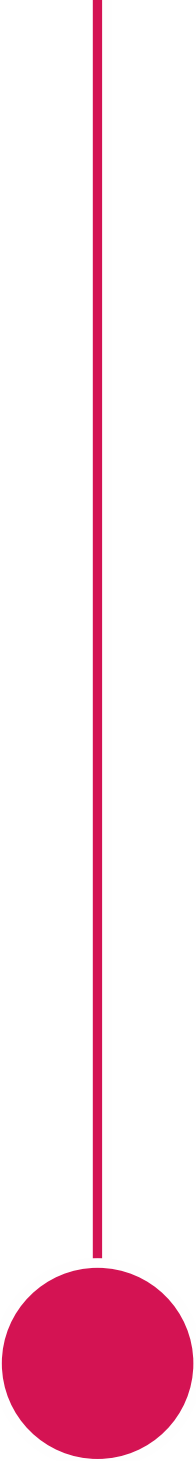


MOBILITEITSSTRATEGIE SCHIEVESTE





MOBILITEITSSTRATEGIE SCHIEVESTE

DEFINITIEF — 22 DECEMBER 2020





INHOUDSOPGAVE

1 Inleiding

2 Mobiliteitsprofiel

3 Parkeerstrategie

4 Verkeerscirculatie

Bijlagen

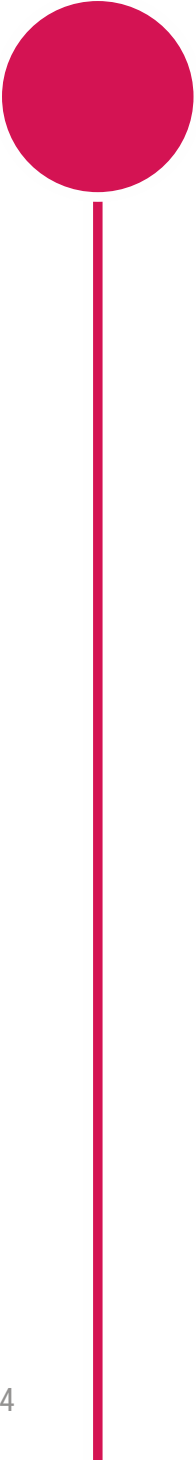
A. Programma

B. Verkeersgeneratie

C. Mobiliteitsbehoefte van de stedelijke huurder

D. Achtergrond bij verkeerscirculatie

E. Achtergrond bij mobiliteitsprofiel



MOBILITEITSSTRATEGIE SCHIEVESTE

Onderbouwing van de parkeerstrategie en verkeerscirculatie

Ontwikkelcombinatie Schieveste CV (OCS) heeft in november 2018 een Grondreserveringsovereenkomst getekend met gemeente Schiedam voor de locatie Schieveste. In een Masterplan worden de plannen voor gebied beschreven. Het plan gaat uit van een programma van circa 3.000 appartementen en ruim 30.000 m² aan commerciële voorzieningen (werken, winkels, dienstverlening, horeca). Het gebied is circa 8 hectare groot en ligt tussen NS station Schiedam en Rijksweg A20, pal aan een bestaand HOV-knooppunt.

Ter onderbouwing van deze plannen wordt hier een mobiliteitsstrategie beschreven. Deze mobiliteitsstrategie doet onderbouwde uitspraken over volgende onderwerpen:

- Gebruikers (mobiliteitsprofiel) en verkeersintensiteiten
- Onderbouwing van een parkeerstrategie voor zowel auto als fiets in relatie tot het programma.
- Een verkeerscirculatieplan waarin ook randvoorwaarden worden geformuleerd voor de inrichting van de verkeersruimte t.b.v. de toegankelijkheid van het plangebied Schieveste voor met name nooddiensten, hubs, bezorgdiensten en afvalinzameling.

De gemeente Schiedam ontwikkelt op dit moment een nieuw beleidsdocument dat het “Gemeenteblad, Parkeernormen en Mobiliteitsmanagement 2017, gemeente Schiedam” zal gaan vervangen. Hierin komen mobiliteitsnormen en kwaliteitskaders waaraan de uitwerking van deze mobiliteitsstrategie kan worden getoetst. Dit nieuwe beleidsdocument zal gebaseerd zijn op de zelfde rekenregels uit het mobiliteitsbeleid van de Gemeente Rotterdam die in deze mobiliteitsstrategie zijn toegepast.



MOBILITEITSTRANSITIE IN STEDELIJK GEBIED

Belang bereikbaarheid stationsgebied

Het onderbouwen van de parkeerstrategie en de bereikbaarheid van Schieveste als verblijfsgebied en als stationsgebied moet worden gezien in de context van de mobiliteitstransitie in stedelijk gebied.

Mobiliteit in (hoog)stedelijk gebied maakt een verandering door. Er vindt verdichting plaats en de nabijheid van mensen en voorzieningen wordt groter. Ruimte wordt steeds schaarser en er wordt meer belang gehecht aan een duurzaam leefmilieu. Dit zorgt voor meer reizen per fiets, te voet en met het openbaar vervoer. De rol voor de auto wordt kleiner.

Schieveste is zelf zo'n gebied van de toekomst: (lokale) hoge dichtheden, lage parkeernormen, gewenste mobiliteitsvormen zijn wandelen, fietsen en openbaar vervoer, aanbieden van deelmobiliteit en inzetten op verblijfskwaliteit.

In de komende jaren zal ook de omgeving van Schieveste zich op een vergelijkbare manier ontwikkelen. Vanuit dat perspectief zijn er een aantal belangrijke constatering voor de verkeersafwikkelingen in Schieveste en haar omgeving.



INHOUDSOPGAVE

1 Inleiding

2 Mobiliteitsprofiel

3 Parkeerstrategie

4 Verkeerscirculatie

Bijlagen

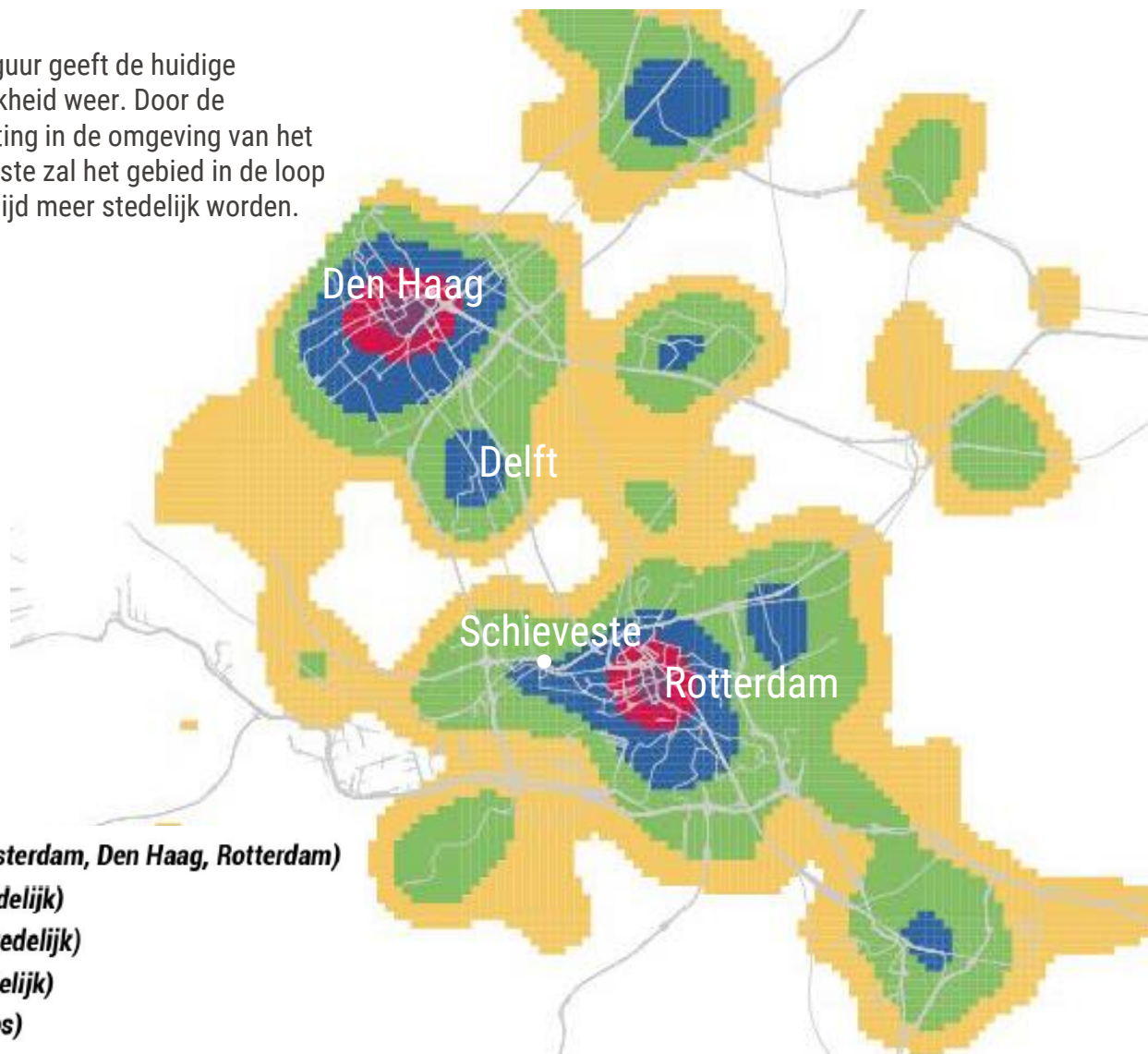
- A. Programma
- B. Verkeersgeneratie
- C. Mobiliteitsbehoefte van de stedelijke huurder
- D. Achtergrond bij verkeerscirculatie
- E. Achtergrond bij mobiliteitsprofiel



SCHIEVESTE IS 'CENTRUMSTEDELIJK' GEBIED

Stedelijkheidsscore 750 - 1500

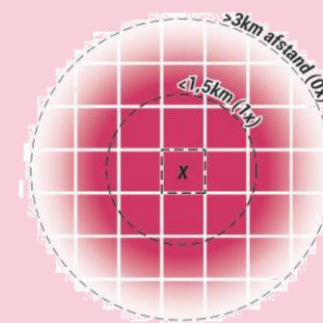
Deze figuur geeft de huidige stedelijkheid weer. Door de verdichting in de omgeving van het Schieveste zal het gebied in de loop van de tijd meer stedelijk worden.



Stedelijkheidsscore

Hoe stedelijk de omgeving is bepaalt grotendeels het mobiliteitsgedrag. Voor het beschrijven van stedelijke mobiliteit en bereikbaarheid is een goede definitie van stedelijkheid nodig. Studio Bereikbaar een stedelijkheidsscore geoperationaliseerd en daarmee verschillen in mobiliteitsgedrag inzichtelijk gemaakt.

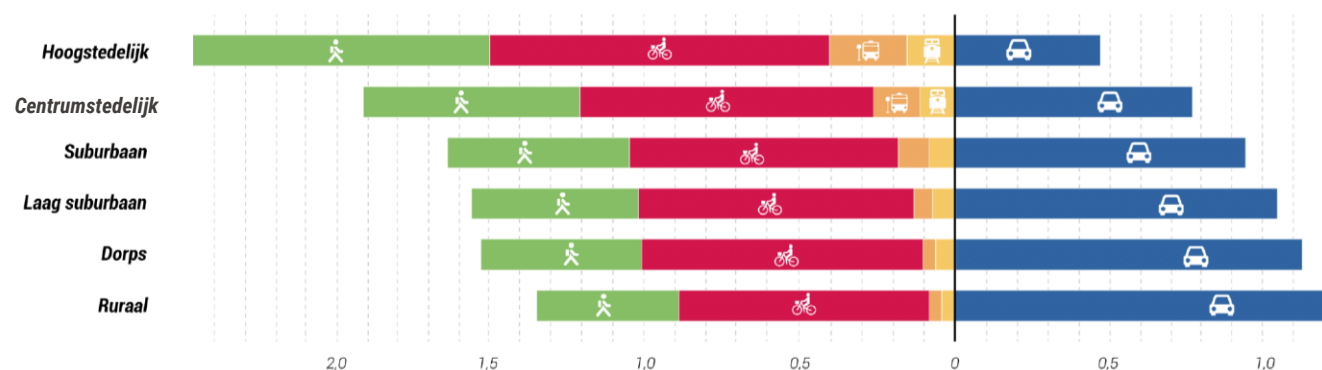
De stedelijkheidsscore is een optelling van het aantal arbeidsplaatsen en woningen binnen fietsafstand. Fietsafstand is 3 km, waarbij alles vanaf 1,5 lineair vervalt tot nul (een woning op 1,5 km telt mee als 1, een woning op 3 km als 0). Deze stedelijkheidswaarde is gecategoriseerd in de categorieën hoogstedelijk, centrumstedelijk, suburb stedelijk, suburb dorps en landelijk.



$$x = \sum \text{Arbeidsplaatsen} + \text{Inwoners}$$

STEDELIJKHEID IS BEPALEND VOOR MOBILITEITSGEDRAG

Hoe stedelijker, hoe meer lopen, fiets en OV



Aantal trips, per persoon, per dag (2016)

(Bron: Stedelijkheid Studio Bereikbaar + OVIN 2015-2017)



Centrumstedelijk Schieveste

Schieveste is net als de rest van Schiedam 'centrumstedelijk'. Door deze omgeving zullen mensen meer lopen, met de fiets gaan of het OV nemen dan bijvoorbeeld in suburbane tot rurale gebieden.

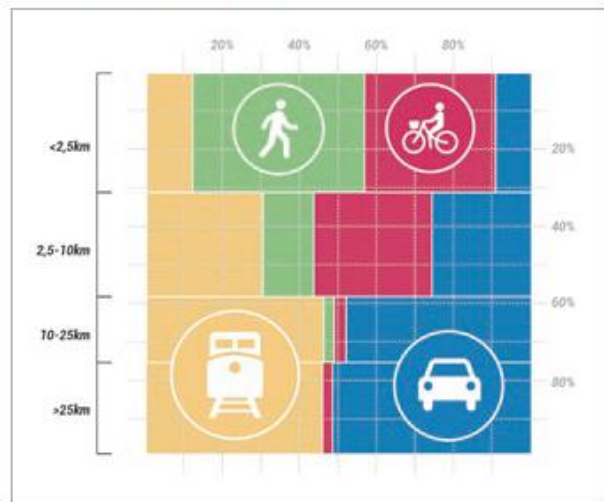
Dit staat los van de specifieke kenmerken van Schieveste zoals de ligging direct naast station Schiedam Centrum. Hierdoor zullen bewoners van Schieveste meer van het OV gebruik maken dan bewoners van een gemiddeld centrumstedelijk gebied.

Aan de andere kant ligt Schieveste ook direct naast de A20. Door minder parkeergelegenheid te realiseren zal men op deze plek meer gebruik maken van het OV.

"Hoogstedelijk"

Stedelijkheid >1500

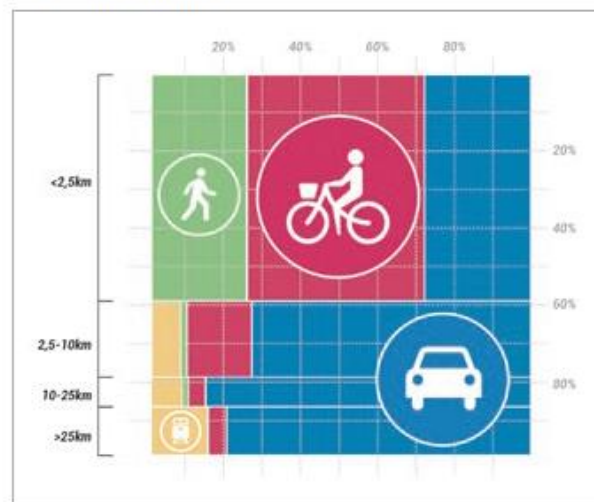
Voorbeeld: Amsterdam Centrum



"Suburb stedelijk"

Stedelijkheid 350-750

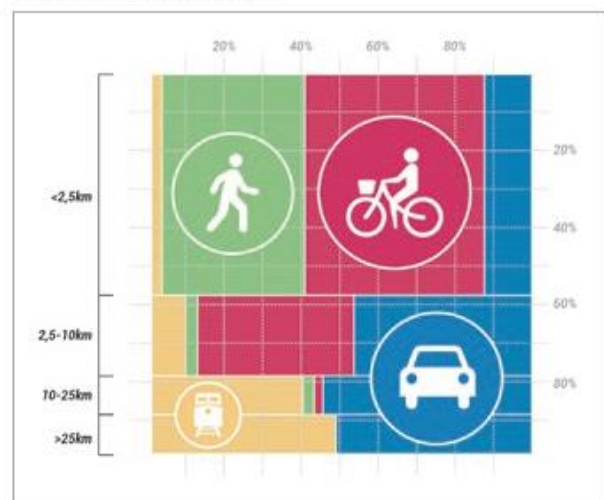
Voorbeeld: Houten Zuid



"Centrumstedelijk"

Stedelijkheid 750-1500

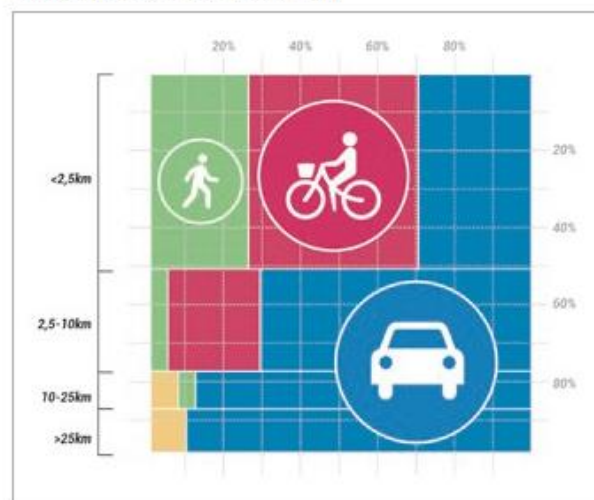
Voorbeeld: Leiden Centrum



"Suburb dorps"

Stedelijkheid 150-350

Voorbeeld: Amersfoort Nieuwland



Vervoerswijzekeuze

De figuren hier links tonen de verhouding tussen vervoerswijzekeuze en de afstandscategorie in de verschillende stedelijkheidsklassen. Een aantal voorbeelden in Nederland.

