

Adviesrapport

Parkeeropgave project New Haven

In opdracht van Synchron Ontwikkel B.V.

Beek, 14 april 2021

opgesteld door R.M. Jonkers

DISCLAIMER

Ondanks de zorg en aandacht die aan de samenstelling van dit document is besteed, is het mogelijk dat de informatie die is verstrekt op onderdelen onvolkomenheden kent.

Jonkers Management BV (werkend onder handelsnaam Ondernemend Parkeeradvies) en alle door of vanwege haar ingeschakelde adviseurs zijn niet aansprakelijk voor enigerlei schade of indirecte schade, van welke aard dan ook, die voortvloeit uit of in enig opzicht verband houdt met de informatie in dit document.

Inhoudsopgave

1	Inleiding	2
2	Mobiliteitstrends	4
3	Project New Haven	7
4	Parkeerbalans CROW richtlijn.....	8
	4.1 Parkeerbalans maximale parkeernorm.....	9
	4.2 Parkeerbalans minimale parkeernorm.....	9
5	Parkeerbalans met reductiefactoren	10
6	Alternatieve scenario's	12
7	Conclusies.....	14

1 Inleiding

Synchroon ontwikkelt in de centrumschil van Spijkenisse het project New Haven. De locatie ligt aan de Ruwaard van Puttenweg tegenover het Metrostation. De parkeervoorziening is onderdeel van de ontwikkelopgave en onderwerp van dit rapport.

Voor het bepalen van de parkeernormen hanteren veel gemeenten de richtlijnen van het CROW (laatste uitgave "Toekomstbestendig parkeren, van parkeerkencijfers naar parkeernormen" dec. 2018). Gemeenten passen steeds vaker op deze richtlijnen reductiefactoren toe. Argumenten daarvoor zijn milieu doelstellingen (MER), de nabijheid van openbaar vervoer, veranderingen in het mobiliteitsgedrag, het aanbod van vervoersalternatieven en zeker niet in de laatste plaats de ambitie om een gezonde leefomgeving te creëren die niet gedomineerd wordt door de auto.

Voorbeelden zijn:

Utrecht waar de voormalige spoorwerkplaats aan de Cartesiusweg wordt getransformeerd naar een Urban Blue Zone waar gezond wonen centraal staat. Wat de mobiliteit betreft wordt ingezet op het nabijgelegen openbaar vervoer, de fiets en de (elektrische) deelauto.

Den Bosch actualiseert de nota parkeernormen waarbij, ingegeven door veranderend mobiliteitsgedrag van jongeren, reducties worden toegepast op basis van de loopafstand naar de centrale parkeerlocatie, de nabijheid van een station, en de beschikbaarheid van deelauto's. Bij de herontwikkeling van het voormalige Expeditie Knooppunt van PostNL in de Noordelijke Spoorzone (EKP-N) wordt deze benadering voor het eerst ingezet.

Capelle aan den IJssel transformeert het Rivium naar een hoog stedelijke stadswijk met een zo laag mogelijke milieubelasting en beperkt ruimtegebruik voor het verkeer. De fiets als centrale modaliteit binnen het woongebied, openbaar vervoer en alternatief vervoersaanbod (Mobility as a Service, OV, deelauto en -fiets) die een aanzienlijke reductie op de parkeernormen mogelijk maken. Doel is tenminste 20% van de parkeervraag op te vangen met deelmobiliteit.

New Haven is bij uitstek een ontwikkellocatie waar een heroverweging van de bestaande parkeernormen op zijn plaats is. Het woonprogramma mikt op de doelgroep van starters en het metrostation ligt binnen 50 meter loopafstand.

Dit rapport draagt de onderbouwing aan om deze afweging te maken. In de volgende hoofdstukken wordt ingegaan op de mobiliteitstrends, het project New Haven, de parkeerbalans gebaseerd op de richtlijnen van het CROW, de parkeerbalans met toepassing van reductiefactoren, alternatieve scenario's en wordt in het laatste hoofdstuk afgesloten met de belangrijkste conclusies.

2 Mobiliteitstrends

Zonder de pretentie te hebben een volledig beeld te schetsen zijn een paar trends aan te geven:

- een lichte daling van het autobezit onder jongeren;
- toenemend gebruik van deelauto's met name in stedelijke gebieden;
- makkelijk toegankelijke vervoersalternatieven beïnvloeden het keuzegedrag.

