

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Postbus 161
7400 AD Deventer
T +31 (0)570 666 222
goudappel@goudappel.nl

Den Haag
Anna van Buerenplein 46
2595 DA Den Haag

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Snippe Projecten BV

Notitie 'Parkeeronderzoek Purmerend'

Datum
Kenmerk
Eerste versie

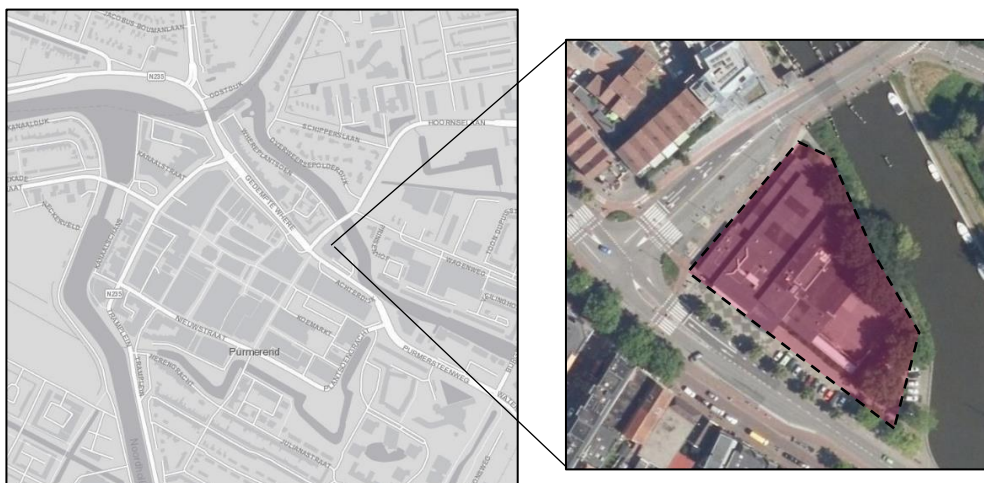
29 mei 2020
004549.20200508.N1.09
8 mei 2019

1 Inleiding

Aan de Gedempte Where en Hoornselaan te Purmerend, zie figuur 1.1, ligt de voormalige PostNL locatie. Snippe Projecten BV is voornemens 158 appartementen en horeca gelegenheid te ontwikkelen op deze locatie. Deze notitie richt zich op de parkeersituatie die hoort bij deze ontwikkeling.

Snippe Projecten BV heeft Goudappel Coffeng gevraagd een parkeerbalans op te stellen en te verkennen hoe er op deze locatie met de parkeersituatie kan worden omgegaan. In deze notitie wordt de parkeerbalans horend bij de ontwikkeling behandeld en wordt advies gegeven over de mogelijkheden van het gebruik van een lagere parkeernorm.

Goudappel Coffeng was eerder betrokken bij de advisering aan de gemeente Purmerend over de parkeersituatie in de binnenstad van Purmerend. Deze notitie is als onafhankelijk advies opgesteld in opdracht van Snippe Projecten BV.



Figuur 1.1: Ontwikkellocatie

2 Voorgenomen ontwikkeling

2.1 Mobiliteit

De gemeenteraad van Purmerend heeft in het voorjaar van 2018 de Visie op Mobiliteit in Purmerend vastgesteld¹. Deze visie gaat uit van een meer autoluwe binnenstad. Een belangrijke rol is daarbij weggelegd voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in en om de binnenstad. Door slimmer om te gaan met mobiliteit, bijvoorbeeld door toepassing van deelauto's, in te zetten op fiets en openbaar vervoer en/of uit te gaan van een nulvergunningenregeling, kan het autobezit en gebruik worden beperkt. Hierdoor is minder ruimte nodig voor rijdende en stilstaande auto's en kan met meer ruimtelijke kwaliteiten en een hogere dichtheid worden gebouwd en kan worden gezorgd voor een acceptabele verkeersafwikkeling.

De PostNL locatie is een locatie die zich goed leent voor een dergelijke aanpak. 'Als het hier niet kan, dan lukt het nergens'. De locatie grenst aan de voetgangerszone en ligt in de rand van de Purmerendse binnenstad, op loopafstand van alle voorzieningen zoals winkels en horeca. Voor de deur van de locatie ligt een bushalte met frequente rechtstreekse verbindingen naar Amsterdam en Edam. Het NS-station van Purmerend is op loopafstand van de ontwikkeling gelegen. De ontwikkeling is gelegen in een gereguleerd parkeergebied, waardoor de parkeervraag niet op de omgeving kan worden afgewikkeld. Zie bijlage 1 voor een nadere onderbouwing.

