

# Notitie Parkeren In de Hoven

Paul van Loon  
25 november 2022

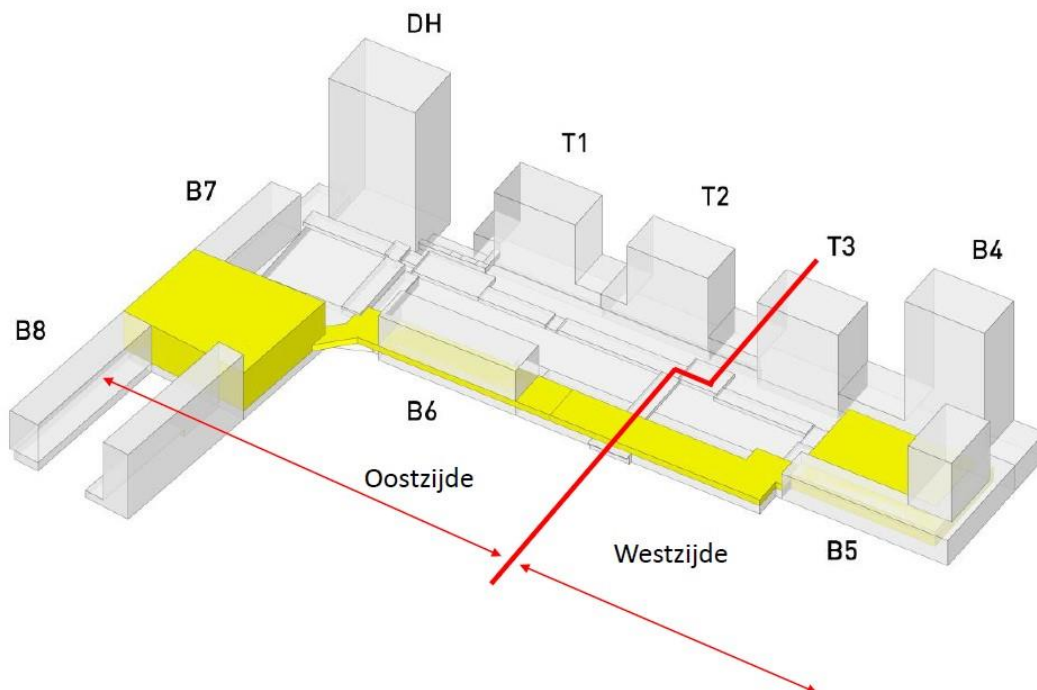
## Inleiding

Het gebied rondom winkelcentrum De Hoven is volop in ontwikkeling. Aan de Martinus Nijhofflaan is Delft Hoog grondig gerenoveerd tot een luxe woontoren en zijn aan beide zijden van de weg nieuwe wooncomplexen toegevoegd. Daarnaast is ook de omgeving volop in ontwikkeling. Met de komst van zo'n 10.000 nieuwe woningen in de directe omgeving van De Hoven ontstaan nieuwe kansen voor de toekomst van het winkelcentrum. En ook de noodzaak om op deze ontwikkelingen te anticiperen.

De Hoven heeft alle potentie om uit te groeien tot een nieuw centrum voor Delft Zuid. Een plek waar bestaande en nieuwe inwoners naar toe gaan voor hun dagelijkse boodschappen, maar ook voor sport, ontspanning, voorzieningen, om te werken en om elkaar te ontmoeten.

Op dit moment mist het gebied rondom winkelcentrum De Hoven de levendigheid die je in een zo'n centrumgebied mag verwachten en is de uitstraling naar de Papsouwselaan en Martinus Nijhofflaan niet aantrekkelijk genoeg. De entrees naar de winkelpassage liggen soms half verstopt en ook de plinten rondom het winkelcentrum kunnen op plekken veel levendiger en uitnodigender.

Als eigenaar van het winkelcentrum wil Van der Vorm Vastgoed het gebied en het winkelcentrum, de bebouwing en de aangrenzende buitenruimte, een impuls geven. De eerste stap daarin is de realisatie van de bouwblokken B4 en B6, gevolgd door B5. Daarna volgen nog de bouwblokken B7 en B8.