Autobezit

Het autobezit is het hoogst in de leeftijdsgroep tussen 50 en 65 jaar en het laagst in de leeftijdsgroep tussen 18 en 25 jaar. Bij jongeren is er een lichte daling van het autobezit gaande waarbij de bestedingsruimte een invloedfactor kan zijn.

Autobezit per leeftijdsgroep per duizend inwoners op 1 januari 2020



Bron: CBS • Gegevens ophalen • Gecreëerd met Datawrapper

Deelauto

Het CROW signaleert in haar Dashboard Autodelen dat het deelautogebruik onder jongeren en in stedelijke gebieden invloed heeft op het autobezit. Het aandeel autodelers onder rijbewijsbezitters is gestegen van 4 naar 6,6%. De verwachting is dat zich een multimodaal mobiliteitssysteem ontwikkelt dat ingericht is op toegang in plaats van op eigendom.

Mobiliteitssysteem

Het Whim project in Helsinki, waar een app toegang geeft tot ketenmobiliteit, laat zien dat de vervoerskeuze zich naar OV verlegt (plus 25%) en kortere trips per fiets worden gedaan.

In Nederland zijn er verschillende MaaS projecten (Mobility as a Service) die inzetten op een multimodaal vervoersconcept.

Onderzoek

De Universiteit van Utrecht deed in 2017 een onderzoek naar de toekomstige vervoerskeuze van jongeren ("Toekomstig reisgedrag van jongeren", Robert de Koning 29-10-2017). Daarin wordt geconcludeerd dat de vervoerskeuze vooral beïnvloed wordt door symbolische en emotionele afwegingen en de auto veruit preferent blijft. Niet bepaald een aanwijzing voor een verlaagde parkeernorm.

Rol overheid en markt

Er zijn voorzichtige aanwijzingen voor veranderende mobiliteitskeuze maar de beschikbaarheid van alternatieven zal bepalend zijn of het ook werkelijk gebeurt. Een "kip-of-ei" dilemma dat zonder interventie tot een impasse leidt en alles bij het oude laat. Tegelijk staan overheden voor uiteenlopende uitdaging die soms op gespannen voet met elkaar staan: strengere milieu eisen, bouwopgave (starters-) woningen, de bereikbaarheid van verdichte gebieden.

Een aantal steden voert een proactief beleid om het mobiliteitsvraagstuk duurzamer op te lossen. Zij geven de markt meer ruimte bij de invulling van de parkeeropgave door in te zetten op deelmobiliteit, fiets en openbaar vervoer. Met een goede onderbouwing en realisatie van alternatief vervoersaanbod kan van de geldende parkeernorm worden afgeweken.

Gemeente Amsterdam

- afhankelijk van zone alleen maximale norm en geen minimale parkeernorm
- 1 deelauto pp = 4 reguliere pp tot max -20%

Gemeente Utrecht

- 1,5 fietsplaats boven norm = 1 pp tot max -10% reductie op de norm
- 1 deelauto = 4 reguliere pp tot max -20% reductie van de norm
- Maatwerkoplossingen kunnen verder gaan

Gemeente Rotterdam

- Afhankelijk van loopafstand CS -30% tot -50% reduceren van de parkeernorm
- 2 fietsplaatsen = 1 pp tot max -10% reductie op de norm
- 1 deelauto = 5 pp tot max -20% reductie
- MaaS > 10 jr. beschikbaar parkeernorm max -20% reductie

Gemeente Eindhoven

- Mobiliteitscorrectie o.b.v. mobiliteitsplan
- Afstand CS <800m -50%

- 1 deelauto reductie max 10 pp
- Gebruik bestaande p-voorzieningen

De markt c.q. de ontwikkelaar moet een commerciële afweging maken: kan ik dit product met een (beperkte) parkeervoorziening afzetten? Inmiddels zijn er diverse projecten gerealiseerd of in voorbereiding waar een sterk verlaagde parkeernorm wordt toegepast: Campinaterrein Eindhoven, Cartesuisdriehoek Utrecht, EKP gebied Den Bosch, Rivium in Capelle aan den IJssel. De gebieden liggen vaak aan de rand van de stad en hebben OV voorzieningen op loopafstand.

