

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Postbus 161
7400 AD Deventer
T +31 (0)570 666 222
goudappel@goudappel.nl

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

HSB Ontwikkeling Gemeente Purmerend Parkeren Brantjesoever

Samenvattende memo

Datum 4 oktober 2018
Kenmerk 002820.20180926.N1.03
Eerste versie 26 september 2018

1 Inleiding

HSB Ontwikkeling BV is voornemens woningbouw te realiseren op de locatie Brantjesoever te Purmerend en tevens openbare parkeerplaatsen toe te voegen nabij de ontwikkellocatie. Ten behoeve van deze bouwontwikkeling dient de situatie omtrent parkeren onderzocht te worden. Goudappel Coffeng BV is door HSB Ontwikkeling gevraagd een parkeerbalans op te stellen van de desbetreffende ontwikkeling. In voorliggende notitie wordt het resultaat gepresenteerd. Figuur 1.1 presenteert visueel de ontwikkellocatie.



Figuur 1.1: Ontwikkellocatie Brantjesoever (ondergrond: Globespotter)

2 Voorgenomen ontwikkeling

2.1 Mobiliteit

De gemeenteraad van Purmerend heeft in het voorjaar van 2018 de Visie op Mobiliteit in Purmerend vastgesteld. Deze visie gaat uit van een meer autoluwe binnenstad. Een belangrijke rol is daarbij weggelegd voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in en om de binnenstad. Door slimmer om te gaan met mobiliteit, bijvoorbeeld door toepassing van deelauto's, in te zetten op fiets en openbaar vervoer en/of uit te gaan van een nulvergunningenregeling, kan het autobezit en gebruik worden beperkt. Hierdoor is minder ruimte nodig voor rijdende en stilstaande auto's en kan met meer ruimtelijke kwaliteiten en een hogere dichtheid worden gebouwd.

De locatie Brantjesoever is een locatie die zich goed leent voor een dergelijke aanpak. De locatie ligt aan de rand van de Purmerendse binnenstad, op loopafstand van alle voorzieningen zoals winkels en horeca. Voor de deur van ligt een R-net-bushalte met frequente rechtstreekse verbindingen naar Amsterdam en Edam. Het NS-station van Purmerend is op loopafstand van de ontwikkeling gelegen. De locatie leent zich dan ook goed voor een ontwikkeling die minder op het bezit en gebruik van een eigen auto is gericht. Zie ook bijlage 1 voor een nadere onderbouwing.

2.2 Woningbouwprogramma

Op de locatie Brantjesoever wordt het volgende programma gerealiseerd:

bouwblok		
	Functies	Aantal woningen
blok 1	hoogbouwappartementen 65-120 m ²	59
	hoogbouwappartementen > 120 m ²	1
blok 2.1	laagbouwwoningen > 150 m ²	11
	laagbouwwoningen 40-65 m ² gestapeld	12
blok 2.2	laagbouwwoningen > 150 m ²	15
blok 3	sociale huurappartementen < 65 m ²	18

Tabel 2.1: Functieprogramma Brantjesoever

2.3 Parkeren

Voor de parkeersituatie zijn de volgende uitgangspunten van toepassing

Parkeren nul-vergunningengebied

Voor de sociale huurwoningen, de hoogbouwwoningen de kleine grondgebonden woningen in het gebied geldt een nul-vergunningenregeling. Voor deze woningen is een

bepikt aantal parkeerplaatsen op eigen terrein beschikbaar, die bij de woningen kunnen worden meeverhuurd of -verkocht. In de openbare ruimte is geen vergunning voor de bewoners van deze woningen geen parkeervergunning beschikbaar. Deze optie sluit goed aan bij het gewenste mobiliteitsbeleid. De bewoners kunnen kiezen of ze tegen betaling een parkeerplaats willen gebruiken of goedkoper kiezen voor een woning zonder parkeerplaats; een eventuele extra vraag naar parkeren wordt niet op de omgeving afgewikkeld.

Parkeren grote woningen

Voor de grote grondgebonden woningen (>150 m²) geldt een traditionele parkeerregeling, waarbij twee parkeerplaatsen op eigen terrein onderdeel zijn van de gekochte woning. Deze parkeerplaatsen kunnen worden gebruikt voor bewoners en hun bezoek. Met 2 pp per woningen hebben deze woningen (ruim) voldoende parkeergelegenheid voor deze woningen, die een parkeervraag kennen van in totaal 1,6 pp per woning.

Bezoekersparkeren

Bezoekers van de bewoners kunnen gebruik maken van de betaalde parkeerplaatsen in de omgeving, waaronder de openbare parkeerplaatsen op het terrein. Op het maatgevende moment op zaterdagmiddag zijn hiervoor in totaal 90 woningen x 0,3 pp x 70% aanwezigheid = 19 pp nodig.

Openbaar parkeren

Op dit moment is op het terrein Brantjesoever een openbaar parkeerterrein aanwezig met 143 parkeerplaatsen. In de ontwikkelplannen komen er 55 openbare parkeerplaatsen voor terug.