2.2 Woningbouwprogramma

Functieprogramma

De ontwikkeling omvat 158 appartementen² verdeeld over zeven typen appartementen. Daarnaast wordt in 150 vierkante meter bruto vloeroppervlak restaurant voorzien. Tabel 2.1 toont het functieprogramma³ van de ontwikkeling op de PostNL locatie. Bij de ontwikkeling worden 66 parkeerplekken voor auto's gerealiseerd. De parkeerplekken behoren toe aan bewoners van appartementen.

¹ Purmerend 2040, Visie op Mobiliteit

² Het totaal aantal woningen kan eventueel 161 worden, mocht het restaurant niet worden gerealiseerd. Voor de parkeersituatie is het scenario met restaurant maatgevend.

³ PostNL woningdifferentiatie, 21 april 2020

functie	aantal	eenheid
appartementen ≤ 50 m ²	54	woningen
appartementen 51-60 m ²	19	woningen
appartementen 61-70 m ²	33	woningen
appartementen 71-75 m ²	14	woningen
appartementen 76-80 m ²	5	woningen
appartementen 81-90 m ²	19	woningen
appartementen ≥ 91 m ²	14	woningen
restaurant	150	m ² bvo
totaal wonen	158	woningen
totaal restaurant	150	m² bvo

Tabel 2.1 Functieprogramma van de ontwikkeling

2.3 Parkeren

Voor de parkeersituatie zijn de volgende uitgangspunten van toepassing.

Parkeren nul-vergunningengebied

Gezien het gemeentelijke parkeer- en mobiliteitsbeleid, kan deze ontwikkeling gebruik maken van een nul-vergunningenregeling. Bij de ontwikkeling is een beperkt aantal parkeerplaatsen op eigen terrein beschikbaar, die bij de woningen kunnen worden mee-verhuurd of -verkocht.

Met de nul-vergunningenregeling kunnen eigenaren van woningen géén aanspraak maken op parkeervergunningen voor straatparkeren. Deze optie sluit goed aan bij het gewenste mobiliteitsbeleid. Een select aantal bewoners kan kiezen of ze tegen betaling een parkeerplaats willen gebruiken, of kiezen voor een woning zonder parkeerplaats; een eventuele extra vraag naar parkeren wordt niet op de omgeving afgewenteld. Het is aan de ontwikkelaar te beoordelen of de woningen op deze manier, nu en in de toekomst verhuur- en verkoopbaar zullen zijn en blijven.

Bezoekersparkeren

Bezoekers van de bewoners kunnen gebruik maken van de betaalde publieke parkeerplaatsen in de omgeving. Het maatgevende moment van bezoekersparkeren is op zaterdagmiddag [*parkeeronderzoek Dufec, november 2018*].

Op zaterdagmiddag is de druk op parkeerplaatsen in de openbare ruimte het grootst. Op de zaterdagmiddag zijn in totaal 38 parkeerplaatsen nodig om het bezoekersparkeren op te vangen. (158 woningen x 0,3 parkeerplaatsen x 60% aanwezigheid en 150 m² bvo restaurant x 9 parkeerplaatsen per 100 m² x 70% aanwezigheid).

Bezoekers van de locatie hebben geen parkeerplaatsen op de locatie en zullen een autoparkeerplaats moeten zoeken op één van de betaalde parkeerplaatsen in de omgeving.

Gevolgen voor het parkeren in de binnenstad

Bij een nulvergunningenregeling in een gereguleerde omgeving en een situatie waarbij een aantal woningen beschikt over een parkeerplaats op eigen terrein, is er geen parkeervraag van de bewoners van de woningen in de omgeving te verwachten.

Drie onderdelen van de ontwikkeling hebben wel invloed op de omgeving:

1. het bestaande parkeeraanbod op het terrein (29 pp);
2. anders dan in eerdere plannen is er geen openbaar parkeeraanbod op of onder het terrein voorzien;
3. bezoekersparkeren leidt tot een parkeervraag van 38 (betaalde) parkeerplaatsen in de omgeving.