3

Project New Haven

New Haven is gelegen aan de Ruwaard van Puttenweg direct bij het metrostation Spijkenisse en bestaat uit twee bouwblokken

Horizontaal gebouw A bestaat uit:

7.000 m2 school MBO onderwijs met circa 800 leerlingen
100 koopappartementen 50 – 65 m2 GBO 2 en 3 kamers
250 m2 VVO horeca
560 m2 supermarkt To Go

Verticaal gebouw B bestaat uit:

815 m2 VVO commercieel
98 huurappartementen 50 – 75 m2 GBO 2 en 3 kamers

De beoogde doelgroepen voor de woonappartementen zijn starters en eenpersoons huishoudens die in een stedelijke omgeving willen wonen in de nabijheid van voorzieningen. Voor forenzen is deze locatie met het metrostation een ideale woonplek op ongeveer 30 reisminuten naar Rotterdam. Voor de leerlingen van het MBO onderwijs is de bereikbaarheid met het OV een groot voordeel omdat de loopafstand tot het schoolgebouw minimaal is.

De horeca en de To-Go supermarkt zijn geen zelfstandig bezoek aantrekkende functies. Deze voorzieningen zijn gericht op passanten en gemaksvoorzieningen voor de bewoners van de appartementen.

Het autobegebruik zal op grond van de locatie- en doelgroep kenmerken gering zijn.

4 Parkeerbilans CROW richtlijn

Het CROW geeft bij haar richtlijnen voor de parkeernorm een bandbreedte aan tussen een minimum en een maximum norm. Daarbij wordt onderscheid gemaakt naar de stedelijkheidsgraad en de locatiemarkten: Spijkenisse is een sterk stedelijk gebied en New Haven ligt in de centrumschil. Navolgende normen zijn hierbij van toepassing:

Functie	Normeenheid	Min. norm	Max. norm	Incl. bezoek
Koopappartementen midden duur	per woning	0,9	1,7	0,3
Koopappartement goedkoop	per woning	0,8	1,6	0,3
Huurappartement midden / goedkoop / sociaal	per woning	0,6	1,4	0,3
School ROC	per 100 leerlingen	3,2	5,2	
Supermarkt To-Go / buurtsupermarkt	per 100 m2 BVO	0,9	2,9	89% bezoek
Horeca ¹	per 100 m2 BVO	4,0	6,0	90% bezoek
Kantoor (commerciële dienstverlening)	per 100 m2 BVO	1,3	1,8	50% bezoek
Fysio praktijk	per behandelkamer	1,0	1,5	93% bezoek

Voor het bepalen van de benodigde capaciteit (de parkeereis) is het moment wanneer de gelijktijdige aanwezigheid van de doelgroepen het hoogst is bepalend. Hiervoor hanteert het CROW aanwezigheidspercentages per dagdeel.

Functie	Werkdag				Koop-avond	Zaterdag		Zondag
	ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	middag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	80%	70%
School dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Supermarkt	30%	60%	40%	0%	80%	100%	40%	0%
Horeca	30%	40%	90%	0%	85%	75%	100%	60%
Commercieel	100%	100%	5%	0%	75%	0%	0%	0%
Sociaal medisch	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	10%

¹ CROW: De parkeerbehoefte bij horeca is sterk afhankelijk van het aantal zitplaatsen en het autogebruik van bezoekers

4.1 Parkeerbalans maximale parkeernorm

Het programma New Haven is weergegeven in m2 verhuurbaar vloeroppervlak (VVO) of gebruiksoppervlak (GBO). De CROW parkeernormen hanteren BVO. Bij de omrekening is uitgegaan van de verhouding 0,85 m2 VVO = 1 m2 BVO.

Bij toepassing van de maximum norm is de parkeereis 295 parkeerplaatsen.