**Figuur 1: overzicht bouwblokken De Hoven**

## Ambities

Door de grotere functiemix en een verbreding van het programma krijgt het gebied meer betekenis dan alleen een winkelcentrum. Levendige plinten met een afwisselend programma versterken de menselijke maat en schaal. Door gelijktijdig ook de ruimtelijke uitstraling te verbeteren en te vergroenen, ontstaat een aangenamer verblijfsklimaat: niet een plek waar je naar toe moet, maar een plek waar je graag naar toe gaat en graag wil zijn. Uiteindelijk comfort bieden aan fietsers en voetgangers zorgt voor levendigheid en vergroot het aantal bezoekenmomenten.

## Mobiliteit

In lijn met het beleid van de gemeente Delft gaat bereikbaarheid niet alleen meer over de auto. Lopen en fietsen zijn minstens zo belangrijk, zeker in de context van ieders ambities op het gebied van duurzaamheid, gezondheid en openbare ruimte. In een straal van 1 km worden de komende jaren duizenden woningen toegevoegd. Als al deze nieuwe bewoners De Hoven als hun complete voorzieningencentrum zien, dan is de economische groei van het winkelcentrum gewaarborgd. Echter, een hoogwaardige kwaliteit van de openbare ruimte mogelijk is alleen mogelijk als het overgrote deel van die mensen op de (bak)fiets of te voet naar het winkelcentrum komen. Vandaar ook het belang van hoogwaardige fietsenstallingen, ook voor bakfietsen, dicht bij de winkels.

Gezien de nabijheid van hoogwaardig openbaar vervoer geldt ook voor de functie Wonen dat de auto niet altijd meer voor iedereen het primaire vervoersmiddel hoeft te zijn. Zeker voor de doelgroep 1- en 2-persoons huishoudens zijn alternatieve oplossingen al snel aantrekkelijk. Binnenstedelijk is in de nabijheid van een OV-knooppunt een hoogwaardig en betaalbaar aanbod aan deelmobiliteit voor veel jongeren een goede reden om geen eigen auto aan te schaffen. Deze mogelijkheden willen we, in samenspraak met de gemeente, dan ook maximaal benutten, bijvoorbeeld door het inrichten van een *mobilitéitshub*.

Bij het invullen van de mobiliteitsvraag hanteren we de volgende uitgangspunten:

- Hoogwaardige fietsinfrastructuur met goede fietsenstallingen dichtbij de ingangen van de passage en voldoende ruimte voor bakfietsen.
- Voor nieuwe bewoners vooral inzetten op hoogwaardige in pandige fietsvoorzieningen.
- Autoparkeren maximaal in gebouwde voorzieningen. Dus een duidelijke vermindering van parkeren op maaiveld.
- In deze parkeervoorzieningen wordt het slim opladen van elektrische auto's maximaal ondersteund.
- Het inrichten van een mobilitéitshub met een ruim en divers aanbod aan elektrische deelvoertuigen (auto's, scooters, fietsen, ...), primair voor de bewoners van De Hoven, maar ook voor omwonenden.
- Bij autoparkeren maximaal de mogelijkheden benutten van dubbelgebruik. Dit impliceert ook het benutten van restcapaciteit in bestaande gebouwde parkeervoorzieningen.

Onderzoek van de Technische Universiteit Eindhoven, uitgevoerd in opdracht van het CROW<sup>1</sup>, toont aan dat onder ideale omstandigheden zo'n 70% van de mensen bereid is bij een verhuizing naar een binnenstedelijke omgeving geen eigen auto mee te nemen. Voor de ideale omstandigheden zijn de nabijheid van een OV-knooppunt en een goede fietsinfrastructuur belangrijk, maar de meest belangrijke component is een hoogwaardig en betaalbaar aanbod aan deelmobiliteit. En onder jongeren en onder hoogopgeleiden ligt dit percentage nog iets hoger. Vandaar dat steeds meer gemeenten in een binnenstedelijke omgeving bereid zijn bij een goed aanbod aan deelmobiliteit een

---

<sup>1</sup> Effect van deelmobiliteit op autobezit ([CROW-rapport](#))

reductie toe te passen op de parkeernorm voor eigen gebruik, variërend tussen de 30% en 50%. De trend daarbij is dat straks vaker 30% gehanteerd wordt voor grotere woningen en 50% voor de wat kleinere woningen.

