

Politiehuisvesting Landforum

Herijking expert opinion parkeren

Inhoud

- Parkeertoets
 - Uitgangspunten
 - Te wijzigen parkeerberekeningen per onderdeel
 - Overzicht parkeerberekening gemeente Eindhoven, politie en nieuwe berekening conform specifieke informatie
- Toets reductie 25%
 - Kwalitatief
 - O.b.v. vervoerskundige analyse

Parkeertoets

Uitgangspunten

- Berekening parkeren algemeen
 - Gebied: Rest Gebied
 - Parkeernormen op basis van Nota parkeernormen 2019

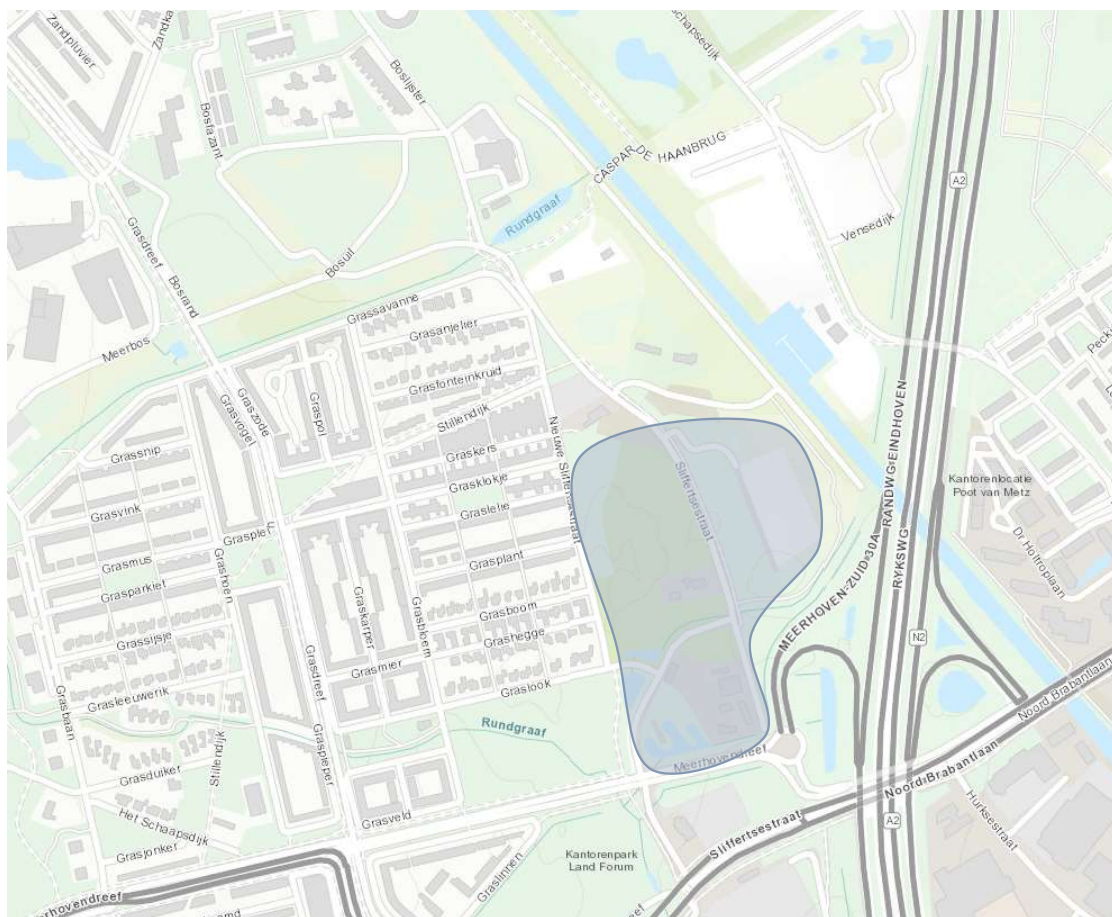
Te wijzigen parkeerberekening

- Op basis van de door de gemeente Eindhoven opgestelde berekening van de parkeerbehoefte voor de Politiehuisvesting op Landforum heeft DTV Consultants een expert opinion uitgevoerd. De resultaten zijn in dit memo beschreven. In slide 6 is een samenvatting weergegeven, van:
 - de te behouden;
 - de te heroverwegen;
 - en de te wijzigen berekening van de parkeerbehoefte.
- In de vervolgslices is per onderdeel uitleg gegeven van de voorgestelde wijzigingen.