Parkeerzone	Centrumschil	Eenheid	Toegepaste norm	Normeenheid	Normatief	Werkdag			Koop-	Werkdag	Zaterdag		Zondag
Functies	Omvang		MAXIMAAL		# pp	ochtend	middag	avond	avond	nacht	middag	avond	middag
Wonen													
Koopappartementen midden duur	8	woning	1,40	1 woning	11	6	6	10	9	11	7	9	8
Koopappartementen goedkoop	97	woning	1,30	1 woning	126	63	63	113	101	126	76	101	88
Huurappartementen	98	woning	1,10	1 woning	108	54	54	97	86	108	65	86	75
Bezoekers woningen													
Koopappartementen midden duur	8	woning	0,30	1 woning	2	0	0	2	2	0	1	2	2
Koopappartementen goedkoop	97	woning	0,30	1 woning	29	3	6	23	20	0	17	29	20
Huurappartementen	98	woning	0,30	1 woning	29	3	6	24	21	0	18	29	21
Commercieel													
Kantoor	824	m2 bvo	1,80	100 m2 bvo	15	15	15	1	1	0	0	0	0
Fysiotherapie	4	behandelkamers	1,50	1 behandelkamer	6	6	5	1	1	0	1	1	1
Winkels													
Supermarkt To-Go	659	m2 bvo	2,90	100 m2 bvo	19	6	11	8	15	0	19	8	0
Horeca													
Café / Bar	294	m2 bvo	6,00	100 m2 bvo	18	5	7	16	15	0	13	18	11
Onderwijs													
ROC	800	leerlingen	5,20	100 leerlingen	42	42	42	0	0	0	0	0	0
Totaal parkeerbalans					405	203	215	295	271	245	217	283	226

4.2 Parkeerbalans minimale parkeernorm

Bij toepassing van de minimum norm is de parkeereis 141 parkeerplaatsen.

Parkeerzone	Centrumschil	Eenheid	Toegepaste norm	Normeenheid	Normatief	Werkdag			Koop-	Werkdag	Zaterdag		Zondag
Functies	Omvang		MINIMAAL		# pp	ochtend	middag	avond	avond	nacht	middag	avond	middag
Wonen													
Koopappartementen midden duur	8	woning	0,60	1 woning	5	2	2	4	4	5	3	4	3
Koopappartementen goedkoop	97	woning	0,50	1 woning	49	24	24	44	39	49	29	39	34
Huurappartementen	98	woning	0,30	1 woning	29	15	15	26	24	29	18	24	21
Bezoekers woningen													
Koopappartementen midden duur	8	woning	0,30	1 woning	2	0	0	2	2	0	1	2	2
Koopappartementen goedkoop	97	woning	0,30	1 woning	29	3	6	23	20	0	17	29	20
Huurappartementen	98	woning	0,30	1 woning	29	3	6	24	21	0	18	29	21
Commercieel													
Kantoor	824	m2 bvo	1,30	100 m2 bvo	11	11	11	1	1	0	0	0	0
Fysiotherapie	4	m2 bvo	1,00	1 behandelkamer	4	4	3	0	0	0	0	0	0
Winkels													
Supermarkt To-Go	659	m2 bvo	0,90	100 m2 bvo	6	2	4	2	5	0	6	2	0
Horeca													
Café / Bar	294	m2 bvo	4,00	100 m2 bvo	12	4	5	11	10	0	9	12	7
Onderwijs													
ROC	800	leerlingen	3,20	100 leerlingen	26	26	26	0	0	0	0	0	0
Totaal parkeerbalans					202	94	102	137	126	83	101	141	108

5 Parkeerbilans met reductiefactoren

Bij het bepalen van de reductiefactoren zijn referentiecijfers gebruikt die andere steden in hun beleid hebben opgenomen. Voor de directe ligging bij het metrostation op minder dan 50 meter loopafstand is een reductie op de minimum parkeernorm toegepast van 50% voor alle functies. Bij de woonfuncties is een maximale reductie van 30% op de norm toegepast voor de beschikbaarheid van deelauto's. Elke deelauto vertegenwoordigt een reductie van 4 parkeerplaatsen.

Na verwerking van de reductiefactoren op de minimale parkeernorm is de parkeereis 48 parkeerplaatsen.

