

Zuidpolder mobiliteitsonderzoek

Barendrecht, Zuidpolder

Content

1. Aanleiding opdracht	3
2. Analyse Context	4
3. Hoofddoelen & doelstellingen mobiliteitsvisie Barendrecht	6
4. Onderbouwing normen en dubbelparkeren	8
5. Indeling per kavel	9
6. Advies	16

1. Aanleiding opdracht

De ontwikkeling betreft het project 'Zuidpolder' te Barendrecht en bevindt zich in het zuidoosten van Barendrecht. De kavels hebben een goede ontsluiting met de A29, en zo ook met de A15 via knooppunt Vaanplein en de N217. De kavels worden ontwikkeld tot een woonwijk met aantrekkelijke nieuwbouw woningen. Er wordt hier gedacht aan **zorgwoningen, senioren woningen, betaalbare woningen, NHG woningen en dure woningen**. De maatschappelijke woningen worden verdeeld in verschillende segmenten waaronder zorgwoningen, seniorenwoningen en woningen voor gehandicaptenzorg. Er worden 287 woningen gerealiseerd in het plan van verschillende formaten variërend van 30m² go tot en met 140m² go.

De gemeente Barendrecht wil het autoverkeer efficiënt en veilig afhandelen met minimale negatieve gevolgen. De gemeente streeft naar **verminderd autogebruik om toekomstige bereikbaarheid te waarborgen en willen sluipverkeer voorkomen**. Er wordt gefocust op het herinrichten van de verkeersinfrastructuur en niet op het uitbreiden van het wegennet. Het fietsgebruik moet worden gestimuleerd met verbeterde fietsinfrastructuur, aansluitingen op regionale routes en veilige fietsenstallingen. Voetgangers moeten veilig kunnen bewegen en gelijke voorrangsregels gelden voor fietsers en wandelaars. Openbaar vervoer moet goed bereikbaar zijn vanuit woonwijken en werklocaties, met voldoende fietsenstallingen en parkeergelegenheid.

Naar aanleiding van deze informatie en de opdracht, is er gevraagd om een mobiliteitsonderzoek op te stellen. Het onderzoek heeft tot doel een doelgroepenanalyse te maken voor de toekomstige kavels en een parkeerberekening uit te voeren op basis van deze analyse. De doelgroepenanalyse

zal dienen om potentiële deelmobiliteitsopties te identificeren die kunnen worden gekoppeld aan de toekomstige bewoners en hun verwachte mobiliteitsbehoeften. **Het uiteindelijke doel is om inzicht te verkrijgen in het verwachte verbruik en de benodigde parkeervoorzieningen voor de nieuwe ontwikkeling in de Zuidpolder.** Het uitgevoerde mobiliteitsonderzoek zal helpen bij het informeren van besluitvorming en planning met betrekking tot de ontwikkeling en mobiliteit in het gebied.

2. Analyse Context

Voorzieningen

Het betreffende gebied bevindt zich aan de rand van de stad, waardoor het niet beschikt over alle dagelijkse voorzieningen die de bewoners binnen loopafstand zouden wensen. Zo is de dichtstbijzijnde supermarkt op een afstand van 2.600 meter gelegen, en ook de apotheek bevindt zich op een afstand van 3.000 meter van het gebied. Hoewel deze afstanden niet te voet af te leggen zijn, kunnen ze wel gemakkelijk met de fiets bereikt worden.

Er zijn twee restaurants op loopafstand van de woningen te vinden, daarnaast zijn er meerdere restaurants beschikbaar op fietsafstand.

Wat betreft onderwijsvoorzieningen, hebben de bewoners toegang tot onderwijs op fietsafstand van de kavels. Op een afstand van 2.000 meter bevinden zich twee middelbare scholen, namelijk Portus Groene Hart en het Dalton Lyceum, samen met de Christelijke basisschool Groen van Prinsterer.

Voor degenen die van sport houden, zijn er ook verschillende sportfaciliteiten in de omgeving. Op slechts 1.000 meter afstand zijn zowel de Hockeyclub Barendrecht als de Fietscrossclub Barendrecht te vinden. Daarnaast is er op een afstand van 2.000 meter een sportschool beschikbaar voor degenen die graag binnen willen sporten. Bovendien biedt het Zuidpolder-gebied zelf ook een stormbaan, wat een leuke optie is voor bewoners die graag buiten sporten en uitdagingen aangaan.

Kortom, hoewel het gebied niet alle voorzieningen op loopafstand heeft, biedt het wel een scala aan mogelijkheden binnen fietsafstand, wat het gemak en de levenskwaliteit van de bewoners ten goede komt.

2. Analyse Context

Wandel bereikbaarheid

Het gebied staat bekend om zijn goede wandelbaarheid, met een overvloed aan wandelroutes in de nabijgelegen regio en een omringende groene omgeving. Desalniettemin, als het gaat om dagelijkse behoeften, zijn de voorzieningen niet gemakkelijk te voet bereikbaar, met slechts twee restaurants binnen de Zuidpolder, maar geen supermarkt of apotheek in de directe nabijheid. In plaats daarvan bevinden de meeste essentiële voorzieningen zich op een afstand die te voet ongeveer een half uur in beslag neemt.

Fiets bereikbaarheid

De Zuidpolder is ook uitstekend per fiets bereikbaar via een hoogwaardige fietsroute die veiligheid en afzondering van autoverkeer garandeert. Deze route verbindt het gebied met het station van Barendrecht en andere delen van de stad. Fietsers kunnen in slechts 15 minuten het station bereiken, waardoor het een handige en duurzame optie is voor woon-werkverkeer en andere activiteiten. Dit draagt bij aan een gezonde en milieuvriendelijke levensstijl en versterkt het fietsvriendelijke karakter van de Zuidpolder.

OV bereikbaarheid

De woningen zijn ook niet direct bereikbaar met het openbaar vervoer. De dichtstbijzijnde bushalte is bushalte Trambaan. Deze halte is te voet bereikbaar in 15 minuten en heeft een directe verbinding met het station. Het station van Barendrecht ligt op 4.000 meter van de Zuidpolder en is te bereiken met de fiets in 15 minuten. Het station is niet direct te bereiken met het openbaar vervoer maar wel in combinatie met de fiets of te voet naar de bushalte. Vanuit het station heeft men wel directe verbindingen met Rotterdam en Dordrecht.

