

Mobiliteitstoets Klavers Jansen



De effecten op verkeer en parkeren

Gemeente Breda
Afdeling Milieu en Mobiliteit
December 2022



Gemeente Breda

Inleiding

Voorliggende notitie gaat in op de mobiliteitsaspecten die samenhangen met het nieuwe bestemmingsplan Klavers Jansen. Hierbij gaat het om de uitvoerbaarheid van de beoogde bouwplannen, waarbij gekeken wordt naar de effecten van het plan op de omgeving. Op het gebied van mobiliteit gaat het vaak over (auto)parkeren en afgeleide verkeersstromen, maar de nieuwe beleidslijnen van de gemeente Breda beogen een verandering: van auto-denken naar mobiliteit-denken. Duurzaamheid, veiligheid, inclusie en gezondheid staan bovenaan.

Context, ligging en bereikbaarheid

In de Omgevingsvisie Breda 2040 is vastgesteld dat de ontwikkeling van CrossMark door zijn ligging en omvang uniek is in Nederland. Hier bouwen we aan een hoogstedelijk gebied een nieuw, iconisch stadsdeel met wonen, voorzieningen en werken. Hier komen innovaties samen, die zich vertalen in de architectuur en de openbare ruimte, de aanpak van de klimaatverandering, de combinatie van functies in hoge dichtheid, de energietransitie en nieuwe digitalisering en mobiliteit.

Klavers Jansen, gelegen in het CrossMark gebied in Breda, maakt onderdeel uit van het Havenkwartier en ligt op loopafstand van het centraal station en het historische stadscentrum. Op het terrein, voorheen de thuisbasis van fruitconserveringsfabriek Klavers Jansen, wordt een creatief stadsdeel ontwikkeld, gericht op wonen en cultuur.

De locatie is lopend, fietsend en met de auto uitstekend bereikbaar en bovendien goed ontsloten met het openbaar vervoer. Aan de rand van de ontwikkellocatie (Belcrumweg) ligt een bushalte met directe verbindingen naar Breda Centraal. Vanuit dit intercystation heeft de reiziger directe treinverbindingen naar o.a. Antwerpen, Brussel, Schiphol, Amsterdam, Rotterdam, Utrecht, Eindhoven, Tilburg, Den Bosch en Roosendaal. Het station heeft bovendien nog overcapaciteit.

Beleid

Op het gebied van mobiliteit, verkeer en parkeren zijn, naast de Omgevingsvisie Breda 2040, de volgende drie beleidsdocumenten het meest relevant voor het bestemmingsplan Klavers Jansen:

- A. Gebiedsperspectief Havenkwartier (2018)
- B. Mobiliteitsvisie (2021)
- C. Nota Parkeernormen (2021)

Hieronder zijn de relevante hoofdlijnen uit deze beleidsstukken beschreven.

A: Gebiedsperspectief Havenkwartier (2018)¹

De mobiliteitsopgave voor de ontwikkeling van het Havenkwartier wordt aangepakt op verschillende schaalniveaus. Ten eerste (buiten het plangebied) de uitbreiding van de afwikkelcapaciteit op het kruispunt Konijnenberg – Backer en Ruebweg. Ten tweede het ontwerpen vanuit duurzame mobiliteit, waarbij actieve en gezonde mobiliteit centraal staat. Ten derde de doorvertaling van de ambities op gebouw-/blokniveau, waarbij collectieve vormen van mobiliteit onderdeel zijn van het bouwplan. Voor het parkeren geldt: collectief, flexibel en adaptief met het oog op de veranderende mobiliteit. Binnen de gebiedsontwikkeling Havenkwartier is het van belang om te experimenteren met andere mobiliteitsconcepten. Niet alleen vanuit duurzaamheid, maar ook in relatie tot de bereikbaarheid van het gebied zelf. In het licht van duurzamer ontwikkelen is dit een trend die zich de komende jaren door zal zetten. Zeker gelet op de ligging ten opzichte van het station is dit een kansrijke mogelijkheid. Het Havenkwartier heeft directe verbindingsmogelijkheden met het station via de Speelhuislane en de Stationslane: twee lanen, voorzien van prima wandel- en

¹ <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2018-100823.html>

fietsverbindingen, waar mogelijk ook andere vormen van mobiliteit te faciliteren zijn. Hier liggen relaties met het experimenteren met smart-mobility toepassingen (o.a. connectiviteit en zelfrijden) maar ook met duurzame mobiliteit (nieuwe concepten van gebruik en transport naar het station) om zo de verkeersproductie vanuit de bestemmingskant te verminderen.