Reductiefactoren

Loopafstand metrostation < 100 m

Deelauto woonfuncties

- reductie per deelauto

pp

- maximale reductie woonfuncties

max. reductie deelauto's

Parkeerzone	Centrumschil	Eenheid	Toegepaste norm	Normeenheid	Normatief	Werkdag			Koop-	Werkdag	Zaterdag		Zondag
Functies	Omvang		MINIMAAL		# pp	ochtend	middag	avond	avond	nacht	middag	avond	middag
Wonen													
Koopappartementen midden duur	8	woning	0,60	1 woning	5	3	3	5	4	5	3	4	4
Koopappartementen goedkoop	97	woning	0,50	1 woning	49	25	25	44	39	49	29	39	34
Huurappartementen	98	woning	0,30	1 woning	29	15	15	26	23	29	17	23	20
Bezoekers woningen													
Koopappartementen midden duur	8	woning	0,30	1 woning	2	0	0	2	1	0	1	2	1
Koopappartementen goedkoop	97	woning	0,30	1 woning	29	3	6	23	20	0	17	29	20
Huurappartementen	98	woning	0,30	1 woning	29	3	6	23	20	0	17	29	20
Subotaal wonen					143	49	55	123	107	83	84	126	99
Reductie nabijheid station					-71	-24	-27	-61	-53	-41	-42	-63	-49
Reductie deelauto					-42	-14	-16	-36	-31	-24	-24	-37	-29
Deelautoplaatsen					11	11	11	11	11	11	11	11	11
Totaal wonen					41	22	23	37	34	29	29	37	32
Commercieel													
Kantoor	824	m2 bvo	1,30	100 m2 bvo	11	11	11	1	1	0	0	0	0
Fysiopraktijk	4	behandelkamers	1,00	1 behandelkamer	4	4	3	0	0	0	0	0	0
Subotaal bedrijven					15	15	14	1	1	0	0	0	0
Reductie nabijheid station					-7	-7	-7	0	0	0	0	0	0
Totaal bedrijven					8	8	7	1	1	0	0	0	0
Winkels													
Supermarkt To-Go	659	m2 bvo	0,90	100 m2 bvo	6	2	4	2	5	0	6	2	0
Subotaal winkels					6	2	4	2	5	0	6	2	0
Reductie nabijheid station					-3	-1	-2	-1	-2	0	-3	-1	0
Totaal winkels					3	1	2	1	3	0	3	1	0
Horeca													
Café / Bar	294	m2 bvo	4,00	100 m2 bvo	12	4	5	11	10	0	9	12	7
Subotaal Horeca					12	4	5	11	10	0	9	12	7
Reductie nabijheid station					-6	-2	-2	-5	-5	0	-4	-6	-3
Totaal Horeca						2	3	6	5	0	5	6	4
Onderwijs													
ROC	800	leerlingen	3,20	100 leerlingen	26	26	26	0	0	0	0	0	0
Subotaal Onderwijs					26	26	26	0	0	0	0	0	0
Reductie nabijheid station					-13	-13	-13	0	0	0	0	0	0
Totaal Onderwijs						13	13	0	0	0	0	0	0
Totaal parkeerbilans					312	46	48	45	43	29	37	44	36

Met de maximale norm als uitgangspunt is de parkeereis na toepassing van de reductiefactoren 92 parkeerplaatsen.