Ook hier is te zien: Hoe stedelijker een omgeving is (lees: hoe meer voorzieningen en mensen er zijn binnen een km²), des te meer wordt er met het OV gereisd in plaats van de auto.

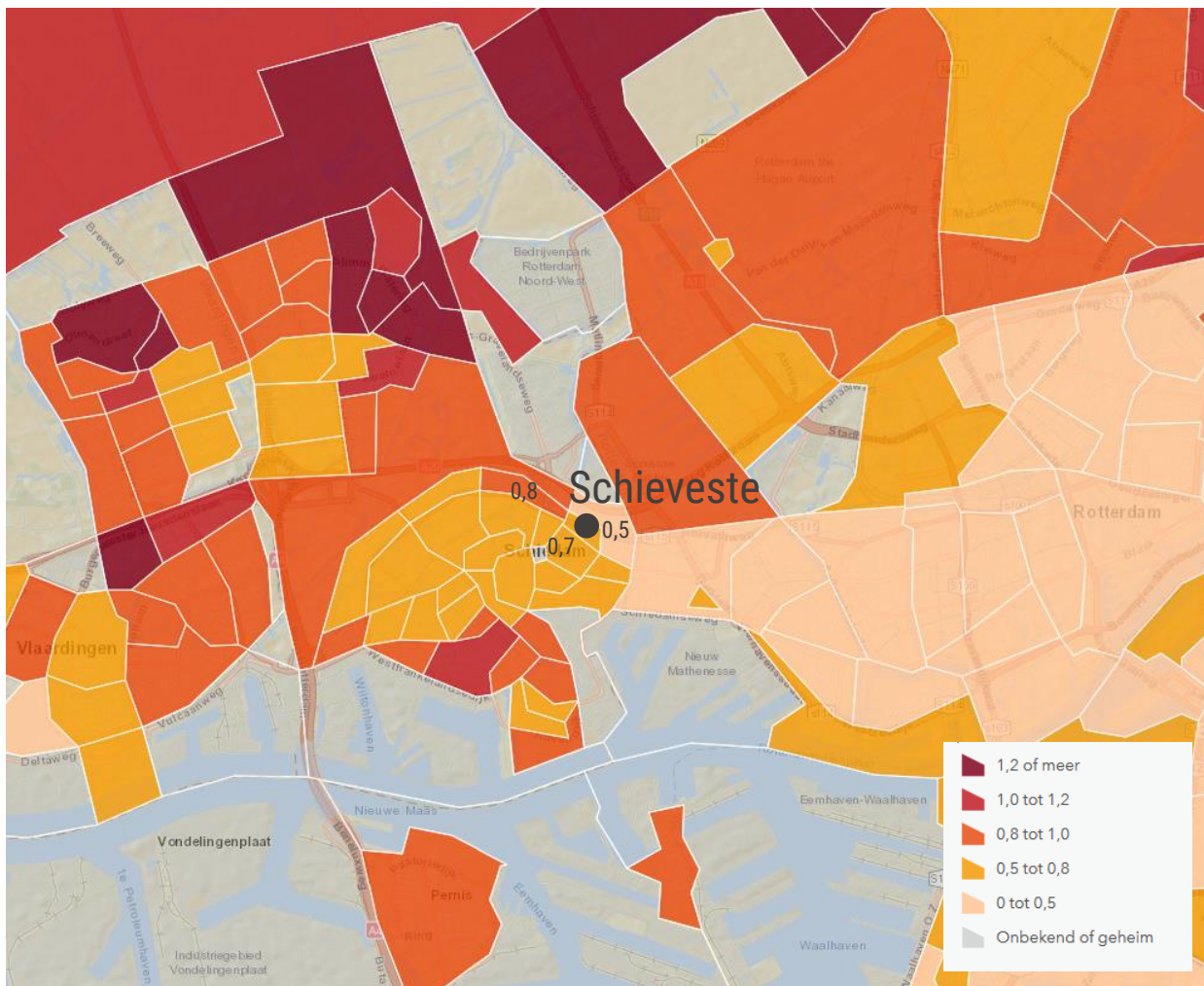
(bron: OViN – Onderzoek Verplaatsingen in Nederland).

Schieveste zou met haar "centrumstedelijk" stedelijkheidsgraad een verhouding kunnen hebben vergelijkbaar met Leiden Centrum. Daarin is een mix tussen OV en autogebruik voor de langere afstanden en veel verplaatsingen op de kortste afstand per voet en fiets. Daarin is het voorzieningenniveau in een straal van 2,5 km wel essentieel. Ook zal het feit dat Schieveste direct naast het intercitystation én metrostation ligt, een belangrijke factor spelen in de vervoerswijzekeuze en afstand.



AUTOBEZIT OMGEVING SCHIEVESTE

0,5 tot 0,8 auto's per huishouden



Autobezit

Het CBS publiceert autobezit per wijk. Dit is weergegeven in de figuur links voor wijken in de omgeving van Schieveste (data 2018).

Deze cijfers zijn exclusief lease auto's en is dus een kleine onderschatting. Het aantal lease auto's in Nederland is typisch ongeveer 10%.

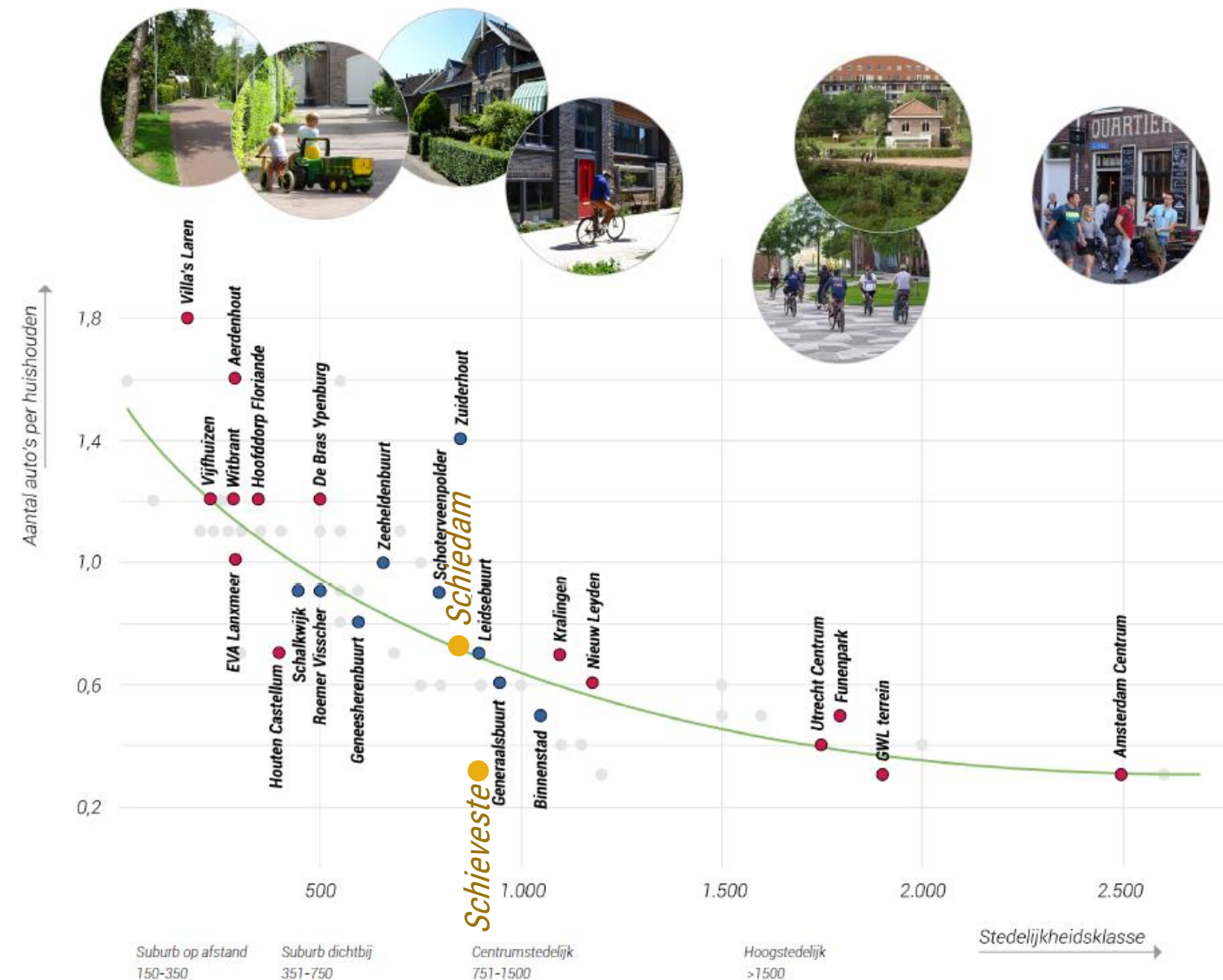
Autobezit

Hoe hoger de stedelijkheidsklasse, hoe lager het autobezit. Het gemiddelde autobezit in Schiedam is 0,7 auto per huishouden. Dit is typisch voor de stedelijkheid van Schiedam.

Voor Schieveste is de beoogde parkeernorm 0,3. De stedelijkheid wordt grotendeels bepaald door de bredere omgeving, en is dus vergelijkbaar met die van de rest van Schiedam. Een parkeernorm van 0,3 is daarmee relatief laag voor de stedelijkheid van Schieveste. Dit vraagt om aanvullende maatregelen. Ook de ligging direct naast station Schiedam Centrum maakt deze ambitie verklaarbaar en haalbaar.

In het centrum van Amsterdam is dit 0,3 auto per huishouden.

In het figuur zijn wijken in Nederland genoemd, zoals in Delft, Rotterdam en Houten.





MOBILITEITSPROFIEL

- Schieveste wordt centrumstedelijk
- Schieveste komt direct naast een groot OV knooppunt
- In Schieveste beoogt een erg lage parkeernorm van 0,3 te hanteren

Reiziger
Schiedam
(gemeten)

0,7

Reiziger
Schiedam centrum
(gemeten)

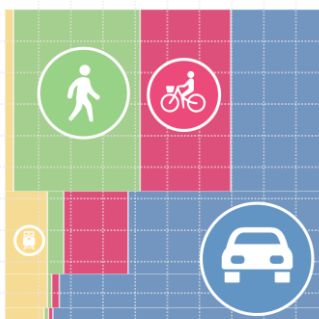
0,6

Reiziger
Schieveste
(beoogd)

0,3

Personenauto's per
huishouden

Mobiliteitsprofiel



Vergelijkbaar met Leiden
Centrum

Meer fietsen en OV in Schieveste

Links zijn de gemeten mobiliteitsprofielen van Schiedam in zijn geheel, van Schiedam centrum (postcode 3112), en het beoogde profiel voor Schieveste opgenomen.

In het beoogde profiel voor Schieveste is te zien dat het aandeel fietsen op de kortere afstanden flink groter is en het aandeel OV op de lange afstanden.

Het profiel van Schieveste is daarmee vergelijkbaar met dat van Leiden Centrum. Ook qua stedelijkheid en qua parkeernorm komen Leiden Centrum en Schieveste overeen.

De mobiliteitsprofielen zijn ook in groter formaat opgenomen in de bijlage voor betere leesbaarheid. Ook de profielen van Leiden Centrum en De Kop van Zuid in Rotterdam zijn als referentie opgenomen.



INHOUDSOPGAVE

1 Inleiding

2 Mobiliteitsprofiel

3 Parkeerstrategie

4 Verkeerscirculatie

Bijlagen

A. Programma

B. Verkeersgeneratie

C. Mobiliteitsbehoefte van de stedelijke huurder

D. Achtergrond bij verkeerscirculatie

E. Achtergrond bij mobiliteitsprofiel



PARKEREN IN SCHIEVESTE

Parkeernorm autoparkeren 0,3

- De beoogde parkeernorm voor auto's bedraagt gemiddeld over het hele gebied 0,3 autoparkeerplaats per woning
- Dit is inclusief de parkeervoorzieningen voor het niet-woonprogramma

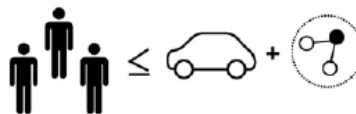
PARKEREN

Het binnengebied van Schieveste wordt autovrij. Er wordt een lage parkeernorm gehanteerd, vanwege directe aanwezigheid van hoogwaardig openbaar vervoer en de stedenbouwkundige uitgangspunten en kernkwaliteiten van Schieveste. De parkeernorm voor auto's bedraagt gemiddeld over het hele gebied 0,3 autoparkeerplaats per woning. Deze norm is haalbaar als er naast het aanbod aan OV ook alternatieven worden geboden, zoals deelauto's en professionele mobiliteitsdiensten.

Bron: Masterplan Schieveste

36. Autoparkeernorm

De parkeernorm van Schieveste voor auto's wijkt af van het reguliere parkeerbeleid en is gemiddeld over het hele plangebied berekend 0,3 autoparkeerplaats per woning of lager. Afhankelijk van de doelgroep en verwacht – te onderzoeken – mobiliteitspatroon kan overleg plaatsvinden over een andere parkeernorm. De bovenstaande parkeernorm dient te worden gemotiveerd door toepassing van verschillende alternatieven voor vervoer in het plangebied en geborgd door het zorgdragen voor het blijvend aanbieden van deze professionele mobiliteitsdiensten aan gebruikers (MaaS oa deelauto).



De parkeernorm van Schieveste voor auto's wijkt af van het reguliere parkeerbeleid en is gemiddeld over het hele plangebied berekend 0,3 autoparkeerplaats per woning of lager.

Bron: Kwaliteitsplan Schieveste



PARKEERBEHOEFTE

Zonder reducties met dubbelgebruik

Functie	Categorie	Woningen/ m² bvo	Parkeer- norm auto	Parkeer- behoefte o.b.v. CROW	Parkeer- behoefte met dubbel- gebruik
Wonen – student	kamerverhuur, niet-zelfstandig, studenten	466	0	0	0
Wonen – studio 1p	kamerverhuur, zelfstandig, niet studenten	310	0,3	93	93
Wonen - 2/3 k corporatie	huurhuis, sociale huur	155	0,6	93	93
Wonen – zorg	Aanleunwoning en serviceflat	0	0	0	0
Wonen – studio 2p	huur, etage, midden/duur (≥ € 710,68 per mnd)	724	0,7	507	507
Wonen – 2/3 k	huur, etage, midden/duur (≥ € 710,68 per mnd)	621	0,7	435	435
Wonen – 3/4 k	huur, etage, midden/duur (≥ € 710,68 per mnd)	310	0,7	217	217
Wonen – 5 k	huur, etage, midden/duur (≥ € 710,68 per mnd)	186	0,7	130	130
Wonen – 2/3 k	koop, etage, midden (WOZ-waarde < € 247.500)	176	0,7	123	123
Wonen – 3/4 k of 5 k	koop, etage, duur (WOZ-waarde ≥ € 247.500)		0,7	0	0
Wonen – lofts	koop, etage, duur (WOZ-waarde ≥ € 247.500)	52	0,7	36	36
Subtotaal wonen		3.000		1.634	1.634
Kantoor	kantoor zonder baliefunctie	7.154	0,009	73	0
Voorzieningen in plinten	commerciële dienstverlening	5.361	0,009	48	0
Lentiz College				10	0
Subtotaal voorzieningen		12.515		131	0
Totaal				1.765	1.634

Toelichting

Parkeerbehoefte zonder reducties is de parkeernorm volgens Gemeenteblad, Parkeernormen en Mobiliteitsmanagement 2017 gemeente Schiedam. Deze zijn in overeenstemming met de CROW normen.

Aanvullend is er een parkeerbehoefte van circa 10 plekken van het Lentiz College opgenomen. Deze plekken vervallen onder het Lentiz gebouw met de realisatie van de fietsroute onder het gebouw door.



PARKEERBEHOEFTE

Toelichting dubbelgebruik

Categorie	Behoefte o.b.v. CROW	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop-avond	Werkdag nacht	Zaterdag- middag	Zaterdag- avond	Zondag- middag
woningen (bewoners)	1.634	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
woningen (bezoekers)	0	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
kantoor / bedrijven + Lentiz College	83	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverl.	0	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
detailhandel	12	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
supermarkt	12	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
restaurant	12	30%	40%	90%	95%	0%	70%	100%	45%
café	12	30%	40%	90%	85%	0%	75%	100%	45%

Categorie	Behoefte o.b.v. CROW	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop-avond	Werkdag nacht	Zaterdag- middag	Zaterdag- avond	Zondag- middag
woningen (bewoners)	1.634	817	817	1.471	1.307	1.634	980	1.307	1.144
woningen (bezoekers)	0	-	-	-	-	-	-	-	-
kantoor / bedrijven + Lentiz College	83	83	83	4	4	-	-	-	-
commerciële dienstverl.	0	-	-	-	-	-	-	-	-
detailhandel	12	4	7	1	9	-	12	-	-
supermarkt	12	4	7	5	10	-	12	5	-
restaurant	12	4	5	11	11	-	8	12	5
café	12	4	5	11	10	-	9	12	5
totaal	1.765	914	924	1.502	1.352	1.634	1.022	1.336	1.155

Toelichting

Maatgevende moment is de (doordeweekse) nacht.