Auto bereikbaarheid

Dankzij de gunstige ligging nabij de A29 geniet de Zuidpolder een uitstekende bereikbaarheid. Met slechts 5 minuten rijden kunnen bewoners al toegang krijgen tot deze belangrijke snelweg. De A29 is een cruciale verkeersader in het Nederlandse wegennetwerk, die een snelle en efficiënte verbinding biedt tussen verschillende steden en regio's.

Vanaf de A29 kunnen automobilisten moeiteloos andere belangrijke snelwegen bereiken, waaronder de A15 en de N217. De A15 is een grote oost-west snelweg die door het hart van Nederland loopt en een belangrijke verbinding vormt tussen de havens van Rotterdam en de Duitse grens. Daarnaast verbindt de A15 verschillende belangrijke steden en industriële gebieden langs zijn route, waardoor het een cruciale verkeersader is voor zowel goederen- als personenvervoer.

De N217, ook wel bekend als de Provincialeweg, is een regionale weg die parallel loopt aan de A15 en belangrijke steden en dorpen in de omgeving verbindt. Deze weg speelt een essentiële rol in het verkeer op regionaal niveau, waarbij het een vlotte doorstroming van het verkeer mogelijk maakt tussen verschillende gemeenschappen en bedrijventerreinen.

Door de strategische nabijheid van deze belangrijke snelwegen, profiteren de bewoners van de Zuidpolder van een uitstekende mobiliteit en toegankelijkheid. Het maakt niet alleen woon-werkverkeer gemakkelijk en efficiënt, maar biedt ook mogelijkheden om te genieten van de vele culturele, commerciële en recreatieve voorzieningen die in de omliggende regio's te vinden zijn. Bovendien draagt de goede ontsluiting bij aan de aantrekkelijkheid van de Zuidpolder als een gunstige locatie om te wonen en te leven.

3. Hoofddoelen & doelstellingen mobiliteitsvisie Barendrecht

Hoofddoelen (mobiliteit en ontsluiting)

1. Mobiliteit en Vervoerskeuze:

- De gemeente wil een goed functionerend wegennet, gedifferentieerd fietsnetwerk, veilige voetgangersvoorzieningen en een hoogwaardig openbaar vervoer om inwoners, inclusief kinderen, ouderen en forenzen, een ruime keuze aan vervoersmiddelen te bieden. Het doel is om minimale belemmeringen en obstakels te creëren, zodat iedereen comfortabel en zonder al te veel omwegen naar hun bestemming kan reizen.

2. Terugdringen Auto- en Vrachtverkeer in Woonwijken:

- De gemeente wil het auto- en vrachtverkeer, sluiptverkeer en parkeeroverlast in woonwijken zoveel mogelijk verminderen om de leefbaarheid in deze gebieden te optimaliseren. Het negatieve effect van geluidsoverlast en luchtvervuiling op de bewoners, vooral kinderen en ouderen, moet worden beperkt.

3. Verkeersveiligheid:

- Barendrecht heeft als doel nul verkeersslachtoffers te realiseren. Daarom wil de gemeente zich inzetten voor verkeerseducatie en een veilige verkeersinrichting. Op locaties waar veel ernstige verkeersongevallen plaatsvinden, worden de komende 10 jaar maatregelen genomen om de verkeerssituatie te verbeteren. Duidelijke signalering voor snelheden en voorrangssituaties moet bijdragen aan het gewenste gedrag van weggebruikers.

4. Duurzaam Vervoer en Transport:

- De gemeente wil streven naar een 100% duurzaam vervoer en transport in 2030. Dit omvat het stimuleren van openbaar vervoer, fietsgebruik en elektrische auto's. Daarnaast wil de gemeente Barendrecht bedrijven ondersteunen om vrachtverkeer terug te dringen en slimme logistieke oplossingen te ontwikkelen. Op deze manier wil Barendrecht bijdragen aan het verminderen van CO2-uitstoot en fijnstof en het realiseren van haar duurzaamheidsprogramma.

3. Hoofddoelen & doelstellingen mobiliteitsvisie Barendrecht

Doelstellingen auto

1. De gemeente wil de doorstroming van verkeer naar Barendrecht verbeteren door herinrichting van de huidige infrastructuur en aanpassingen aan kruisingen en rotondes.
2. Barendrecht zet zich in voor een goed functionerend rijkswegennet om sluipverkeer te verminderen en bereikbaarheid te waarborgen, met focus op het oplossen van knelpunten op de A29, A15, A16 en diverse aansluitingen.
3. Barendrecht wil het autogebruik beperken en het fietsgebruik bevorderen door investeringen in veilige fietsparkeervoorzieningen en promotiecampagnes voor fietsen en openbaar vervoer.

Doelstellingen fiets

1. De gemeente wil een hoogwaardig en veilig fietsnetwerk creëren met brede fietspaden, vooral voor forenzen, scholieren en E-fietsgebruikers, en voldoende veilige fietsstallingen bij OV-knooppunten, halteplaatsen en winkelgebieden.
2. De gemeente wil actief bijdragen aan de optimalisatie van de fietsinfrastructuur in de regio, inclusief het realiseren van metropolitane fietscorridors naar Rotterdamse toplocaties.
3. De gemeente investeert in goede aansluitingen op regionale fietsroutes en herkenbare bewegwijzering om het gunstige vestigingsklimaat te bevorderen, bijvoorbeeld door het aanleggen van fietsverbindingen naar toekomstige recreatieve fietspaden langs de Oude Maas.
4. De gemeente wil bedrijven en forenzen actief stimuleren om meer gebruik te maken van de fiets via gedragsbeïnvloedingscampagnes, zoals het 'Filedier'-initiatief, om de druk op het wegennet te verminderen en de duurzaamheid en gezondheid van inwoners te bevorderen.

Doelstellingen voetgangers

1. De gemeente Barendrecht wil voetpaden aanleggen waar nodig, met aandacht voor breedte, begaanbaarheid, blindegeleidelijnen en verlichting. Fietsvoorzieningen worden ook meegenomen bij bedrijventerreinen.
2. De gemeente wil voetgangersvoorzieningen optimaliseren voor betere toegankelijkheid van scholen, NS Station, halteplaatsen en andere voorzieningen. Hierbij wordt gekeken naar logische, overzichtelijke routes met extra voorzieningen waar nodig.
3. Barendrecht wil extra voetgangersvoorzieningen realiseren op basis van ongevallengegevens, met aandacht voor herkenbaarheid van voetpaden en oversteekplaatsen voor zowel voetgangers als automobilisten.
4. De gemeente streeft naar integrale toegankelijkheid van openbare ruimte en openbaar vervoer, in lijn met de Algemene wet gelijke behandeling en artikel 1 van de Grondwet, voor mensen met een beperking.