Parkeren vormt ook een sleutel tot het succes. Het flexibiliseren van de parkeernormen in relatie tot duurzame mobiliteit moet verder onderzocht worden. Ook het realiseren van collectieve parkeervoorzieningen binnen of zelfs buiten het plangebied wordt nader bekeken. Flexibiliteit is dan een uitgangspunt: de voorziening moet kunnen worden aangepast of zelfs getransformeerd als het autogebruik verandert. Dit wordt gezien als een groeimodel, waarbij de komende jaren gezocht wordt naar een adaptieve parkeerbalans. Uitgangspunt is de invoering van gereguleerd parkeren.

B: Mobiliteitsvisie (2021)²

Mobiliteit moet bijdragen aan de 3 G's van het verhaal van Breda (Groen, Grenzeloos en Gastvrij). Het 'nabijheidsprincipe' speelt hierin een belangrijke rol, immers: de afstand waarover de verplaatsing wordt gemaakt is bepalend voor welk vervoersmiddel wordt gekozen. Met andere woorden: als er veel voorzieningen dicht bij zijn, dan gaan mensen vaker lopen en fietsen. Hierdoor is slimmer gebruik van de schaarse openbare ruimte mogelijk. Door meer balans te brengen in de verdeling van de openbare ruimte ontstaan meer mogelijkheden voor alle weggebruikers. De gemeente Breda kiest er voor om de verkeersruimte niet meer te dimensioneren op de absolute spits. Hierdoor is ruimtebeslag in infrastructuur kleiner, worden gewenste routes aantrekkelijker en worden veel kosten bespaard in aanleg, onderhoud en exploitatie. De Mobiliteitsvisie van de gemeente Breda bevat daarnaast verschillende onderdelen en thema's. Hieronder zijn deze thema's kort toegelicht:

Autoverkeer maakt gebruik van de juiste routes

Er is onvoldoende ruimte in Breda om de volledige mobiliteitsbehoefte met individuele auto's op te vangen. Er wordt geïnvesteerd in de hoofdinfrastructuur waardoor de doorstroming en verkeersveiligheid worden verbeterd. Door het autoverkeer op deze hoofdroutes te concentreren kan langzaam verkeer en openbaar vervoer op het overige wegennet voorrang krijgen op de auto.

Er komt meer ruimte voor langzaam verkeer

Langzaam verkeer krijgt de hoogste prioriteit, binnen 5 kilometer is de fiets het vervoersmiddel. Er wordt gewerkt aan de aanleg van snelfietsroutes. Er wordt zowel geïnvesteerd in verbindingen met omliggende dorpen en steden alsmede in snelle routes binnen de stad.

Breda is grenzeloos verbonden met de wereld

De ruit van Breda staat te vaak vast, Breda probeert te lobbyen om de knelpunten aan te pakken. Tegelijkertijd wordt het aantal verbindingen vanuit het treinstation van Breda uitgebreid en zet Breda in op Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) richting Utrecht en Tilburg.

Het openbaar vervoer is een uitnodigend alternatief

Op langere afstanden is het openbaar vervoer een uitnodigend alternatief. De trein of HOV-lijnen zorgen voor verplaatsingen op grotere afstanden. Ook de omliggende dorpen zijn goed bereikbaar met het openbaar vervoer. Overstapmogelijkheden op OV haltes staan centraal.

² <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2021-124996.html>

Mobiliteitssystemen zijn optimaal verknoopt

Het verknoopen van verschillende mobiliteitssystemen geeft de reiziger meer alternatieven om te schakelen tussen modaliteiten. Er wordt gericht gekeken naar realiseren van hubs op strategische plekken aan de rand van de binnenstad. Het Havenkwartier is een van de locaties waar een hub beoogd is.

Vraag en aanbod van parkeerplaatsen zijn in balans

Gereguleerd parkeren wordt uitgebreid binnen Breda, waardoor regulering van de parkeerdruk mogelijk wordt gemaakt. Parkeren in gebiedsontwikkeling bij voorkeur in gebouwde voorzieningen en er wordt ruimte geschept voor vervoersalternatieven zoals deelauto's en fiets. Beschikbare parkeerruimte wordt zo efficiënt mogelijk benut.