Dit geldt ook voor ontwikkelveld 5 waar relatief veel kantoren voorzien zijn. Meer dan de helft van het bewonersparkeren zal daar op dezelfde parkeerplekken plaats moeten vinden als parkeren voor de kantoren.



PARKEEREIS

Gegeven de nabijheid van OV en deelmobiliteit

		Programma Masterplan
(Maximale) reducties bij vrijstelling		Plekken
Parkeerbehoefte zonder vrijstelling met dubbelgebruik		1.634
A) Nabijheid OV -40%	-40%	-654
B) Extra fietsparkeerruimte (max -10%)	-10%	-163
C) Deelauto's (max -20% + 4% deelauto's)	-16%	-261
D) MaaS (max -20%)	-20%	-327

Programma Masterplan			
Parkeernorm bij verschillende vrijstellingen	Reductie	Plekken	Parkeer-norm
Parkeerbehoefte zonder vrijstelling met dubbelgebruik		1634	0,54
Parkeerbehoefte o.b.v. (maximale) vrijstelling A	-40%	980	0,33
Parkeerbehoefte o.b.v. (maximale) vrijstelling A + B	-50%	817	0,27
Parkeerbehoefte o.b.v. (maximale) vrijstelling A + C	-56%	719	0,24
Parkeerbehoefte o.b.v. (maximale) vrijstelling A + B + C	-66%	556	0,19
Parkeerbehoefte o.b.v. (maximale) vrijstelling A + B + C + D	-86%	229	0,08

Voorstel: Parkeerbehoefte o.b.v. (maximale) vrijstelling A + C

A) Nabijheid OV -40%

C) Deelauto's (max -20% + 4% deelauto's)

Parkeernorm is inclusief niet-woonprogramma

Afwegingen

Het voorstel is om de parkeereis (het te realiseren aantal autoparkeerplekken) te bepalen o.b.v. maximale vrijstelling voor

A) nabijheid OV -40%, en

C) deelauto's (max -20% + 4% deelauto's).

Afwegingen bij dit voorstel

- De ambitie is scherper dan 0,3 omdat het wenselijk is de mobiliteit veel mogelijk duurzame in te vullen
- Een scherpere norm kan worden onderbouwd met de invulling van deelauto's en flankerende maatregelen.
- Extra fietsparkeerplekken zijn niet opgenomen in het voorstel omdat gezien de doelgroep de verwachting is dat de beoogde fietsparkeerruimte voldoende is.

Deze vrijstellingen zijn gebaseerd op het beleid van de gemeente Rotterdam. Omdat de gemeentegrens tussen Schiedam en Rotterdam dicht langs station Schiedam loopt is ook de omgeving van in station Schiedam opgenomen in dit Rotterdam beleidsdocument.



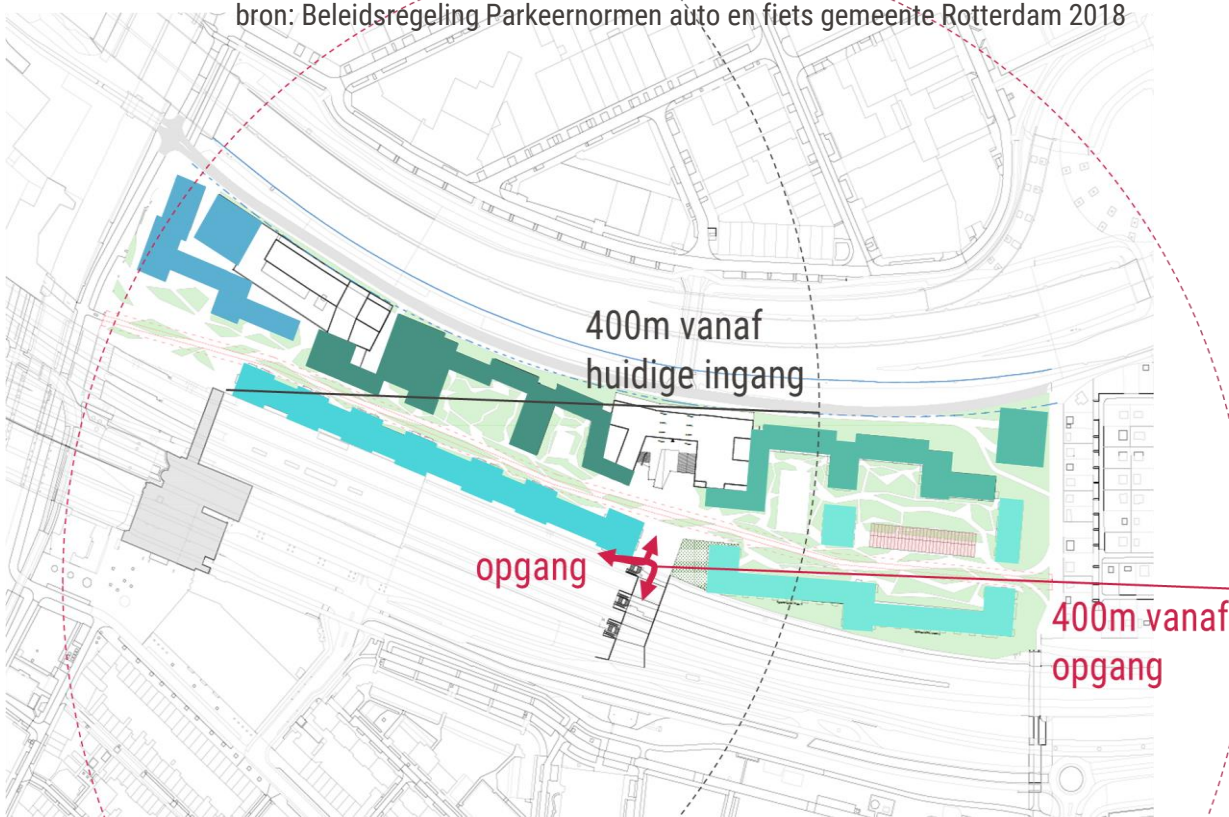
NABIJHEID OV

40% reductie parkeereis door nabijheid van station Schiedam Centrum

Nabijheid OV-stations: Als een ontwikkeling wordt gerealiseerd in de nabijheid van de in onderstaande tabel opgenomen OV-stations wordt de autoparkeereis verminderd conform deze (tabel 2.3). De gehanteerde gebiedsindeling (zone A, B en C) wordt geregeld in hoofdstuk 3 van deze beleidsregels.

OV-halte	Hemelsbrede afstand ontwikkeling - entree OV-halte		
	0-400 meter	400-800 meter	800-1200 meter
Rotterdam Centraal	-50%	-40%	-30%
Beurs, Blaak en Schiedam Centrum	-40%	-30%	-20%
Overige treinstations	-30%	-20%	-10%

bron: Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2018



Toelichting

De nabijheid van een OV knooppunt leidt tot minder vraag naar autoparkeerplekken. Dit leidt logischerwijs tot een reductie van de parkeereis. Voor het bepalen van hoogte van de parkeereis wordt de reductieregeling uit het Rotterdamse parkeerbeleid toegepast.

Voor ontwikkelingen in de nabijheid van station Schiedam geldt een reductie van 40% wanneer de hemelsbrede afstand tot de entree van de OV-halte kleiner is dan 400 meter.

Op dit moment is de ingang aan de achterzijde van het station de dichtstbijzijnde. In het Masterplan wordt als uitgangspunt gehanteerd dat er een extra opgang naar het station wordt gerealiseerd.

De afstand van alle bouwvelden naar de ingang van het station is daarmee kleiner dan 400 meter.



PARKEEREIS PER ONTWIKKELVELD

Parkeernorm verschilt per ontwikkelveld door verschillen in doelgroep

Ontwikkelveld	Max vrijstellingen A (nabijheid OV -40%) + C (Deelauto's -16%)				
	Parkeer-behoefte inclusief dubbel-gebruik	privé parkeren bewoners	openbare plekken bezoekers en bewoners	plekken deel-mobiliteit	Parkeer-norm
Ontwikkelveld A	180	150	14	16	0,14
Ontwikkelveld B	209	189	1	19	0,37
Ontwikkelveld C	94	78	7	9	0,37
Ontwikkelveld D	132	99	21	12	0,35
Ontwikkelveld E	104	81	14	9	0,34
Totaal	719	597	56	65	0,24

- De parkeernorm voor de ontwikkelveld A is lager vanwege het grote aantal studenten en 1-persoons studio's
- Op de plaatsen voor het Lentiz College is geen reductie toegepast

Toelichting

Voor de parkeerbehoefte is ook een uitsplitsing gemaakt tussen de ontwikkelvelden.

Daarbij is uitgegaan van de verdeling over de parkeervelden volgens hfb. Deze verdeling gaat uit van een totaal programma met circa 2800 woningen. De parkeerbehoefte is daarom opgeschaald zodat die overeenkomt met de parkeerbehoefte bij 3.000 woningen.

Voor ontwikkelveld 1 uitgegaan van het programma volgens hfb op 09-11-2020 (presentatie *Schiedam, Schieveste -Topteam*, overleg 14-09-2020 - Update 18-09-2020).

Voor de overige ontwikkelvelden is uitgegaan van hfb van 24-08-2020 (presentatie *Schiedam, Schieveste - Werkgroep Bouwplanontwikkeling*, overleg 24-08-2020).



PARKEREN FIETS

Gebruikte fietsparkeernormen en fietsparkeerbehoefte

Functie	Woningen/ m² bvo	Parkeer- norm fiets	Parkeer-behoefte fiets
Wonen – student	466	1	466
Wonen – studio 1p	310	1	310
Wonen - 2/3 k corporatie	155	2	310
Wonen – zorg		0	0
Wonen – studio 2p	724	2	1448
Wonen – 2/3 k	621	3	1863
Wonen – 3/4 k	310	3	930
Wonen – 5 k	186	3	558
Wonen – 2/3 k	176	3	528
Wonen – 3/4 k of 5 k		3	0
Wonen – lofts	52	3	156
Subtotaal wonen	3.000		6569
Kantoor	7.154	0,01	71
Voorzieningen in plinten	5.361	0,01	53
Subtotaal voorzieningen	12.515		125
Totaal			6694

Gemeenschappelijk stallingen

Het parkeerbeleid van de gemeente Schiedam i.r.t. parkeernormen voor de fiets is in ontwikkeling.

In het bouwbesluit is een minimale ruimte per woning voorgeschreven voor opslag. Deze opslagruimte was ook bedoeld voor de opslag van fietsen. In Schieveste worden, zoals in veel stedelijke woningbouw, gemeenschappelijke stallingen gerealiseerd. Daardoor kan efficiënter gebruik gemaakt worden van de ruimte en kan de bergruimte kleiner worden en eventueel ingepast worden in de woning zelf.

Capital Value heeft de gewenste fietsparkeernorm voor huurders van partijen als Greystar, Chang= en IC Netherlands geïnventariseerd (zie bijlage). Hier wordt uitgegaan van gemiddeld één fiets per persoon.

OCS stelt voor om de hiernaast genoemde parkeernormen te hanteren.



VERKOOPCIJFERS NIEUWE FIETSEN

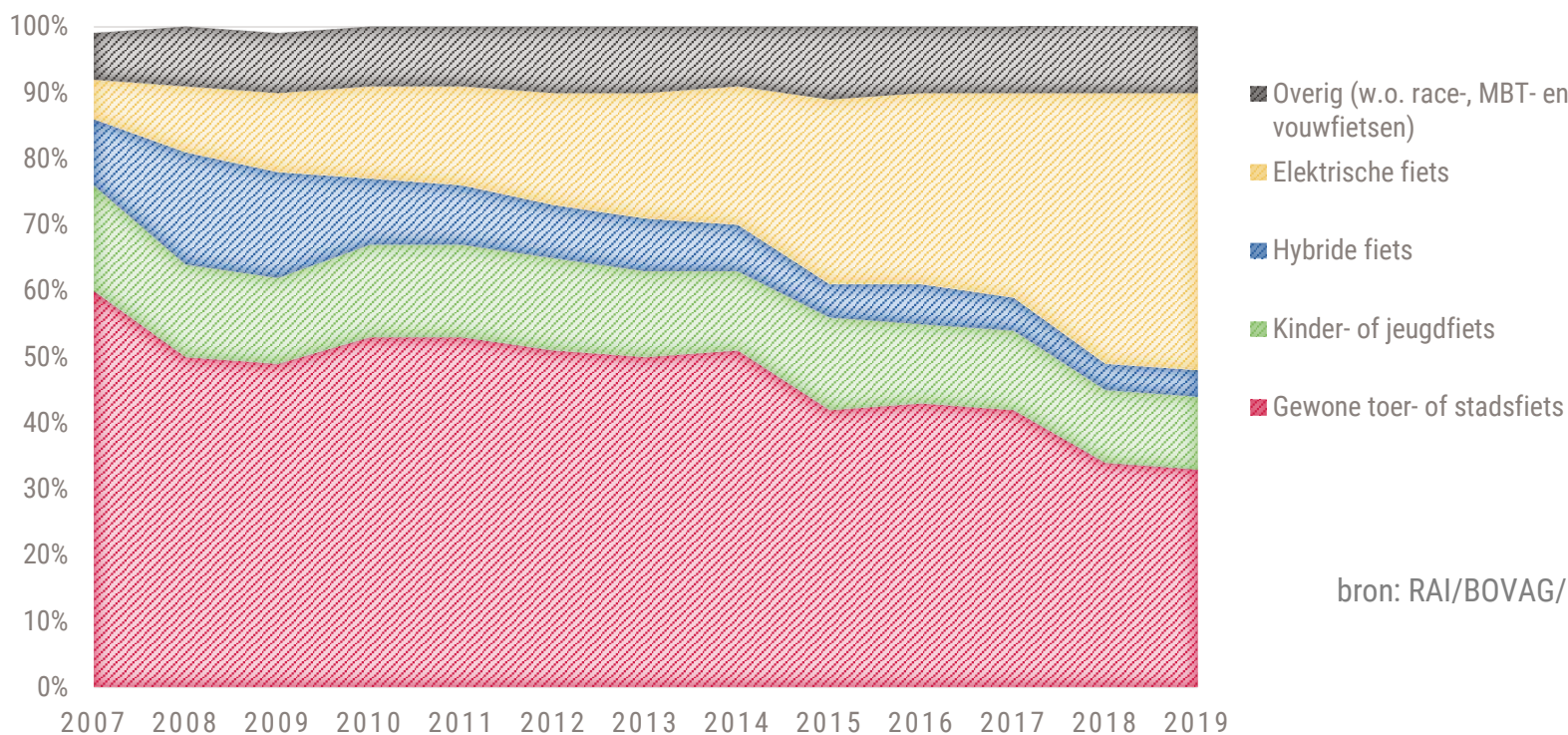
De helft van de nieuwe fietsen is duurder dan €900

De duurdere fietsen vragen om afsluitbare overdekte stalling. Dit kan een gemeenschappelijk stalling zijn die alleen toegankelijk is voor bewoners. Eventueel met compartimenten van een maximale grootte.

Ongeveer de helft van de nieuwe fietsen is duurder dan €900

De beoogde doelgroep van Schieveste, waar ook veel studenten en starters bij zitten, zal waarschijnlijk meer stadsfietsen hebben dan de landelijke verkoop van nieuwe fietsen. Wanneer de helft besloten is, zal dit ruim voldoende zijn. Vanwege de verschillen in samenstelling tussen ontwikkelvelden is maatwerk hier gewenst.

VERKOOP NIEUWE FIETSEN



bron: RAI/BOVAG/GfK



PARKEERSTRATEGIE

- Het uitgangspunt van OCS is meer ruimte voor voetgangers en fietsers in de openbare ruimte en het stimuleren van duurzaam vervoer. Een autoparkeernorm van maximaal 0,3 is als randvoorwaarde opgenomen in het Masterplan. Uitgaande van 3.000 woningen betekent dit 900 autoparkeerplekken
- Het programma zoals dat in Schieveste wordt gerealiseerd, heeft volgens de standaard parkeernormen van de gemeente Schiedam ruim 1.600 autoparkeerplekken. Vanwege nabijheid van het station Schiedam Centraal, en door extra fietsparkeerruimte, deelauto's en Mobility as a Service aan te bieden, zal de behoefte aan autoparkeerplekken lager zijn.
- In deze parkeerstrategie is een reductie voor de nabijheid van station Schiedam en voor autodelen toegepast. Dit resulteert in een parkeereis van ruim **719 autoparkeerplekken**, waarvan 240 openbaar toegankelijk voor bezoekers en 65 voor deelmobiliteit (ook openbaar) resulterend in een gemiddelde **parkeernorm van 0,24**. De parkeernorm varieert per ontwikkelveld tussen 0,14 tot 0,37.
- Door de fasering van de ontwikkelvelden wordt eerst overcapaciteit gecreëerd en is het mogelijk **flexibel op en af te schalen** en de parkeergebouwen die later gebouwd worden groter of kleiner uit te voeren als de behoefte groter of kleiner blijkt.