Doelstellingen openbaar vervoer

3. De gemeente Barendrecht wil het openbaar vervoer bevorderen en zorgen voor goede alternatieven naar het centrum van Rotterdam, zoals het NS-station Barendrecht met P+R en fietsparkeervoorzieningen, en de sneltramlijn door Carnisselande. Daarnaast biedt de gemeente gratis reizen met tram en bus aan voor AOW-gerechtigden en mensen met een minimuminkomen.
4. De gemeente Barendrecht streeft om hoogwaardig openbaar vervoer te faciliteren, met toegankelijke halteplaatsen en prioriteit bij verkeerslichten voor een optimale reiservaring.

4. Onderbouwing normen en dubbelparkeren

Vóórdat we dieper ingaan op de specifieke cijfers en hoeveelheden, is het van essentieel belang om de redenen achter de toepassing van verschillende normen uit te leggen. Over het algemeen hanteert de gemeente Barendrecht de gemiddelde normen zoals vastgesteld in het CROW-beleid. Voor koopwoningen, zowel hoek- als tussenwoningen, in niet-stedelijke gebieden, geldt een standaard norm van 2,0. Binnen deze standaard zijn er echter enkele variaties, met een maximale norm van 2,4 en een minimale norm van 1,6. Aangezien de woningen in grootte variëren, waarbij “eengezinswoning groot” met een oppervlakte van 130 m² de grootste is en “rug-aan-rug” met slechts 80 m² de kleinste, is het noodzakelijk de normen aan te passen aan de behoeften van de bewoners binnen het kader van het CROW-beleid.

In nauwe samenwerking met de gemeente is er zorgvuldig gekeken naar welke normen passend zouden zijn voor elk woningtype. Voor de “eengezinswoningen groot” met een oppervlakte van 130 m² wordt de gemiddelde norm van 2 gehanteerd, aangezien de inkomens van deze groep doorgaans rond of boven tweemaal het modaal inkomen liggen. Voor de “eengezinswoningen” en “levensloopwoningen” met een oppervlakte van 110 m² kan de norm worden verlaagd, gezien de lagere inkomens van de bewoners, wat resulteert in minder frequente situaties waarbij er twee auto’s per huishouden worden gebruikt. Daarom wordt de parkeernorm voor deze twee groepen woningen teruggebracht naar 1,8. Ook de “rug-aan-rug” woningen kunnen hierdoor worden teruggeschaald naar 1,8 parkeerplekken per woning.

Voor de seniorenwoningen blijven we vasthouden aan de eerder besproken norm van 1,2 parkeerplaatsen per woning. Wat betreft de woningen met zorgvoorzieningen voor hulpbehoevenden, was aanvankelijk een norm van 0,6 voorgesteld. Na grondig onderzoek naar de behoeften van deze doelgroep, hebben we echter geconstateerd dat deze norm te hoog zou zijn. Aangezien de bewoners zelf geen auto gebruiken, hoeven er enkel parkeerplaatsen te worden voorzien voor bezoekers en medewerkers.

Voor bezoekers wordt volgens het beleid een norm van 0,3 aanbevolen, en deze aanbeveling volgen we. Voor medewerkers zou theoretisch gezien een norm van 0,3 parkeerplaatsen per woning moeten gelden. Echter, bronnen geven aan dat het aantal medewerkers per woning lager ligt dan 0,3. Volgens het Centraal Planbureau uit 2017, zijn er gemiddeld 1,3 medewerkers per 8 woningen voor de zorg en 1,5 medewerkers voor zorg en welzijn. Dit komt neer op ongeveer 0,16 tot 0,19 medewerkers per woning. Dit rechtvaardigt het verlagen van de norm van 0,6 naar 0,5, maar er is momenteel nog steeds een personeelsnorm van 2 medewerkers per 8 woningen. Dit zou resulteren in een norm van 0,25 parkeerplaatsen per woning, wat realistischer lijkt. Daarom passen we een nieuwe norm van 0,55 toe op de berekening van de parkeervoorzieningen voor deze specifieke categorie woningen.

Ook maken we gebruik van dubbelparkeren. Dit gedeelde gebruik van parkeerruimte verlaagt de traditionele normen voor parkeerbezetting, die doorgaans uitgaan van een bezettingsgraad van 100% voor zowel bewoners als bezoekers. Het maakt efficiënter gebruik van beschikbare parkeerfaciliteiten mogelijk, wat resulteert in kostenbesparingen en een verminderde impact van parkeervoorzieningen op de omgeving. Deze aanpak optimaliseert de beschikbaarheid van parkeerplaatsen. Dubbelgebruik passen we toe op volgende kavels. Voor kavel 1 en 1a kunnen de bewoners en bezoekers gebruik maken van elkaars parkeerplakken en hetzelfde geldt voor kavel 4 en 5. Op kavel 2 passen we dubbelparkeren toe op eigen kavel.

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koopavond¹	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20	80%	0%	70%	60%	80%	70%

¹Indien sprake van een traditionele koopavond

Aanwezigheidspercentages CROW

5. Indeling per kavel

De ontwikkelaar heeft zorgvuldig nagedacht over de parkeervoorzieningen voor elk van de zes kavels in dit project. Hieronder vindt u het aantal ingetekende parkeerplaatsen voor elk van de kavels:

Kavel 1: 36 parkeerplaatsen

Kavel 1A: 40 parkeerplaatsen

Kavel 2: 29 parkeerplaatsen

Kavel 3: 60 parkeerplaatsen

Kavel 4: 33 parkeerplaatsen

Kavel 5: 101 parkeerplaatsen

Deze parkeervoorzieningen zijn ontworpen om tegemoet te komen aan de behoeften van de toekomstige bewoners en bezoekers, en zullen een belangrijke rol spelen in het creëren van een comfortabele en goed georganiseerde leefomgeving voor iedereen die zich op deze kavels vestigt.

Het gebruik van deelauto's op kavel 3 en kavel 5 is een verstandige strategie om duurzame mobiliteit te verbeteren en tegelijkertijd ruimte vrij te spelen voor voorzieningen. Ook helpt dit de parkeerdruk te voorkomen. Voor kavel 3 worden 2 deelauto's ingezet voor 7,3 parkeerplaatsen, wat betekent dat deze deelauto's voldoende zijn om 10 parkeerplekken te vervangen. Op kavel 5 worden 2 deelauto's ingezet voor 10,9 parkeerplaatsen. 2 deelauto's kunnen maximaal 10 auto's vervangen moet er nog een oplossing komen voor de overige 0,9 parkeerplekken. In overleg met de gemeente is er besloten dat deze 0,9 plekken bij kavel 3 terecht kunnen aangezien daar nog niet aan de 1 op 5 wordt voldaan.



