

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Casuariestraat 9a
2511 VB Den Haag

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Cobraspen

Parkeeronderzoek Blauwe Wetering

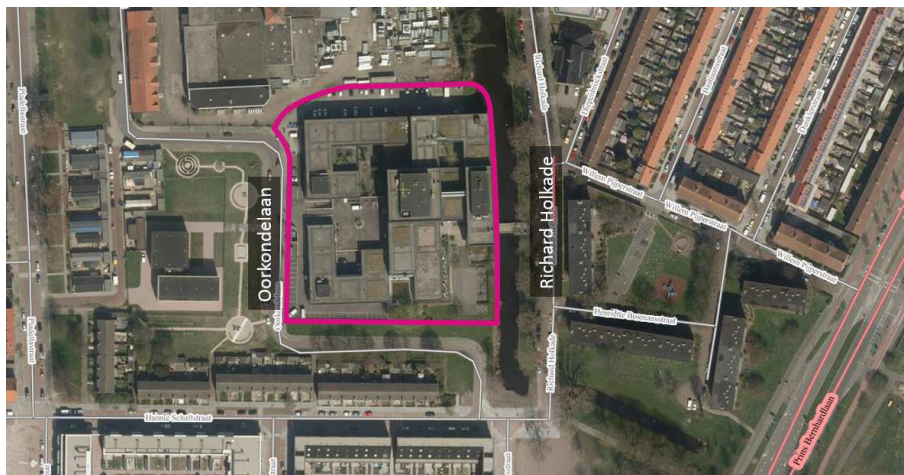
Onderbouwing benodigd parkeeraanbod

Datum
Kenmerk
Eerste versie

22 maart 2017
CSB006/Tol/0031.02
22 februari 2017

1 Inleiding

Cobraspen Vastgoedontwikkeling is voornemens het kantoorgebouw de 'Blauwe Wetering' aan de Oorkondelaan - Richard Holkade in Haarlem te ontwikkelen tot woningbouwlocatie. Het betreft plannen voor gedeeltelijke sloop en hergebruik van het kantoorgebouw. Op een deel van de bestaande bebouwing komt daarnaast nieuwbouw.



Figuur 1.1: Luchtfoto huidige kantoorgebouw (omlijnd). Ondergrond: Globespotter

Cobraspen Vastgoedontwikkeling heeft Goudappel Coffeng BV gevraagd hoe naar haar mening bij dergelijke ontwikkelingen omgegaan kan worden met vraagstukken op het gebied van parkeren en parkeernormering. Daarvoor is in de notitie 'Ontwikkeling Blauwe Wetering Haarlem' van 1 maart 2016, met kenmerk SVE005/Abf/0004.01, een

eerste aanzet tot gegeven. In die notitie is beargumenteerd dat het karakter van de ontwikkeling zich ervoor leent om een lagere parkeernorm te hanteren dan door het gemeentelijk parkeerbeleid is aangegeven.

In deze notitie volgt een verdere onderbouwing voor een concrete verlaging van de parkeernorm ten aanzien van de voorgenomen ontwikkeling van kantoorgebouw de Blauwe Wetering in Haarlem.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de aanpak en uitgangspunten van het onderzoek beschreven. Hoofdstuk 3 gaat in op de het benodigd parkeeraanbod op basis van het gemeentelijk parkeerbeleid. In hoofdstuk 4 wordt verkend in hoeverre de beoogde parkeervoorziening van de Blauwe Wetering voldoende is om het benodigd parkeeraanbod op te vangen. Tot slot wordt in hoofdstuk 5 bepaald wat het benodigd fietsparkeeraanbod is.

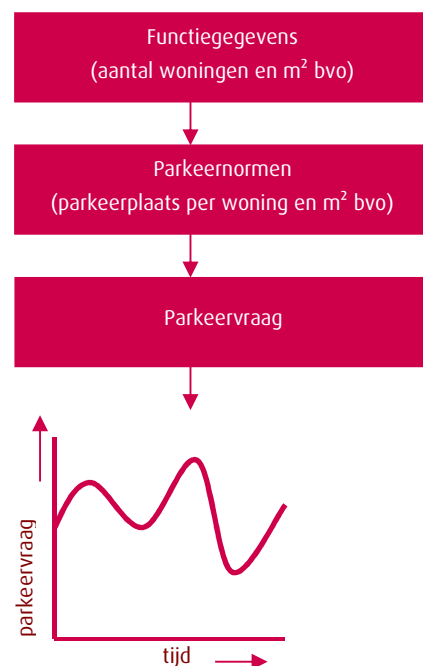
2 Aanpak en uitgangspunten

2.1 Aanpak

Bij het opstellen van een parkeerbalans wordt de parkeervraag van een ontwikkeling afgezet tegen het geplande parkeeraanbod. De parkeervraag wordt berekend door de omvang van elke functie te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernorm (het aantal benodigde parkeerplaatsen per functie-eenheid, bijvoorbeeld per vierkante meter bvo).

Niet elke functie genereert echter op alle momenten van de week een even grote parkeervraag. Een voorbeeld hiervan is dat de woningen vooral 's nachts een hoge parkeervraag kennen, terwijl detailhandel juist overdag een parkeervraag heeft. Door toepassing van aanwezigheidspercentages wordt rekening gehouden met dit effect. Tevens kunnen de parkeerplaatsen door verschillende parkeerders gebruikt worden (dubbelgebruik). Ook hiermee wordt met behulp van de aanwezigheidspercentages rekening gehouden. In figuur 2.1 is de berekening van de parkeervraag geschematiseerd.

Niet alle functies zijn echter geschikt voor dubbelgebruik. Woningen die parkeergelegenheid hebben op eigen terrein zijn hier een voorbeeld van. Deze parkeer ruimte is niet beschikbaar voor andere gebruikers anders dan de bewoners van die woningen. De aanwezigheidspercentages worden niet toegepast omdat deze parkeerplaatsen op eigen terrein altijd beschikbaar moeten zijn voor de bewoners.