Voor al deze drie onderdelen geldt dat ze al waren voorzien in 'Parkeeraanlyse binnenstad Purmerend', die als basis is gebruikt voor het parkeer- en mobiliteitsbeleid van de binnenstad.

In de parkeerbalans voor de binnenstad van Purmerend (Parkeeraanlyse Binnenstad Purmerend, update parkeeronderzoek najaar 2018) is een analyse gemaakt van vraag en aanbod van parkeerplaatsen. In deze analyse is rekening gehouden met de op dat moment bekende ruimtelijke ontwikkelingen, inclusief de sloop van parkeergarage 't Lammetje op de Schapenmarkt.

In de analyse is er rekening mee gehouden dat het bezoekers-parkeren van de PostNL locatie in de openbare ruimte plaatsvindt. Aangezien op dat moment nog geen concreet programma voor de PostNL locatie bekend was, is nog geen parkeervraag voor deze locatie opgenomen.

In totaal volgt uit de parkeerbalans een extra parkeeropgave (te realiseren plekken) van circa 200 pp voor het op dat moment bekende programma plus ruimte voor de nieuwe ontwikkelingen.

Met het besluit om bij het Stadhuis een parkeergarage van meer dan 300 pp te realiseren, is er ruimschoots voldaan om de parkeervraag van toekomstige ontwikkelingen op te vangen, waaronder het bezoekers-parkeren (en eventueel enkele werknemers) van de PostNL-locatie. De parkeerbalans najaar 2018 is de meest recente versie van de parkeerbalans voor de binnenstad.

Vooruitlopend op de geplande bouw van een parkeergarage bij het stadhuis -waarvan de ruimtelijke procedure nog loopt - is inmiddels ook een aantal andere vervangende terreinen gerealiseerd. Zo is een tijdelijk parkeerterrein aan de Stationsweg gerealiseerd; is het parkeerterrein van Deen aan de Wagenweg 24 uur per dag geopend en zijn bij de Wagenweg twee tijdelijke parkeerterreinen gerealiseerd. Ook op korte loopafstand van de PostNL-locatie (<100 meter) zijn verschillende openbare parkeerplaatsen beschikbaar,

die uiteraard ook door bezoekers van andere functies worden gebruikt. In bijlage 3 is een kaartje opgenomen met de tijdelijke parkeerlocaties.

3 Conclusie

Op basis van het parkeeronderzoek en de verkenning naar de mogelijkheden van het verlagen van de parkeernorm kunnen de volgende conclusies getrokken worden.

- De ontwikkellocatie biedt door de ligging en het aanbod van alternatieve vervoerwijzen volop potentie om te voldoen met een lagere parkeernorm. Binnen het gemeentelijk beleid biedt de nul-vergunningenregeling mogelijkheden voor het afwijken van de norm.
- Bezoekers zijn aangewezen op parkeerplaatsen in de omgeving. Op het maatgevende moment, de zaterdagmiddag, is de parkeervraag van bezoekers 38 parkeerplaatsen.
- Met de gevolgen van deze ontwikkeling, inclusief parkeren van bezoekers in de omgeving, is in de parkeerbalans in de binnenstad al rekening gehouden.
- Het aanbieden van deelauto's en fietsparkeervoorzieningen is wenselijk om te komen tot een compleet aanbod van vervoermogelijkheden. Bij deelauto's geldt dat een lage drempel, parkeerregulering in de omgeving in combinatie met een nulvergunningenregeling en opname van de deelauto's in servicekosten bepalend zijn voor de impact op het gebruik.

Bijlage 1 Mobiliteitsconcepten

Mobiliteit in de toekomst kent veel facetten en diversiteit die samenkomen op een aantal samenhangende pijlers. Deze pijlers kunnen van invloed zijn op de parkeervraag van woningen:

- (1) We gaan van 'bezit' naar 'gebruik' zonder verlies in mogelijkheden.
- (2) Een sterke groei van het fietsverkeer in haar relatie tot een toenemende focus op schone mobiliteit.

Hierna worden de twee pijlers gekoppeld aan de mogelijkheden, die worden voorzien binnen de woningbouwontwikkeling op de PostNL locatie.