5. Indeling per kavel

Kavel 1

In uw ontwikkeling heeft u voor Kavel 1 zorghuisvesting ingetekend en verdeeld over twee grote blokken met 21 appartementen.

Programma	Woningen	Norm	Parkeren beleid CROW (excl. dubbelge- bruik)	Parkeren beleid CROW (incl. dubbelge- bruik)	Parkeerbehoefte	Ingetekend	Te realiseren
Levensloop	0	1.8	0	0	19	36	36
Rug-aan-rug	0	1.8	0	0			
Eengezins	0	1.8	0	0			
Eengezins groot	0	2	0	0			
Seniorenwoningen (serviceflat)	0	1.2	0	0			
Zorg hulpbehoevend	42	0.55	23.1	19.5			

Type woning: Zorg hulpbehoevend

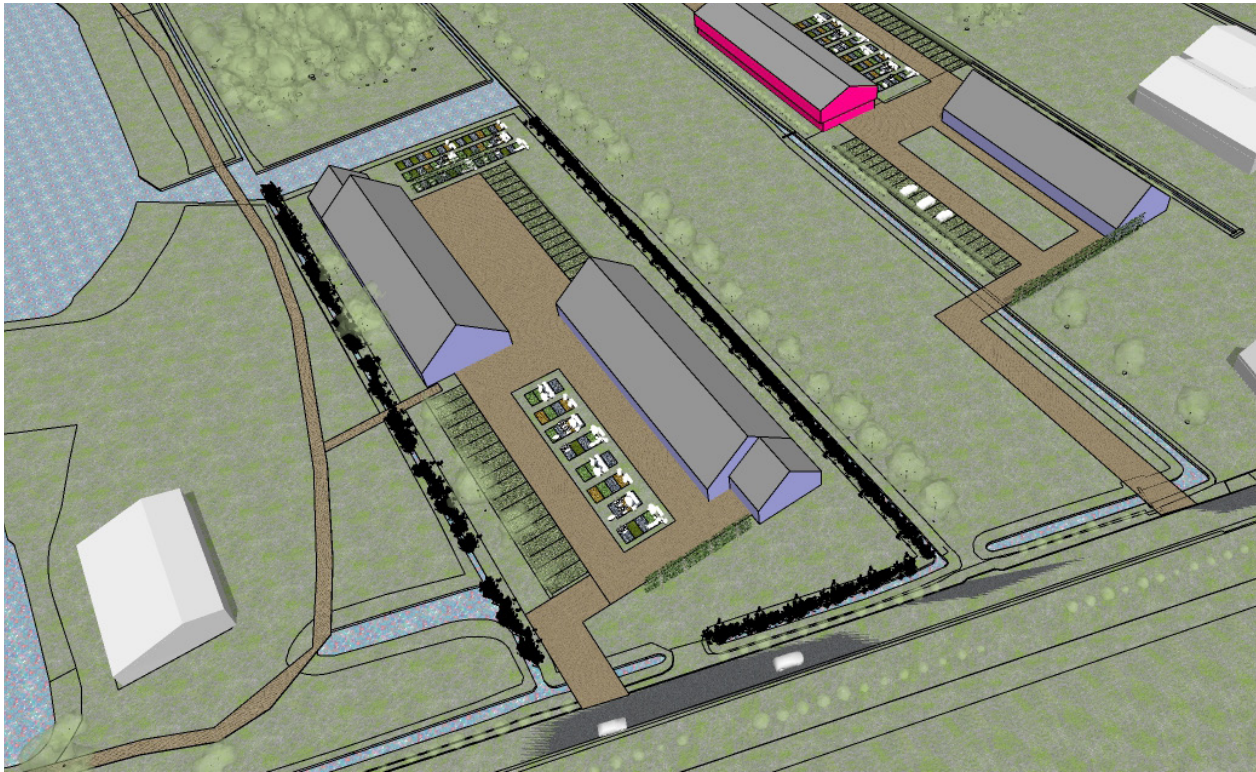
42
woningen

parkeerbehoefte:

19
Parkeerbehoefte
kavel

36
Te realiseren
parkeerplaatsen

0
Deelauto's



Kavel 1 en Kavel 1a zijn aangrenzende percelen binnen een vastgoedontwikkelingsproject. Er zijn twee belangrijke aspecten die aandacht vereisen bij de parkeerindeling voor deze kavels. Op Kavel 1 is er meer ruimte voor auto's ingetekend dan strikt noodzakelijk is om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Dit creëert een overcapaciteit aan parkeerruimte. Aan de andere kant heeft Kavel 1a, de aangrenzende kavel, minder parkeerruimte ingetekend dan nodig is om aan de verwachte parkeervraag te voldoen. Om deze discrepantie aan te pakken, wordt voorgesteld dat Kavel 1 en Kavel 1a samenwerken om de parkeerruimte efficiënter te verdelen. Dit zou betekenen dat een deel van de overcapaciteit op Kavel 1 wordt toegewezen aan Kavel 1a, zodat de beschikbare ruimte effectiever wordt benut.

5. Indeling per kavel

Kavel 1A

In uw ontwikkeling heeft u voor Kavel 1 zorghuisvesting ingetekend en verdeeld over drie grote blokken met 18 appartementen voor een totaal van 54 woningen.

Programma	Woningen	Norm	Parkeren beleid CROW (excl. dubbelge- bruik)	Parkeren beleid CROW (incl. dubbelge- bruik)	Parkeerbehoefte	Ingetekend	Te realiseren
Levensloop	0	1.8	0	0	57	40	40
Rug-aan-rug	0	1.8	0	0			
Eengezins	0	1.8	0	0			
Eengezins groot	0	2	0	0			
Seniorenwoningen (serviceflat)	54	1.2	64.8	56.7			
Zorg hulpbehoevend	0	0.55	0	0			