MAATREGELEN

- **Deelmobiliteit** wordt door een deelaanbieder verzorgd in een deel van de parkeergebouwen. De meest gunstige locaties worden toegewezen aan deelmobiliteit. Een combinatie van free floating (deelauto's kunnen binnen een servicegebied overal worden achtergelaten) en fixed based (deelauto's moeten een vaste plek worden teruggezet) is het meest voordehand liggend. Naast deelauto's kan hier ook andere deelmobiliteit zoals scooters, elektrische (bak)fietsen worden aangeboden.
- Het openbare deel van de parkeergebouwen en fietsenstallingen wordt ingericht als **mobiliteshubs**. In de mobiliteshubs zal naast parkeren door bezoekers en bewoners (dubbelgebruik) ook deelmobiliteit worden georganiseerd.
- De mobiliteshubs kunnen eigendom worden van een **mobilitatsregisseur**. Die kan de hub exploiteren en het aanbod van deelmobiliteit organiseren. De business case van de mobilitatsregisseur kan mede mogelijk gemaakt worden door een periodieke afdracht van de eigenaren van het ontwikkelde programma. Op pagina 28 en 29 staan mobiliteshubs en de borging van deelmobiliteit in de vorm van een mobilitatsregisseur verder toegelicht.

Dubbelgebruik in de parkeergebouwen

Een deel van de bewoners zal parkeren in het openbare deel van de parkeergebouwen om dubbelgebruik mogelijk te maken. Die zullen geen vaste plek kunnen huren maar krijgen toegang tot het openbare gedeelte. Het is dus mogelijk dat die op een druk moment vol is.



INVULLING PARKEERGEBOUWEN

Autoparkeren

Ontwikkelveld	Max vrijstellingen A (nabijheid OV -40%) + C (Deelauto's -16%)				Invulling parkeergebouwen			
	Parkeer-behoefte inclusief dubbel-gebruik	privé parkeren bewoners	openbare plekken bezoekers en bewoners	plekken deel-mobiliteit	privé parkeren bewoners	openbare plekken bezoekers en bewoners	plekken deel-mobiliteit	totaal
Ontwikkelveld A	180	150	14	16	179	35	28	243
Ontwikkelveld B	209	189	1	19	268	8	28	303
Ontwikkelveld C	94	78	7	9	-	-	-	-
Ontwikkelveld D	132	99	21	12	-	-	-	-
Ontwikkelveld E	104	81	14	9	151	14	9	174
Totaal	719	597	56	65	597	56	65	719

- Parkeerbehoefte ontwikkelveld D is gedeeltelijk ondergebracht in ontwikkelveld A (62 plekken) en gedeeltelijk in ontwikkelveld E (70 plekken).

Fasering en flexibiliteit

De parkeerbehoefte van ontwikkelveld D is gedeeltelijk ondergebracht in ontwikkelveld A en gedeeltelijk in ontwikkelveld E. Ontwikkelveld A is de meest logische plek hiervoor, maar daar is plek voor slechts een deel van de parkeerplekken voor ontwikkelveld D.

Ontwikkelveld E is vervolgens de dichtstbijzijnde plek. Omdat ontwikkelveld D waarschijnlijk eerder wordt ontwikkeld dan E zal voor de overbruggingsperiode een tijdelijk parkeeroplossing moeten komen.



INVULLING FIETSPARKEREN

Uitgangspunten

- De fietsenstalling is makkelijk toegankelijk en gesitueerd in hetzelfde gebouw als de woningen.
- Er zijn gemeenschappelijke stallingen zodat efficiënt gebruik gemaakt wordt van de ruimte.
- De stallingen hebben een open gedeelte en een gesloten gedeelte. In het open gedeelte kunnen deelfietsen van verschillende type, deelscooters, 'gewone' stadfietsen gestald worden en fietsen van bezoekers geparkeerd worden. In het besloten gedeelte kunnen de duurdere privé-fietsen staan. Dit zijn e-bikes, speed pedelecs, (e)bakfietsen, scooters, racefietsen, etc.
- Voor kortere bezoekjes (minder dan een uur) aan voorzieningen zijn ook fietsnietjes in de openbare ruimte voorzien.
- De benodigde aantallen deelfietsen en deelscooters worden door de mobiliteitsregisseur in samenspraak met de aanbieders van deelmobiliteit bepaald.

Schieveste als stationsgebied

Schieveste is noordelijke toegang tot het station. Dit vraagt extra zorg om fietsparkeren in de openbare ruimte goed te organiseren en zwerffietsen te voorkomen.

Het voornemen van de gemeenten is om, net als aan de voorzijde, fietsen in de openbare ruimte te verwijderen. Hiervoor is een uitbreiding van het aanwijzingsbesluit voor de voorzijde nodig.

De huidige situatie is dat treinreizigers hun fiets elke eerste 24 uur gratis kunnen stallen in de bewaakte fietsenstalling bij het station. Na 24 uur betalen ze € 0,50 per 24 uur. Hoewel het bedrag laag is, betekent dit mogelijk reizigers die meerdere dagen willen stallen de gratis openbare fietsenstallingplekken van de gebouwen van Schieveste gaan gebruiken. Met name voor het nabijgelegen ontwikkelveld 4 betekent dit dat een zelfde tariefstelling wenselijk is waarbij bewoners uiteraard vrijstelling krijgen.



INVULLING FIETSPARKEREN

Aantallen per ontwikkelveld

	Fiets- parkeer- plekken totaal	Gesloten deel stalling	Openbare deel stalling
Ontwikkelveld			
Ontwikkelveld A	1995	989	1006
Ontwikkelveld B	1800	899	901
Ontwikkelveld C	862	422	440
Ontwikkelveld D	1167	557	611
Ontwikkelveld E	871	418	452
Totaal	6.694	3.285	3.410

- Uitgaande van verkopen van nieuwe fietsen is ongeveer de helft van de nieuwe fietsen boven €900.
- Het voorstel gaat uit van:
 - open gedeelte: 50% van bewonersfietsen (inclusief deelfietsen) + bezoekersfietsen
 - gesloten gedeelte: 50% van bewonersfietsen
- Ongeveer 40% van de nieuwe fietsen zijn elektrisch. Voor het laden zijn over het algemeen geen extra voorzieningen nodig. De meeste accu's kunnen losgekoppeld worden en thuis worden opgeladen. Een oplaadstation met kluisjes zou als service in de stalling kunnen worden aangeboden en/of een aantal stroompunten.

NS stalling

Mogelijk kan er in ontwikkelveld D een NS stalling komen. Hieronder staat een eerste inschatting van de beschikbare ruimte voor een NS stalling nadat in de ruimtevrage voor de fietsparkeerbehoefte van het ontwikkelveld zelf is voorzien.

Er zijn fietsenstallingen voorzien in de dubbele plint van ontwikkelveld D. In deze dubbele plint is ruimte voor ongeveer 7.400 fietsen uitgaande van rekken met 2 fietsen (dubbellaags). De fietsparkeerbehoefte van ontwikkelveld 4 is ruim 1150 enkellaags plekken, gedeeltelijk in gecompartmenteerd in afsluitbare ruimtes. De benodigde ruimte hiervoor zal ongeveer het equivalent zijn van 2.500 dubbellaags fietsparkeerplekken. Ook zal ruimte nodig zijn voor hellingbaan naar de bovenste plint. **Een eerste inschatting is dat ruimte is voor een NS stalling van circa tot 3.000 tot 5.000 plekken.**

Ter referentie, de ondergrondse fietsenstalling aan de voorzijde van station Rotterdam Centraal heeft 5190 plekken.

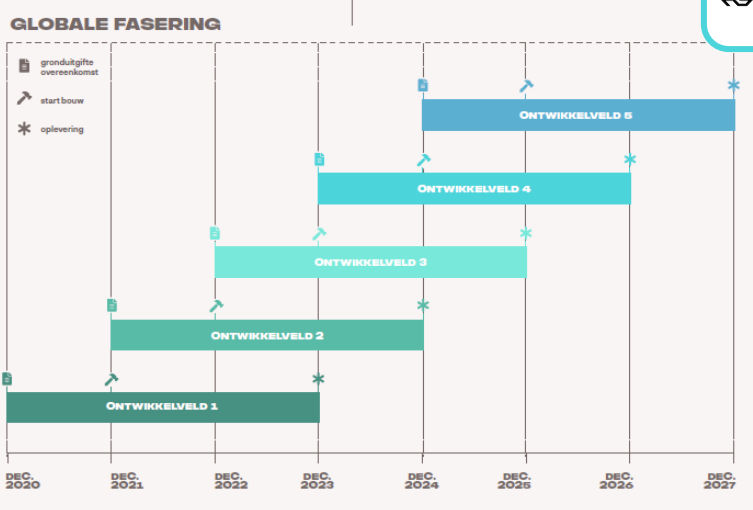
	<u>E</u>	<u>D</u>	<u>E+D</u>
	81	70	151
	14	0	14
	9	0	9
	104	70	174
	418		
	452		

	<u>A</u>	<u>D</u>	<u>A+D</u>
	150	29	179
	14	21	35
	16	12	28
	180	62	242
	989		
	1006		

	<u>B</u>	<u>C</u>	<u>B+C</u>
	189	78	268
	1	7	8
	19	9	28
	209	94	303
	899		
	901		

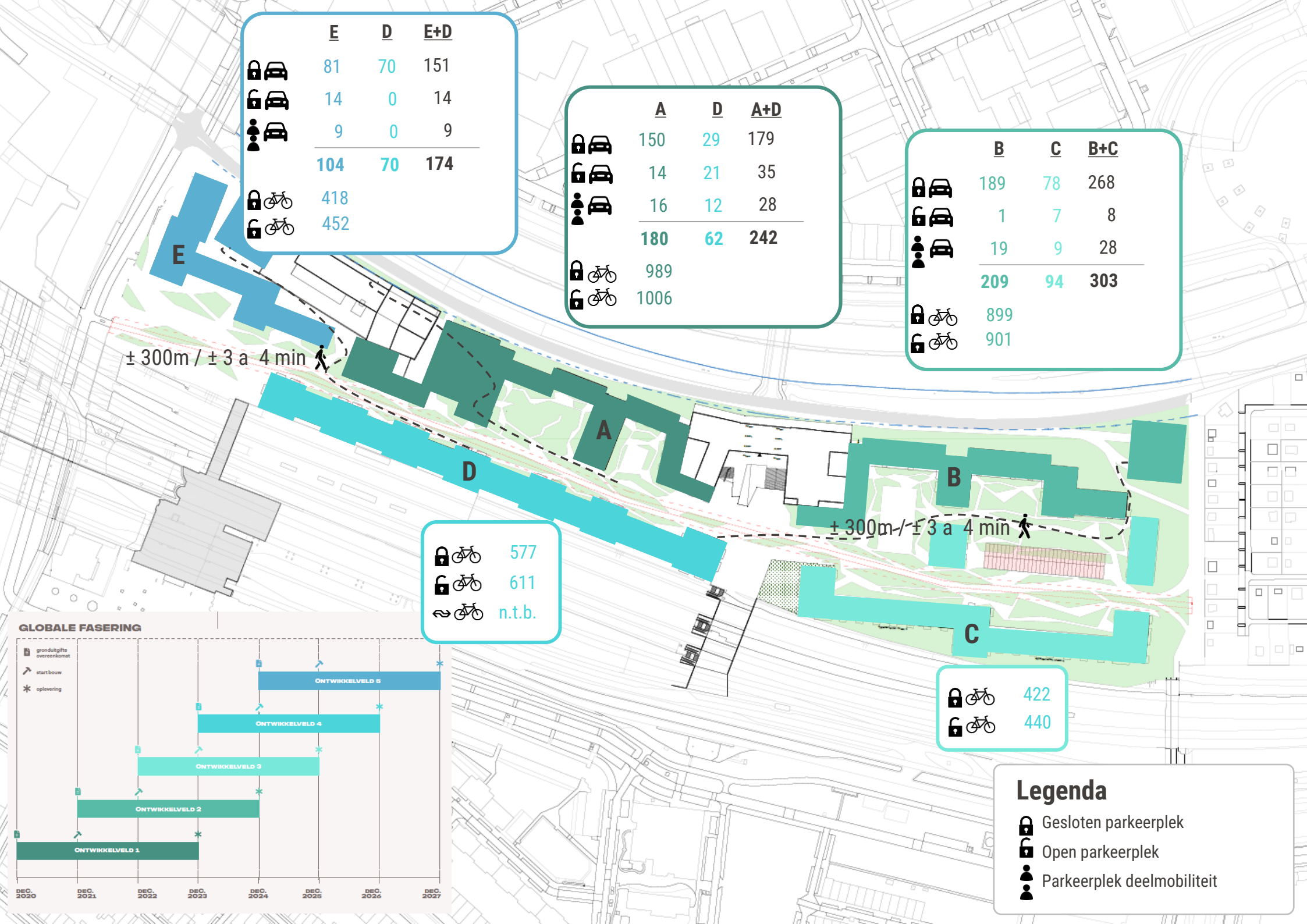
	577
	611
	n.t.b.

	422
	440



Legenda

- Gesloten parkeerplek
- Open parkeerplek
- Parkeerplek deelmobiliteit





MOBILITEITSHUBS

- Het openbare deel van de parkeergebouwen en fietsenstallingen wordt ingericht als mobiliteitshubs
- Er komen in het gebied circa acht hubs. Daarvan zijn drie hubs voor deelauto's; één in iedere parkeergarage. Er zijn vijf fietsenstallingen met een hubs voor deelfietsen en deelscooters etc.
- Een mobiliteitsregisseur exploiteert de hubs. Er worden kaders meegegeven waarbinnen deze moet opereren. Een voorbeeld van mogelijke kaders zijn rechts op deze pagina beschreven. Een mobiliteitsregisseur kan meerdere hubs exploiteren maar dat hoeft niet.



Impressie mobiliteitshub (bron: PON)



Hely hub Schoenmakerplantage Delft

Kaders voor mobiliteitsregisseur

De belangrijkste kaders zijn

Minimaal het aantal deelauto's zoals bepaald in bij de berekening van de parkeereis deze parkeerstrategie moet langjarig worden aangeboden. Uitbreiden van het aantal deelauto's mag. Er kan ook worden afgesproken dat het aantal deelauto's meeschaalt met de vraag. Bijvoorbeeld dat er minimaal X% van de tijd een deelauto beschikbaar is.

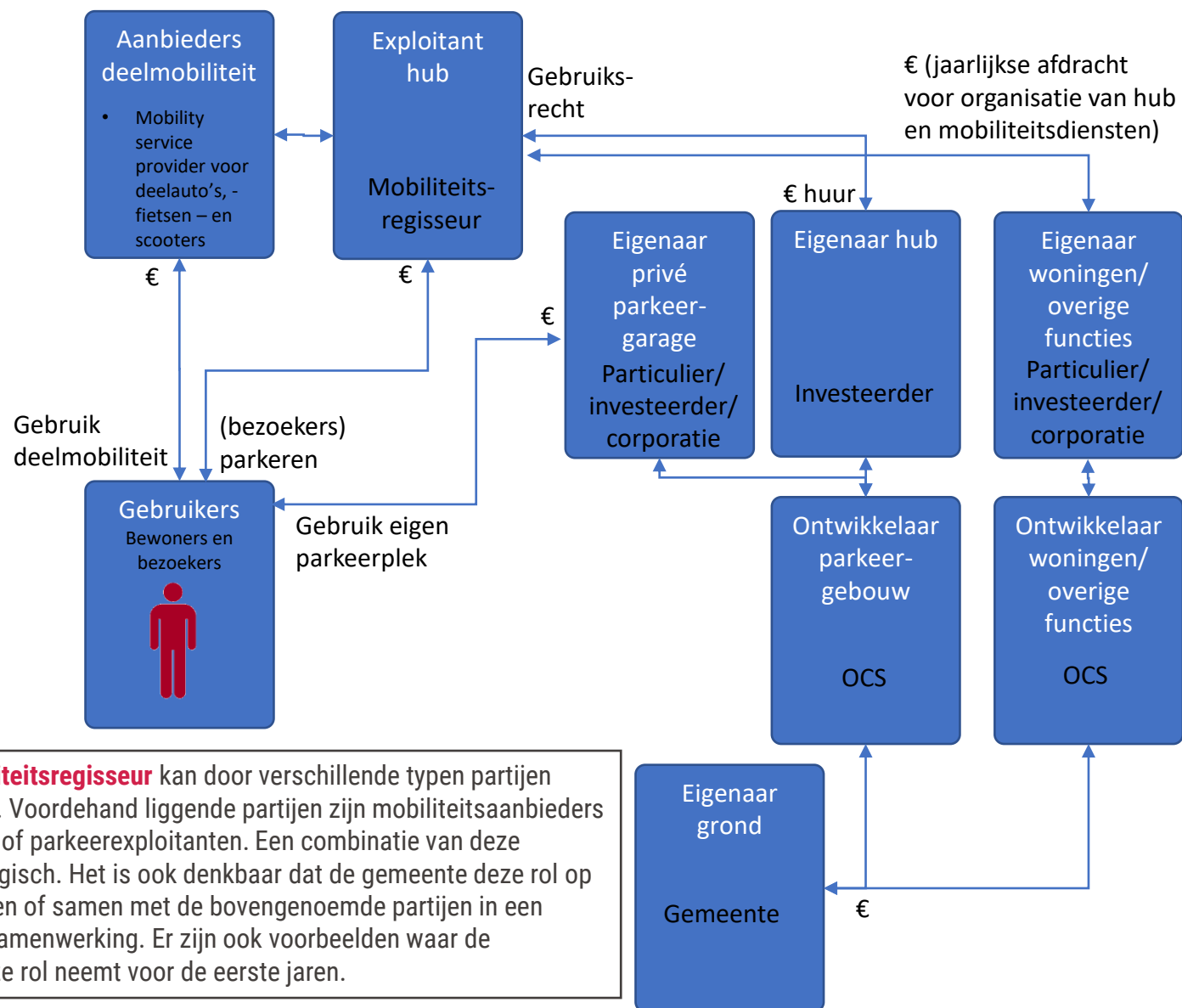
Het aanbod en aantal deelfietsen en -scooters van verschillende typen wordt bepaald door de mobiliteitsregisseur.

Alle deelvoertuigen zijn elektrisch aangedreven.