C: Nota Parkeernormen (2021)³

Met parkeernormen wordt in nieuwbouw- en transformatieontwikkelingen gewaarborgd dat in voldoende mate parkeerruimte voor auto en fiets beschikbaar is. Hierbij geldt dat een tekort evenals een overschot aan parkeerruimte tot ongewenste effecten leidt. Parkeernormen hebben een cruciale rol bij het ontwikkelen van een bereikbare, leefbare en duurzame stad.

In de visie op auto- en fietsparkeren in ruimtelijke ontwikkelingen maakt de gemeente Breda onderscheid tussen drie kerndoelstellingen:

1. Parkeernormen die aansluiten bij de Bredase werkelijkheid ten aanzien van autobezit en autogebruik en gebaseerd op de parkeerkencijfers van het CROW. Het CROW is een landelijk kennisplatform op het gebied van mobiliteit en infrastructuur.
2. Een flexibel toepassingskader: De term toepassingskader staat voor het afpellen van de parkeerbehoefte naar mogelijkheden om deze behoefte fysiek op te lossen. Deze nota biedt ruimte voor alternatieve denkrichtingen met als doel het bewerkstelligen van duurzaam ruimtegebruik.
3. Het structureren van de dialoog tussen de gemeente en initiatiefnemers: de gemeente hanteert procesafspraken om de dialoog tussen beide partijen te structureren. Zo wordt er een praktische parkeerbalans opgesteld. Dit is een visuele vertaling van de parkeeroplossingen die op papier bedacht zijn. Met de praktische parkeerbalans wordt inzicht gegeven in wie, wanneer (op welk moment van de dag) op welke locatie parkeert.

Vertaling van het beleid in de ontwikkellocatie

Klavers Jansen is onderdeel van het Havenkwartier, en vormt samen met Backer en Rueb het deelgebied 'de Strip'. Als onderdeel van 'de Strip' wordt, in lijn met de ambities en het beleid, een mobilitieithub voorbereid. Deze 'hub' dient meerdere doelen: (1) het parkeren op afstand, (2) het efficiënt (dubbel)gebruik van parkeerplaatsen, (3) het waarborgen van de goede bereikbaarheid, (4) het realiseren van verblijfskwaliteit in de openbare ruimte.

Het effect van deze hub op het plan Klavers Jansen is dat het enerzijds de aanleg van (heel) dure ondergrondse parkeerplaatsen onnodig maakt, waardoor betaalbare woningen gerealiseerd kunnen worden. Anderzijds zorgt de hub voor minder druk op de openbare ruimte rondom Klavers Jansen. De ambitie van Breda is immers om in te zetten op een aantrekkelijke openbare ruimte die uitnodigt voor actieve en duurzame mobiliteit (3G's). Doordat een groot gedeelte van de bewoners en bezoekers 'op afstand parkeren' in de hub worden extra verkeersbewegingen rondom het plangebied (oa. Speelhuisklaan – Belcrumweg) voorkomen en blijft de bereikbaarheid optimaal.

³ [exb-2021-34252.pdf \(officiële-overheidspublicaties.nl\)](https://www.officiële-overheidspublicaties.nl/exb-2021-34252.pdf)

Het plan Klavers Jansen biedt mobiliteit in de brede zin van het woord. Autoparkeren is één onderdeel van het plan. Als uitwerking van het bouwplan worden vijf deelauto's aangeboden in de Minister Kantstraat, zodat het hebben van een eigen auto niet noodzakelijk is. Op de nieuwbouwlocaties worden de collectieve fietsenstallingen van verschillende gebouwen strategisch gepositioneerd. Daarmee wordt het gebruik van de fiets optimaal gefaciliteerd en gestimuleerd. Aan deze collectieve, inpandige fietsenstallingen kunnen daarbij door hun positie en schaal aanvullende functies worden gekoppeld die verder gebruikscomfort bieden met onderhoudsdiensten aan fietsen, voorzieningen voor pakketdiensten en ruimtes voor 'coffee-to-go'. Ook noodzakelijke voorzieningen als afvalverzameling worden hier ondergebracht op een logistiek zo helder mogelijke manier zodat de verschillende handelingen van fietsgebruik, afval wegbrengen, pakketjes ophalen op een zo vanzelfsprekende manier in samenhang zijn ontworpen.

