54
café	380	BVO	0,95	4,75	17,10	0,00	9,50	19,00	9,50
hotelspecial	15	Kamers	1,76	3,53	6,35	7,05	3,53	4,94	3,53
wonen, middenhuur	25	Woningen	5,00	5,00	9,00	10,00	6,00	8,00	7,00
wonen, co-living	64	Woningen	3,20	3,20	5,76	6,40	3,84	5,12	4,48
wonen, bezoekers	89	units	0,89	1,78	7,12	0,00	5,34	7,12	6,23
Totaal			134,46	142,68	71,61	23,45	39,09	59,58	35,58

Verkeersgeneratie

Programma		mvt/etm	Verkeersgeneratie		
			weekdag	werkdag	weekend
hotelspecial	15 kamers	12,2	18,3	18,3	18,3
restaurant	140 m ² BVO	8,1	11,3	10,2	13,6
café	380 m ² BVO	5	19,0	17,1	22,8
conceptstore	200 m ² BVO	8,65	17,3	15,6	20,8
werken	7800 m ² BVO	4,4	343,2	411,8	171,6
middenhuur	25 woningen	3,6	90	99,9	67,5
co-living	64 bewoners	1	64	71,04	48
			563	644	363


Scenario II: Parkeerbalans bij afwijkend programma (zonder hotel)
Programma, normen & aanwezigheidspercentages

Programma	Norm	/ Eenheid	Werkdag				Zaterdag		Zondag
			ochtend	middag	avond	nacht	middag	avond	middag
werken	1,55	pp/100 m ² bvo	100%	100%	10%	0%	5%	0%	0%
concept store	1,65	pp/100 m ² bvo	30%	60%	10%	0%	100%	0%	100%
restaurant	11	pp/100 m ² bvo	5%	10%	90%	0%	10%	100%	10%
café	5	pp/100 m ² bvo	5%	25%	90%	0%	50%	100%	50%
hotelspecial	4,7	pp/ 10 kamers	25%	50%	90%	100%	50%	70%	50%
wonen, middenhuur	0,4	pp/woning	50%	50%	90%	100%	60%	80%	70%
wonen, co-living	0,1	pp/bewoner	50%	50%	90%	100%	60%	80%	70%
wonen, bezoekers	0,1	pp/unit	10%	20%	80%	0%	60%	80%	70%

Programma & parkeerbalans

Programma	Aantal	Eenheid	Werkdag				Zaterdag		Zondag
			ochtend	middag	avond	nacht	middag	avond	middag
werken	8200	BVO	127,10	127,10	12,71	0,00	6,36	0,00	0,00
concept store	200	BVO	0,99	1,98	0,33	0,00	3,30	0,00	3,30
restaurant	140	BVO	0,77	1,54	13,86	0,00	1,54	15,40	1,54
café	380	BVO	0,95	4,75	17,10	0,00	9,50	19,00	9,50
hotelspecial	0	Kamers	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
wonen, middenhuur	32	Woningen	6,40	6,40	11,52	12,80	7,68	10,24	8,96
wonen, co-living	64	Woningen	3,20	3,20	5,76	6,40	3,84	5,12	4,48
wonen, bezoekers	96	units	0,96	1,92	7,68	0,00	5,76	7,68	6,72
Totaal			140,37	146,89	68,96	19,20	37,98	57,44	34,50

Verkeersgeneratie

Programma		mvt/etm	Verkeersgeneratie		
			weekdag	werkdag	weekend
hotelspecial	0	12,2			
restaurant	140 m ² BVO	8,1	11,3	10,2	13,6
café	380 m ² BVO	5	19,0	17,1	22,8
conceptstore	200 m ² BVO	8,65	17,3	15,6	20,8
werken	8200 m ² BVO	4,4	360,8	433,0	180,4
middenhuur	32 woningen	3,6	115,2	127,9	86,4
co-living	64 bewoners	1	64	71,0	48,0
			588	675	372


Scenario III: Parkeerbalans bij afwijkend programma (zonder hotel) en vigerende normen (uitgaande van rest bebouwde kom)
Programma, normen & aanwezigheidspercentages

Programma	Norm	/ Eenheid	Werkdag				Zaterdag		Zondag
			ochtend	middag	avond	nacht	middag	avond	middag
werken	1,65	pp/100 m ² bvo	100%	100%	5%	0%	0%	0%	0%
concept store	1,65	pp/100 m ² bvo	30%	60%	10%	0%	100%	0%	100%
restaurant	13	pp/100 m ² bvo	30%	40%	90%	0%	75%	100%	45%
café	6	pp/100 m ² bvo	30%	40%	90%	0%	70%	100%	40%
hotelspecial	4,7	pp/ 10 kamers	25%	40%	100%	100%	80%	100%	80%
wonen, middenhuur	0,6	pp/woning	50%	50%	90%	100%	60%	80%	70%
wonen, co-living	0,3	pp/bewoner	50%	50%	90%	100%	60%	80%	70%
wonen, bezoekers	0,1	pp/unit	10%	20%	80%	0%	60%	100%	70%

Programma & parkeerbalans

Programma	Aantal	Eenheid	Werkdag				Zaterdag		Zondag
			ochtend	middag	avond	nacht	middag	avond	middag
werken	8200	BVO	135,30	135,30	6,77	0,00	0,00	0,00	0,00
concept store	200	BVO	0,99	1,98	0,33	0,00	3,30	0,00	3,30
restaurant	140	BVO	5,46	7,28	16,38	0,00	13,65	18,20	8,19
café	380	BVO	6,84	9,12	20,52	0,00	15,96	22,80	9,12
hotelspecial	0	Kamers	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
wonen, middenhuur	32	Woningen	9,60	9,60	17,28	19,20	11,52	15,36	13,44
wonen, co-living	64	Woningen	9,60	9,60	17,28	19,20	11,52	15,36	13,44
wonen, bezoekers	96	units	0,96	1,92	7,68	0,00	5,76	9,60	6,72
Totaal			168,75	174,80	86,24	38,40	61,71	81,32	54,21

Verkeersgeneratie

PROGRAMMA		VERKEERSGENERATIE		
		weekdag	werkdag	weekend
hotelspecial	0 kamers	0	0	0
restaurant	140 m ² BVO	11,3	10,2	13,6
café	380 m ² BVO	19	17,1	22,8
conceptstore	200 m ² BVO	17,3	15,6	20,8
Werken	8200 m ² BVO	473,6	568,3	236,8
middenhuur	32 units	115,2	127,9	86,4
co-living	64 units	124,8	138,5	93,6
		762	878	474