Samenvatting te wijzigen parkeerberekening

Politiehuisvesting:

Functie	Parkeerberekening
Kantoor	Behouden
ME loads	Heroverwegen
Logistiek Centrum	Behouden
Korpsgarage	Behouden
Cellencomplex	Behouden
Forensische opsporing	Behouden
IBT/OBT	Wijzigen
Politieacademie	Wijzigen
Ketenbeslaghuis	Behouden
DSI	Behouden



Cellencomplex

- 2420 m2 BVO
- 36 Cellen
- Parkeren conform parkeernota
 - Cellencomplex = penitentiare inrichting
 - Norm = 3 parkeerplaatsen / 10 cellen.

Geen wijziging.

Kantoorfunctie, FO en DSI

- Kantoor: 17325 m2 BVO (basisprogramma 14.300 + additioneel 3.025)
 - FO: 2000 m2 BVO
 - DSI: 4000 m2 BVO
-
- Parkeren conform parkeernota
 - Kantoor = kantoor zonder baliefunctie
 - Norm: 1,4 parkeerplaats / 100 m2 (waarvan 5% bezoekers)

Geen wijziging.

Korpsgarage

Korpsgarage: 3.500 m²

- Parkeren conform parkeernota
 - Korpsgarage = bedrijf arbeidsextensief / bezoekersextensief
 - Norm: 0,6 parkeerplaatsen / 100 m²
 - 21 parkeerplaatsen

Geen wijziging.

ME loads

- 1700 m² BVO
- Parkeren conform parkeernota
 - ME loads = bedrijf arbeidsextensief / bezoekersextensief
 - Norm: 0,6 parkeerplaatsen / 100 m²

Voorstel:

Rondom de ME loads vinden alleen verkeersbewegingen plaats bij incidenten, welke zich doorgaans niet overdag (het moment waarop de parkeerbezetting het hoogst is) voordoen. Het voorstel is om dit principe ook bij de parkeerbehoefte toe te passen. Het toekennen van dagelijkse/wekelijkse parkeerbehoefte overdag is niet reëel. Geadviseerd wordt om deze parkeerbehoefte niet in de berekening op te nemen.

Logistiek centrum en ketenbeslaghuis

- Logistiek centrum: 1500 m2 BVO
- Ketenbeslaghuis: 400 m2 BVO

Parkeren conform parkeernota

- Logistiek centrum = bedrijf arbeidsextensief / bezoekersextensief
- Norm: 0,6 parkeerplaatsen / 100 m2
- Aanwezigheidspercentages: conform functie werken

Geen wijziging.

Politieacademie

- Parkeren conform parkeernota (berekening gemeente)
 - Politieacademie = ROC (regionaal opleidingscentrum)
 - Norm: 4,2 parkeerplaats / 100 leerlingen
 - Aanwezigheidspercentages: conform functie Onderwijs (100% werkdag ochtend, 100% werkdag middag)

Voorstel:

Berekening o.b.v. aanvullende informatie

- 700 leerlingen, 200 gelijktijdig aanwezig
- Betaalde opleiding dus hoger autobezit/gebruik
- Norm avondonderwijs is meer geschikt (ook toegepast bij verkeersgeneratie)
- Norm: 5,0 parkeerplaatsen per 10 studenten
- Aanwezigheidspercentages: conform functie Onderwijs (100% werkdag ochtend, 100% werkdag middag)
- **$200 * (5/10) = 100$ parkeerplaatsen.**

IBT/OBT

- Parkeren conform parkeernota (berekening gemeente)
 - 7.500 m²
 - IBT/OBT = ROC (regionaal opleidingscentrum)
 - Norm: 4,2 parkeerplaats / 100 leerlingen
 - Aanwezigheidspercentages: conform functie Onderwijs (100% werkdag ochtend, 100% werkdag middag)