(1) Van 'bezit' naar 'gebruik'

Het is niet voor niets dat de vervoersapp Uber een succes is en zelfs zorgt voor oneerlijke concurrentie voor taxibedrijven. Verschillende concepten spelen in op deze manier van denken, waaronder het concept 'Mobility as a Service' (MaaS). Dit is een concept waarmee via één abonnement reizigers binnen het gehele proces in reizen van deur-tot-deur worden gefaciliteerd. Hierbij wordt een range aan modaliteiten ingezet, zoals OV, taxi, deelauto's en deelfietsen⁴. Reizigers willen steeds meer betrouwbare, comfortabele mobiliteit en daarentegen ook goedkope en flexibele mobiliteit. Gekeken moet worden vanuit de behoeften van de verschillende doelgroepen die beoogd zijn voor de te realiseren woningen, om zo een volwaardig alternatief aan te bieden voor het reizen met de eigen auto.

Uit onderzoek van Goudappel Coffeng blijkt dat ook een andere kant van de medaille zichtbaar is. In het onderzoek naar mobiliteitsvoorkeuren van jongeren zijn verschillende levensstijlen naar voren gekomen. Onder jongeren zijn er aan de ene kant de levensgenieters die met de auto gaan en aan de andere kant de idealisten die op de fiets gaan. De autogeorïënteerde jongeren bleken minder vaak hoogopgeleid te zijn, terwijl de fietsenthousiastelingen juist vaak hoogopgeleid waren. Behalve 'sociaal' is dit onderscheid ook 'ruimtelijk'; 'idealistische jongeren' leven vooral in de stad, terwijl de 'levensgenieters' voornamelijk in kleine steden en op het platteland te vinden zijn.

Niet iedereen wil dus van 'bezit' naar 'gebruik'. Het hangt er net vanaf wie je doelgroep is en met welke ruimtelijke context we te maken hebben.

Waarschijnlijk heeft iedereen in de toekomst met een mobiliteitskaart, in de vorm van een speciale pas, de keuze uit een groot aantal vervoermiddelen en kan die ook afrekenen met een pas. Geen leaseauto meer, maar een mobiliteitskaart. Een ontwikkeling die nu al is ingezet. Wordt iedereen dan een keuzereiziger? Waarschijnlijk gaan mensen deels slimmere keuzes maken afhankelijk van tijdstip, motief en weer, maar iedere dag opnieuw kiezen uit een palet aan opties is ook vermoeiend. Mensen blijven gewoontedieren, die niet snel van gedrag veranderen, maar er ontstaan wellicht nieuwe gewoonten (onderzoek Goudappel Coffeng).

⁴ De Verkeersonderneming, MaaS aan de Maas d.d. januari 2016.

(2) Fietsverkeer en schone mobiliteit

'Het fietsverkeer is de afgelopen tien jaar verdubbeld, en het gebruik van de auto neemt licht af', aldus Martin Guit van de gemeente Rotterdam in het AD-artikel 'Hoger en hoger bouwen in Rotterdam anno 2030'. Zeker in de grote steden en de Randstad zien we deze trend. Een goede combinatie met andere vervoersmodaliteiten is belangrijk om het fietsgebruik verder te stimuleren. Het wonen op de PostNL-locatie in Purmerend zal geen belemmering zijn om te lopen, de fiets en het openbaar vervoer te gebruiken. De binnenstad van Purmerend en het NS-station zijn op loopafstand van de locatie. Nabij de ontwikkellocatie aan de Gedempte Where is een bushalte aan weerszijden van de weg gevestigd. Buslijn 301 is een van de lijnen die stopt bij deze bushalte. Dit betreft een directe buslijn naar Amsterdam. Uit ervaring van Goudappel Coffeng blijkt dat het merendeel van de werkzame bevolking van Purmerend werkzaam is in Amsterdam. Er bestaat dus een grote kans dat de toekomstige bewoners van de te realiseren ontwikkeling werken in Amsterdam en gebruik gaan maken van buslijn 301, aangezien deze buslijn een kortere reistijd heeft dan de treinverbinding. In de spitsuren (ochtend- en avondspts) vertrekt en arriveert elke 8 minuten een bus van lijn 301.

E-bikes verdienen eveneens speciale aandacht. Sommige bedrijven geven haar medewerkers de mogelijkheid om in plaats van een leaseauto een e-bike te leasen. Met het groeiende concept 'e-bike' worden grotere afstanden binnen een stedelijk netwerk acceptabel voor een ritje op de fiets als alternatief voor de auto en andere gemotoriseerde voertuigen. Tevens is de elektrische fiets een van de schoonste vormen van mobiliteit.