Type woning: Seniorenwoningen

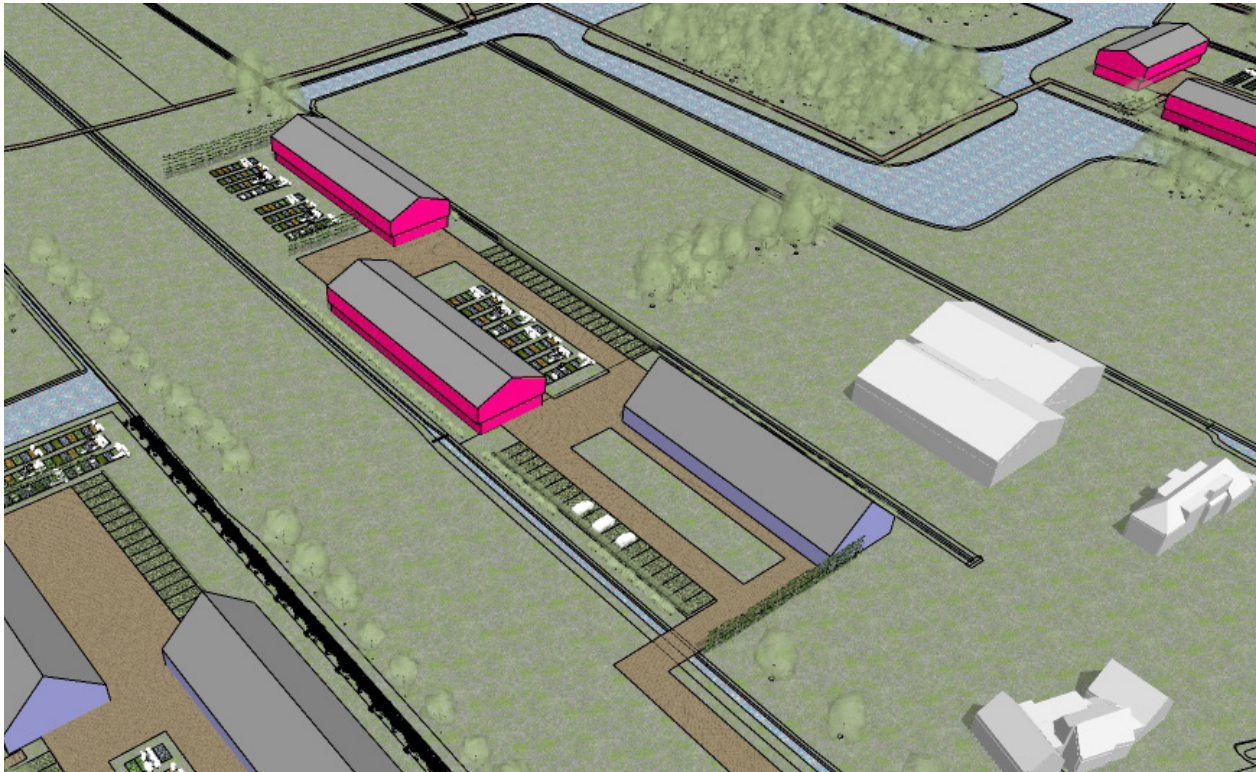
54
woningen

parkeerbehoefte:

57
Parkeerbehoefte
kavel

40
Te realiseren
parkeerplaatsen

0
Deelauto's



De loopafstand tussen de twee kavels is klein waardoor de behoefte van beide kavels gecombineerd kan worden. De Totale behoefte van kavel 1 is 19,5 en de totale behoefte van kavel 1A is 56,7. Dit betekent dat de totale behoefte van de twee kavels op 76,2 ligt. Er zijn 76 parkeerplekken ingetekend wat betekent dat er 0,2 plekken te weinig zijn ingetekend. Er is gekeken of deze parkeerplek extra kon worden ingetekend maar dit is helaas geen optie. In overleg met de gemeente is er besloten dat we in dit geval de afronding naar beneden mogen doen wat betekent dat er genoeg parkeerplekken zijn om in de behoeften van de bewoners te voorzien.

5. Indeling per kavel

Kavel 2

In uw ontwikkeling heeft u voor Kavel 2 zorghuisvesting ingetekend en verdeeld over twee blokken met 20 appartementen voor gehandicaptenzorg en 18 voor seniorenzorg voor een totaal van 38 woningen. Een derde blok zal beschikbaar worden gesteld voor voorzieningen.

Programma	Woningen	Norm	Parkeren beleid CROW (excl. dubbelgebruik)	Parkeren beleid CROW (incl. dubbelgebruik)	Parkeerbehoefte	Ingetekend	Te realiseren
Levensloop	0	1.8	0	0	29	29	29
Rug-aan-rug	0	1.8	0	0			
Eengezins	0	1.8	0	0			
Eengezins groot	0	2	0	0			
Seniorenwoningen (serviceflat)	18	1.2	21.6	18.9			
Zorg hulpbehoevend	20	0.55	11	9.3			