ORGANISATIE VAN HUBS EN DEELMOBILITEIT

Mobiliteitsregisseur exploiteert de openbare hubs



Eigenaren dragen bij aan deelmobiliteit

Een mogelijke organisatievorm voor het duurzaam borgen van deelmobiliteit is om een mobiliteitsregisseur in het leven te roepen.

Deze mobiliteitsregisseur exploiteert de mobiliteitshub. Hij organiseert deelmobiliteit (bijvoorbeeld door een aanbesteding). De mobiliteitsregisseur krijgt de verplichting een minimale aantal plekken voor deelmobiliteit te gebruiken.

De business case is mogelijk niet positief door de verplichting om een deel van de garage voor deelmobiliteit te reserveren. Hier kan een periodieke afdracht van eigenaren van woningen en vastgoed in Schieveeste tegenover staan. Daarmee kan de mobiliteitsregisseur de hubs exploiteren en een structureel en goed aanbod van mobiliteitsdiensten leveren. De hoogte van de periodieke afdracht kan in de orde liggen van de huur of kosten voor een parkeerplaats in een parkeergebouw.



FLANKERENDE MAATREGELEN

Randvoorwaarden voor het succes van het mobiliteitsconcept

- In de omgeving wordt betaald parkeren ingevoerd (ook in Spaanse polder en Schiedam Oost)
- Bewoners van Schieveste krijgen geen vergunning voor parkeren op straat
- Er zijn geen parkeerplekken op straat in Schieveste.
- Goede toegang tot fiets- en OV-infrastructuur

Toelichting

De ambitie van 0,24 autoparkeerplaatsen per woning is minder dan gebruikelijk in Schiedam, en ook minder dan andere wijken met een vergelijkbare stedelijkheid. De ambitieuze parkeernorm is gedeeltelijk te rechtvaardigen door de enorm gunstige ligging ten opzicht van de buitengewoon goede OV bereikbaarheid door de ligging direct aan het sterke OV-knooppunt station Schiedam Centrum. Ook worden afspraken gemaakt met de ontwikkelaars over langjarige inzet van deelmobiliteit. Daarnaast zijn er aanvullende flankerende maatregelen nodig om tot een goed functionerend mobiliteitssysteem te komen.

Het is nodig om vergunningsparkeren in te voeren in de wijk en eromheen om overlast te voorkomen. Bewoners komen niet in aanmerking voor straatparkerenvergunningen en er komen geen straatparkeerplekken. Verder moet er aantrekkelijk toegang tot fiets- en OV-infrastructuur gerealiseerd worden.



INHOUDSOPGAVE

1 Inleiding

2 Mobiliteitsprofiel

3 Parkeerstrategie

4 Verkeerscirculatie

Bijlagen

A. Programma

B. Verkeersgeneratie

C. Mobiliteitsbehoefte van de stedelijke huurder

D. Achtergrond bij verkeerscirculatie

E. Achtergrond bij mobiliteitsprofiel



DOORGAANDE VERKEERSFUNCTIE

Schieveste in relatie tot omgeving

Het intercity-station Schiedam Centrum is een belangrijke schakel voor de mobiliteit van het gebied. Nu, en in de toekomst wordt het treinstation nog veel belangrijker. **Schieveste vormt de noordelijke entree van het stationsgebied.** Voor veel mensen zal Schieveste geen eindbestemming zijn, maar een onderdeel zijn van hun reis. Daarbij zijn inrichting en oriëntatie belangrijk: snap ik waar ik ben? Kan ik mij oriënteren op het vervolg van mijn reis? Voel ik me hier welkom?

Daarnaast betekent de entreefunctie dat er mensen te voet, per fiets, openbaar vervoer, auto (P&R) van en naar het station reizen, en worden opgehaald of afgezet via een Kiss & Ride. Deze toenemende verkeersstromen van en naar het treinstation Schiedam Centrum moeten ingepast worden in de omgeving van het station. Onder andere bij de ontwikkeling van Schieveste. En rekening houdend met de toekomst waarin omliggende gebieden als 's-Gravenlandse Polder / Spaanse Polder ook ontwikkeld worden. Dit vraagt om keuzes m.b.t. welke verkeersafwikkeling welke ruimte moeten krijgen in Schieveste.

De keuzes van de inrichting van Schieveste zijn bepalend zijn voor de bereikbaarheid van het treinstation voor de toekomst en zijn in sterke mate onomkeerbaar. De aantrekkelijkheid, comfort en veiligheid van het hele voortransport is bepalend of mensen de trein een gewenst vervoersmiddel vinden. Niet alleen voor bewoners en werknemers uit Schieveste, maar juist ook vanuit de omgeving (Vlaardingen, Schiedam-Noord en 's-Gravenlandse Polder / Spaanse Polder). Het is daarmee belangrijk om deze kwaliteit te bieden, ook voor het doorgaande verkeer én **met het oog op de toekomst.**



VERKEERSCIRCULATIE

Type verkeer en doelgroepen

Vervoerswijzen

- Fietzers
- Wandelaars (inclusief minder validen)
- Automobilisten (incl taxi)
- Nood- en hulpdiensten
- Groot logistiek (bevoorrading, verhuizers)
- Klein logistiek (bestelbusjes, pakketbezorgers)
- *[Uitgangspunt dat er geen openbaar vervoer door of langs het gebied rijdt in de toekomst].*

Doelgroepen

- Bewoners van het gebied
- Bezoekers van het gebied
 - Werknemers, bezorgers, familie, bezoekers van de voorzieningen, etc
- Doorgaande reizigers (geen eindbestemming in het gebied)
 - Met specifieke aandacht voor de treinreizigers

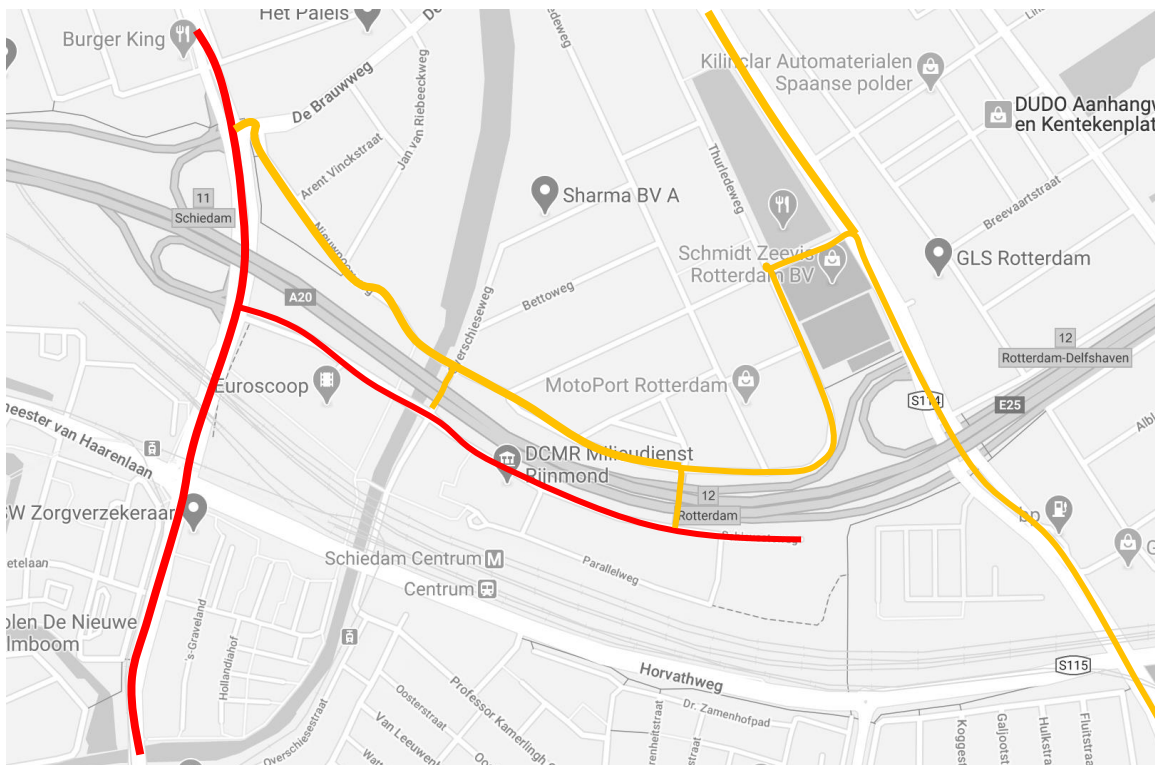


AUTO

Verkeerscirculatie bezoekers en bewoners

Het reguliere autoverkeer (bewoners én bezoekers) blijven aan de noordkant van het gebied; daar zitten de in- en uitgangen van de parkeergarages. Daarmee blijft het gebied tussen de bouwkavels **autoluw** en ontstaat daar een verblijfsklimaat en een plek voor langzaam verkeer.

Rood = hoofdroute, oranje = subroute



Toelichting

Het gebied dient op twee manieren ontsloten te blijven in verband met doorstroming en calamiteiten.

Hoofdroute Schievesteweg

De hoofdroute is de Schievesteweg. Deze takt via de brug over de Schiedamse Schie en Noorderweg aan op de 's-Gravelandseweg en is daarmee goed ontsloten met de hoofdwegen van Schiedam en de A20. De Schievesteweg is tweerichtingsverkeer.

Subroute

De subroute is de route door het tunneltje van de A20 (De Hoopstraat) en zorgt daarmee voor de tweede verbinding van het gebied.

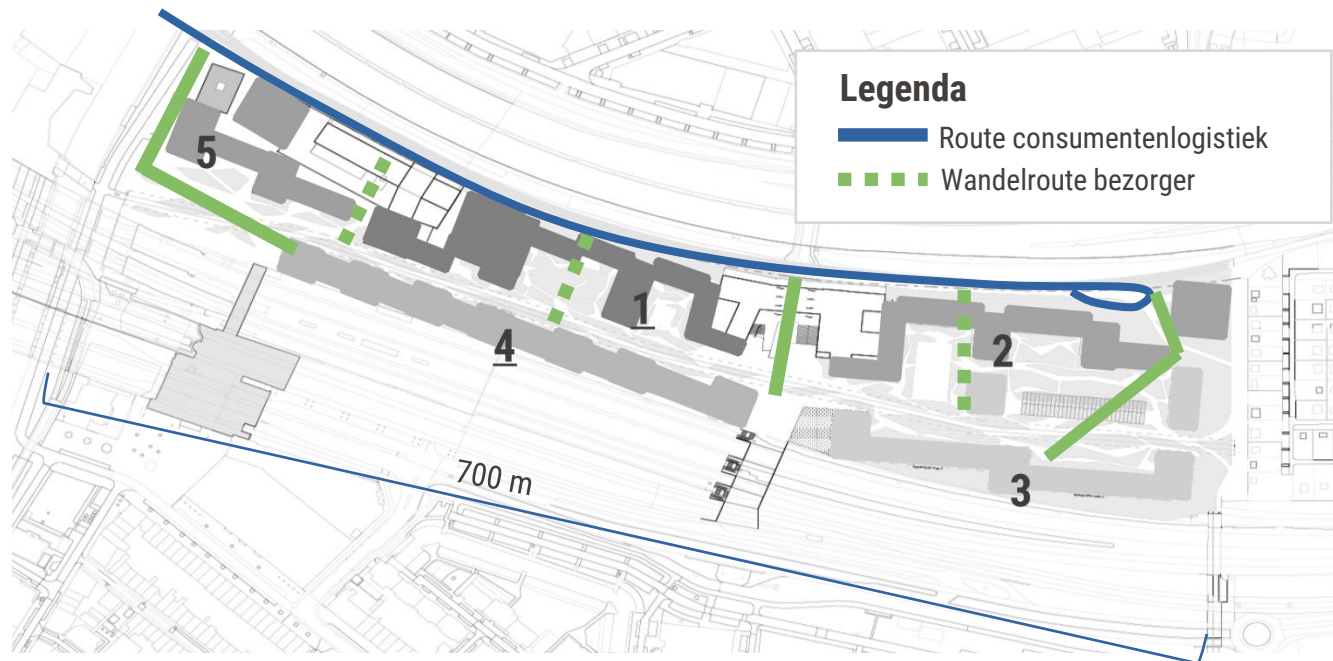
Overschieseweg zonder auto's

Op dit moment is de Overschieseweg nog toegankelijk voor autoverkeer. Er zijn plannen om deze in de toekomst af te sluiten voor autoverkeer (bron: Mobiliteitsvisie gemeente Schiedam). Dit wordt dan een verbindende weg naar het station zijn voor fietsers en voetgangers. Hij is daarmee niet opgenomen in het rechterfiguur als ontsluitende weg voor autoverkeer.



LOGISTIEK

Consumentenlogistiek: pakketbezorging, dienstverlening



Toelichting

Onder consumentenlogistiek worden de bestelbusjes en andere kleine logistiek verstaan die relatief kleine pakketten aanbieden. Voor 3.000 woningen zal er dagelijks veel consumentenlogistiek naar Schieveste rijden.

Laad- en lospunten langs Schievesteweg

De Schievesteweg wordt ingericht met laad- en lospunten voor deze logistieke busjes. Dit betekent dat de busjes niet eenvoudig bij ontwikkelveld 3 en 4 kunnen komen. Daarvoor zijn de aansluitende voetgangersroutes belangrijk.

Draaipunt aan einde van Schievesteweg

Omdat de busjes niet de parkeergarages in rijden, zal er een draaipunt moeten komen aan de doodlopende straat

Voetgangersroute van de bezorger

De aansluitende route voor de bezorger naar de voordeur – met name met verse of kostbare pakketten – is belangrijk. Zie pagina over voetganger.

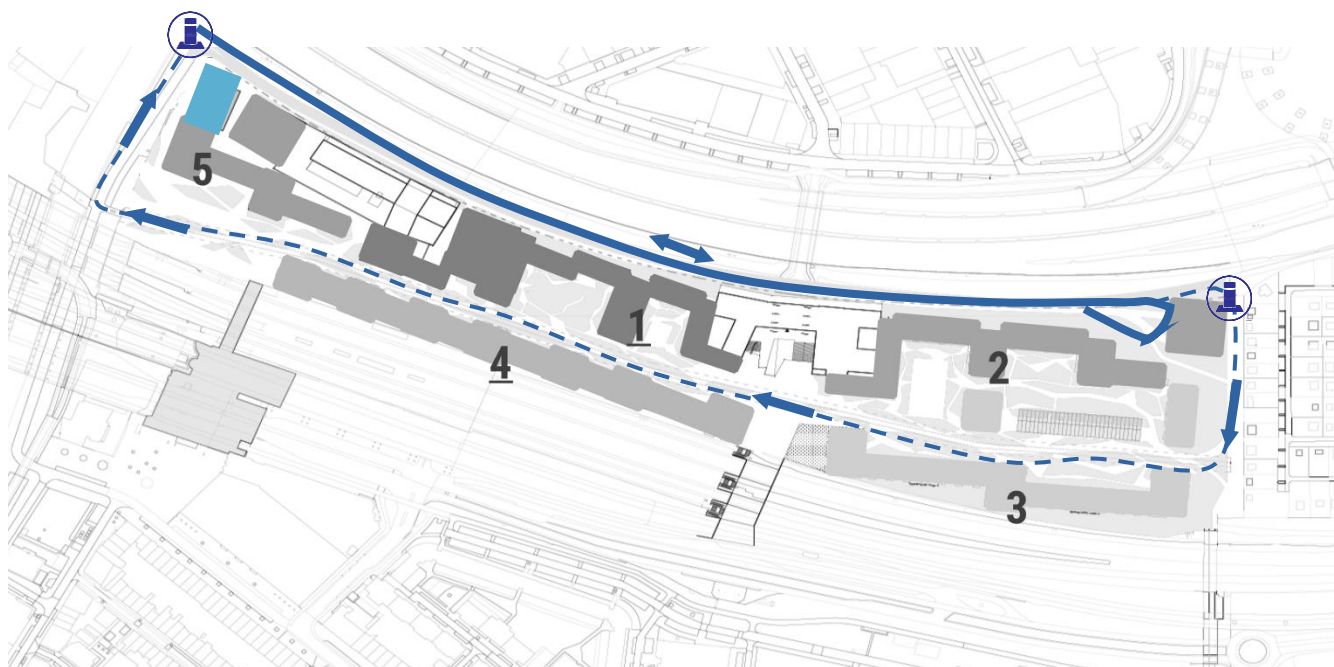
Keuze: pakketverzamelpunt

Doel van een pakketverzamelpunt is o.a. om de parkeerduur van het bestelbusje te verkorten.



LOGISTIEK

Groot logistiek: bouw, verhuizing, retail, bevoorrading, afval



Toelichting

Onder groot logistiek worden logistieke stromen bedoeld die groot materiaal vervoeren, zoals verhuishagens, bevoorrading van restaurants en vuilniswagens. Dit zullen slechts een aantal ritten per dag zijn.

Bereikbaarheid tot aan de entree

Doordat de goederen groot zijn, moet de mogelijkheid er zijn om te parkeren bij de herkomst / bestemming van de grote goederen. Dit betekent concreet: voor de deur van de voorzieningen en voor de entree van de woningen i.v.m. verhuizingen en verbouwingen.