Figuur 2.1: Berekening parkeervraag

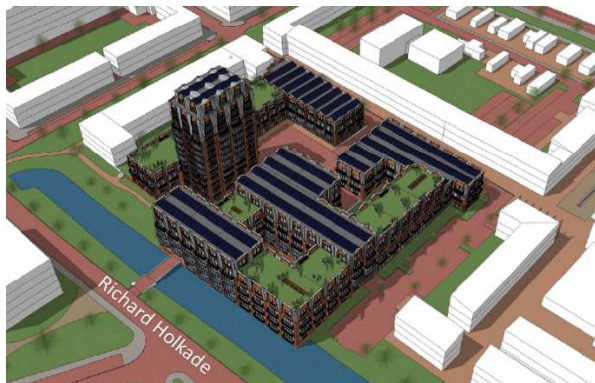
2.2 Uitgangspunten

2.2.1 Sociaal-economisch programma

Het kantoorgebouw Blauwe Wetering zal worden ontwikkeld tot woningbouwlocatie met **428 wooneenheden**¹. Het betreft hier kleine woningen (studio's) van 32 tot maximaal 84 m².

In het gebouw zijn tevens een aantal commerciële ruimtes voorzien. De functie van deze ruimtes is nog niet definitief, maar gedacht kan worden aan gemeenschappelijke voorzieningen als een wasserette of werkplekken. De ruimtes zijn alleen toegankelijk en te gebruiken door de bewoners zelf, en zullen dus niet als commercieel doel worden ingezet. Voor deze functies is dan ook geen aanvullende parkeervraag te verwachten.

¹ Gegeven gebaseerd op het schetsontwerp Blauwe Wetering d.d. 19-01-2016



Figuur 2.1: Vogelperspectief nieuw te realiseren appartementencomplex

2.2.2 Parkeeraanbod

De bestaande verdiepte parkeergarage wordt vergroot tot een ruimte met 259 parkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers. Op de begane grond komt daarnaast nog een inpandige ruimte met 20 parkeerplaatsen voor bewoners. Op maaiveld, ten noorden van het appartementencomplex blijven de 23 parkeerplaatsen² gehandhaafd. Deze zijn bedoeld voor bezoekers. Dit betekent dat er een totaal parkeeraanbod is van **302 autoparkeerplaatsen**.

Het nieuw te realiseren appartementencomplex biedt ook ruimte voor fietsparkeren. Op de tussenverdieping (tussen begane grond en 1^e verdieping) is een stalling gesitueerd waar bewoners van de appartementen gebruik van kunnen maken. De omvang van deze ruimte is nog niet definitief, maar zal worden bepaald op basis van de bevindingen in deze notitie ten aanzien van het aantal te realiseren fietsparkeerplaatsen.

2.2.3 Gemeentelijke parkeernormen

De gemeente Haarlem heeft haar parkeernormen vastgelegd in de beleidsnota Parkeernormen 2015. De hoogte van de parkeernorm is afhankelijk van de ligging ten opzichte van het centrum. De locatie aan de Oorkondeweg/Richard Holkade is gelegen in het gebied 'schil/overloopgebied'. De gemeente Haarlem heeft verder drie categorieën parkeernormen voor woningen, gebaseerd op woningprijs. Dit zijn 'woningen duur, midden en goedkoop'. Er bestaat geen gemeentelijke norm voor studio's. Gezien de omvang is het aannemelijk dat de te ontwikkelen studio's in de categorie 'woningen goedkoop' vallen. De parkeernormen voor dit type woningen bedraagt 1,2 parkeerplaats per woning, waarvan 0,3 parkeerplaats per woning voor bezoekers.

² In het schetsontwerp Blauwe Wetering d.d. 19-01-2016 zijn meer parkeerplaatsen ingetekend (50 pp) dan door de opdrachtgever is aangegeven (23 pp). Er is gerekend met het door de opdrachtgever aangegeven aantal parkeerplaatsen.

2.2.4 Aanwezigheidspercentages

Om het benodigd parkeeraanbod per moment van de week te berekenen, wordt gebruik gemaakt van aanwezigheidspercentages van de CROW publicatie 317. Het gemeentelijk beleid bevat geen aanwezigheidspercentages. Echter, uit onze ervaring met andere ontwikkelprojecten is bekend dat de gemeente Haarlem het gebruik van de aanwezigheidspercentages accepteert. De gehanteerde aanwezigheidspercentages zijn weergegeven in tabel 2.1.

	<i>werkdag- ochtend</i>	<i>werkdag- middag</i>	<i>werkdag- avond</i>	<i>koop- avond</i>	<i>werkdag- nacht</i>	<i>zaterdag- middag</i>	<i>zaterdag- avond</i>	<i>zondag- middag</i>
Wonen, bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Wonen, bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%

Tabel 2.1: Aanwezigheidspercentages CROW publicatie 317

De schuin gearceerde momenten in tabel 2.1 zijn de maatgevende momenten voor de Blauwe Wetering. Dit zijn de momenten waar het benodigd parkeeraanbod het hoogst is. In het vervolg van deze notitie wordt gewerkt met deze vier momenten.

3 Benodigd parkeeraanbod (gemeentelijk beleid)

Het benodigd parkeeraanbod wordt berekend door het aantal woningen te vermenigvuldigen met de bijbehorende gemeentelijke parkeernorm. De gemeentelijke parkeernorm voor 'woning goedkoop' is 1,2 parkeerplaats per woning. Hiervan is 0,3 parkeerplaats voor bezoekers. Dit komt op het volgende benodigd parkeeraanbod:

- 428 woningen x 0,9 parkeerplaats/woning voor bewoners = 385,2 parkeerplaatsen
- 428 woningen x 0,3 parkeerplaats/woning voor bezoekers = 128,4 parkeerplaatsen

Het totaal benodigd parkeeraanbod is (naar boven afgerond) 514 parkeerplaatsen. Dit is het maximaal benodigde parkeeraanbod, er is nog geen rekening gehouden met dubbelgebruik.