Type woning: Zorg hulpbehoevend & Seniorenwoningen

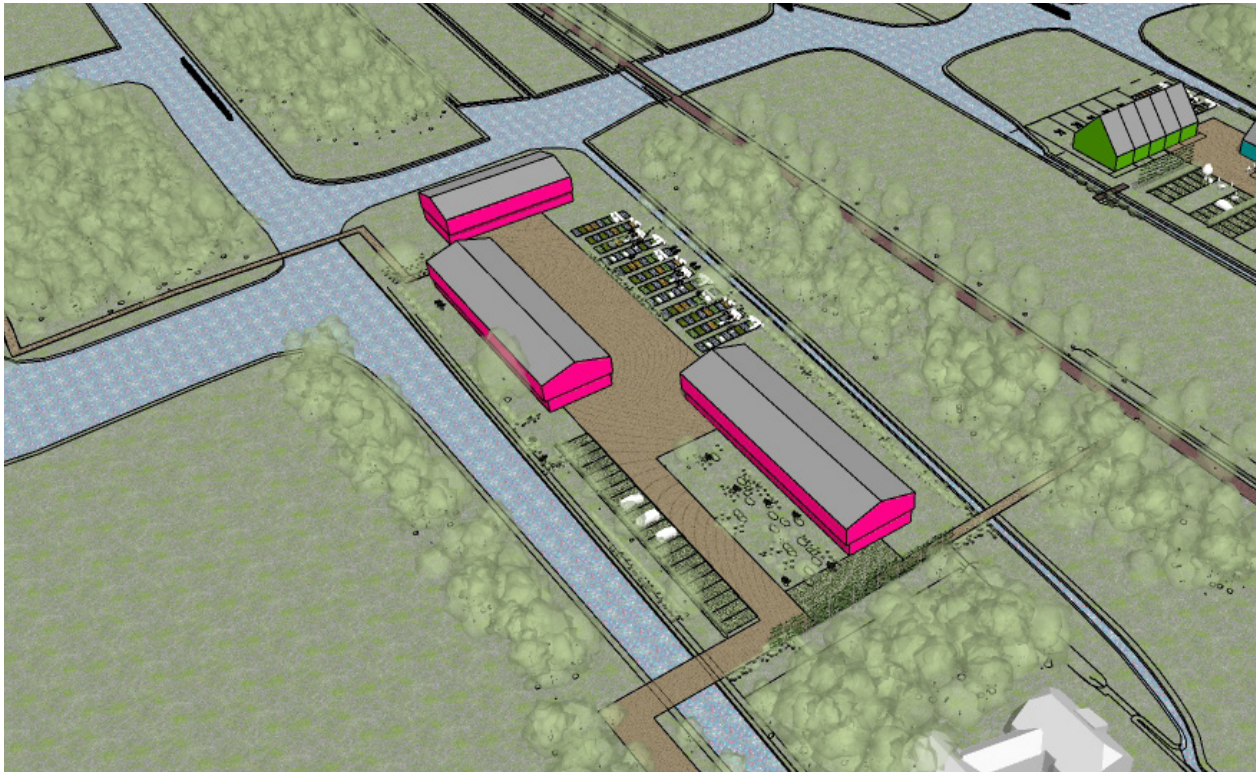
38
woningen

parkeerbehoefte:

29
Parkeerbehoefte kavel

29
Te realiseren parkeerplaatsen

0
Deelauto's



Voor kavel 2 zijn oorspronkelijk 22 parkeerplekken ingetekend, maar er is behoefte aan 29 parkeerplekken. Om dit tekort aan parkeerruimte aan te pakken, is het voorstel om 7 extra langspaarkeerplekken te realiseren tegenover gebouw 2. De toevoeging van 7 langspaarkeerplekken zal helpen om aan de parkeervraag te voldoen en ervoor zorgen dat er voldoende parkeerruimte beschikbaar is voor de bewoners en bezoekers van kavel 2. Deze oplossing zal de parkeerproblematiek op kavel 2 adequaat aanpakken en zorgen voor een betere parkeerindeling die aan de behoeften van het project voldoet.

5. Indeling per kavel

Kavel 3

In uw ontwikkeling heeft u voor Kavel 3 woningen ingetekend en verdeeld over drie typen woningen met 12 rug-aan-rug woningen voor de betaalbare sector, 16 eengezinswoningen woningen voor de NHG sector en 11 grote eengezinswoningen voor de dure sector voor een totaal van 39 woningen.

Programma	Woningen	Norm	Parkeren beleid CROW (excl. dubbelgebruik)	Parkeren beleid CROW (incl. dubbelgebruik)	Parkeerbehoefte	Ingetekend	Te realiseren
Levensloop	0	1.8	0	nvt	65	56	60
Rug-aan-rug	12	1.8	21.6	nvt			
Eengezins	16	1.8	28.8	nvt			
Eengezins groot	11	2	22	nvt			
Seniorenwoningen (serviceflat)	0	1.2	0	nvt			
Zorg hulpbehoevend	0	0.55	0	nvt			

Type woning: Rug-aan-Rug, Eensgezins, Eensgezins groot

39
woningen

parkeerbehoefte:

65
Parkeerbehoefte kavel

60
Te realiseren parkeerplaatsen

2
Deelauto's



Kavel 3 staat voor een uitdaging: er is behoefte aan dubbelparkeren om ervoor te zorgen dat de bewoners voldoende parkeermogelijkheden hebben maar er kan alleen dubbelparkeren worden ingezet voor kavel 5. Dubbelparkeren is hier het gunstigst en dus moet er voor kavel 3 een andere optie worden toegepast. In dit geval wordt er gebruik gemaakt van een overvloed aan ruimte op kavel 4 waar nog 5 parkeerplekken over zijn. Dit betekent dat er nog in 4 parkeerplekken moet worden voorzien. Deze 4 parkeerplekken kunnen worden opgelost door 4 parkeerplekken te realiseren in de zuidelijke parkeerkoffer. Dit zou in de totale behoefte voorzien.

5. Indeling per kavel

Kavel 4

In uw ontwikkeling heeft u voor Kavel 4 zorghuisvesting ingetekend en verdeeld over twee grote blokken met 24 appartementen voor een totaal van 48 woningen.

Programma	Woningen	Norm	Parkeren beleid CROW (excl. dubbelge- bruik)	Parkeren beleid CROW (incl. dubbelge- bruik)	Parkeerbehoefte	Ingetekend	Te realiseren
Levensloop	0	1.8	0	0	23	28	28
Rug-aan-rug	0	1.8	0	0			
Eengezins	0	1.8	0	0			
Eengezins groot	0	2	0	0			
Seniorenwoningen (serviceflat)	0	1.2	0	0			
Zorg hulpbehoevend	48	0.55	26.4	22.3			