## Programma (Fase 1)

Vooralsnog concentreren we ons op de parkeervraag van de eerste fase, zijnde de bouwblokken B4, B6 en B5, met een doorkijk naar de fase waarin de blokken B7 en B8 worden gerealiseerd. De aanpassingen aan het winkelcentrum zelf zijn eerder een kwaliteitsimpuls dan een echte uitbreiding. Er verdwijnen nagenoeg evenveel vierkante meters commerciële ruimten als dat er bijkomen, waarbij de nieuwe volumes meer gaan richting dienstverlening, werken en ontspanning. In het bijzonder zal deze transitie plaatsvinden in de plinten langs de omliggende openbare wegen en bij bouwblok B8. Deze aanpassingen zijn vooral nodig om als bestemming aantrekkelijker te worden en daarmee de huidige bezoekersaantallen te behouden. Daarom gaan we ervan uit dat de voorgenomen aanpassingen aan het winkelcentrum op zichzelf niet zullen leiden tot een grotere parkeervraag.

Het programma van de drie bouwblokken B4 t/m B6 betreft in totaal 360 appartementen, onderverdeeld in de onderstaande groottes:

| Programma     |                 |
|---------------|-----------------|
| Functie       | Aantal Eenheden |
| B4: 40-60 m2  | 40              |
| B4: 60-90 m2  | 140             |
| B4: 90-130 m2 | 20              |
| B5: 40-60 m2  | 16              |
| B5: 60-90 m2  | 56              |
| B5: 90-130 m2 | 8               |
| B6: 60-90 m2  | 80              |
|               | <b>360</b>      |

Figuur 2: overzicht appartementen B4 t/m B6

## Parkeervraag

Op basis van de actuele Delftse parkeernormen komen we tot de onderstaande parkeerbehoefte voor de nieuwe bewoners, verdeeld over de verschillende momenten van de week:

| Programma                      |                 | Parkeernorm   |        | Parkeerplaatsen |        | aanwezigheid eigen gebruik |                |               |            |               |                 |                |               |
|--------------------------------|-----------------|---------------|--------|-----------------|--------|----------------------------|----------------|---------------|------------|---------------|-----------------|----------------|---------------|
| Functie                        | Aantal Eenheden | Eigen gebruik | Bezoek | Eigen gebruik   | Bezoek | werkdag ochtend            | werkdag middag | werkdag avond | koop-avond | werkdag nacht | zaterdag middag | zaterdag avond | zondag middag |
| B4: 40-60 m2                   | 40              | 0,8           | 0,2    | 32              | 8      | 16                         | 16             | 29            | 26         | 32            | 20              | 26             | 23            |
| B4: 60-90 m2                   | 140             | 1,1           | 0,2    | 154             | 28     | 77                         | 77             | 139           | 124        | 154           | 93              | 124            | 108           |
| B4: 90-130 m2                  | 20              | 1,3           | 0,2    | 26              | 4      | 13                         | 13             | 24            | 21         | 26            | 16              | 21             | 19            |
| B5: 40-60 m2                   | 16              | 0,8           | 0,2    | 13              | 4      | 7                          | 7              | 12            | 11         | 13            | 8               | 11             | 10            |
| B5: 60-90 m2                   | 56              | 1,1           | 0,2    | 62              | 12     | 31                         | 31             | 56            | 50         | 62            | 38              | 50             | 44            |
| B5: 90-130 m2                  | 8               | 1,3           | 0,2    | 11              | 2      | 6                          | 6              | 10            | 9          | 11            | 7               | 9              | 8             |
| B6: 60-90 m2                   | 80              | 1,1           | 0,2    | 88              | 16     | 44                         | 44             | 80            | 71         | 88            | 53              | 71             | 62            |
|                                | 360             |               |        | 386             | 74     |                            |                |               |            |               |                 |                |               |
| Totaal eigen gebruik bewoners: |                 |               |        |                 |        | 194                        | 194            | 350           | 312        | 386           | 235             | 312            | 274           |
| reductie: 30%                  |                 |               |        |                 |        | 136                        | 136            | 245           | 219        | 271           | 165             | 219            | 192           |