Reductiefactoren

Loopafstand metrostation < 100 m 50%

Deelauto woonfuncties

- reductie per deelauto

- maximale reductie woonfuncties

4 pp

30% 91

max. reductie

23 deelauto's

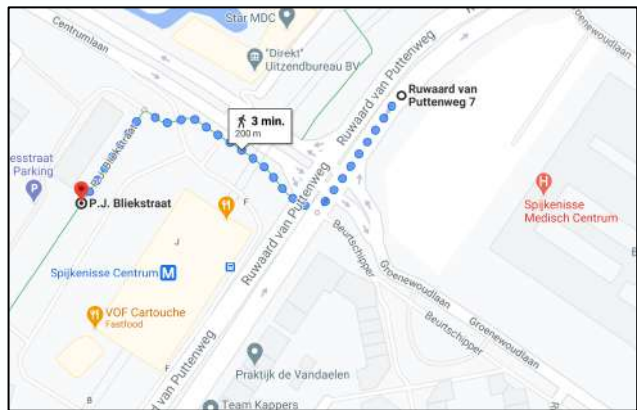
Parkeerzone	Centrumschil	Eenheid	Toegepaste norm	Normeenheid	Normatief	Werkdag			Koop-	Werkdag	Zaterdag		Zondag
Functies	Omvang		MAXIMAAL		# pp	ochtend	middag	avond	avond	nacht	middag	avond	middag
Wonen													
Koopappartementen midden duur	8	woning	1,40	1	woning	11	6	6	10	9	11	7	9
Koopappartementen goedkoop	97	woning	1,30	1	woning	126	63	63	113	101	126	76	101
Huurappartementen	98	woning	1,10	1	woning	108	54	54	97	86	108	65	86
Bezoekers woningen													
Koopappartementen midden duur	8	woning	0,30	1	woning	2	0	0	2	1	0	1	2
Koopappartementen goedkoop	97	woning	0,30	1	woning	29	3	6	23	20	0	17	29
Huurappartementen	98	woning	0,30	1	woning	29	3	6	23	20	0	17	29
Subotaal wonen						305	129	135	268	237	245	183	256
Reductie nabijheid station						-152	-64	-67	-134	-118	-122	-91	-128
Reductie deelauto						-91	-38	-40	-79	-70	-73	-54	-76
Deelautoplaatsen						23	23	23	23	23	23	23	23
Totaal wonen						85	50	51	78	72	73	61	75
Commercieel													
Kantoor	824	m2 bvo	1,80	100	m2 bvo	15	15	15	1	1	0	0	0
Fysiotherapie	4	behandelkamers	1,50	1	behandelkamer	6	6	5	1	1	0	1	1
Subotaal bedrijven						21	21	20	2	2	0	1	1
Reductie nabijheid station						-10	-10	-10	-1	-1	0	0	0
Totaal bedrijven						11	11	10	1	1	0	1	1
Winkels													
Supermarkt To-Go	659	m2 bvo	2,90	100	m2 bvo	19	6	11	8	15	0	19	8
Subotaal winkels						19	6	11	8	15	0	19	8
Reductie nabijheid station						-9	-3	-5	-4	-7	0	-9	-4
Totaal winkels						10	3	6	4	8	0	10	4
Horeca													
Café / Bar	294	m2 bvo	6,00	100	m2 bvo	18	5	7	16	15	0	14	18
Subotaal Horeca						18	5	7	16	15	0	14	18
Reductie nabijheid station						-9	-2	-3	-8	-7	0	-7	-9
Totaal Horeca							3	4	8	8	0	7	9
Onderwijs													
ROC	800	leerlingen	5,20	100	leerlingen	42	42	42	0	0	0	0	0
Subotaal Onderwijs						42	42	42	0	0	0	0	0
Reductie nabijheid station						-21	-21	-21	0	0	0	0	0
Totaal Onderwijs							21	21	0	0	0	0	0
Totaal parkeerbalans						626	88	92	91	89	73	79	89

6 Alternatieve scenario's op loopafstand

6.1 Centrale parkeergarage op loopafstand

Als alternatief op voorgaande scenario's wordt aan een centrale parkeervoorziening op loopafstand gedacht. Hiervoor is ruimte op het terrein grenzend aan het Medisch Centrum Spijkensisse. Wanneer er enkele aanpassingen worden gedaan om de locatie te voet beter bereikbaar te maken is de looproute minimaal 200 meter tot ongeveer 250 meter ofwel 3 tot 4 minuten lopen.

Het CROW hanteert voor woonfuncties 100 meter als acceptabele loopafstand en voor bezoekers van de woningen 250 meter. Voor werkers is een afstand tussen 200 en 800 meter acceptabel. Bij onderwijs hanteert het CROW 100 meter als acceptabele afstand.



Een parkeervoorziening op afstand kan ondanks de grote loopafstand wel werken onder de voorwaarde dat uitwijkgedrag onmogelijk wordt gemaakt. Deze optie vereist de invoering van parkeerregulering in het gebied.

Vanuit beleidsoptiek zijn er zeker argumenten voor deze oplossing. Met het openbaar vervoer voor de deur wordt het reizen met de auto "second best" keuze vanwege de grotere loopafstand. Professor Knoflachter betoogde al in 2008 dat de auto en het openbaar vervoer in concurrentie gebracht moeten worden door beide vervoersmodaliteiten op dezelfde locatie aan te bieden. Met een auto voor de deur is de keuze immers al vanuit gemaksoptiek gemaakt.