Parkeren: Ook op het niveau van de bouwblokken zijn maatregelen gewenst om duurzame mobiliteit en het gebruik van fiets en openbaar vervoer te stimuleren:

Actief op zoek gaan naar bewoners die gebruik van auto's prevaleren boven bezit; die gewend zijn om gebruik te maken van openbaar vervoer. Hiervoor is marketing op basis van leefstijlen van belang. De Ontwikkelaar neemt dit mee in de marketing- en communicatiestrategie. Deelconcepten aanbieden (huurauto) en alternatieven als E-bikes en E-bakfietsen, die net als elektrische auto's gevoed kunnen worden door collectieve buurtaccu's; Gezien de stedelijke ontwikkelopgave en de daarmee gepaard gaande druk op de openbare ruimte: auto's minder plek in het straatprofiel geven, of collectief in het bouwblok, of soms zelfs verder van de woning af in een gebouwde parkeervoorziening aan de hoofdweg (met oog voor flexibiliteit en transformatiemogelijkheden).

Effecten van het plan op verkeer en parkeren

Verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid

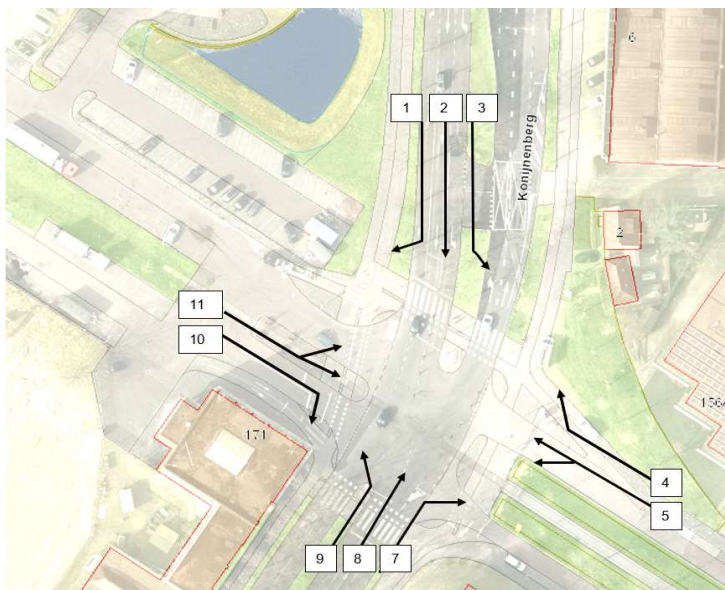
Het beoogde nieuwe programma leidt tot een toename van de verkeersstromen, zowel van het autoverkeer als van het loop- en fietsverkeer. Bepalend in deze ontwikkeling zijn de bewegingen van het woongedeelte. Deze bewegingen zijn hoofdzakelijk gekoppeld aan de spitsperiodes en daarmee bepalend voor de verkeersafwikkeling. De overige (commerciële) functies zijn minder spitsgebonden, in tegengestelde richting en daarmee niet bepalend voor de verkeersafwikkeling op kruispuntniveau. Op basis van CROW-kengetallen leidt ieder appartement tot 1,8 tot 3,7 autoverplaatsingen per etmaal.

Het kruispunt Speelhuislaan - Belcrumweg heeft nog overcapaciteit. Zelfs in het (worst-case)scenario dat al het verkeer vanuit Klavers Jansen richting Belcrumweg rijdt dan heeft deze (zij)tak nog voldoende capaciteit om het verkeer acceptabel af te wikkelen. Hierbij is ook een doorkijk gemaakt naar de overkant van de Belcrumweg, waar als gevolg van de ontwikkeling van Backer en Rueb de intensiteit ook toeneemt.

In de berekeningen is geen rekening gehouden met de verkeersgeneratie van de bestaande / huidige functies. Immers: de bedrijfsbestemming kan in theorie ook weer gevuld worden met nieuwe bedrijven in plaats van woningen. Door nu sec uit te gaan van maximale invulling met woningen is rekening gehouden met een 'worst-case-scenario' als het gaat over verkeersafwikkeling.