Figuur 3: parkeerbehoefte Eigen Gebruik B4 t/m B6

#### Toelichting:

- Ondanks dat we hier vooral te maken hebben met kleine en middelgrote appartementen leiden de parkeernormen die Delft voor de bewoners zelf hanteert tot meer parkeerplaatsen voor eigen gebruik dan woningen (360 woningen en 386 parkeerplaatsen op het piekmoment 's nachts).
- Delft staat bij een goed mobiliteitsplan een reductie toe van 30% op de parkeervraag voor Eigen Gebruik. Daarmee verlaagt de parkeereis voor eigen gebruik van 386 naar 271 parkeerplaatsen.
- Deze behoefte aan parkeerplaatsen zal, waar mogelijk, ingevuld worden met bestaande restcapaciteit en voor de rest worden er extra parkeerplaatsen aangelegd. In bijlage 1 bevat een overzicht van het verloop van de beschikbare parkeercapaciteit in de loop van de ontwikkelingen.

#### Opmerking:

Tot op heden is bij de ontwikkeling van De Hoven steeds gebleken dat het daadwerkelijke autobezit structureel lager is dan voorspeld volgens de Delftse parkeernormen. Zo zijn er voor de bouwblokken T1 t/m T3 121 abonnementen uitgegeven op 270 appartementen. Omdat er tot nu toe geen plafond gesteld is op het aantal abonnementen, betekent dit dat zonder aanvullende maatregelen al minder dan de helft van het aantal huishoudens in deze drie torens over een eigen auto beschikt. Dat sterkt ons in de gedachte dat een reductie op de parkeereis voor Eigen Gebruik van 30% op basis van een goed mobiliteitsplan, met als gevolg 271 parkeerplaatsen op 360 woningen, voor deze locatie aan de voorzichtige kant is.

Uiteraard zullen nieuwe bewoners ook bezoek ontvangen. De bezoekersnorm voor bezoek bedraagt in dit deel van de stad 0,2 pp per woning. Op basis van de CROW aanwezigheidspercentages komen we dan op een maximale parkeerbehoefte van **308** parkeerplaatsen op een werkdagavond (op basis van de 30% reductie op eigen gebruik):

|           | werkdag<br>ochtend | werkdag<br>middag | werkdag<br>avond | koop-<br>avond | werkdag<br>nacht | zaterdag<br>middag | zaterdag<br>avond | zondag<br>middag |
|-----------|--------------------|-------------------|------------------|----------------|------------------|--------------------|-------------------|------------------|
| Bewoners: | 136                | 136               | 245              | 219            | 271              | 165                | 219               | 192              |
| Bezoek:   | 11                 | 18                | 63               | 55             | 0                | 48                 | 74                | 55               |
| Totaal:   | 147                | 154               | 308              | 274            | 271              | 213                | 293               | 247              |

**Figuur 4: totale parkeerbehoefte B4 t/m B6 (met mobiliteitsreductie)**

#### Toelichting:

- Bij volledig dubbelgebruik is de maximale behoefte 308 pp (werkdag avond). Mogelijk dat bewoners straks gescheiden parkeerplaatsen hebben van bezoek. Mocht dat het geval zijn, dan zijn er naast de 271 parkeerplaatsen voor bewoners nog maximaal 74 parkeerplaatsen nodig voor bezoekers (zaterdagavond). Voor zo'n splitsing valt wel iets te zeggen, omdat bezoek aan bewoners behoorlijk complementair is aan bezoek aan een winkelcentrum. Door te splitsen, met daarbij de mogelijkheid van overloop voor bewoners naar bezoekersplaatsen, kan er meer plaatszekerheid geboden worden aan de bewoners. En de echte piek voor bewoners is 's nachts als er helemaal geen bezoekers van de winkels meer zijn. De definitieve keuze over zo'n eventuele splitsing in dubbelgebruik zal gemaakt worden op het moment dat het voorlopig ontwerp van de drie ontwikkelingen en de bijbehorende parkeervoorzieningen gereed zijn en meer duidelijkheid is over de werkelijke restcapaciteit.
- Er wordt conform de parkeernormensystematiek Delft een reductie toegepast van 30% op het aandeel Eigen Gebruik. Daarvoor is een mobiliteitsplan vereist dat zelf ook parkeer- en stalcapaciteit vergt. In het volgende hoofdstuk zullen we daar uitgebreider op ingaan.