6.2 Projectfasering

Een tweede optie is de fasering in realisatie te gebruiken om te monitoren of een verlaagde parkeernorm in de praktijk stand houdt. Realiseer eerst gebouw A en dimensioneer het parkeeraanbod op basis van de gereduceerde parkeernorm voor beide locaties (48 tot maximaal 92 parkeerplaatsen, zie hoofdstuk 5).

Monitor de parkeerbezetting in de eerste fase om de parkeerbehoefte van de tweede fase op ervaringscijfers te kunnen baseren. Als in de praktijk de gereduceerde norm stand houdt zijn er geen extra plaatsen nodig, als de vraag hoger is worden er extra parkeerplaatsen aangelegd.

Ook bij deze optie is het essentieel dat er in het gebied parkeerregulering wordt ingevoerd en de parkeerlocatie op een acceptabele loopafstand ligt.

7 Conclusies

De CROW normen geven als bandbreedte een benodigde capaciteit van minimaal 141 en maximaal 295 parkeerplaatsen aan. Hierbij is geen rekening gehouden met reductiefactoren die goed bij de locatie passen: directe gelegen naast het metro-/busstation, starters op de woonmarkt en eenpersoons huishoudens die een stedelijke omgeving prefereren en waarvoor autobezit niet vanzelfsprekend is. Bij het toepassen van reductiefactoren komt het aantal parkeerplaatsen veel lager uit.

Het project NEW HAVEN leent zich heel goed voor het toepassen van reductiefactoren met het metro-/busstation op nog geen 50 meter afstand van de ontwikkellocatie. Hierdoor wordt het OV meer in concurrentie gebracht met de auto en zeker in combinatie met deelmobiliteit wordt het bezit van een auto minder relevant.

In dit rapport zijn verschillende varianten onderzocht:

Variant 1: Parkeervoorziening op eigen terrein met gereduceerde parkeernorm

De eerste variant gaat uit van een gereduceerde parkeernorm met een parkeeroplossing op eigen terrein. Parkeerregulering is bij deze variant een vereiste om uitwijkgedrag en parkeeroverlast in de omgeving te voorkomen. Er zijn 48 tot 92 parkeerplaatsen nodig om in de parkeerbehoefte te voorzien. De ruimtelijke inpassing is bij deze variant een uitdaging. Een deel van de parkeerplaatsen zal ondergronds aangelegd moeten worden wat aanzienlijke, onrendabele, investeringen met zich meebrengt.

Variant 2: Parkeervoorziening op loopafstand met gereduceerde parkeernorm

De tweede variant gaat uit van een parkeervoorziening op loopafstand van de ontwikkellocatie. Het parkeerterrein bij het Medisch Centrum is een geschikte locatie en ligt op circa 3 tot 4 minuten lopen. Ook in deze variant is parkeerregulering een vereiste om te voorkomen dat de toekomstige bewoners in de wijk gaan parkeren in plaats van in de stallingsgarage. Ten opzichte van variant 1 is de ruimtelijke inpassing makkelijker te realiseren en zijn de benodigde investeringen aanzienlijk lager.

Variant 3: Gefaseerde ontwikkeling functies met gereguleerd parkeerregime

Het horizontale gebouw A wordt als eerste gerealiseerd. Onder het horizontale gebouw komt het aantal parkeerplaatsen voor zowel gebouw A als gebouw B volgens de gereduceerde norm (48 – 92 parkeerplaatsen). Bij oplevering worden alleen de parkeerplaatsen voor gebouw A vrij gegeven. De overige parkeerplaatsen worden gereserveerd voor het verticale gebouw B.

Monitoring moet uitwijzen of er parkeeroverlast ontstaat door bewoners van gebouw A. Mocht dit gebeuren dan kunnen de gereserveerde parkeerplaatsen voor het verticale gebouw B alsnog aan de bewoners van gebouw A worden toegekend. In dat geval zal de parkeeroplossing voor het verticale gebouw B op het parkeerterrein van het Medisch Centrum worden gerealiseerd.