Type woning: Zorg hulpbehoevend

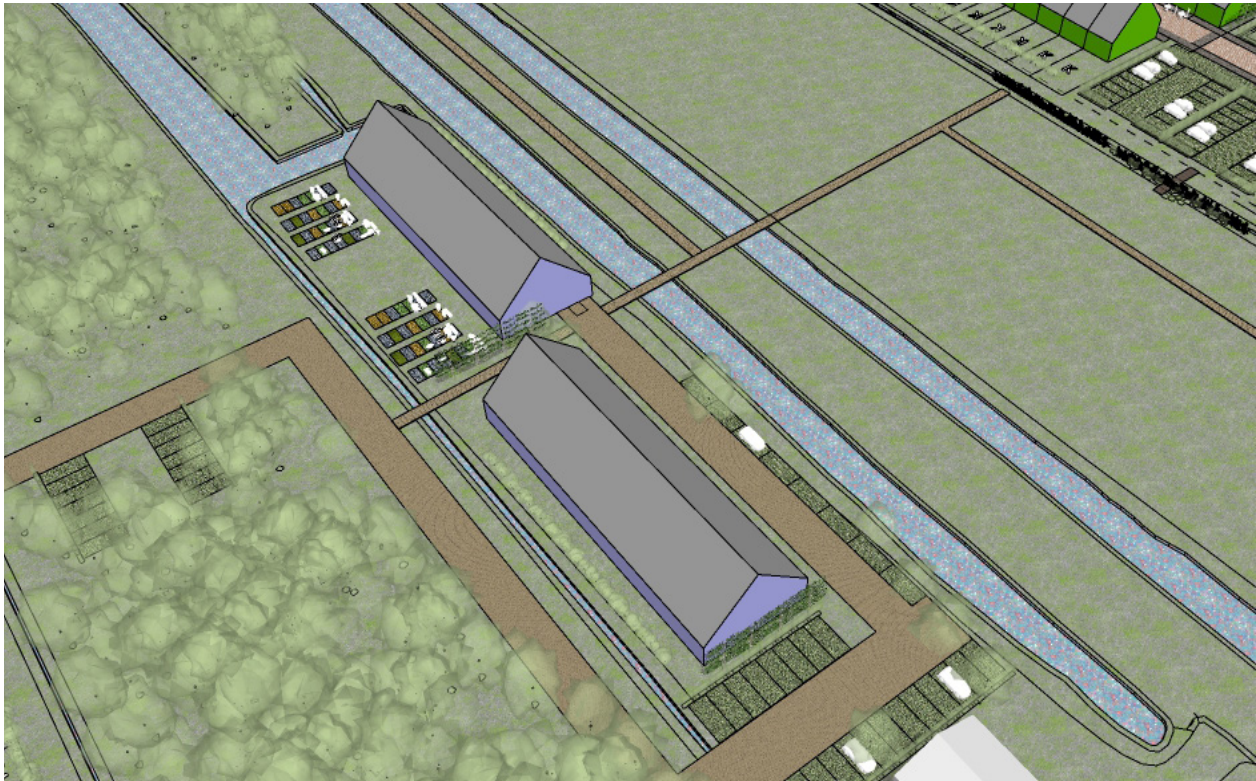
48
woningen

parkeerbehoefte:

23
Parkeerbehoefte
kavel

28
Te realiseren
parkeerplaatsen

0
Deelauto's



Voor kavel 4 is er voldoende ruimte ingetekend om te voorzien in de parkeerbehoefte, maar er is wel behoefte voor het creëren van extra parkeerplaatsen voor kavel 3. Dit betekent dat kavel 4 op dit moment al beschikt over een passende parkeerindeling om te voorzien in de behoeften van de bewoners en bezoekers, zonder verdere aanpassingen of reserveringen van extra parkeerruimte. Dit is een positieve situatie waarbij er geen tekort aan parkeerplaatsen is op kavel 4, waardoor de parkeervoorzieningen efficiënt kunnen worden benut.

5. Indeling per kavel

Kavel 5

In uw ontwikkeling heeft u voor Kavel 5 woningen ingetekend en verdeeld over vier typen woningen met 10 rug-aan-rug woningen voor de betaalbare sector, 37 eengezinswoningen woningen voor de NHG sector, 10 levensloopwoningen voor de dure sector en 10 grote eengezinswoningen voor de dure sector voor een totaal van 67 woningen.

Programma	Woningen	Norm	Parkeren beleid CROW (excl. dubbelgebruik)	Parkeren beleid CROW (incl. dubbelgebruik)	Parkeerbehoefte	Ingetekend	Te realiseren
Levensloop	10	1.8	18	15.9	101	103	101
Rug-aan-rug	10	1.8	18	15.9			
Eengezins	37	1.8	66.6	58.8			
Eengezins groot	10	2	10	17.7			
Seniorenwoningen (serviceflat)	0	1.2	0	0			
Zorg hulpbehoevend	0	0.55	0	0			

Type woning: Rug-aan-Rug, Eensgezins, Eensgezins groot. Zorg hulpbehoevend

67
woningen

parkeerbehoefte:

101
Parkeerbehoefte kavel

101
Te realiseren parkeerplaatsen

2
Deelauto's



Kavel 5 staat voor een uitdaging: er is behoefte aan dubbelparkeren om ervoor te zorgen dat de bewoners voldoende parkeermogelijkheden hebben. Om dit tekort aan parkeerruimte aan te pakken, wordt het dubbelparkeren voor deze kavel gecombineerd met kavel 4. Dit zorgt ervoor dat er voldoende parkeerplekken zijn om in de behoefte van de bewoners te voldoen.

6. Advies

Mobiliteitsbehoefte

Na het aanpassen van de parkeernormen aan de behoeften van de verschillende doelgroepen is het mogelijk om een vermindering van 115 tot 140 parkeerplaatsen te realiseren. Om tot de gewenste ambitie te komen zijn er een aantal concrete adviezen opgesteld:

- 1. Het implementeren van **deelmobiliteit** kan zorgen voor een verlaging van de parkeernorm. Een deel van de doelgroepen die past bij het type woningen dat ontwikkeld gaat worden staat open voor deelmobiliteit. Omdat sommige doelgroepen minder open staan voor delen, adviseren we een verhouding van 1 op 5 bij het vervangen van parkeerplaatsen door deelauto's.
- 2. Het **verlagen van de norm** van de kleinere koop woningen naar een norm beneden de gemiddelde norm maar boven de minimum norm op basis van de behoefte van de bewoners kan zorgen voor beter inpasbare parkeernorm. **Deze ruimte kan dan gebruikt worden voor groenvoorzieningen.**
- 3. Het **verlagen van de norm voor de hulpbehoevende doelgroep**. Met de uitgevoerde analyse over de hoeveelheid zorgmedewerkers in vergelijking met de hoeveelheid woningen adviseren wij om de norm te verlagen met 0,5.
- 4. Om tot de gewenste ambitie te komen moet er ook **ingezet worden op de governance en het exploitatiemodel van de deelmobiliteit**. Hier kunnen wij als FMN bij helpen via ons partnership met LEAV.
- 5. Om een accurate calculatie op te stellen wordt ook **gebruik gemaakt van dubbelparkeren**.

Kavel	Aantal woningen	Deelauto's	Te realiseren parkeerplaatsen
Kavel 1	42	0	36
Kavel 1A	54	0	40
Kavel 2	38	0	29
Kavel 3	39	2	60
Kavel 4	48	0	33
Kavel 5	67	2	101
Totaal	288	4	299