Voorstel:

Berekening o.b.v. aanvullende informatie (ook bij verkeersgeneratie gehanteerd):

- 120 cursisten per dag;
- 40 personen werkzaam;
- Aanname DTV: 90% cursisten en begeleiders met de auto;
- Norm conform aanname: 1,2 / cursist ($4/3 * 0,9 = 1,2$);
- Aanwezigheidspercentages conform 'onderwijs' i.p.v. sport, cultuur en ontspanning.
- $1,2 * 120 = \mathbf{144}$ **parkeerplaatsen.**

Aanvullend

- Naast de parkeerbehoefte welke gekoppeld is aan de verschillende functies op het terrein is er ook ruimte nodig voor het stallen van 350 dienstvoertuigen op het terrein.

Parkeerberekening Eindhoven excl. Dubbelgebruik, excl. HOV reductie

- Zonder dubbelgebruik, zonder HOV reductie:

Gebouw	Functie	Norm	Eenheid	aantal	parkeerplaatsen
Kantoor	Kantoor (zonder baliefunctie)	1,4	per 100 m2	17.325	243
ME loads	Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loads, opslag, transportbedrijf)	0,6	per 100 m2	1.700	10
Logistiek Centrum	Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loads, opslag, transportbedrijf)	0,6	per 100 m2	1.500	9
Korpsgarage	Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loads, opslag, transportbedrijf)	0,6	per 100 m2	3.500	21
Cellencomplex	Penitenciaire inrichting	3	per 10 cellen	36	11
Forensische opsporing	Kantoor (zonder baliefunctie)	1,4	per 100 m2	2.000	28
IBT/OBT	ROC (regionaal opleidingscentrum)	4,2	per 100 leerlingen	120	5
Politieacademie	ROC (regionaal opleidingscentrum)	4,2	per 100 leerlingen	200	8
Ketenbeslaghuis	Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loads, opslag, transportbedrijf)	0,6	per 100 m2	400	2
DSI	Kantoor (zonder baliefunctie)	1,4	per 100 m2	4.000	56
Parkeerterrein dienstvoertuigen					350

- Totaal excl. dienstvoertuigen: 394 parkeerplaatsen (zonder dubbelgebruik).
- Totaal incl. dienstvoertuigen: $394 + 350 = 744$ parkeerplaatsen

Parkeerberekening voorstel DTV Consultants excl. dubbelgebruik

- Zonder dubbelgebruik.
- Gewijzigde berekeningen zijn schuingedrukt.

Gebouw	Functie	Norm	Eenheid	aantal	parkeerplaatsen
Kantoor	Kantoor (zonder baliefunctie)	1,4	per 100 m2	17.325	243
ME loods	N.v.t.	0	per 100 m2	1.700	0
Logistiek Centrum	Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	0,6	per 100 m2	1.500	9
Korpsgarage	Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	0,6	per 100 m2	3.500	21
Cellencomplex	Penitentiare inrichting	3	per 10 cellen	36	11
Forensische opsporing	Kantoor (zonder baliefunctie)	1,4	per 100 m2	2.000	28
IBT/OBT	ROC (regionaal opleidingscentrum)	1,2	per leerling	120	144
Politieacademie	ROC (regionaal opleidingscentrum)	5	per 10 leerlingen	200	100
Ketenbeslaghuis	Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	0,6	per 100 m2	400	2
DSI	Kantoor (zonder baliefunctie)	1,4	per 100 m2	4.000	56
Parkeerterrein dienstvoertuigen					350

- Totaal excl. dienstvoertuigen: 614 parkeerplaatsen (zonder dubbelgebruik)
- Totaal incl. dienstvoertuigen: 614 + 350 = 964 parkeerplaatsen

Voorgestelde wijzigingen t.o.v. berekening gemeente Eindhoven

Gebouw	Parkeerplaatsen excl. dubbelgebruik	
	Gem. Eindhoven	Gewijzigd
Kantoor	243	243
ME loods	10	0
Logistiek Centrum	9	9
Korpsgarage	21	21
Cellencomplex	11	11
Forensische opsporing	28	28
IBT/OBT	5	144
Politieacademie	8	100
Ketenbeslaghuis	2	2
DSI	56	56
Parkeerterrein dienstvoertuigen	350	350
	744	964

* De politie heeft voor het nieuwe programma geen aantal benodigd parkeerplaatsen opgegeven.