In tabel 3.1 is, met toepassing van de aanwezigheidspercentages (zie tabel 2.1), het benodigd parkeeraanbod gepresenteerd van het te realiseren appartementencomplex naar moment van de week. Dit is vergeleken met het beschikbare parkeeraanbod. Zo ontstaat er inzicht of er voldoende parkeerplaatsen in de planvorming zijn opgenomen.

	werkdag- middag	werkdag- avond	werkdag- nacht	zaterdag- avond
Wonen (bewoners)	193	347	385	308
Wonen (bezoekers)	26	103	0	128
Benodigd parkeeraanbod	219	450	386	437
Beschikbaar parkeeraanbod	302	302	302	302
overschot/tekort	83	-148	-84	-135

Tabel 3.1: Benodigd parkeeraanbod o.b.v. gemeentelijk beleid

Uit tabel 3.1 blijkt dat het maatgevende moment op de werkdagavond is. Op dat moment is het benodigd parkeeraanbod 450 parkeerplaatsen tegen een beschikbaar aanbod van 302 parkeerplaatsen, wat resulteert in een tekort van 148 parkeerplaatsen. Ook het benodigd parkeeraanbod voor bewoners (385 parkeerplaatsen op het maatgevende moment 's nachts) is groter dan het beschikbare aanbod.

4 Maatwerk parkeernorm

Uit de berekening van het benodigd parkeeraanbod op basis van het gemeentelijk beleid (hoofdstuk 3) blijkt dat de realisatie van 302 parkeerplaatsen ten behoeve van de voorziene ontwikkeling onvoldoende is. Dit heeft tot gevolg dat er geen omgevingsvergunning verleend zal worden voor de ontwikkeling. Om de ontwikkeling toch mogelijk te maken kunnen twee sporen worden gevolgd; er worden meer parkeerplaatsen gerealiseerd óf er kan worden onderbouwd dat het voorziene parkeeraanbod (302 parkeerplaatsen) voldoende is gezien de specifieke kenmerken van de ontwikkeling. Dit hoofdstuk gaat in op het laatste spoor.

Parkeernormen zijn gebaseerd op basis van een aantal veel voorkomende en gemiddelde functies. Soms zijn ontwikkelingen niet zo eenvoudig in een hokje te stoppen, bijvoorbeeld in het geval van bijzondere woonvormen. In dit geval is het ook mogelijk om het benodigd parkeeraanbod te bepalen vanuit de specifieke eigenschappen van een functie. Het parkeerbeleid van de gemeente Haarlem voorziet ook in de mogelijkheid andere parkeernormen toe te passen, mits dit goed is onderbouwd.

In dit hoofdstuk worden de specifieke omstandigheden van het te realiseren appartementencomplex besproken in relatie tot het benodigde parkeeraanbod. Dit zijn:

- de relatie tussen autobezit en kleine(re) woningen;
- het benutten van de restcapaciteit in de openbare ruimte;
- de effecten van deelauto's op het autobezit.

4.1 Randvoorwaardelijke omstandigheden

Als minder parkeerplaatsen worden gerealiseerd dan het gemeentelijk beleid voorschrijft, is het belangrijk dat alternatieven voor autogebruik en -bezit (OV en fiets) aantrekkelijk zijn. In deze paragraaf wordt op deze randvoorwaardelijke omstandigheden ingegaan.

4.1.1 OV-bereikbaarheid gebied

Haarlem kent een fijnmazig en divers openbaar vervoersnetwerk. Dit heeft tot gevolg dat de locatie aan de Richard Holkade/Oorkondelaan een uitstekende toegang heeft tot diverse vormen van openbaar vervoer.

Trein

Op fietsafstand van de ontwikkelingslocatie zijn twee treinstations gelegen, te weten station Haarlem (intercitystation, 10 minuten fietsen) en station Haarlem Spaarnwoude (sprinterstation, 7 minuten fietsen).

Bus

Er zijn twee bushaltes nabij de locatie, beiden op circa 300 meter loopafstand. Dit zijn de bushalte aan de Schipholweg/N205 en de bushalte aan de Prins Bernardlaan. Vanaf deze

twee bushaltes vertrekken een HOV-buslijn en een aantal R-netbuslijnen. Deze regionale verbindingen verbinden de locatie met plaatsen als Heemstede (intercity station) en Amsterdam.

4.1.2 Fietsvoorzieningen

Goede fietsvoorzieningen zorgen niet voor een verlaging van de parkeervraag, maar op het moment dat deze voorziening niet in orde is, kan dit juist voor een verhoging van de parkeervraag zorgen.

Binnen de ontwikkeling wordt geadviseerd rekening te houden met ruime stallingsmogelijkheden voor (verschillende soorten) fietsen en scooters in een goed toegankelijk souterrain. Gelet op de doelgroep van de Blauwe Wetering is het van belang ruimte te bieden voor fietsen met een kratje voorop, elektrische fietsen en scooters/snorfietsen. Belangrijk is ook om oplaadpunten te hebben voor de elektrische fietsen. De Blauwe Wetering beoogt een hoog serviceniveau aan te bieden. In lijn met deze gedachte worden overdekte fietsvoorzieningen voor bewoners gefaciliteerd. Verder wordt aangeraden de fietsenstallingen op een logische plek in het gebouw te situeren, zodat bewoners de stalling gemakkelijk kunnen bereiken.

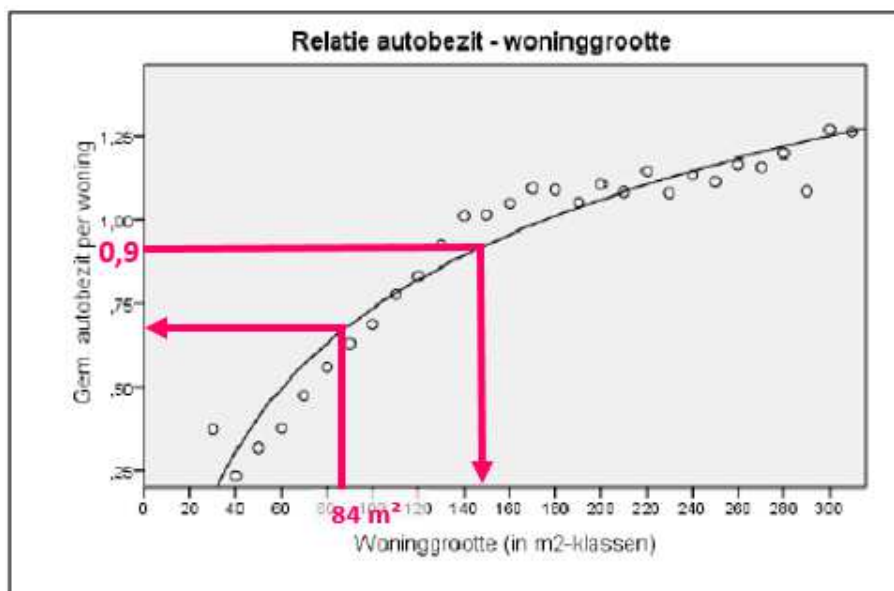
In hoofdstuk 5 volgt een advies ten aanzien van het aantal te realiseren fietsparkeerplaatsen.