## Dynamische balans

De parkeerbalans beschrijft de eindsituatie. Maar het is belangrijk dat ook tijdens de bouw van de verschillende ontwikkelingen het winkelcentrum en de woningen goed bereikbaar blijven. Deze uitdaging wordt veroorzaakt door het feit dat tijdens de bouw er parkeerplaatsen zijn die verdwijnen (in totaal 141) en pas later gecompenseerd worden (in totaal 345). Onderstaand overzicht laat dat dynamische gedrag zien over de verschillende bouwjaren. De aanname is dat we in de huidige situatie starten met een restcapaciteit van 150 parkeerplaatsen. Dit getal is een eerste indicatie. Komende weken gaan we zorgvuldig metingen doen om vast te stellen hoe groot de bestaande restcapaciteit werkelijk is, waarbij de verwachting is dat onze eerste indicatie van 150 niet te optimistisch is. Het overzicht laat zien dat we met deze aannames alleen in 2026 zo'n 19 parkeerplaatsen te kort komen.

| fase 0             |       | MIDDEL-LANGE TERMJN = fase 1 |        |              |        |              |        | LANGERE TERMJN = fase 2 |        |              |        |  |      |
|--------------------|-------|------------------------------|--------|--------------|--------|--------------|--------|-------------------------|--------|--------------|--------|--|------|
|                    |       | 2024                         |        | 2025         |        | 2026         |        | 2027                    |        | 2028         |        |  |      |
|                    |       | Tijdens bouw                 | gereed | Tijdens bouw | gereed | Tijdens bouw | gereed | Tijdens bouw            | gereed | Tijdens bouw | gereed |  |      |
|                    | heden | blok 6                       | blok 6 | blok 4       | blok 4 | blok 5       | blok 5 | blok 7                  | blok 7 | blok 8       | blok 8 |  |      |
| beschikbaar        | 750   |                              |        |              |        |              |        |                         |        |              |        |  | 750  |
| rest capaciteit    | 150   | 150                          | 150    | 107          | 107    | 55           | 55     | 138                     | 138    | 107          | 107    |  |      |
| onttrekken         |       | -17                          | -17    | -50          | -50    | -74          | -74    | 0                       | 0      | 0            | 0      |  | -141 |
| nieuw toevoegen    |       |                              | 36     |              | 100    |              | 200    |                         | 0      |              | 0      |  | 336  |
|                    |       |                              | 9      |              |        |              |        |                         |        |              |        |  | 9    |
| extra nodig (norm) | min.  |                              | -71    |              | -102   |              | -43    |                         | -31    |              | -36    |  | -283 |
| per saldo          |       | 133                          | 107    | 57           | 55     | -19          | 138    | 138                     | 107    | 107          | 71     |  |      |

Genoemde jaartallen zijn indicatief/streven en met name bedoeld om de volgorde van de ontwikkelingen aan te geven

## Mobiliteitsplan

Het mobiliteitsplan moet ervoor zorgen dat in de nieuwe ontwikkelingen tenminste 30% minder mensen komen wonen met een eigen auto dan op basis van landelijke gemiddelden te verwachten is. Om die ambitie waar te kunnen maken is bij deze ontwikkeling al aan één belangrijke randvoorwaarde voldaan: de omgeving heeft al betaald parkeren. Door de ontwikkelingen toe te voegen aan de POET-lijst van de gemeente Delft komen nieuwe inwoners niet in aanmerking voor een parkeervergunning op straat. Daarmee is de buurt al grotendeels beschermd tegen parkeeroverlast ten gevolge van de drie nieuwe bouwblokken.