Aanwezigheidspercentages

Aanwezigheidspercentages	Werk ochtend	Werk middag	Werk avond	Koop avond	Werk nacht	Zat. Middag	Zat. Avond	Zon.middag
Werken	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
Gezondheidszorg en sociale voorzieningen	75%	100%	40%	40%	25%	40%	40%	40%
Onderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

Toelichting

- De aanwezigheidspercentages worden vermenigvuldigd met het aantal benodigde parkeerplaatsen per gebouw. Zo ontstaat het aantal benodigde parkeerplaatsen per gebouw per moment van de week, en kan een totaal berekening van het aantal parkeerplaatsen **inclusief** dubbelgebruik worden gemaakt.
- Voor verschillende functies zijn aanwezigheidspercentages beschikbaar. Bovenstaand zijn de toegepaste aanwezigheidspercentages voor deze ontwikkeling weergegeven.
- Op de volgende slide is per gebouw aangegeven welke aanwezigheidspercentages zijn toegepast (tweede kolom) EN wat het benodigd aantal parkeerplaatsen per gebouw per moment is.
- Het moment waarop het totaal aantal benodigde parkeerplaatsen het hoogst is, is rood gearceerd.

Parkeerberekening voorstel DTV Consultants incl. dubbelgebruik

- Exclusief dienstvoertuigen: 614 parkeerplaatsen

Gebouw	Functie	Werk ochtend	Werk middag	Werk avond	Koop avond	Werk nacht	Zat. Middag	Zat. Avond	Zon.middag
Kantoor	Werken	243	243	12	12	0	0	0	0
ME loods	Werken	0	0	0	0	0	0	0	0
Logistiek Centrum	Werken	9	9	0	0	0	0	0	0
Korpsgarage	Werken	21	21	1	1	0	0	0	0
Cellencomplex	Gezondheidszorg en sociale voorzieningen	8	11	4	4	3	4	4	4
Forensische opsporing	Werken	28	28	1	1	0	0	0	0
IBT/OBT	Onderwijs	144	144	0	0	0	0	0	0
Politieacademie	Onderwijs	100	100	0	0	0	0	0	0
Ketenbeslaghuis	Werken	2	2	0	0	0	0	0	0
DSI	Werken	56	56	3	3	0	0	0	0
		611	614	22	22	3	4	4	4

- Inclusief dienstvoertuigen: $614 + 350 = 964$ parkeerplaatsen
- Overdag is er evenals bij de berekening van gemeente Eindhoven nauwelijks sprake van dubbelgebruik. De aanwezigheid op een werk middag is voor alle functies 100% en op een werk ochtend alle functies m.u.v. het cellencomplex 100%.

Conclusies

- Op basis van de expert opinion parkeren is een gewijzigde parkeerberekening voorgesteld die aansluit op specifieke informatie over de ontwikkeling van het politiecomplex.
- Uit de berekening blijkt een parkeerbehoefte van 614 parkeerplaatsen
- Daarnaast dient er ruimte te worden gereserveerd voor 350 dienstvoertuigen
- Er is geen sprake van dubbelgebruik op het piekmoment werkdag middag omdat voor alle functies op dat moment 100% aanwezigheid geldt

Toets reductiefactor

Uitgangspunten

- Door gemeente Eindhoven is in de parkeerberekening een reductiefactor toegepast omdat de locatie binnen 400 meter van een HOV halte is gelegen
- Om een toets uit te voeren of deze reductie reëel is:
 - is kwalitatief de locatie qua auto bereikbaarheid en qua openbaar vervoer bereikbaarheid getoetst
 - Is in een separaat document de vervoerskundige analyse en het mobiliteitsplan om te komen tot een zo groot mogelijke reductie van autoverkeer, uitgewerkt.