Pollers

Door middel van het plaatsen van pollers aan de randen van het binnengebied en een pollerontheffing kan er gezorgd worden dat alleen dit groot logistiek toegang krijgt tot het autoluwe binnengebied, eventueel i.c.m. venstertijden

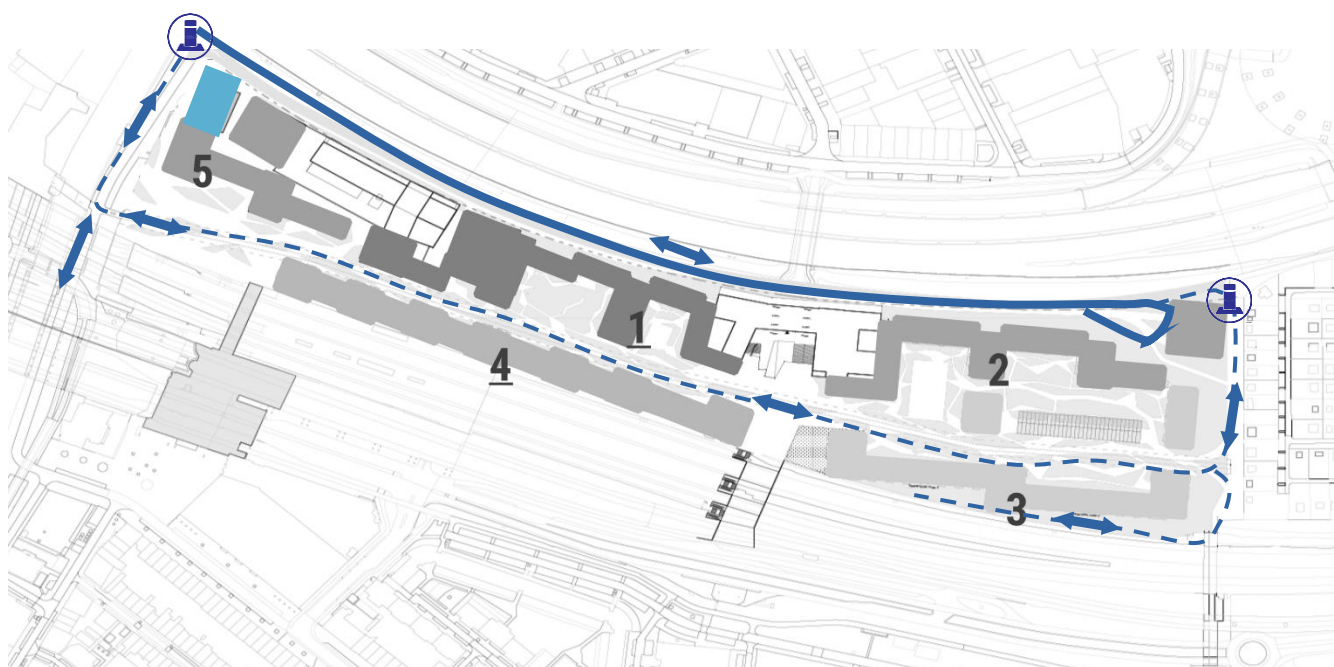
Rijden en parkeren

De toegang betekent dat de openbare ruimte zo moet zijn ingericht dat zowel rijden als parkeren van groot logistiek mogelijk is. En daarnaast niet meteen de wandelaars en fietsers blokkeert.



NOOD- EN HULPDIENTEN

Bereikbaarheid tot aan de deur



Toelichting

Zelfde route als groot logistiek

Nood- en hulpdiensten moeten rijden tot aan de deur. Daarmee hebben ze dezelfde route als het groot logistiek. Het verschil is dat nood en hulpdiensten de lus in beide richtingen kunnen rijden. Doordat de route geschikt gemaakt is voor groot logistiek, is het daarmee ook geschikt voor nood- en hulpdiensten.

Bereikbaarheid stationsgebied

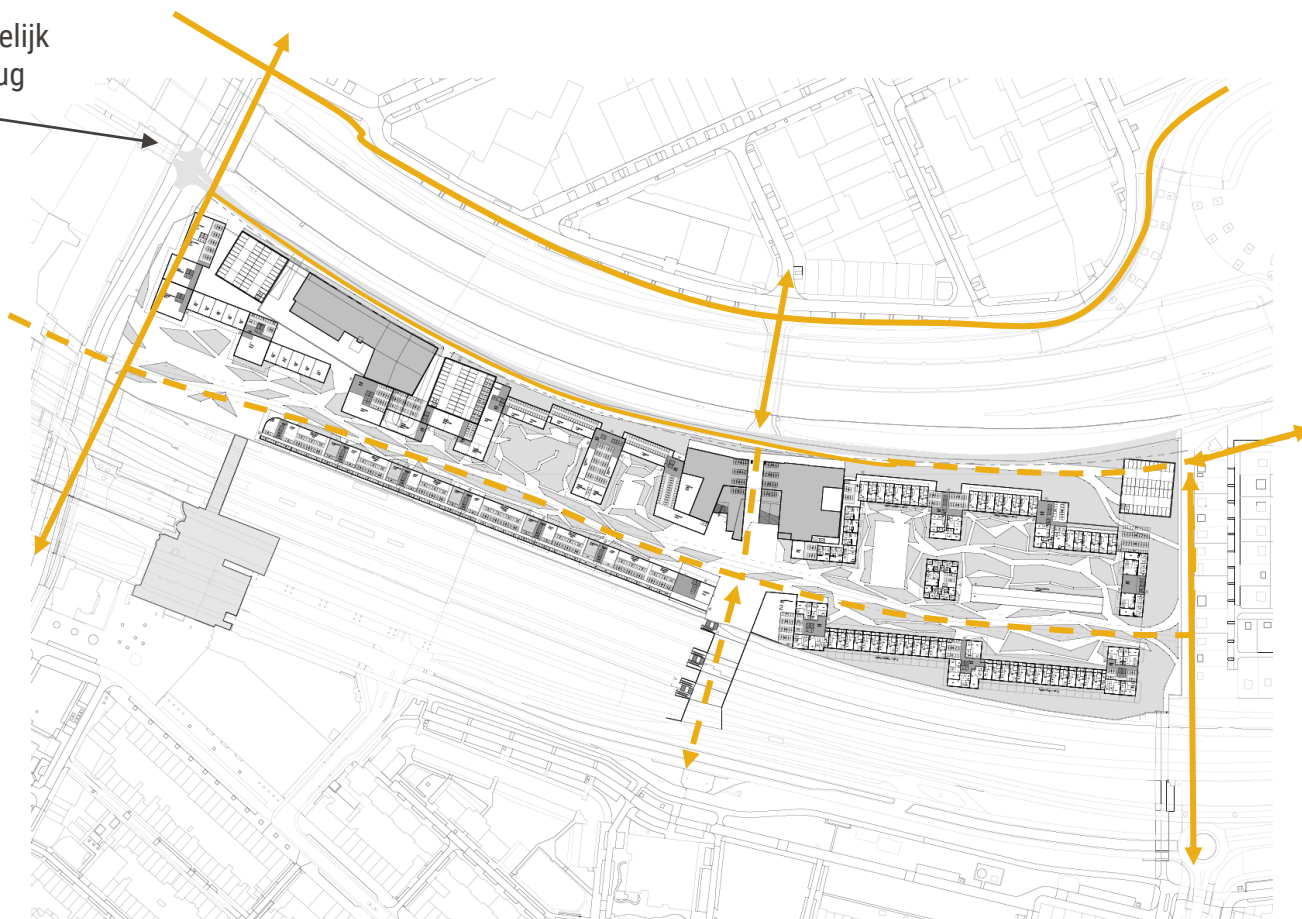
Indien het gebied Schieveeste ook een aanrijdroute is voor de nood- en hulpdiensten naar het stationsgebied dan kan dat via de Overschieseweg. Nood- en hulpdiensten kunnen achter ontwikkelveld 3 langs om het spoor te bereiken.



FIETS

Verkeerscirculatie

Geen fietsverkeer mogelijk over de Noorderwegbrug



--- Nieuwe fietsverbinding
— Bestaande fietsverbinding

Eigenschappen

Routes

De fiets- en wandelroutes zijn essentieel in het gebied vanwege het duurzame karakter. Fietzers zijn net als water: ze kiezen de kortste route om te fietsen. Omdat fietsen een gewenste manier is van mobiliteit en past bij een duurzaam leefmilieu dient het zoveel mogelijk gefaciliteerd te worden. Daar zijn routes een belangrijk onderdeel van.

Koppeling fietsparkeren

Ook de koppeling met het fietsparkeren is daarin belangrijk. Zorg voor duidelijke entrees en makkelijk toegang tot de fietsparkeerlocaties zodat zowel de fiets als de parkeerlocaties goed gebruikt worden.

Aparte fietspaden

De totale lengte van het gebied is 700 meter. Het gebied zal daarmee ook een verbindende functie hebben waar doorgefietst wordt. Daarom zijn aparte fietspaden zeer geschikt. Het gebied is vergelijkbaar qua grootte met het Mekelpark bij de TU Delft.

Doorgaande fietsers

Wat is de gewenste route van de fietser vanaf bijv Euroscop of het treinstation?



VOETGANGER

Verkeerscirculatie

Geen voetgangers mogelijk over de Noorderwegbrug

Entree station Schiedam

Creëer doorgangen voor voetgangers die ook zonder toegangspassen / sleutels toegankelijk zijn

Opgang naar station

700 m

Eigenschappen

Wandelgebied

Het gebied wordt verblijven en daarmee staat de voetganger op nummer 1.

Wandelroutes voor bezoekers van en naar de (fiets)parkeergarages

De autoparkeerplekken zitten aan de noordkant van het gebied. Dit betekent dat bezoekers van het gebied en bewoners van bouwkavel 3 en 4 ook hier zullen parkeren. Een goede en duidelijke wandelroute van de parkeerlocatie naar de bestemming in het gebied – en vice versa – is daarmee belangrijk.

Wandelroutes van en naar de laad- en losplekken

Zoals beschreven op pagina “Consumentenlogistiek”, zijn de laad- en losplekken aan de Schievesteweg. Om het binnengebied zo autoluw mogelijk te houden. Dit betekent echter dat er duidelijke doorsteken moeten komen voor voetgangers om zo bij de entrees van bouwkavel 3 en 4 te komen.



AANDACHTSPUNTEN VERKEERSCIRCULATIE

Verkeerscirculatie bezoekers en bewoners

Kiss & Ride voor station Schiedam Centrum

Station Schiedam is een belangrijk herkomst en bestemming in dit gebied en zal met het oog op de mobiliteitstransitie alleen maar belangrijker worden. Ook de Kiss & Ride functie moet een plek krijgen rondom het station. Het is de vraag of dat in / rondom Schieveste moet (zoals nu het geval is) of dat daar een geschikte plek voor is op bijvoorbeeld de Horvathweg.

Schievesteweg: sociale onveiligheid voorkomen

De Schievesteweg is een mooie duidelijke route, maar is mogelijk sociaal onveilig. Het is namelijk de “achterkant” van bebouwing en er zijn daarmee geen ogen gericht op de straat. Hierdoor kan het een sociaal onveilige weg worden. Hiermee zou wandelen en fietsen hier onveilig voelen en is het des te belangrijker dat dit goed vormgegeven wordt in het ‘binnengebied’



INHOUDSOPGAVE

- 1 Inleiding
- 2 Mobiliteitsprofiel
- 3 Parkeren
- 4 Verkeersstromen

Bijlagen

- A. Programma
- B. Verkeersgeneratie
- C. Mobiliteitsbehoefte van de stedelijke huurder
- D. Achtergrond bij verkeerscirculatie
- E. Achtergrond bij mobiliteitsprofiel

BIJLAGE A: PROGRAMMA

Onderstaande programma is uitgangspunten voor de berekeningen

Functie	Categorie	Woningen/ m ² bvo
Wonen – student	kamerverhuur, niet-zelfstandig, studenten	466
Wonen – studio 1p	kamerverhuur, zelfstandig, niet studenten	310
Wonen - 2/3 k corporatie	huurhuis, sociale huur	155
Wonen – zorg	Aanleunwoning en serviceflat	0
Wonen – studio 2p	huur, etage, midden/duur (≥ € 710,68 per mnd)	724
Wonen – 2/3 k	huur, etage, midden/duur (≥ € 710,68 per mnd)	621
Wonen – 3/4 k	huur, etage, midden/duur (≥ € 710,68 per mnd)	310
Wonen – 5 k	huur, etage, midden/duur (≥ € 710,68 per mnd)	186
Wonen – 2/3 k	koop, etage, midden (WOZ-waarde < € 247.500)	176
Wonen – 3/4 k of 5 k	koop, etage, duur (WOZ-waarde ≥ € 247.500)	
Wonen – lofts	koop, etage, duur (WOZ-waarde ≥ € 247.500)	52
Subtotaal wonen		3.000
Kantoor	kantoor zonder baliefunctie	7.154
Voorzieningen in plinten	commerciële dienstverlening	5.361
Subtotaal voorzieningen		12.515

- Uitgaande van 3.000 woningen volgens het Masterplan. De verdeling naar type woningen is volgens Parkeerbalans Schieveste t.b.v. MER (19 juni 2020)
- Uitgaande van 11.373 m² voorzieningen volgens de meest recente inschatting uit 20064_Schiedam Schieveste_uittrekstaat 13-09-2020 (002).xlsx (voor ontwikkelveld A) en de hfb presentatie Schiedam, Schieveste – Werkgroep Bouwplanontwikkeling, overleg 24-08-2020 (voor ontwikkelvelden B t/m E)

Uitsplitsing naar ontwikkelvelden

Voor de parkeerbehoefte is ook een uitsplitsing gemaakt tussen de ontwikkelvelden.

Daarbij is uitgegaan van de verdeling over de parkeervelden volgens hfb. Deze verdeling gaat uit van een totaal programma met circa 2800 woningen. De parkeerbehoefte is daarom opgeschaald zodat die overeenkomt met de parkeerbehoefte bij 3.000 woningen.

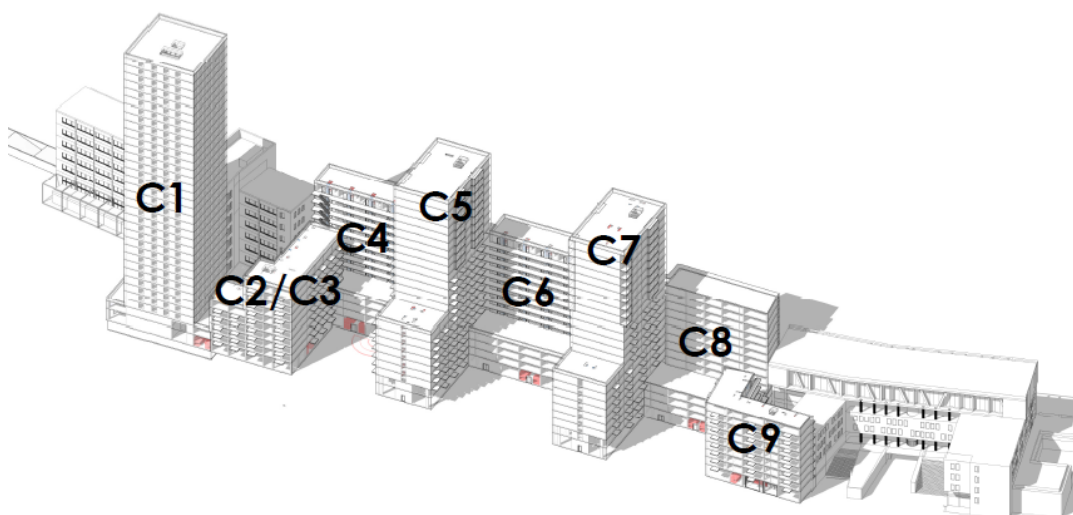
Voor ontwikkelveld 1 uitgegaan van het programma volgens hfb op 09-11-2020 (presentatie Schiedam, Schieveste -Topteam, overleg 14-09-2020 - Update 18-09-2020).

Voor de overige ontwikkelvelden is uitgegaan van hfb van 24-08-2020 (presentatie Schiedam, Schieveste – Werkgroep Bouwplanontwikkeling, overleg 24-08-2020).