In onderstaande tabel is inzichtelijk gemaakt welke effecten er verwacht worden op het kruispunt in de avondspits, de meest drukke periode.

Ri.	Max. capaciteit per uur	2020 (jan): avondspits uur	Effect Backer en Rueb	Effect Klavers Jansen	Intensiteit (incl ontwikkelingen)	'rest-capaciteit'	Fietsers	I/C
1	300	15	86	0	101	199		34%
2	600	598	0	0	598	2	10	100%
3	225	105	0	20	125	100	30	56%
4	100	51	0	13	64	36		64%
5	100	37	14	9	60	40	10	60%
7	300	77	0	10	87	213		29%
8	600	612	0	0	612	-12	60	102%
9	150	5	43	0	48	102	10	32%
10	100	20	30	0	50	50		50%
11	100	32	69	3	105	-5	40	105%



Nummers van de rijrichtingen op het kruispunt Belcrumweg – Speelhuislaan, die corresponderen met de rijen in de tabel.

Conclusie verkeersafwikkeling:

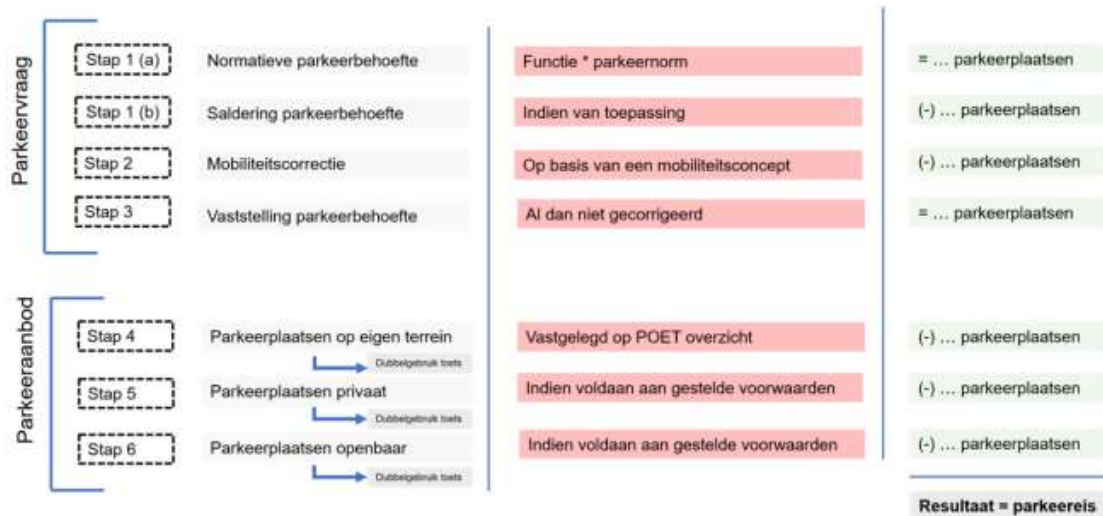
De toekomstige berekende verkeersstromen gaan uit van een 'worst-case-scenario' waarbij geen rekening is gehouden met theoretische saldering met de bedrijfsbestemming uit het vigerende bestemmingsplan. Ook wordt geen rekening gehouden met de mix aan duurzame mobiliteitsmaatregelen, waarmee verwacht mag worden dat de toekomstige bewoners een lager autogebruik zullen hebben.

Het kruispunt is na realisatie van Klavers Jansen en Backer en Rueb op enkele richtingen (licht) overbelast. Dit is niet toe te schrijven aan de ontwikkeling Klavers Jansen. Sterker nog: het zijn richtingen / opstelstroken die niet direct samenhangen met het verkeer van en naar Klavers Jansen. Door regeltechnische optimalisaties in de verkeersregelinstallatie (vri) is dit mogelijk op te lossen. Aan de andere kant is in de Mobiliteitsvisie gesteld dat "de gemeente Breda kiest er voor om de verkeersruimte niet meer te dimensioneren op de absolute spits". Op basis hiervan kan gesteld worden dat de realisatie van Klavers Jansen geen onevenredige verslechtering betekent van de verkeersafwikkeling ter plaatse.