288
Woningen

299
Parkeerplekken

4
Deelauto's



Molengraaffsingel 8
2629 JD Delft
Nederland

info@thefuturemobility.network
<https://thefuturemobility.network/>

Iris Ruysch

iris.ruysch@thefuturemobility.network



Thomas Swinkels

thomas.swinkels@thefuturemobility.network



Doelgroepen

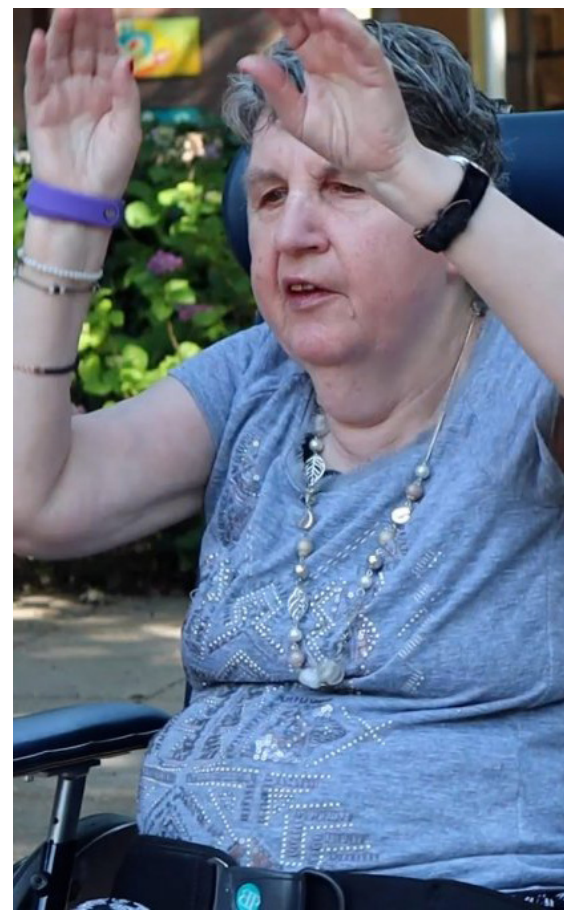
A. Zorgwoningen (hulpbehoevend)

Specifieke doelgroep: ouderen met een lichte of ernstige verstandelijke beperking. Deze doelgroep is niet in staat om volledig zelfstandig te wonen.

Ouderen met (licht) verstandelijke of lichamelijke beperking zijn vaak minder vitaal en leiden vaker aan overgewicht en depressies. Ouderen met een licht verstandelijke beperking hebben vaak moeite met het opnemen en begrijpen van geschreven en gesproken tekst. Deze ouderen hebben vaker en op jongere leeftijd al zorg nodig.

Bij deze doelgroep zijn de gevolgen van de licht of ernstig verstandelijke of lichamelijke beperking zo ernstig dat er niet (auto) gereden kan worden. Daarom is er voor deze doelgroep geen parkeerplaats nodig. Wel is enige parkeergelegenheid nodig om bijvoorbeeld verpleging en/of bezoek van familie mogelijk te maken.

Voorkeur vervoerswijze: (elektrische) fiets, tram, brommer, scooter.



Doelgroepen

B. Seniorenwoningen (zelfstandig)

Bescheiden ouderen: 65-plussers, meestal al met (pre)pensioen, die hun dagen alleen of met hun partner thuis doorbrengen.

Ze hebben een relatief laag inkomen en hun kinderen zijn al lang het huis uit. Omdat hun gezondheid een rol begint te spelen, zijn ze niet erg actief meer, waardoor hun mobiliteit en behoefte aan reizen afneemt. Om deze reden rijden ze niet veel meer, maar pakken ze soms hun elektrische fiets of scooter.

Vanwege de rustigere routines van mensen binnen deze doelgroep hebben ze niet dagelijks een direct beschikbare parkeerplaats nodig. Wel is enige parkeergelegenheid nodig om bijvoorbeeld verpleging en/of bezoek van familie mogelijk te maken.

Voorkeur vervoerswijze: (elektrische) fiets, tram, brommer, scooter.



Doelgroepen

C. Eengezinswoningen

Gewoon gemiddeld: huishoudens met twee werkende ouders tussen 30 en 55 jaar, die 1 tot 2 keer modaal inkomen verdienen.

Meestal heeft ten minste één van de ouders een mbo-diploma en werkt hij of zij, met een contract voor onbepaalde tijd dat voor stabiliteit zorgt. Vaak is deze doelgroep werkzaam in de gezondheidszorg, bij de overheid of in de ambachtelijke hoek. Met één tot drie kinderen thuis is de agenda snel gevuld met hun activiteiten, met zowel buitenschoolse als vrije tijd.

Hun belangrijkste vervoermiddel is de auto, waarvoor de meeste huishoudens een of twee auto's thuis hebben staan. Deze groep staat echter wel open voor het delen van auto's (autodelenden zijn over het algemeen tussen de 25-44).

Voorkeur vervoerswijze: trein, fiets, auto (1 of meer)



Doelgroepen

D. Eengezinswoningen (groot)

Plannen en rennen: stellen (vaak met kinderen) tussen de 30 en 55 jaar, die 2 keer modaal of meer verdienen.

Meestal tweeverdieners met ten minste een hbo- of universitair diploma, die hun carrière nog aan het ontwikkelen zijn. Hun beroepen zijn vaak in de financiële sector, als verloskundige, arts of beleidsmedewerker bij gemeenten. Ze zijn een zeer actieve groep omdat ze hun tijd vullen met sport en sociale activiteiten met vrienden, waarvoor ze meestal een hoge tijdsdruk hebben voor al hun verantwoordelijkheden. Hun belangrijkste vervoermiddel is de auto, waarvoor ze meestal twee auto's bezitten.

Voorkeur vervoerswijze: trein, fiets, auto (2)



Doelgroepen

E. Rug-aan-rug

Jong en hoopvol: alleenstaanden zonder kinderen, jonger dan 40 jaar, die nog studeren of werken, en modaal of minder modaal verdienen.

Ze hebben verschillende toekomstperspectieven en staan aan het begin van hun maatschappelijke carrière. Ze wonen vaak alleen, en volgen een opleiding of werken in dienstverlenende sectoren zoals winkels, horeca, gezondheidszorg of de culturele sector. Ze hebben meestal tijdelijke contracten en inkomens variërend van onder modaal tot modaal.

Deze doelgroep staat ook vaak open voor deelauto's. Ze bezitten meestal geen auto en zullen dus niet snel een eigen auto gebruiken. Dit maakt een deelauto een goed alternatief voor deze doelgroep.

Deze doelgroepen staan meestal open voor deelauto's (autodelenden zijn over het algemeen tussen 25-44) en maakt veel gebruik van het openbaar vervoer.

Voorkeur vervoerswijze: bus, trein, tram



Doelgroepen

F. Levensloop

Zorgeloos en actief: voornamelijk stellen boven de 50, die 2 keer modaal of meer verdienen; en sommigen zijn al met (pre)pensioen.

Als ze kinderen hebben, zijn die al het huis uit. De hoofdverdiener heeft ten minste een hbo- of universitair diploma. Deze groep heeft meestal een managementfunctie (financieel of IT) of een zelfstandige functie. Zoals de naam al doet vermoeden, is dit een zeer actieve groep, druk met sport en het sociale leven, die graag en vaak op vakantie gaat.

Voorkeur vervoerswijze: trein, fiets, tram,
scooter, auto (1 of meer)