BIJLAGE A: PROGRAMMA

Programma voor ontwikkelveld A – bron: hfb, 9 nov 2020

Sprint 4 | Structuurontwerp Variant 1- Aantallen en afmetingen huidige stand



Bruto vloeroppervlakte wonen en functies: 75.853 m2

Bruto vloeroppervlakte parkeren: 8.120 m2

Totaal BVO 83.937 m2

Totaal GO 46.705 m2

Totaal GO overig ntb m2

Aantal parkeerplaatsen: 246

C1				
1 kamerwoning	Studio	18 m²	7564	426
1 kamerwoning	Studio	22 m²	484	22
1 kamerwoning	Studio	23 m²	2995	128
			11043	576

C2/3				
2/3 kamerwoning	Appartement	60 m²	3675	61
			3675	61

C4				
1 kamerwoning	Studio	33 m²	3268 m²	100
2 kamerwoning	Appartement	43 m²	134 m²	3
2 kamerwoning	Appartement	59 m²	356 m²	6
			3786 m²	109

C5				
2 kamerwoning	Appartement	39 m²	350 m²	9
2 kamerwoning	Appartement	42 m²	251 m²	6
2 kamerwoning	Appartement	44 m²	1976 m²	45
2 kamerwoning	Appartement	47 m²	4307 m²	92
2 kamerwoning	Appartement	48 m²	191 m²	4
2 kamerwoning	Appartement	52 m²	929 m²	18
2 kamerwoning	Appartement	54 m²	1080 m²	20
			9086 m²	194

C6				
1 kamerwoning	Studio	33 m²	3268 m²	100
2 kamerwoning	Appartement	45 m²	402 m²	9
2 kamerwoning	Appartement	59 m²	356 m²	6
			4026 m²	115

C7				
2 kamerwoning	Appartement	47 m²	186 m²	6
2 kamerwoning	Appartement	52 m²	1032 m²	18
2 kamerwoning	Appartement	54 m²	540 m²	10
3 kamerwoning	Appartement	63 m²	563 m²	9
3 kamerwoning	Appartement	66 m²	393 m²	6
3 kamerwoning	Appartement	67 m²	1208 m²	18
3 kamerwoning	Appartement	68 m²	610 m²	9
3 kamerwoning	Appartement	70 m²	2374 m²	34
3 kamerwoning	Appartement	71 m²	1418 m²	20
3 kamerwoning	Appartement	78 m²	777 m²	10
			9093 m²	140

C8				
1 kamerwoning	Studio	36 m²	218 m²	6
2 kamerwoning	Appartement	42 m²	126 m²	3
2 kamerwoning	Appartement	51 m²	153 m²	3
2 kamerwoning	Appartement	56 m²	1675 m²	30
2 kamerwoning	Appartement	68 m²	678 m²	10
2 kamerwoning	Appartement	69 m²	688 m²	10
			3538 m²	42

C9				
3 kamerwoning	Appartement	58 m²	935 m²	16
3 kamerwoning	Appartement	62 m²	992 m²	16
3 kamerwoning	Appartement	66 m²	531 m²	8
			2458 m²	40

Totaal 46.705 m² 1297

BIJLAGE A: PROGRAMMA

Verdeling van type woningen ontwikkelvelden B-E (bron: hfb, 24 aug 2020)

Sprint 2 | Uitgangspunt programma overige ontwikkelvelden

Ontwikkelveld 2

Aantal	Omschrijving	Opp. GO
79 st	Studio 2-persoon	40 m2
270 st	2/3-kamer appartement	65 m2
161 st	3/4-kamer appartement	84 m2
53 st	5-kamer appartement	95 m2

563 woningen

Overig:	Opp. BVO
Plint commercieel verhuurbaar	168 m2
Plint functies tbv bovenl. functies	-

Ontwikkelveld 3

Aantal	Omschrijving	Opp. GO
71 st	2/3-kamer appartement	65 m2
81 st	3/4-kamer appartement	84 m2
86 st	5-kamer appartement	95 m2
14 st	Lofts	108 m2

252 woningen

Overig:	Opp. BVO
Plint commercieel verhuurbaar	1.740 m2
Plint functies tbv bovenl. functies	-

Ontwikkelveld 4

Aantal	Omschrijving	Opp. GO
249 st	2/3-kamer appartement	65 m2
125 st	2/3-kamer corporatie	61 m2

374 woningen

Overig:	Opp. BVO
Plint commercieel verhuurbaar	5.397 m2
Plint functies tbv bovenl. functies	4.747 m2

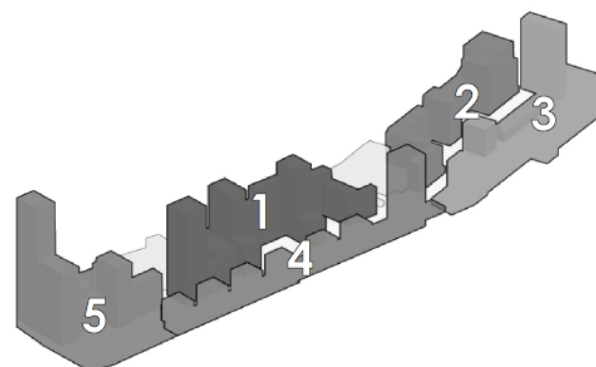
Ontwikkelveld 5

Aantal	Omschrijving	Opp. GO
28 st	2/3-kamer appartement	65 m2
39 st	3/4-kamer appartement	84 m2
35 st	5-kamer appartement	95 m2
45st	Lofts	108 m2
154st	Wonen - Zorg	32 m2

301 woningen

Overig:	Opp. BVO
Plint commercieel verhuurbaar	3.426 m2
Plint functies tbv bovenl. functies	-

Totaal: 2.740 woningen



BIJLAGE B: VERKEERSGENERATIE

Aantal autoritten per dag

Functie	Woningen/Verkeers- m² bvogeneratie per woning/ m² bvo	Verkeers- generatie (werkdag) in mvt/etm o.b.v. CROW	Inschatting inwoners personen per woning	O.b.v. mobiliteitsp rofiel		
Wonen – student	466	1,2	559	1	466	403
Wonen – studio 1p	310	1,5	465	1	310	157
Wonen - 2/3 k corporatie	155			1	155	238
Wonen – zorg	0	1,2		2		
Wonen – studio 2p	724	1,6	1158	2	1448	469
Wonen – 2/3 k	621	3,7	2298	2	1242	1019
Wonen – 3/4 k	310	5,3	1643	3	930	420
Wonen – 5 k	186	5,3	986	3	558	185
Wonen – 2/3 k	176	1,6	282	2	352	99
Wonen – 3/4 k of 5 k				3		351
Wonen – lofts	52	5,3	276	3	156	124
Subtotaal wonen	3.000		7666		5617	3465
Kantoor	7.154	0,038	272			136
Voorzieningen in plinten	5.361	0,066	354			177
Subtotaal voorzieningen		12.515	626			313
Totaal			8.292			3.778

- Door substantieel lager autobezit zal het aantal autoritten ook lager liggen dan volgens de kentallen van het CROW.
- Verkeersonderzoek Schieveste te Schiedam (19 juni 2020) heeft met 4322 gerekend. De afwikkeling daarvan bleek geen probleem.

Verkeersgeneratie mobiliteitsprofiel

Bij het bepalen van de verkeersgeneratie is uitgegaan van de modal split uit het mobiliteitsprofiel dat voor Schieveste beoogd wordt (zie pagina 18). Deze modal split is als volgt.

lopen	20%
fiets	39%
OV	13%
auto	28%

Verder is gerekend met 2,5 verplaatsingen per persoon per dag. Dit is gelijk aan het gemiddelde in Amsterdam (bron: [Amsterdamse Thermometer van de Bereikbaarheid 2019](#))

BIJLAGE C: MOBILITEITSBEHOEFTE VAN DE STEDELIJKE HUURDER

Notitie van Capital Value

	Greystar	Change=	IC Netherlands
Gewenste parkeernorm	Zo min mogelijk. De huurdersdoelgroep heeft geen auto en vanwege de locatie t.o.v. station wordt er gebruik gemaakt van de trein. Ze willen echter wel de mogelijkheid/service bieden in de vorm van een recht op een parkeerplaats. Bij voorkeur hebben ze de parkeerplaatsen niet in eigendom. OurDomain: nagenoeg lege parkeergarage. The Grace: 30 parkeerplaatsen op 1500 woningen.	Change= west: Geen parkeerplaatsen Change= Zuidoost: 30 parkeerplaatsen op 595 woningen Change= Utrecht: 211 parkeerplaatsen op 600 woningen Ze benaderen het altijd heel objectief en laten altijd een onafhankelijke partij een rapport opstellen. Tot nu toe hebben ze altijd de (lage) parkeernorm gekregen die ze wilden. Hun ervaring is dat maar een zeer klein deel van de huurdersdoelgroep een auto heeft en dus een parkeerplaats wil huren. De beschikbare plaatsen verhuren ze aan buitenstaanders. Uiteraard hangt er veel samen met de locatie en de beschikbaarheid van OV.	Zo min mogelijk. Voor studenten en young professionals in principe geen parkeren / zo min mogelijk parkeren. IC heeft recent onderzoek gedaan naar de woonwensen waarin parkeren is meegenomen. Dit onderzoek is ook ter onderbouwing van IC haar wensen bij nieuwe ontwikkelingen. We zijn nog in afwachting van hun uitkomsten. Recent heeft IC een woontoren in Almere stad aangekocht van met 157 starters appartementen (hoofdzakelijk 2-kamer appartementen en friendswoningen) waarbij geen parkeren is opgenomen. Huurders kunnen indien gebruik maken van een gemeentelijke openbare garage in de omgeving. Ook bij de meest recente acquisitie voor studio's/2 kamer woningen voor young professionals (middenhuur) zijn er slecht enkele parkeerplaatsen opgenomen voor circa 200 appartementen. Voor een studentenproject met 639 units was geen autoparkeren opgenomen.
Gewenste fietsparkeernorm	1/1 (kleine servicevergoeding per overdekte fietsparkeerplaats €5,- per maand) The Grace: 1/1. De ervaring leert dat de beoogde doelgroep niet meer fietsen heeft dan 1.	Change= Zuidoost: 595 fietsparkeerplaatsen op 595 woningen Change= Utrecht: Na te vragen Over het algemeen is 1 fiets per student/slaapleek voldoende. Scooterplaatsen moeten wel aanwezig zijn maar in beperkte mate.	Voor fietsen wordt in principe 1 fiets per bewoner aangehouden.
Deelconcepten	Auto: toegevoegde waarde, al leert de ervaring dat er niet veel gebruik van gemaakt wordt. Fiets: Hier is veel meer vraag naar. Bij OurDomain wordt hier veel gebruik van gemaakt. Er zit een exploitant op de verhuur. Scooter	De deelconcepten die ze in hun complexen gebruiken worden gebruikt. Ze zien dergelijke autodeel en fietsdeelconcepten als toegevoegde waarde.	Worden weinig gebruikt maar dienen als service.



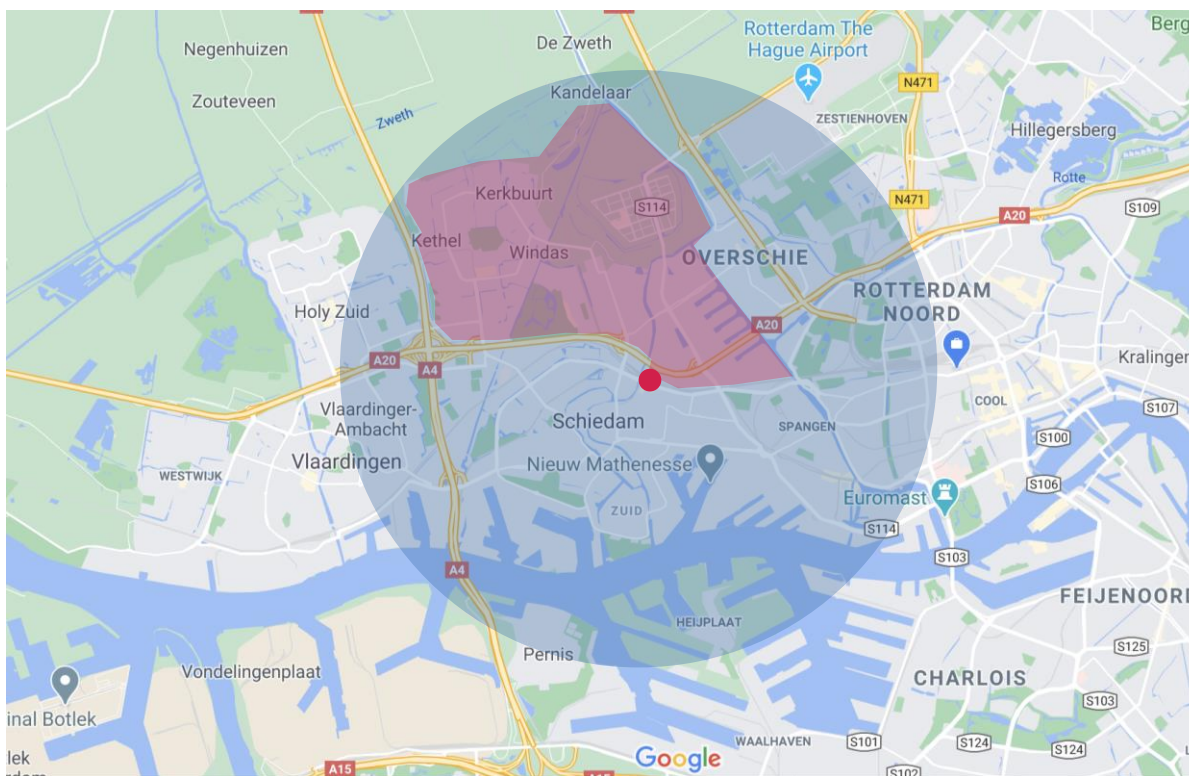
BIJLAGE D: ACHTERGROND BIJ VERKEERSCIRCULATIE

- Doorgaande verkeersfunctie
- Bereikbaarheid van het gebied
- Mobiliteitsvisie gemeente schiedam

DOORGAANDE VERKEERSFUNCTIE

Schieveste in relatie tot omgeving

Onderstaand intercitystation Schiedam Centrum wordt een belangrijke schakel in het mobiliteitssysteem van de omgeving. De blauwe cirkel om het station betreft een afstand van circa 5 kilometer. Voor gebruikers van het lichtroze gebied is Schieveste / de Overschieseweg de entree richting het station. De oostkant zal vaker naar R'dam CS gaan.



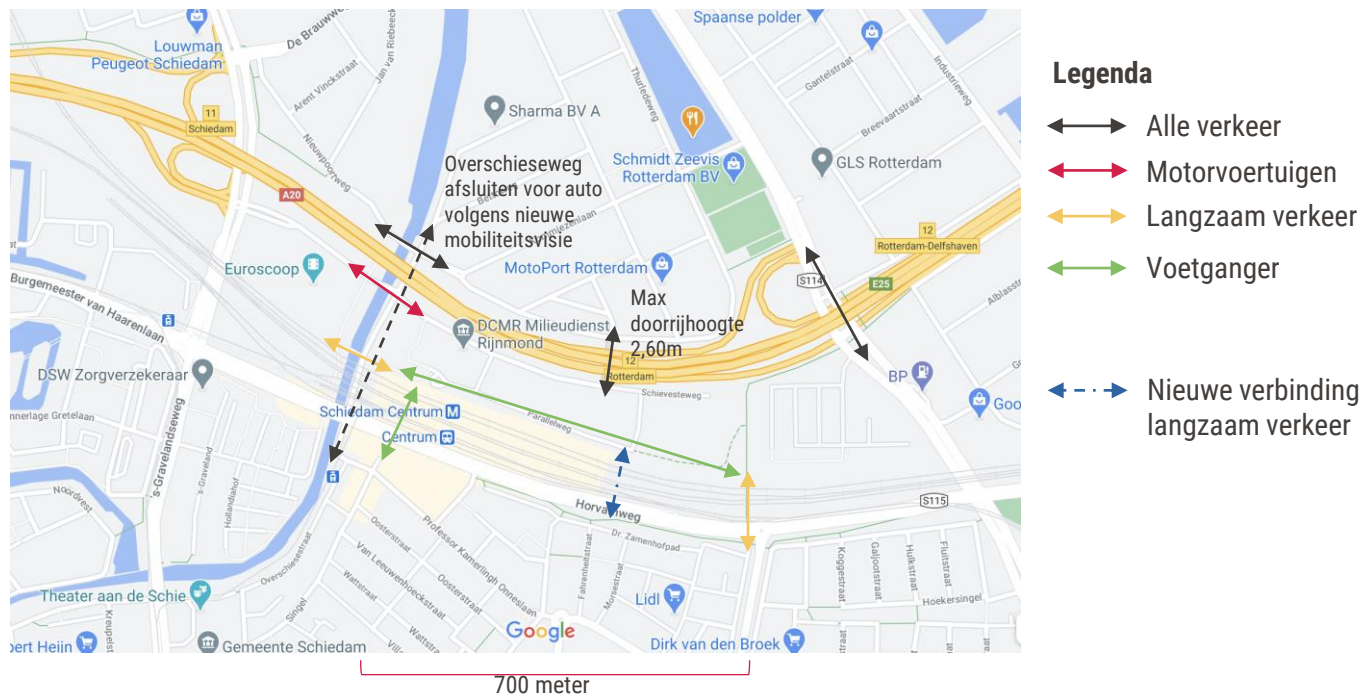
Bezoekers van het treinstation

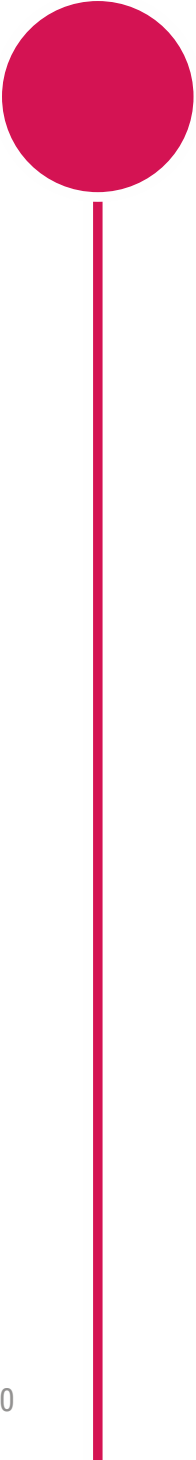
- Fietsenstallingen voor bezoekers van het treinstation bevinden zich op het Stationsplein (bewaakt en onbewaakt) en mogelijk in de nieuwe situatie in pandig onder de bebouwing van fase 4
- De Kiss & Ride verplaatst zich hoogstwaarschijnlijk richting Horvathweg of Noorderweg. In elk geval niet meer op de huidige locatie en/of nabij het Stationsplein.
- Er wordt geen rekening gehouden met OV-ontsluiting in het Schieveste gebied. Een (toekomstige) OV-ontsluiting aan de noordkant van het treinstation zou los komen te liggen van alle overige OV haltes aan de zuidzijde. Dit zorgt voor slechte overstapverbindingen.

BEREIKBAARHEID VAN HET GEBIED

Schieveste in relatie tot omgeving

Schieveste wordt een levendig gebied waar veel mensen wonen en veel te ondernemen is. Een verbinding met de omgeving is daarmee belangrijk. Niet alleen komen er daarmee mensen naar het gebied, maar kunnen ook de omliggende wijken profiteren van de nabijheid van Schieveste. De verbindende schakels van, naar en door Schieveste zijn daarmee belangrijk. De Schiedamse Schie, de A20 en het spoor vormen daarmee **barrières** voor de verbinding van het gebied.