4.2 Relatie autobezit en woninggrootte

Uit diverse onderzoeken³ is gebleken dat er een sterke relatie is tussen woninggrootte en autobezit. Hoe groter de woning, des te meer auto's per huishouden. Veel gemeenten zijn in hun meest recente parkeernota ook overgestapt naar parkeernormen op basis van woninggrootte. In bijlage 1 is een tabel opgenomen van referentiegemeenten die dit hebben gedaan. In de tabel zijn de parkeernormen voor de kleine woningen van die gemeenten te vinden.

Zo blijkt uit een onderzoek van de Dienst Stedelijke Ontwikkeling³ van de gemeente Den Haag dat het autobezit in relatie tot woninggrootte varieert van 0,3 auto per woning voor woningen van 40 m² tot 1,25 auto per woning voor woningen van circa 300 m². In figuur 4.1 is deze relatie weergegeven. Hoewel Haarlem geen Den Haag is, zijn het beiden wel stedelijke omgevingen. Door een vergelijking te trekken met de resultaten uit het onderzoek van Den Haag ontstaat een inzicht wat het gevolg is voor de parkeereis wanneer uitgegaan wordt van parkeernormen op basis van woninggrootte.

³ BPD (2015) Onderzoek Gemeentelijke parkeernormen
Gemeente Den Haag, DSO (2011) Nota parkeernormen Den Haag



Figuur 4.1: Verband tussen gemiddeld aantal kentekens per woning en BVO (bron: Nota Parkeernormen Den Haag, 2011)

In de figuur is eveneens het bewonersdeel van de Haarlemse parkeernorm (0,9 pp/woning) geprojecteerd. Volgens dit Haagse onderzoek zou deze parkeernorm duiden op een woninggrootte van circa 140 – 150 m². Dit is veel groter dan de studio's die in de Blauwe Wetering worden ontwikkeld.

Vanuit de ontwikkeling van de Blauwe Wetering gezien, waarin het grootste appartement 84 m² is, zou volgens dit onderzoek een parkeernorm van circa 0,7 pp/woning passend zijn.

De overstap naar parkeernormen op basis van woninggrootte is ook terug te zien in de meest recente parkeerkencijfers van het CROW.⁴ Hierin is naast de prijsklasse ook onderscheid gemaakt naar koop- of huurwoningen en naar etagewoningen of grondgebonden woningen. De parkeerkencijfers 2012 wat betreft 'goedkope' etagewoningen liggen fors lager dan de parkeerkencijfers 2004, waar de gemeente Haarlem haar parkeernorm op heeft gebaseerd (zie tabel 4.1) en liggen in lijn met de Haagse bevindingen.

Functie	Categorie	Norm gemeente	CROW parkeerkencijfer 2012
Studio's	Woning goedkoop	1,2 per woning	
Studio's	Huur, etage, goedkoop		0,7 per woning
Studio's	Koop, etage goedkoop		0,9 per woning

Tabel 4.1: Vergelijk gemeentelijke parkeernormen en minimum parkeerkencijfer CROW

⁴ Publicatie 317: Kencijfers voor parkeren en verkeersgeneratie, oktober 2012.

In tabel 4.2 is het benodigde parkeeraanbod weergegeven voor de Blauwe Wetering uitgaande van de actuele CROW-parkeerkencijfers. Omdat niet bekend is wat de verhouding huur/koop is, is gerekend met een bandbreedte.

Programma	Kencijfers		Benodigd parkeeraanbod		Totaal
	bewoners	bezoekers	Bewoners	Bezoekers	
Woningen					
428 studio's (huur)	0,4	0,3	171 pp	128 pp	300 pp
428 studio's (koop)	0,6	0,3	257 pp	128 pp	386 pp

Tabel 4.2: Benodigd parkeeraanbod o.b.v. meest actuele kencijfers

Uit tabel 4.2 blijkt dat ingeval alle studio's in de huursector worden aangeboden, het benodigde parkeeraanbod 300 parkeerplaatsen bedraagt. Als alle studio's in de koopsector worden aangeboden, is het benodigde parkeeraanbod 386 parkeerplaatsen. Bij een combinatie van huur en koop ligt het benodigde parkeeraanbod tussen deze waarden in. Dit betekent dat wanneer alle studio's in de huursector worden aangeboden dit passend is binnen het voorziene parkeeraanbod van 302 parkeerplaatsen.

Wanneer net als in hoofdstuk 3 de aanwezigheidspercentages worden toegepast, kan het benodigd parkeeraanbod voor huur en koop bepaald worden naar moment van de week. De volledige tabellen zijn opgenomen in bijlage 2. In tabel 4.3 is een overzicht opgenomen van het overschot/tekort.

	werkdag- middag	werkdag- avond	werkdag- nacht	zaterdag- avond
Overschot/tekort volledig huur	190	45	130	36
Overschot/tekort volledig koop	147	-32	45	-32

Tabel 4.3: Overschot/tekort bij huur- en koopstudio's

Uit tabel 4.3 blijkt dat alleen als alle studio's in de koopsector aangeboden worden, er een tekort is van 32 parkeerplaatsen ten opzichte van het benodigde parkeeraanbod. Bij een mix tussen huur- en koopwoningen voldoet het beschikbare parkeeraanbod.