Onderzoek, in opdracht van de CROW uitgevoerd door de Technische Universiteit Eindhoven<sup>2</sup>, wijst uit dat 70% van de bevolking bereid is bij een verhuizing naar een binnenstedelijke omgeving geen auto mee te brengen als er sprake is van een hoogwaardig en betaalbaar aanbod aan deelmobiliteit. En voor sommige doelgroepen, zoals jongeren en hoger opgeleiden, is dit percentage nog iets hoger.

Een *hoogwaardig aanbod deelmobiliteit* moet voldoen aan de volgende voorwaarden:

- Een korte loopafstand naar het deelfoertuig.
- Diversiteit een voertuigen, zoals verschillende type auto's, maar ook scooters, fietsen en andere toekomstige vormen van deelfervoer.
- Zekerheid over beschikbaarheid (weinig misgrijpen als je behoefte hebt aan een deelfoertuig).
- Gemakkelijk toegankelijk, bijvoorbeeld alles onder handbereik via één MaaS-app.

<sup>2</sup> [Wat is het effect van deelauto's op autobezit?](#)

En gebruik maken van dat complete aanbod mag niet duurder zijn dan het hebben van een eigen auto. Per definitie lukt dat alleen voor mensen die voor hun dagelijkse verplaatsing niet auto-gebonden zijn. Voor mensen die studeren of werken in Delft kan dat al snel zijn, maar dat geldt ook voor mensen die voor hun werk/studie vaak in Den Haag of Rotterdam moeten zijn.

Betaalbaarheid van een hoogwaardig aanbod lukt alleen als de deelvoertuigen efficiënt worden gebruikt. Dat is voor een ontwikkelaar alleen moeilijk te organiseren. Vandaar dat daarvoor de samenwerking gezocht wordt met de gemeente Delft. Het uitgangspunt daarbij is dat in de eigen parkeervoorzieningen een *mobilityshub* wordt gerealiseerd met een breed aanbod aan deelmobiliteit, primair gericht op de eigen bewoners, dat voldoet aan de standaard behoefte van die bewoners aan deelvoertuigen. Vervolgens willen we in samenspraak met de gemeente dit aanbod via gemeenschappelijke MaaS-apps koppelen aan het gemeentelijke aanbod, zodat met name op piekmomenten de bewoners van De Hoven naadloos kunnen doorschakelen naar openbaar beschikbare deelvoertuigen. Op deze manier kan diversiteit en beschikbaarheid naar een hoger plan getrokken worden.

#### Opmerkingen:

- De keuze om de deelmobiliteit in de eigen mobilityshub primair te richten op de eigen bewoners is ingegeven door de wens bij oplevering van de bouwblokken een hoogwaardig aanbod beschikbaar te hebben, omdat verhuizen bij uitstek het moment is waarop mensen keuzes maken met betrekking tot hun mobiliteit. Het is aannemelijk dat na verloop van tijd de uitwisselbaarheid met de openbare deelmobiliteit meer wederkerig wordt.
- Het eigen aanbod aan deelmobiliteit wordt uiteraard ook beschikbaar gesteld aan de bewoners van de huidige bouwblokken, zoals T1 t/m T3 en Delft Hoog. In de regel komt dat de efficiëntie van gebruik en daarmee de betaalbaarheid ten goede. En waarschijnlijk zal daarmee in De Hoven het percentage van bewoners met een eigen auto verder afnemen.
- Deelmobiliteit kan vooral ook interessant zijn voor lagere inkomens, waarbij de eigen auto verhoudingsgewijs een groot deel van de beschikbare middelen opslokt. Van der Vorm Vastgoed wil graag met de gemeente in gesprek hoe de deelvoertuigen ook aantrekkelijk te maken zijn voor een minder kapitaalkrachtige doelgroep.