Parkeren

In lijn met het beleid en de ambities moet voor Klavers Jansen een parkeeronderbouwing worden opgesteld dat samenhangt met de beoogde ontwikkeling. In de Nota Parkeernormen (2021) is een stappenplan opgenomen dat hulp biedt bij het opstellen van de onderbouwing. In onderstaande paragraaf is dit stappenplan doorlopen voor zover dat op dit moment kan in deze fase van de planontwikkeling.

De formele juridische onderbouwing vindt plaats op het moment van de aanvraag omgevingsvergunning. In het bestemmingsplan moet aangetoond worden dat het plan uitvoerbaar is met betrekking tot parkeren.



Afbeelding uit Nota Parkeernormen, waarbij wordt aangegeven hoe stapsgewijs gekomen wordt van 'parkeerbehoefte naar parkeereis'

Parkeervraag:

Stap 1 A: normatieve parkeerbehoefte

Op basis van het meest recente programma is onderstaande tabel opgesteld met daarin de theoretische parkeerbehoefte berekening voor het nieuwe programma.

Functie	Aantal (bvo?)	per	(vertaling norm)	norm	norm ppl
appartementen (sociale huur)	54 won.	wonen	0,5 woning (exc. Bezoek)	27	
appartementen (middelduur huur)	26 won.	wonen	0,6 woning (exc. Bezoek)	16	
appartementen (betaalbare koop)	10 won.	wonen	0,5 woning (exc. Bezoek)	5	
appartementen (betaalbare koop)	65 won.	wonen	1 woning (exc. Bezoek)	65	
appartementen (vrije sector)	10 won.	wonen	1 woning (exc. Bezoek)	10	
bezoekersdeel wonen	165 won.	wonen	0,2 per woning	33	
cafe	500 m2 bvo	horeca	4,2 100 m2 bvo	21	
Kantoor (commercieel, baliefunctie)	610 m2 bvo	kantoor	1,4 100 m2 bvo	9	
cultureel (gebouw C)	280 m2 bvo		1,4 100 m2 bvo	4	
Medische en maatschappelijke diensten	1120 m2 bvo	werken	1,5 100 m2 bvo	17	
				totaal	206

De gehanteerde norm voor de betaalbare koop en vrije sector woningen ligt met 1,0 parkeerplaats per woning hoger dan de Nota Parkeernormen 2021 voorschrijft. Dit is gedaan vanuit commercieel oogpunt en daarmee een alvast een praktische vertaling waarmee de theoretische parkeerbalans feitelijk 11 parkeerplaatsen hoger uitvalt dan de norm voorschrijft.

Stap 1 B: saldering parkeerbehoefte

De huidige bedrijfsbestemmingen die vervalt hebben ook een theoretische parkeerbehoefte. Zonder de exacte invulling en oppervlaktes te benaderen komt deze theoretische parkeervraag neer op grofweg 30 tot 40 parkeerplaatsen. Omdat de 'piek' van deze voormalige werklocaties vooral overdag plaatsvond gaan we, conform de nieuwe nota parkeernormen, niet uit van saldering.

Stap 2: mobiliteitscorrectie

De mobiliteitscorrectie biedt initiatiefnemers de mogelijkheid om een onderbouwde correctie te doen op de te hanteren autoparkeernormen. Aan een mobiliteitscorrectie kunnen verschillende argumenten ten grondslag liggen. De correctie mag maximaal 20% zijn van de totale parkeerbehoefte. Enkele voorbeelden zijn:

- De ontwikkellocatie is gelegen op een locatie waar de aanwezigheid van (H)OV-verbindingen leidt tot een lagere parkeerbehoefte;
- De inzet van deelmobiliteit (deelauto's, deelfietsen) leidt tot een verlaging van de behoefte aan auto- en/of fietsparkeerplaatsen;
- De initiatiefnemer kan aantoonbaar maken dat de ruimtelijke ontwikkeling niet tot een verhoging van de parkeerbehoefte zal leiden

Vooralsnog wordt alleen uitgegaan van de inzet van deelauto's. 1 deelauto vervangt 5 auto's, waarmee de mobiliteitscorrectie uitkomt op 20 parkeerplaatsen (som: $5 \times 5 = 25$) – 5 plekken tbv de deelauto's zelf). De correctie is hiermee lager dan 20% van de normatieve parkeerbehoefte van 206 parkeerplaatsen.