Vertaling naar deze locatie

De verschillende factoren die van invloed zijn op het autobezit van bewoners, zijn globaal in te delen in 2 categorieën:

- het autobezit is feitelijk lager, zoals bij bewoners van sociale huurwoningen;
- het aantal parkeerplaatsen voor eigen auto's wordt beperkt, waarbij een alternatief wordt geboden om in de verplaatsingsbehoefte van bewoners te voorzien, zoals door het stallen van deelauto's en het bieden van extra ruimte in de fietsenstalling.

Doelgroepen

Binnen bovenstaande categorieën is het, aanvullend op de factoren waar het gemeentelijke parkeerbeleid rekening mee houdt, aannemelijk dat een deel van de woningen door 1- tot 2-persoonshuishoudens bewoond zal worden.

Het gaat hierbij om de 106 woningen met een woninggrootte tot circa 70m² bvo. 1- tot 2-persoonshuishoudens hebben een substantieel lager autobezit dan het gemiddelde autobezit van alle particuliere huishoudens samen. Zoals uit bijlage 2 blijkt, ligt het autobezit van dit type huishouden 20% lager dan dit gemiddelde autobezit. In dit specifieke geval zou de norm van de 106 woningen uitkomen op (1.2 en $1.3 \times 80\% \approx$) 1. Gezien het uitgangspunt van een nul-vergunningenregeling heeft de lagere parkeervraag

geen gevolgen. Voor grotere woningen is het onzeker dat ze bewoond zullen worden door 1- tot 2-persoonshuishoudens. Zie bijlage 2 voor een nadere onderbouwing.

Aanbieden van deelauto's

Een deel van de parkeervraag kan worden opgevangen door deelauto's aan te bieden. Autodelen is het principe dat meerdere mensen gebruik maken van dezelfde auto. Het voordeel van autodelen is dat bewoners wel gebruik kunnen maken van een auto, maar deze niet hoeven te bezitten. In de mobiliteitsvisie van Purmerend wordt de deelauto uitvoerig besproken. Zo worden de mogelijkheden met woningbouwcorporaties verkend om deelautogebruik te stimuleren. In de deelauto's in samenhang met een nulvergunningenregeling wordt eveneens een ruimtebesparende oplossing gezien. Hieronder volgt een aantal voorbeelden.

Syntrus Achmea, Utrecht

Syntrus Achmea, verhuurder van meer dan 500 woningen, heeft ervaring met dit principe bij haar nieuwbouwontwikkelingen. De ervaring van Syntrus Achmea op het gebruik van deelauto's is positief. Bij de ontwikkeling 'Oudenoord' in Utrecht is met de gemeente contractueel overeen gekomen dat 11 van de 53 benodigde parkeerplaatsen worden vervangen door 3 parkeerplaatsen voor deelauto's. In het Utrechtse parkeerbeleid¹ is beschreven dat het bij een woningbouwontwikkeling mogelijk is in plaats van reguliere parkeerplaatsen speciale parkeerplaatsen voor deelauto's te realiseren.

We Drive Solar in Nieuwegein en Houten

In en om Utrecht is (elektrische) deelauto-aanbieder We Drive Solar bezig om haar deelauto-netwerk uit te breiden. Bij ontwikkelingen in Nieuwegein en Houten is Goudappel Coffeng betrokken geweest bij de implementatie van deelauto's. We Drive Solar heeft hier 1 deelauto per 30 woningen geplaatst. We Drive Solar verwacht in de toekomst meer deelauto's toe te kunnen voegen als gevolg van een toenemende vraag.

De ervaring van We Drive Solar kan doorvertaald worden naar de ontwikkeling van de PostNL locatie. Een verkennende berekening leert dat voor de ontwikkeling in Purmerend 5 deelauto's nodig zijn (158 woningen / 30 woningen). Aanbieders van deelauto's hanteren veelal het uitgangspunt dat één deelauto 5 eigen auto's vervangt. Hierbij moet rekening worden gehouden dat de deelauto's een eigen parkeerplaats dienen te hebben. In het geval van 5 deelauto's zouden dus 5 parkeerplaatsen voor de deelauto's bij de ontwikkeling nodig zijn. Deze deelauto's vervangen 25 eigen auto's (zie bijlage 1 en 2).