4.3 Benutten restcapaciteit openbaar gebied

Om te bepalen of en in welke mate restcapaciteit in de omgeving van de ontwikkeling beschikbaar is, is een parkeerdrukmeting uitgevoerd in de directe omgeving. Voor de uitgangspunten van de parkeerdrukmeting wordt verwezen naar bijlage 3.

Uit de parkeerdrukmeting blijkt dat op dinsdagochtend de bezettingsgraad het hoogst is met 62%, op zaterdag is de bezettingsgraad 43%. De gemeente Haarlem hanteert een maximaal wenselijke bezettingsgraad van 85%. Hierboven ontstaat de kans op zoekverkeer en zijn mensen eerder geneigd te gaan foutparkeren. Dit betekent dat er in de directe omgeving van de Blauwe Wetering nog restcapaciteit beschikbaar is.

In tabel 4.4 is opgenomen hoeveel parkeerplaatsen op de gemeten momenten nog beschikbaar zijn in het openbare gebied, uitgaande van een maximale bezettingsgraad van 85%. Dit is vergeleken met het in hoofdstuk 3 bepaalde tekort aan parkeerplaatsen.

	werkdagmiddag	zaterdagavond
Benodigd parkeeraanbod	219	437
Beschikbaar parkeeraanbod	302	302
Tekort parkeeraanbod	n.v.t.	-135
Beschikbaar parkeeraanbod openbare ruimte	66	119
Resterend tekort	n.v.t.	-16

Tabel 4.4: Resultaat bij benutten restcapaciteit openbare ruimte

Uit tabel 4.4 blijkt dat het tekort aan parkeerplaatsen binnen de Blauwe Wetering op zaterdagavond (135 parkeerplaatsen) niet volledig op de beschikbare restcapaciteit in de directe omgeving (119 parkeerplaatsen) kan worden opgevangen. Op de werkdagmiddag voldoet het beschikbare parkeeraanbod voor de Blauwe Wetering, op dat moment hoeft er dus geen aanspraak te worden gedaan op de beschikbare restcapaciteit in de openbare ruimte.

4.4 Deelauto's

Een mogelijkheid om de parkeerdruk als gevolg van de ontwikkeling van de Blauwe Wetering te verlagen is het faciliteren van deelauto's. Het voordeel van autodelen is dat bewoners wel gebruik kunnen maken van een auto, maar deze niet allemaal hoeven te bezitten. Er zijn veel verschillende onderzoeken beschikbaar naar de effecten van autodelen op autobezit. Goudappel Coffeng verwacht dat voor de Blauwe Wetering markt is voor 29 deelauto's die ieder vijf eigen auto's vervangen, mits het deelautogebruik optimaal gefaciliteerd wordt. In bijlage 4 is dit aan de hand van een aantal stellingen uit onderzoeken onderbouwd. Dit betekent dat, met optimaal gebruik van de deelauto, op het totaal aantal te realiseren parkeerplaatsen voor bewoners $29 \times 5 = 145$ parkeerplaatsen minder benodigd zijn. Er moet echter wel rekening worden gehouden met de ruimte die de 29 deelauto's innemen. Deze parkeerplaatsen zijn aan de deelauto's toegewezen en zijn dus

niet beschikbaar voor dubbelgebruik. Het beschikbaar parkeeraanbod wordt dan $302 - 29$ deelautoparkeerplaatsen = 273 parkeerplaatsen.

Wordt dit aantal gekoppeld aan de resultaten uit hoofdstuk 3, waarin de benodigde parkeeraanbod op basis van de gemeentelijke parkeernormen is berekend, kan opnieuw een berekening worden gemaakt. Ditmaal met een reductie van 145 parkeerplaatsen op de parkeervraag vanuit bewoners, en een reductie van 29 parkeerplaatsen op het beschikbare parkeeraanbod op eigen terrein.

	Ongewogen parkeervraag	werkdag- middag	werkdag- avond	werkdag- nacht	zaterdag- avond
Wonen (bewoners)	(385 – 145) 240	120	216	240	192
Wonen (bezoekers)	128	26	103	0	128
Benodigd parkeeraanbod	369	146	319	241	321
Beschikbaar parkeeraanbod		273	273	273	273
overschot/tekort		127	-46	-9	-48

Tabel 4.7: Effect van deelauto's op het benodigde parkeeraanbod

In tabel 4.7 is te zien dat ondanks de inzet van deelauto's er 's avonds en 's nachts onvoldoende parkeerplaatsen binnen de Blauwe Wetering beschikbaar zullen zijn.

Het faciliteren van het deelautogebruik betekent dat het autodelen zo eenvoudig mogelijk gemaakt wordt. Dit betekent onder meer dat:

- de deelauto's binnen het complex beschikbaar moeten zijn;
- er variëteit is in het aanbod van deelauto's;
- bewoners automatisch lid zijn van de deelauto via bijvoorbeeld de Vereniging van Eigenaren of via de servicekosten, waardoor alleen voor het daadwerkelijke gebruik wordt betaald en mensen zich mede-eigenaar voelen;
- gemak en flexibiliteit wordt geboden, bijvoorbeeld een huismeester die praktische zaken regelt in geval van pech, onderhoud en schoon houden.

4.5 Samenvattende conclusie

Het toepassen van de gemeentelijke parkeernorm op de voorziene ontwikkeling van de Blauwe Wetering leidt tot de conclusie dat het voorziene parkeeraanbod van 302 parkeerplaatsen niet toereikend is (148 parkeerplaatsen tekort). In dit hoofdstuk is verkend of de specifieke kenmerken van de ontwikkeling voldoende aanleiding geven om de conclusie te kunnen trekken dat het voorziene parkeeraanbod toch voldoet.

Uit het voorgaande blijkt dat het faciliteren van 29 deelauto's een verlagend effect heeft op de parkeervraag van de ontwikkeling. In combinatie met het benutten van de beschikbare restcapaciteit in de directe omgeving van de Blauwe Wetering is het voorziene parkeeraanbod van 302 parkeerplaatsen toereikend.

Uit het voorgaande blijkt daarnaast dat er een sterke relatie is tussen de woninggrootte en het autobezit. Bij de gemeentelijke parkeernorm wordt alleen onderscheid gemaakt naar prijsklasse. De parkeernorm voor goedkope woningen is daarmee ook toepasbaar op grondgebonden woningen. De ontwikkeling Blauwe Wetering omvat enkel (gestapelde) studio's van 32 tot maximaal 84 m². Dit maakt het aannemelijk om maatwerk toe te passen.