Kwalitatieve beoordeling reductie

Constateringen:

- De locatie is maar net binnen 400 meter afstand van een HOV halte gelegen;
- Er is op dit moment geen aantrekkelijke looproute tussen de ontwikkel locatie en de HOV halte;
- De HOV halte heeft geen vergelijkbare functie met HOV haltes welke bijvoorbeeld in het centrum van Eindhoven zijn gelegen. Dit betekent dat met name de directheid van de verbinding naar de HOV halte (en daarmee naar de ontwikkellocatie) veel minder is dan bij een HOV halte in het centrum;

Kwalitatieve beoordeling reductie

Constateringen:

- De auto bereikbaarheid van de ontwikkellocatie is goed gezien de ligging bij het hoofdwegennet en nabij afrit 30a. De verhouding tussen aantrekkelijkheid om per auto te reizen t.o.v. met het OV reizen is daarom positiever voor de auto in vergelijking met een centrum locatie waar een HOV halte is gelegen (met een directere OV verbinding);
- Een (relatief klein) deel van het personeel heeft te maken met diensttijden waarbij het niet aantrekkelijk is om met het OV te reizen.

Vervoerskundige analyse

- Beoordeling of OV een oplossing is voor medewerkers voor wie de (elektrische) fiets geen alternatief vormt (dus met een toekomstige woon-werkafstand van meer dan 15 kilometer).
- Per automobilist is op individueel niveau bepaald wat de reistijd is per auto en of het gebruik van openbaar vervoer een alternatief is. We zijn uitgegaan van een aankomsttijd van 08.45 uur (rekening houdend met de reistijd t.t.v. het verkeersbeeld op dat tijdstip). Berekend is de verplaatsingstijdfactor (hierna: 'Vf waarde'): de verhouding tussen reistijd per OV en auto
- Uitgangspunt: het gebruik van bus en trein is een acceptabel alternatief voor het gebruik van de auto vormen als de reistijd maximaal 50 procent meer is dan bij gebruik van de auto. Uit onderzoek is bekend dat forensen deze norm algemeen als criterium accepteren bij de keuze voor het gebruik van openbaar vervoer.
- Er is geen rekening gehouden met de mogelijke invloed van gebruik van de fiets tijdens een deel van de reis op de reistijd met OV en (extra) tijd die nodig is voor het zoeken naar een parkeerplaats voor de rit met de auto.

Resultaten vervoerskundige analyse

- O.b.v. 947 postcodes (eerste 4 karakters van de postcode)
- Uit de tabel wordt duidelijk dat openbaar vervoer voor vrijwel geen van de toekomstige medewerkers een alternatief is voor de auto.

Vf-waarde	Aantal	Percentage
< 1	0	0,0%
1 tot 1,4	0	0,0%
1,4 en 1,5	1	0,1%
1,5 tot 2	49	5,2%
>2	897	94,7%
Totaal	947	100%

Vervoerskundige analyse i.r.t. mobiliteitsplan

- Beoordeling of de (elektrische) fiets een alternatief is voor de auto, leidt tot resultaten die kansen bieden voor de fiets
- Op basis van de analyse wordt in combinatie met een opgesteld mobiliteitsplan bepaald wat de reductiemogelijkheden zijn
- De resultaten van de volledige vervoerskundige analyse en het mobiliteitsplan worden uitgewerkt in een separaat document

Conclusies

- Een reductie van 25% in verband met ligging aan een HOV halte is te optimistisch;
- Voor medewerkers voor wie de (elektrische) fiets geen alternatief vormt, is de verhouding tussen reistijd met de auto en met het OV bepaald: op basis van de analyse blijkt dat het OV voor vrijwel geen van de toekomstige medewerkers een alternatief is voor de auto;
- Met een vervoerskundige analyse is bepaald dat het gebruik van de (elektrische) fiets wel kansen biedt tot reductie van het auto gebruik;
- Op basis van de analyse wordt in combinatie met een opgesteld mobiliteitsplan bepaald wat de reductiemogelijkheden zijn;
- De resultaten van de volledige vervoerskundige analyse en het mobiliteitsplan worden uitgewerkt in een separaat document.