Veel verschillende onderzoeken naar de effecten van autodelen op autobezit zijn beschikbaar. Het effect van autodelen op het autobezit van de bewoners is in grote mate afhankelijk van de vorm en de wijze waarop autodelen wordt aangeboden. In de basis geldt dat hoe eenvoudiger en laagdrempeliger het gebruik van de deelauto's is, hoe groter het effect is.

Bij de ontwikkeling op het PostNL-terrein geldt een deel-autoregeling als een nuttige en wenselijke aanvulling op de nul-vergunningenregeling. Hierdoor wordt het voor kopers en huurders daardoor interessanter om de woning te kiezen, zonder dat daarbij de mogelijkheid van een eigen auto bestaat.

Om deelautogebruik te faciliteren dient het autodelen zo eenvoudig mogelijk te worden gemaakt. Dit betekent onder meer dat:

- de deelauto's bij voorkeur binnen het complex (op eigen terrein) beschikbaar moeten zijn;
- er variëteit is in het aanbod van deelauto's;
- voor bewoners een aantrekkelijk product wordt geboden;
- gemak en flexibiliteit wordt geboden, bijvoorbeeld door een huismeester die praktische zaken regelt in geval van pech, onderhoud en schoonmaken.

Voordeel van een regeling op enige afstand (met verschillende ontwikkelingen samen) is dat de exploitatie eenvoudiger wordt en er meer verschillende voertuigen kunnen worden aangeboden. Dit weegt echter niet op tegen het nadeel van een grotere loopafstand/meer moeite om een auto te bemachtigen.

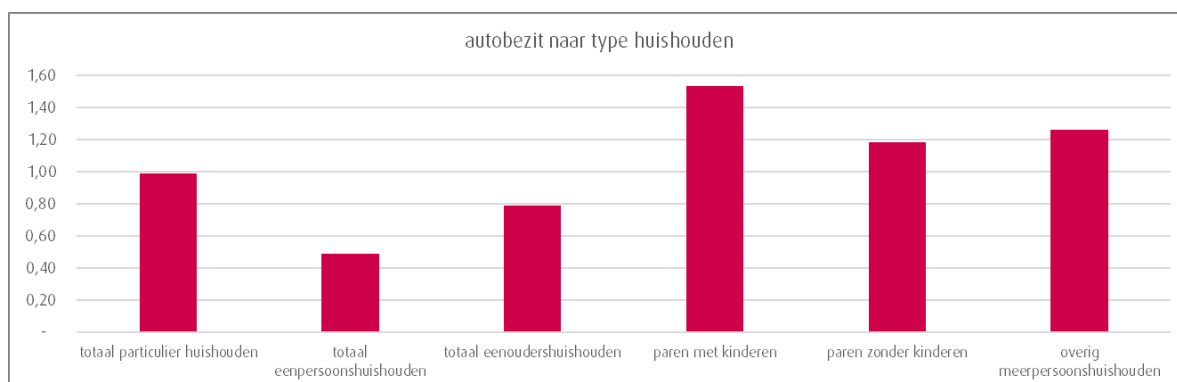
Fietsparkeren

Bij een mobiliteitsconcept gebaseerd op het gebruik van alternatieven voor de eigen auto past ook het aanbieden van een goede voorziening voor het parkeren van fietsen. Aspecten die daarbij van belang zijn, zijn toegankelijkheid, kwaliteit van de locatie en de stallingsvoorziening en bescherming tegen weer, wind, diefstal en beschadiging.

Bijlage 2 Autobezit naar type huishouden

Op basis van CBS-data is het autobezit naar type huishouden te herleiden⁵. Uit onderstaande tabel blijkt dat het gemiddeld autobezit onder alle particuliere huishoudens 0,99 auto is. Gemiddeld over de 1- en 2-persoonshoudens is het autobezit 0,79. Daarmee is het autobezit onder dit type huishoudens 80% lager.

Type huishouden	Autobezit
Alle particuliere huishoudens	0,99
Type: Eenpersoonshuishouden	0,49
Type: Eenoudergezin	0,79
Type: Paar, met kind(eren)	1,53
Type: Paar, zonder kind	1,18
Type: Meerpersoonshuishouden, overig	1,26
Gemiddeld 1- en 2-persoonshuishoudens	0,79



⁵ <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/81845NED/table?ts=1512381491442> (autobezit) en <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/37975/table?ts=1512385127871> (aantal huishoudens)
De data betreft het jaar 2015.

Bijlage 3 Tijdelijke parkeerlocaties