MOBILITEITSVISIE GEMEENTE SCHIEDAM

Netwerken i.r.t. Schieveste

De volgende hoofdpunten zijn gehaald uit de Mobiliteitsvisie van de gemeente Schiedam en hebben een directe relatie met Schieveste.

Fietsnetwerk en voetgangers

- Nieuwe verbinding noord-zuid door Schieveste
- Hoofdverbindingen oost-west zijn gelegen ten noorden van A20 en ten zuiden van het spoor

Autonetwerk

- Afsluiten Overschieseweg voor autoverkeer is een sterke ambitie.
 - Daarmee ook gewijzigde functie van kruispunt Overschieseweg / Schievesteweg / Noorderweg.

Openbaar vervoer

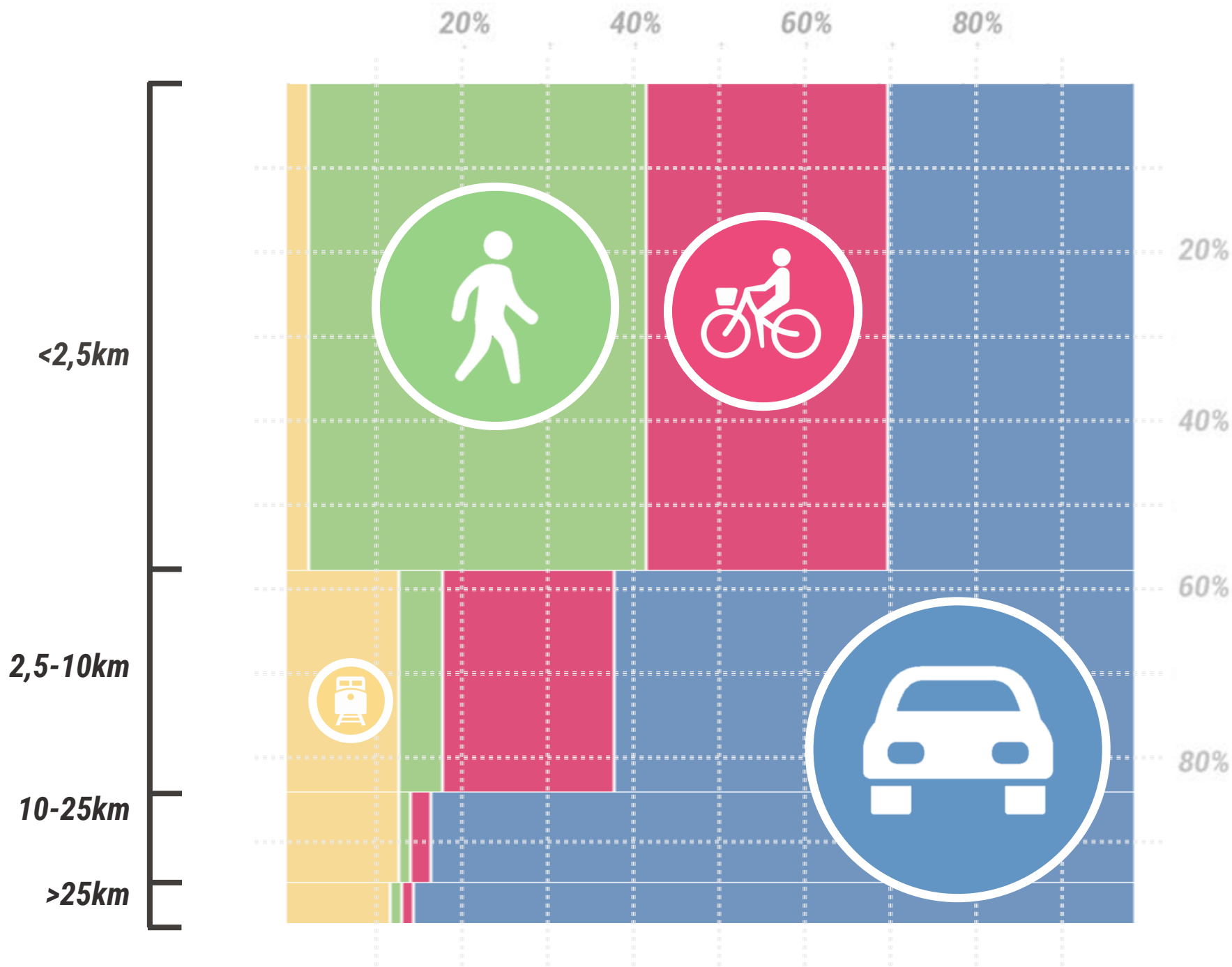
- Wens: stationsontwikkeling Schiedam Centrum



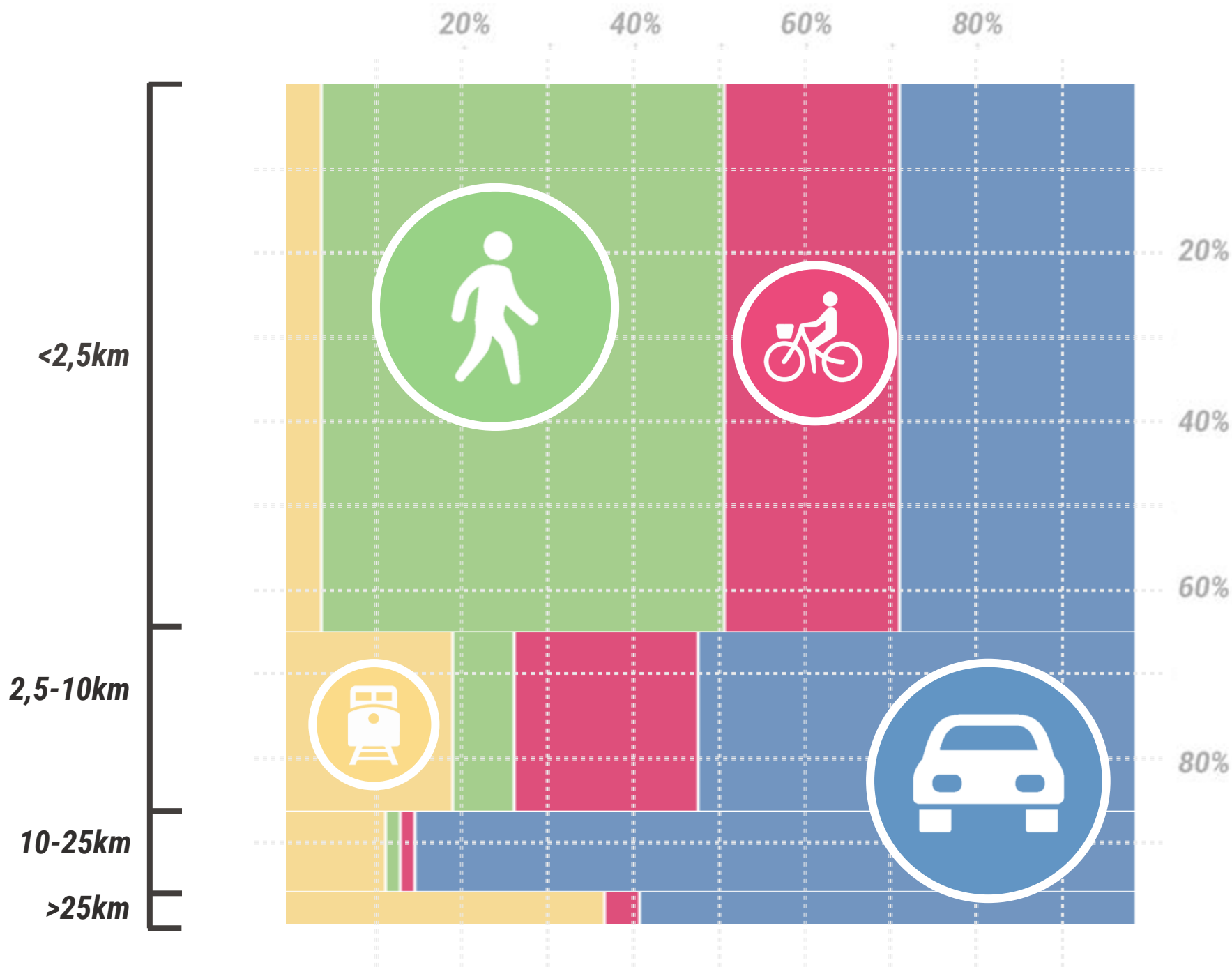
BIJLAGE E: ACHTERGROND BIJ MOBILITEITSPROFIEL

- Mobiliteitsprofiel Schiedam
- Mobiliteitsprofiel Schiedam , postcode 3112
- Referentiewijk bestaand: Leiden centrum
- Mobiliteitsprofiel Leiden centrum (voorbeeld Centrumstedelijk)
- Referentiewijk bestaand: Rotterdam Wilhelminapier (Kop van Zuid)
- Mobiliteitsprofiel Rotterdam Wilhelminapier (voorbeeld Hoogstedelijk)

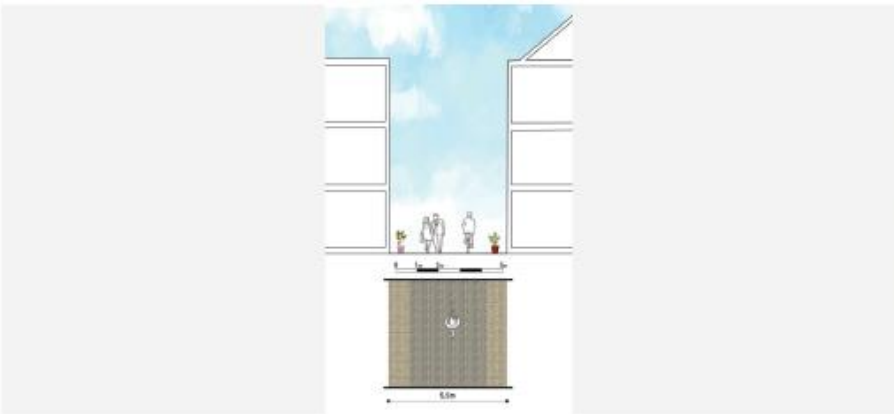
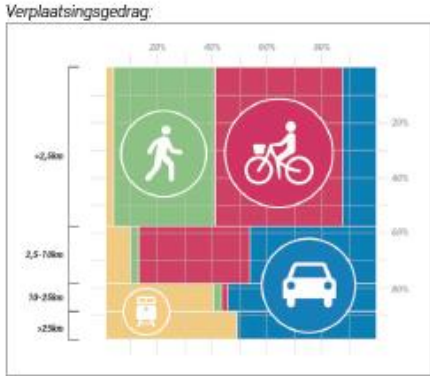
Schiedam



Schiedam, postcode 3112



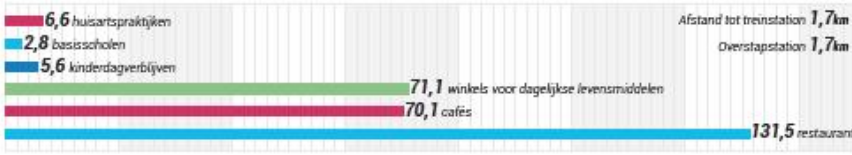
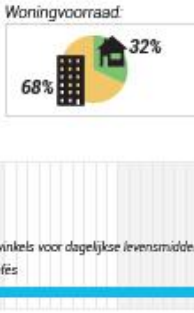
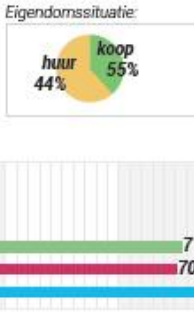
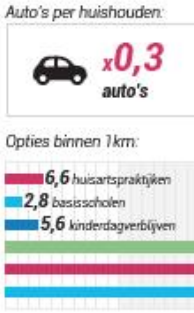
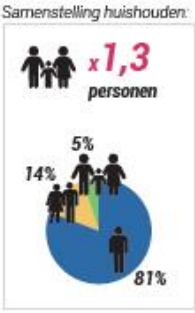
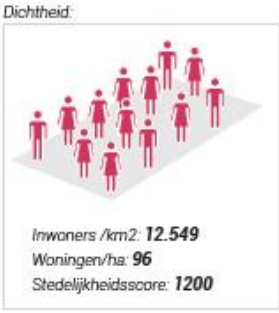
Referentiewijk bestaand: Leiden centrum



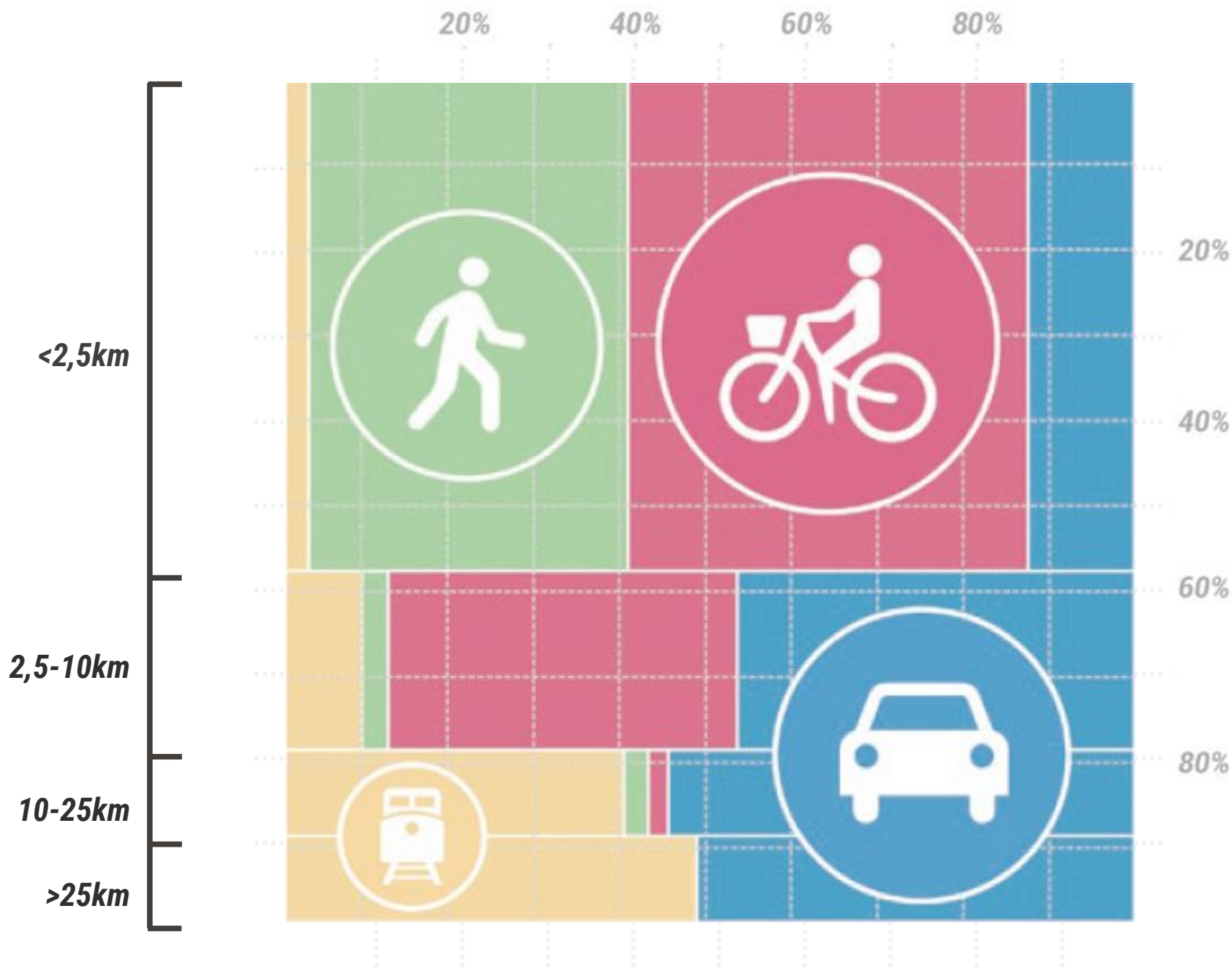
- Mobiliteitsoplossingen:**
- Betaald parkeren (2,80 euro per uur / 1e parkeervergunning: € 180/jaar, 2e voor € 360/jaar)
 - ?

Leiden - Centrum

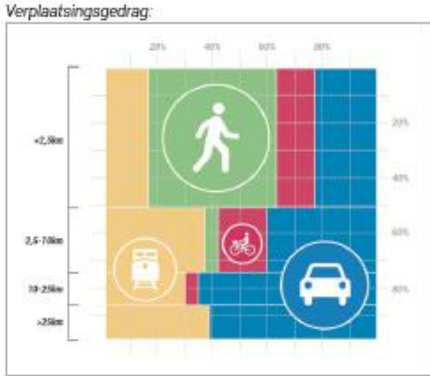
ID: 203
Coördinaat: 00
Straat: 00



Centrumstedelijk (Leiden centrum)



Referentiewijk bestaand: Rotterdam Wilhelminapier (Kop van Zuid)



Mobiliteitsoplossingen:

- ?

Ruimtelijke inrichting:

- FSI tussen de 4 en 38, gemiddeld 6-28 bouwlagen;
- MXI van 0,2 tot 0,8

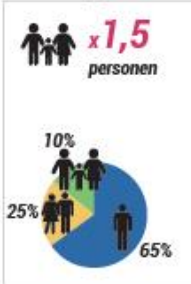
Rotterdam - Wilhelminapier (Kop van Zuid)

ID: 108
Coördinaat: 00
Straat: 00

Dichtheid:



Samenstelling huishouden:



Auto's per huishouden:



Eigendomssituatie:



Woningvoorraad:



WOZ waarde



Opties binnen 1km:



Afstand tot treinstation 1,9km
Overstapstation 3,1km

Hoogstedelijk (Rotterdam Wilhelminapier - Kop van Zuid)