Meerdere gemeenten zijn inmiddels overgestapt op parkeernormen gerelateerd aan woninggrootte. Ook in de meest recente CROW-parkeerkencijfers is deze stap gemaakt. Wanneer deze parkeerkencijfers worden toegepast op de voorziene ontwikkeling van de Blauwe Wetering blijkt het geplande parkeeraanbod te voldoen als de studio's (grotendeels) worden aangeboden in de huursector. Als alle studio's worden aangeboden in de koopsector is het voorziene parkeeraanbod alleen toereikend als er ook deelauto's worden gefaciliteerd en/of gebruik gemaakt wordt van de restcapaciteit in de omgeving.

De ontwikkeling van de Blauwe Wetering biedt dus voldoende aanknopingspunten om uit te gaan van maatwerk. Voor het type woning (studio's tot 84 m²) zijn minder parkeerplaatsen benodigd dan op basis van de gemeentelijke parkeernorm wordt verondersteld. Daarnaast zijn er specifieke maatregelen mogelijk (deelauto's faciliteren en restcapaciteit in de omgeving gebruiken) om te borgen dat het voorziene parkeeraanbod van 302 parkeerplaatsen voldoet voor de geplande ontwikkeling van 428 studio's.

5 Fiets

Het CROW biedt ook kencijfers voor fietsparkeren, om zo de benodigde capaciteit aan fietsparkeervoorzieningen te bepalen.⁵ Net als met autoparkeren wordt hier ook rekening gehouden met bewoners en bezoekers. In tabel 5.1 zijn deze fietsparkeerkencijfers gepresenteerd.

programma	functie conform CROW	kencijfer	eenheid
Studio's (bewoners)	Appartement (met fietsenberging)	2 - 3	per woning
Studio's (bezoekers)	Appartement	0,5 - 1	per woning

Tabel 5.1: Fietsparkeerkencijfers CROW

In tabel 5.2 is de benodigde fietsparkeercapaciteit voor de Blauwe Wetering gepresenteerd. Er is aangesloten bij het gemiddelde kencijfer. Dit vanwege de verwachte gemiddelde huishoudensgrootte van de studio's. Met dergelijke woningoppervlakten is de verwachting dat er 1 à 2 bewoners per studio zijn. Een gemiddelde van 2,5 fiets per studio is dan aannemelijk. Daarnaast is het wenselijk, gezien de wens om een lagere autoparkeernorm te hanteren, dat het aantal te realiseren fietsparkeerplaatsen geen beperkingen kent.

Het ruimtegebruik van geparkeerde fietsen is sterk afhankelijk van het type parkeervoorziening en de breedte van de paden. Bij het parkeren van fietsen op één niveau geldt de vuistregel dat er een breedte van 0,65 m en een lengte van 2 meter nodig is. Voor een normale situatie geldt dat kan worden gerekend met een gebruikersoppervlakte 1,8 m² per fiets. Als de fietsparkeervoorzieningen op grotere afstand van elkaar worden geplaatst (> 0,8 m) en bredere paden worden aangelegd zal een gebruikersoppervlakte van 3 m² voldoen.

Gelet op het voorziene hoge serviceniveau, het belang van goede fietsvoorzieningen en bijzondere fietsen (zie volgende paragraaf), is voor de fietsparkeervoorziening van bewoners uitgegaan van een gemiddeld gebruikersoppervlakte van 2,4 m². Dan wordt de capaciteit behouden om een deel van de fietsparkeervoorzieningen extra breed uit te voeren, en de rest op basis van reguliere maten. Voor de fietsparkeervoorzieningen van bezoekers is uitgegaan van de normale situatie (1,8 m²).

programma	benodigd aanbod	benodigde ruimte
Studio's (bewoners)	1.070 fietsparkeerplaatsen	2.568 m ²
Studio's (bezoekers)	321 fietsparkeerplaatsen	578 m ²

Tabel 5.2: Benodigde fietsparkeercapaciteit woningbouwontwikkeling Blauwe Wetering

⁵ CROW publicatie 317

In tabel 4.2 is te zien dat er in totaal 3.146 m² aan fietsparkeervoorziening nodig is. Voor het fietsparkeren voor bewoners geldt dat dit op de tussenverdieping in het appartementencomplex mogelijk is; het fietsparkeren voor bezoekers kan in de openbare ruimte worden gefaciliteerd met behulp van bijvoorbeeld fietsnietjes.

5.1 Bijzondere fietsparkeerplaatsen

Naast reguliere fietsen bestaan er nog een aantal soorten die een eigen soort stalling vereisen. Hieronder worden enkele opgesomd die naar verwachting voor de Blauwe Wetering relevant zijn.

Brom- en snorfietsen

Uit gegevens van het CBS blijkt dat onder de doelgroep (jongeren, starters) 3,6% tot 4,0% in bezit is van een brom- of snorfiets. Wanneer hiervan het gemiddelde wordt genomen en dit wordt vertaald naar de situatie voor de Blauwe Wetering kan worden geconcludeerd dat er ongeveer $3,8\% \times 428 \text{ studio's} = 16,3 \rightarrow 17$ parkeerplaatsen benodigd zijn voor deze vervoersmiddelen.

Elektrische fiets

De elektrische fiets neemt in populariteit toe en zal voor de gebruikers van de Blauwe Wetering een aantrekkelijk vervoersmiddel zijn. Er zijn geen kencijfers beschikbaar voor elektrische fietsen en bijbehorende laadpalen. Er kan worden rekening gehouden met dit type fietsen door bijvoorbeeld bredere en stevige fietsenstallingen aan te bieden in verband met de manoeuvreerruimte en het gewicht van de elektrische fiets en ruimte te bieden voor oplaadpunten.