## Omvang Mobilityshub

Gegeven alle onzekerheden is er op voorhand geen zekerheid te geven over de benodigde omvang van de mobilityshub. Op termijn is de betaalbaarheid van deelmobiliteit alleen mogelijk bij een aanbod dat vraagvolgend is. Op dit moment is de markt van deelmobiliteit ontzettend in beweging, zowel aan de kant van de aanbieders als aan de vraagkant. Binnenstedelijk wordt de mobiliteitstransitie van bezit naar gebruik steeds duidelijker zichtbaar. Maar tegelijkertijd zorgen onzekerheden op de financiële markten voor extra voorzichtigheid bij aanbieders van deelmobiliteit. Zij zijn steeds minder bereid om aanloopverliezen voor lief te nemen.

Het feit dat onder de huidige bewoners het autobezit al onder de 50% zit sterkt ons in de gedachte dat we met een realistisch aanbod deelmobiliteit kunnen starten. Het voorstel is om qua elektrische deelauto's zowel aan de oostkant als aan de westkant te starten met vier vaste voertuigen, waarvan er tenminste 1 is van het type stationwagen. Daarbij heeft het de voorkeur om met aanbieders te schakelen die al actief zijn in Delft, zodat er geen aparte beheerorganisaties opgetuigd hoeven te worden. En daarnaast willen we een afspraak maken met een verhuurder van auto's om zijn voertuigen via een MaaS-app op afstand ook beschikbaar te stellen voor de bewoners van De Hoven. Die autoverhuurder zorgt er dan voor dat we wat flexibeler zijn op piekmomenten en dat er meer diversiteit komt in het aanbod.

Voor deelscooters en deelfietsen zien we het liefst dat we in samenspraak met de gemeente in de openbare ruimte enkele *dropzones* inrichten waar deze (voor iedereen toegankelijke) deelvoertuigen kunnen worden afgemeld. Om overlast te voorkomen, met name voor winkelend publiek, zouden we graag voor de directe omgeving buiten de dropzones een stallingsverbod zien voor deelscooters en deelfietsen. Met aanbieders van deelvoertuigen maken we vervolgens afspraken over een minimale hoeveelheid aan beschikbare deelvoertuigen.

Uitgaande van een dergelijke startpropositie willen we met een duidelijke vinger aan de pols en in samenspraak met aanbieders en de gemeente binnen een jaar na oplevering van het laatste bouwblok per fase toegroeien naar een vraagvolgend aanbod dat zichzelf kan bedruipen.

## Fase 2

Na oplevering van de bouwblokken B4 t/m B6 is er nog een fase 2 voorzien, waarin in ieder geval de bouwblokken B7 en B8 worden gerealiseerd. In totaal zijn daarbij zo'n 100 appartementen voorzien in de categorie 60 – 90 m2 BVO. Dat betekent zonder reductie zo'n 100 extra parkeerplaatsen (op het piekmoment 's nachts) en na een mogelijke reductie van 30% blijven er daarvan 70 parkeerplaatsen over. In de ontwerpen zullen we met deze extra capaciteit rekening houden. Echter, op basis van de ervaringen tot nu toe, waarbij zelfs zonder aanvullende mobiliteitsmaatregelen het feitelijke autobezit elke keer duidelijk lager is gebleken dan de parkeernormen voorspelden, willen we eerst de effecten van de bouwblokken uit Fase 1 afwachten.

## Vervolg

Na deze rapportage volgt een actualisatie waarin de uitkomsten van de nu uitgezette monitoring (metingen) van de huidige bezetting, samen met de mogelijk nieuwe resultaten van de ruimtelijke studies, verwerkt zullen zijn. De prognose is dat deze rapportage begin 1<sup>e</sup> kwartaal 2023 gereed zal zijn. Nu wordt er alleen cijfermatig ingegaan op het parkeren voor de auto's. In de volgende rapportage gaan we ook nader in op de uitbreidingen aan stallingsvoorzieningen voor scooter-, bakfiets-, scootmobiel- en fietsen. Dank daarbij bijvoorbeeld aan aantallen en afmetingen en locaties (loop afstand).