Stap 3: vaststellen parkeerbehoefte

De parkeerbehoefte kan (voorlopig) worden vastgesteld op $(206 - 20 =) 186$ parkeerplaatsen.

Parkeeraanbod:

Stap 4: Parkeerplaatsen binnen de ontwikkeling

Op eigen terrein wordt een parkeergarage aangelegd. Hiervoor zijn nog verschillende opties mogelijk, variërende van 82 tot 122 ondergrondse plekken. Aanvullend worden er in de Minister Kantstraat 23 extra parkeerplekken aangelegd als onderdeel van de reconstructie, die samenhangt met de planvorming. Beide opties zijn ruimtelijk mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan. Beide scenario's worden hieronder toegelicht.

Scenario 1 (voorkeursscenario):

Uitgaande van een ondergrondse parkeergarage van 82 parkeerplaatsen leidt dit (theoretisch) tot een opgave van 81 parkeerplekken $(186 - 82 - 23 \text{ (min. kantstraat)}) = 81$ pp).

Binnen de ontwikkeling van De Strip wordt een 'mobiliteitshub' ontwikkeld waarin deze 81 parkeerplekken ruimschoots worden opgevangen. Een eerste aanzet hiervoor is via de toegekende Woningbouwimpuls van het rijk al gedaan. Het realiseren van een mobiliteitshub ter plekke van het Steenen Hoofd kan plaatsvinden op een terrein van de gemeente dat nu nog verhuurd wordt aan Dycore en gebruikt wordt voor de opslag van betonnen systeemblokken. Dit zou betekenen dat een deel van het parkeren daarmee 'op afstand' (circa 550 meter) van de woningen wordt gerealiseerd. Dit past ook binnen de mobiliteitsgedachte zoals vastgelegd binnen het gebiedsperspectief Havenkwartier om binnen het Havenkwartier het gebruik van openbaar vervoer en langzaam verkeer te stimuleren, te experimenteren met alternatieve mobiliteitsvormen en de auto minder ruimte te geven in het straatprofiel. Het Havenkwartier biedt dan ook met name ruimte aan doelgroepen die

minder gehecht zijn aan het gebruik van een eigen auto en open staan voor andere vormen van mobiliteit.

Scenario 2 ('terugvaloptie'):

Mocht de realisatie van de mobiliteitshub onverhoopt geen doorgang vinden, dan voorziet de koopovereenkomst in een terugvalscenario waarbij voorzien wordt in een grotere ondergrondse parkeervoorziening binnen het bouwplan onder gebouw B en C (minimaal 100 plekken). Ook wordt dan uitgegaan van dubbelgebruik, waardoor de parkeerbehoefte is vastgesteld op 138 parkeerplaatsen. Er kunnen 10 parkeerplaatsen gesaldeerd worden met 2 deelauto's. En er zullen meer plaatsen in de openbare ruimte (Industriekade of elders) behouden moeten blijven (totaal 50 parkeerplaatsen). Uitgaande van 100 parkeerplaatsen in de ondergrondse parkeerkelder voldoet dit aan de parkeeropgave.

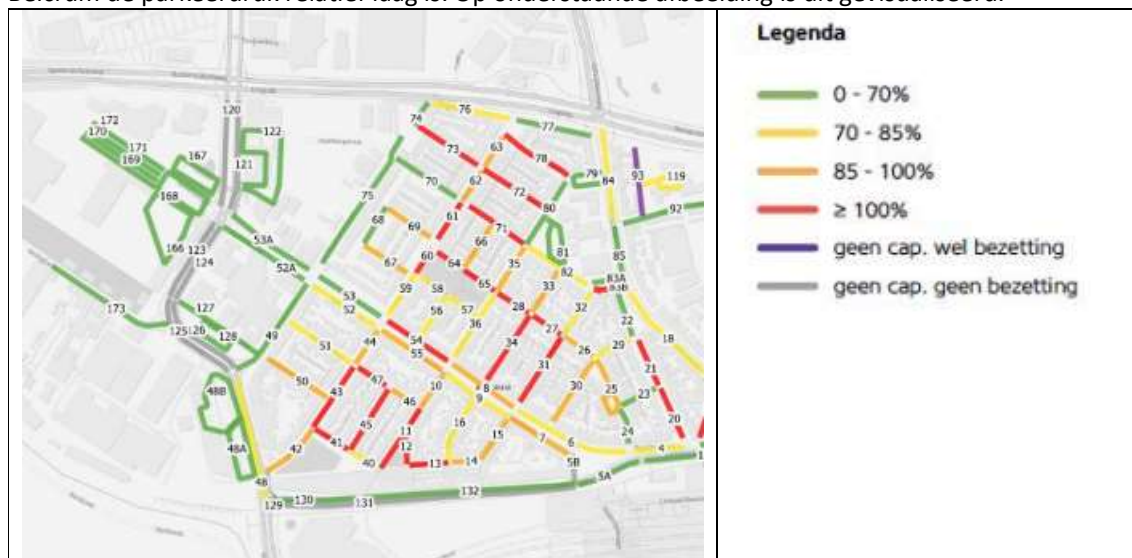
Stap 5: parkeerplaatsen privaat / elders