Fietsen met krat

Fietsen met een krat voorop zijn populair bij de beoogde doelgroep van de Blauwe Wetering. Voor dit type fietsen zijn extra brede fietsenstallingen handig; dit voorkomt dat deze fietsen los in de ruimte worden gestald. Een ander type fiets dat meer ruimte nodig heeft is de bakfiets, maar verwacht wordt dat het aandeel bakfietsen voor beoogde bewoners van de Blauwe Wetering erg laag is.

Bijlage 1 Parkeernormen referentiegemeenten

In tabel 1 is een overzicht opgenomen van diverse gemeenten die hun parkeernormen hebben gebaseerd op woninggrootte. De parkeernormen van de kleinste woningen uit die nota's is opgenomen in de tabel.

Oppervlakte	Gebied	Parkeernorm	Gemeente
< 30 m ² bvo	B-locaties	0,1 - 1	Amsterdam ⁶
< 30 m ² bvo	Schil	0,5	Alphen aan den Rijn
30 – 60 m ² bvo	B-locaties	0,3 - 1	Amsterdam
30 – 60 m ² bvo	Schil	1,1	Alphen aan den Rijn
< 50 m ² gbo (koop)	Ringwijken	0,5	Groningen
< 50 m ² gbo (huur)	Ringwijken	0,3	Groningen
< 50 m ² gbo	Schil	0,5	Wageningen
< 50 m ² gbo	Schil	0,85	Nijmegen
< 55 m ² bvo	B1	0,43 – 0,8	Utrecht
< 65 m ² bvo (koop)	Schil	0,8	Leiden
< 65 m ² bvo (huur)	Schil	0,6	Leiden
50 – 75 m ² gbo	Schil	0,8	Wageningen
51 – 70 m ² gbo	Schil	1,3	Nijmegen
55 – 80 m ² bvo	B1	0,94 – 1,2	Utrecht
> 60 m ² bvo	B-locaties	0,6 - 1	Amsterdam
65 – 90 m ² bvo (koop)	Schil	1,4	Leiden
65 – 90 m ² bvo (huur)	Schil	1,2	Leiden
< 70 m ²	Stad	0,4	Den Haag
70 – 100 m ²	Stad	0,7	Den Haag
75 – 90 m ² gbo	Schil	1,1	Wageningen

Tabel 1: Parkeernormen kleine woningen van andere gemeenten

⁶ Deze parkeernota is nog in concept en zal naar verwachting dit jaar worden vastgesteld.

Bijlage 2 Benodigd parkeeraanbod

In onderstaande tabellen is het benodigd parkeeraanbod voor e Blauwe Wetering opgenomen op basis van de meest recente parkeerkencijfers van het CROW (zie tabel 4.2) en de aanwezigheidspercentages (zie tabel 2.1). De eerste tabel betreft het benodigd parkeeraanbod als alle studio's in de huursector worden aangeboden. De tweede wanneer alle studio's in de koopsector worden aangeboden.

	zonder dubbelgebruik	werkdag- middag	werkdag- avond	werkdag- nacht	zaterdag- avond
Studio's (bewoners)	171	86	154	171	137
Studio's (bezoekers)	128	26	103	0	128
Benodigd parkeeraanbod	300	112	257	172	266
Beschikbaar parkeeraanbod		302	302	302	302
overschot/tekort		190	45	130	36

Tabel B1.1: Benodigd parkeeraanbod wanneer alle studio's in de huursector worden aangeboden

	zonder dubbelgebruik	werkdag- middag	werkdag- avond	werkdag- nacht	zaterdag- avond
Studio's (bewoners)	257	128	231	257	205
Studio's (bezoekers)	128	26	103	0	128
Benodigd parkeeraanbod	386	155	334	257	334
Beschikbaar parkeeraanbod		302	302	302	302
overschot/tekort		147	-32	45	-32

Tabel B1.2: Benodigd parkeeraanbod wanneer alle studio's in de koopsector worden aangeboden

Bijlage 3 Parkeerdrukmeting

Voor dit onderzoek is een parkeerdrukmeting uitgevoerd. In figuur B3.1 is het onderzoeksgebied weergegeven. Dit onderzoeksgebied is bepaald op basis van een acceptabele en logische loopafstand (voor wonen) van 100 meter⁷. De parkeerdrukmeting heeft betrekking op openbaar gebied en heeft tot doel inzicht te krijgen hoeveel restcapaciteit in het openbaar gebied aanwezig is. De telling is gedaan op:

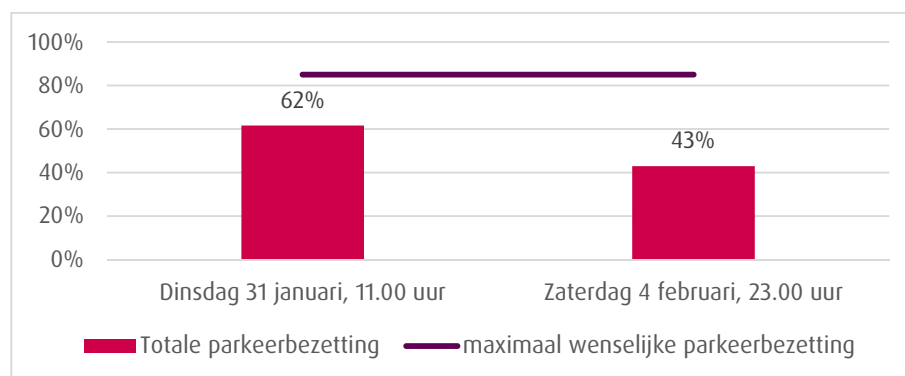
- Dinsdag 31 januari 2017: om 11.00 uur;
- Zaterdag 4 februari 2017: om 23.00 uur.

Met deze momenten is de parkeerdruk gemeten wanneer de kantoren geopend zijn (parkeerdruk door werknemers/klanten) en wanneer de bewoners het meest thuis zijn.



Figuur B3.1: Onderzoeksgebied parkeerdrukmeting met sectie-indeling

De resultaten van de parkeerdrukmeting zijn in figuur B3.2 visueel weergegeven en in tabel B3.1 per sectie gepresenteerd.