## Bijlage 1: Vraag en aanbod per fase

Bij een deel van de ontwikkelingen vervallen er parkeerplaatsen. Die zullen dus elders gecompenseerd worden. In onderstaande overzichten is in detail aangegeven wat er gegeven de verschillende ontwikkelingen aan parkeerbehoefte bijkomt en wat er parkeeraanbod effectief beschikbaar is. Voor een indicatie van de vraag is uitgegaan van een autobezit van 60% (fictieve parkeernorm eigen gebruik van 0,6). Dit lijkt ons reëel, gezien de ervaringen tot nu toe met de bouwblokken T1 t/m T3, waar het werkelijke autobezit onder de 50% ligt. En dat terwijl er nog geen serieus aanbod deelmobiliteit is en er geen beperkingen worden opgelegd aan het maximum aantal uit te geven abonnementen per bouwblok. De overzichten, uitgesplitst in de zones Oost en West, laten zien dat onder de genoemde aannames we aan het einde van alle ontwikkelingen 2 parkeerplaatsen te kort komen.

### fase 0 (huidige situatie)

|        | Oost      | West      | Totaal |
|--------|-----------|-----------|--------|
| VRAAG  | Wonen     | Wonen     |        |
|        | DH        |           |        |
|        | T1        | T3        |        |
|        | T2        |           |        |
|        | B6        | B4        |        |
|        | B7        | B5        |        |
| AANBOD | Winkels   |           |        |
|        | Totaal    | Totaal    |        |
|        | per saldo | per saldo |        |
|        |           |           |        |
|        |           |           |        |
|        |           |           |        |

### fase 1 (B4, B5, B6)

|        | Oost      | West      | Totaal |
|--------|-----------|-----------|--------|
| VRAAG  | Wonen     | Wonen     |        |
|        | DH        |           |        |
|        | T1        | T3        |        |
|        | T2        |           |        |
|        | B6        | B4        |        |
|        | B7        | B5        |        |
| AANBOD | Winkels   |           |        |
|        | Totaal    | Totaal    |        |
|        | per saldo | per saldo |        |
|        |           |           |        |
|        |           |           |        |
|        |           |           |        |

## fase 2 (B7, B8)

|        | Oost        |        |     |     | West       |        |     |     | Totaal |
|--------|-------------|--------|-----|-----|------------|--------|-----|-----|--------|
|        | Wonen       |        |     |     | Wonen      |        |     |     |        |
| VRAAG  | DH          | 200    | 0,6 | 120 |            |        |     |     |        |
|        | T1          | 80     | 0,6 | 48  | T3         | 100    | 0,6 | 60  |        |
|        | T2          | 90     | 0,6 | 54  |            |        |     |     |        |
|        | B6          | 80     | 0,6 | 48  | B4         | 200    | 0,6 | 120 |        |
|        | B7          | 40     | 0,6 | 24  | B5         | 80     | 0,6 | 48  |        |
|        | B8          | 60     | 0,6 | 36  |            |        |     |     |        |
| AANBOD | Winkels     | 12.300 | 2,3 | 283 |            | 5.000  | 2,3 | 115 |        |
|        | Totaal      |        |     | 613 | Totaal     |        |     | 343 | 956    |
|        |             |        |     |     |            |        |     |     |        |
| AANBOD | 1 P-silo    |        | 554 |     | 6 dek      | DvdB   | 0   |     |        |
|        | 2 p-terrein | bgg    | 0   |     | 7 fase 3A  | laag 1 | 35  |     |        |
|        | 3 fase 3A+  | laag 1 | 9   |     | 8 blok 4   |        | 100 |     |        |
|        | 4 fase 3A   | laag 1 | 20  |     | 9 blok 5   |        | 200 |     |        |
|        | 5 blok 6    |        | 36  |     |            |        |     |     |        |
|        | 10 fase 3A  | laag 2 |     |     | 11 fase 3A | laag 2 |     |     |        |
|        | Totaal      |        |     | 619 | Totaal     |        |     | 335 | 954    |
|        |             |        |     |     |            |        |     |     |        |
|        | per saldo   |        |     | 6   | per saldo  |        |     | -8  | -2     |