Van toepassing op scenario 1. Als onderdeel van De Strip wordt een mobiliteitshub / parkeerhub aangelegd ten noorden van de Charles Stulemeijerbrug (Noordelijke rondweg). Deze hub biedt plek aan meer dan 200 parkeerplekken en dient in eerste instantie als 'parkeren op afstand' voor De Strip en kan op lange(re) termijn worden uitgebreid tot een hub met meerdere doelen en bestemmingen. De parkeerhub is te voet en fietsend bereikbaar via de boulevard langs de Belcrumhaven en wordt met de auto ontsloten via het Steenen Hoofd. Vanuit de locatie Klavers Jansen is de loopafstand tot de hub grofweg 500 meter. In lijn met de mobiliteits- en gebiedsambities wordt hiermee het gebruik van de aantrekkelijke en comfortabele loop-fietsverbinding gestimuleerd. Aanvullend is het de verwachting dat de e-stepjes de komende jaren worden toegestaan op de openbare weg, waardoor de afstand tussen Klavers Jansen en de hub steeds makkelijker te overbruggen is. In de voorlopige ontwerpen van de boulevard langs de Belcrumhaven is dit ook de insteek: het maken van een aantrekkelijke en comfortabele loop- en fietsroute.

Stap 6: parkeerplaatsen openbaar:

De bestaande parkeercapaciteit aan de Industriekade bestaat uit 65 parkeerplaatsen: 20 langspaarkeerplekken Industriekade en 45 plekken op het parkeerterreintje.

Uit recente parkeerdrukmetingen (2019) blijkt dat sinds de invoering van gereguleerd parkeren in de Belcrum de parkeerdruk relatief laag is. Op onderstaande afbeelding is dit gevisualiseerd.



Uitsnede kaartbeeld parkeerdrukmeting Belcrum 7 november 2019, tussen 00.00 uur en 05.00 uur

De nummers op het kaartbeeld zijn 'secties' waarbinnen geteld is. Voor de nummers 127 (langsparkeren) en 128 (parkeerterrein) is de nachtbezetting 32% en 26%. De parkeerdrukmeting in de avond (19.00 - 21.00 uur) laat een vergelijkbaar beeld zien met respectievelijk 26% en 39%. Op het kaartbeeld is daarnaast te zien dat de Speelhuislaan en Van Rijckevorselstraat ook 'groen kleuren'. In deze analyse zijn deze straten nog buiten beschouwing gelaten, maar duidelijk is dat hier ook nog capaciteit beschikbaar is op de maatgevende momenten. Tot slot: er worden 23 parkeerplaatsen toegevoegd in de Minister Kantstraat.

Conclusie parkeren:

De voorgenomen functieverandering van, zoals voorligt in het Bestemmingsplan, is uitvoerbaar qua parkeren. Er zijn twee verschillende scenario's mogelijk. In het geval van scenario 1 (voorkeur) is de realisatie van de mobiliteits-/parkeerhub als onderdeel van De Strip noodzakelijk. Besluitvorming hierover is noodzakelijk richting de aanvraag omgevingsvergunning. Bij scenario 2 is gebruik van het parkeerterreintje aan de Industriekade noodzakelijk. Dit is ook mogelijk gezien de relatief lage parkeerdruk op het maatgevende moment (nacht) in dit gedeelte van de Belcrum. Vanuit het principe van 'saldereen' is dit deels te rechtvaardigen, maar daar wordt vooralsnog niet op voorgesorteerd.