Figuur B3.2: Bezettingsgraad onderzoeksgebied

⁷ CROW publicatie 317

Sectie	Straatnaam	Parkeercapaciteit	Parkeerdruk in aantallen	
			Dinsdag 11.00 uur	Zaterdag 23.00 uur
1	Oorkondelaan	0	0	0
2	Oorkondelaan	12	8	1
3	Oorkondelaan	8	3	0
4	Oorkondelaan	5	0	0
5	Pladellastraat	45	12	18
6	Pladellastraat	19	11	11
7	Hannie Schaftstraat	35	25	24
8	Hannie Schaftstraat	32	22	20
9	Richard Holkade	38	32	0
10	Richard Holkade	44	36	7
11	Diepenbrockstraat	46	26	41
Totale parkeerbezetting		284	175	122

Tabel B3.1: Resultaten parkeerdrukmeting

De totale parkeercapaciteit is 284 parkeerplaatsen. Bij een maximaal wenselijke bezettingsgraad van 85% zouden er maximaal 241 parkeerplaatsen bezet mogen zijn.

Op het maatgevende moment (dinsdag overdag) zijn er 175 parkeerplaatsen bezet. Er zijn dan nog 66 parkeerplaatsen vrij tot de maximaal wenselijke bezettingsgraad wordt bereikt. Op de zaterdagavond zijn er 122 parkeerplaatsen bezet. Er zijn dan nog 119 parkeerplaatsen vrij tot de maximaal wenselijke bezettingsgraad wordt bereikt.

Het kantoorgebouw Blauwe Wetering is momenteel nog in gebruik. Er zijn meerdere bedrijven (tijdelijk) gevestigd die een ruimte huren. Door het wegvallen van de kantoorfunctie vervalt uiteraard ook het benodigd parkeeraanbod van die kantoorruimte. Het benodigd parkeeraanbod van het kantoor (16.000 m² bvo) is, op basis van de parkeernorm van de gemeente van 0,6 parkeerplaats met 100 m² bvo, totaal 160 parkeerplaatsen. Er zijn in de huidige situatie 157 parkeerplaatsen op eigen terrein beschikbaar. Dat komt neer op een tekort van 3 parkeerplaatsen.

Het wegvallen van deze parkeervraag heeft daarmee geen gevolgen voor de parkeerdruk in de openbare ruimte. Daarnaast blijkt uit hoofdstuk 3 en 4 dat de werkdag voor de ontwikkeling Blauwe Wetering geen maatgevend moment is. Daarmee is de mate waarin huidige gebruikers van het kantoor toch in de openbare ruimte parkeren ook minder relevant.

Bijlage 4 Effecten van autodelen

Op basis van de hiernavolgende stellingen uit onderzoeken naar de effecten van autodelen, verwachten wij dat voor de Blauwe Wetering één deelauto vijf eigen auto's kan vervangen.⁸

- Elke deelauto bespaart 3 tot 5 eigen auto's.
Uit een onderzoek naar autodelen in Amsterdam uit 2006 blijkt dat iedere deelauto 3,14 eigen auto's verving. Uit recenter onderzoek blijkt dat de vervanging groter kan zijn: elke deelauto bespaart 3 tot 5 eigen auto's⁹. De aanwezigheid van een treinstation in de buurt versterkt dit. De Blauwe Wetering is gelegen nabij station Haarlem en Haarlem Spaarnwoude.
- Een deelauto vervangt 9 tot 13 auto's.
CROW/KpVV stelt in haar factsheet autodelen dat een deelauto niet 3,14 eigen auto's vervangt, maar 8 tot 13 auto's.¹⁰ Daarbij gaat het om 4 tot 6 auto's die daadwerkelijk verkocht worden plus 5 tot 7 auto's die niet worden aangeschaft. Dit betekent dat deelauto's voor de Blauwe Wetering dus ook toekomstvastheid bieden.
- Het autobezit neemt ten gevolge van deelauto's met 30% af.
Het KiM concludeert in haar onderzoek dat het autobezit van autodelers gemiddeld met ruim 30% is afgenomen ten opzichte van de situatie voordat zij gingen autodelen.
- Het autobezit neemt ten gevolge van deelauto's waarneembaar met 15% af.
Het Planbureau voor de Leefomgeving heeft een studie verricht waarbij zij concludeert dat het autobezit sinds de respondenten met autodelen zijn gestart, is afgenomen van gemiddeld 0,85 auto's per huishouden naar 0,72 auto's per huishouden.¹¹ Dit is een afname van 15%.
De afname in dit onderzoek is volledig toe te schrijven aan het autodelen, en uitdrukkelijk niet aan veranderingen in de persoonlijke levenssfeer die vaak aanleiding zijn om ingesloten mobiliteitskeuzes te heroverwegen.
Wanneer ook niet-waarneembare effecten worden meegenomen, is het autobezit gedaald van 1,08 naar 0,72 auto's per huishouden. Dit is een afname van 33%. Juist het verhuizen naar een nieuwe woning is zo'n verandering in de persoonlijke levenssfeer. Dit betekent dat het autobezit voor de Blauwe Wetering door het actief aanbieden van deelauto's kan afnemen met 33%.

⁸ Tenzij anders vermeld zijn de stellingen ontleend aan het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), Mijn auto, jouw auto, onze auto - Deelautogebruik in Nederland: omvang, motieven en effecten, december 2015.

⁹ Kennisplatform voor Verkeer en Vervoer (KpVV), Kiezen voor autodelen, oktober 2009.

¹⁰ <http://www.crow.nl/vakgebieden/verkeer-en-vervoer/bibliotheek/kennisdocumenten/factsheets-autodelen-2016>.

¹¹ Planbureau voor de Leefomgeving, Effecten van autodelen op mobiliteit en CO₂-uitstoot, 2015.

- Een deelauto heeft 15 tot 18 gebruikers.

Dit gebruikscijfer kan gebruikt worden om het aantal te plaatsen deelauto's voor de Blauwe Wetering te bepalen. Op dit moment zijn binnen het complex 428 woningen voorzien. Dit betekent dat er 'markt' is voor circa 24 tot 29 deelauto's. In deze notitie wordt uitgegaan van de inzet van 29 deelauto's (15 gebruikers per deelauto). Dit is de bovengrens. Door van dit getal uit te gaan wordt gezorgd voor een goede borging van het deelautoconcept.