Variant 4: Gefaseerde ontwikkeling functies, gereguleerd parkeerregime op termijn

De vierde variant gaat uit van een projectfasering zoals beschreven in variant 3 waarbij er nog geen parkeerregulering wordt ingevoerd. Wanneer uit ervaringscijfers blijkt dat de gereduceerde norm stand houdt wordt het parkeren voor gebouw B onder gebouw A ondergebracht. In het geval er parkeeroverlast in de eerste fase is ontstaan, wordt de parkeervoorziening voor gebouw B bij het ziekenhuis gerealiseerd en het gereguleerde parkeerregime ingevoerd.

Afwegingskader

Variant	Opgave	Succesfactoren	Voordelen	Nadelen
<u>Variant 1:</u> Parkeervoorziening op eigen terrein met gereduceerde parkeernorm.	48 - 92 pp	Aanbod van deelmobiliteit. Heldere communicatie bij verkoop- en verhuurproces (beperkte parkeergelegenheid, geen rechten op parkeervergunning, gebruik deelauto's en OV). Gereguleerd parkeerregime.	Hoogwaardig stedelijk verblijfsgebied ingericht voor de voetganger en fietser. Stimuleert OV gebruik (milieuwinst en minder files en geringere belasting infrastructuur).	Hoge onrendabele investeringen in ondergronds parkeren. Invoering parkeerregulering
<u>Variant 2:</u> Parkeerlocatie op loopafstand met gereduceerde parkeernorm.	48 - 92 pp	Aanbod van deelmobiliteit. Heldere communicatie bij verkoop- en verhuurproces (beperkte parkeergelegenheid op loopafstand, geen rechten op parkeervergunning, gebruik deelauto's en OV). Gereguleerd parkeerregime.	Hoogwaardig stedelijk verblijfsgebied ingericht voor de voetganger en fietser. Op basis van locatie heeft OV een betere concurrentiepositie ten opzichte van de auto (milieuwinst en minder files en geringere belasting infrastructuur). Beperking van onrendabele investeringen.	Vereist medewerking van het Medisch Centrum. Parkeerregulering in een groter gebied noodzakelijk.
<u>Variant 3:</u> Gefaseerde ontwikkeling functies met gereguleerd parkeerregime en indien nodig extra parkeercapaciteit op loopafstand.	48 - 92 pp	Aanbod van deelmobiliteit. Heldere communicatie bij verkoop- en verhuurproces (beperkte parkeergelegenheid op loopafstand, geen rechten op parkeervergunning, gebruik deelauto's en OV). Gereguleerd parkeerregime.	Hoogwaardig stedelijk verblijfsgebied ingericht voor de voetganger en fietser. Stimuleert OV gebruik (milieuwinst en minder files en geringere belasting infrastructuur). Besluitvorming voor 2de fase gebaseerd op ervaringscijfers.	Hoge onrendabele investeringen in ondergronds parkeren. Invoering parkeerregulering. Monitoren van het parkeergedrag in de eerste fase. Medewerking Medisch Centrum veiligstellen maar feitelijke invulling onzeker of bij uitblijven medewerking gebouw B niet ontwikkelen als fase 1 parkeeroverlast veroorzaakt.
<u>Variant 4:</u> Gefaseerde ontwikkeling functies met gereguleerd parkeerregime op termijn en indien nodig extra parkeercapaciteit op loopafstand.	48 - 92 pp	Aanbod van deelmobiliteit. Heldere communicatie bij verkoop- en verhuurproces (beperkte parkeergelegenheid op loopafstand, geen rechten op parkeervergunning, gebruik deelauto's en OV).	Hoogwaardig stedelijk verblijfsgebied ingericht voor de voetganger en fietser. Stimuleert OV gebruik (milieuwinst en minder files en geringere belasting infrastructuur). Besluitvorming voor 2de fase gebaseerd op ervaringscijfers. Op termijn pas besluiten over noodzaak parkeerregulering.	Hoge onrendabele investeringen in ondergronds parkeren. Invoering parkeerregulering. Monitoren van het parkeergedrag in de eerste fase. Medewerking Medisch Centrum veiligstellen maar feitelijke invulling onzeker of bij uitblijven medewerking gebouw B niet ontwikkelen als fase 1 parkeeroverlast veroorzaakt.