In de parkeerbalans voor de gehele binnenstad en omgeving, wordt voor de komende jaren de parkeersituatie in beeld gebracht en worden voor de binnenstad en omgeving als geheel, maatregelen voorgesteld om in alle situatie voldoende parkeerplaatsen beschikbaar te hebben. Deze ontwikkeling wordt hierin meegenomen, waar bij de ontwikkelaar van het gebied bijdraagt aan de oplossing.

Samenvatting parkeersituatie

bouw- blok	Functies	omvang	parkeerplaatsen op eigen terrein	Regime
blok 1	hoogbouwappartementen 65-120 m ²	59	35	Nulvergunningen
	hoogbouwappartementen > 120 m ²	1	1	Eigen terrein 1,0 pp
blok 2.1	laagbouwwoningen > 150 m ²	11	22	Eigen terrein 2,0 pp
	laagbouwwoningen 40-65 m ² gestapeld	12	6	Nulvergunningen
blok 2.2	laagbouwwoningen > 150 m ²	15	30	Eigen terrein 2,0 pp
blok 3	sociale huurappartementen < 65 m ²	18	0	Nulvergunningen
	Openbaar, waaronder bezoekers		55	Betaald parkeren

Conclusie

Voor de ontwikkelingen op het Brantjesoevertrein zijn voor alle functies voldoende parkeerplaatsen beschikbaar.

Voor de meeste woningen in het gebied is een nulvergunningenregeling van toepassing, wat past binnen het mobiliteitsbeleid van de gemeente Purmerend. De grote grondgebonden woningen kennen parkeren op eigen terrein, waarmee voor die woningen ruim wordt voldaan aan de standaard parkeernormen van de gemeente Purmerend. Op het terrein blijven voldoende openbare parkeerplaatsen beschikbaar om het bezoekersparkeren op te vangen. Deze parkeerplaatsen zijn openbaar en kunnen ook (betaald) door anderen worden gebruikt.

Bijlage 1 Mobiliteitsconcepten

Mobiliteit in de toekomst kent veel facetten en diversiteit die samenkomen op een aantal samenhangende pijlers. Deze pijlers kunnen van invloed zijn op de parkeervraag van woningen:

- (1) We gaan van 'bezit' naar 'gebruik' zonder verlies in mogelijkheden.
- (2) Een sterke groei van het fietsverkeer in haar relatie tot een toenemende focus op schone mobiliteit.

Hierna worden de twee pijlers gekoppeld aan de mogelijkheden, die worden voorzien binnen de woningbouwontwikkeling Brantjesoever.

(1) Van 'bezit' naar 'gebruik'

Het is niet voor niets dat de vervoersapp Uber een succes is en zelfs zorgt voor oneerlijke concurrentie voor taxibedrijven. Verschillende concepten spelen in op deze manier van denken, waaronder het concept 'Mobility as a Service' (MaaS). Dit is een concept waarmee via één abonnement reizigers binnen het gehele proces in reizen van deur-tot-deur worden gefaciliteerd. *Hierbij wordt een range aan modaliteiten ingezet, zoals OV, taxi, deelauto's en deelfietsen*¹. Reizigers willen steeds meer betrouwbare, comfortabele mobiliteit en daarentegen ook goedkope en flexibele mobiliteit. Gekeken moet worden vanuit de behoeften van de verschillende doelgroepen binnen Brantjesoever om zo een volwaardig alternatief aan te bieden voor het reizen met de eigen auto.

Uit onderzoek van Goudappel Coffeng blijkt dat ook een andere kant van de medaille zichtbaar is. In het onderzoek naar mobiliteitsvoorkeuren van jongeren zijn verschillende levensstijlen naar voren gekomen. Onder jongeren zijn er aan de ene kant de levensgenieters die met de auto gaan en aan de andere kant de idealisten die op de fiets gaan. De autogeoriënteerde jongeren bleken minder vaak hoogopgeleid te zijn, terwijl de fietsenthousiastelingen juist vaak hoogopgeleid waren. Behalve 'sociaal' is dit onderscheid ook 'ruimtelijk'; 'idealistische jongeren' leven vooral in de stad, terwijl de 'levensgenieters' voornamelijk in kleine steden en op het platteland te vinden zijn.

Niet iedereen wil dus van 'bezit' naar 'gebruik'. Het hangt er net vanaf wie je doelgroep is en met welke ruimtelijke context we te maken hebben.

Waarschijnlijk heeft iedereen in de toekomst met een mobiliteitskaart, in de vorm van een speciale pas, de keuze uit een groot aantal vervoermiddelen en kan die ook afrekenen met een pas. Geen leaseauto meer, maar een mobiliteitskaart. Een ontwikkeling die nu al is ingezet. Wordt iedereen dan een keuzereiziger? Waarschijnlijk gaan mensen deels slimmere keuzes maken afhankelijk van tijdstip, motief en weer, maar iedere dag opnieuw kiezen uit een palet aan opties is ook vermoeiend. Mensen blijven gewoontedieren, die niet snel van gedrag veranderen, maar er ontstaan wellicht nieuwe gewoonten (onderzoek Goudappel Coffeng).

¹ De Verkeersonderneming, MaaS aan de Maas d.d. januari 2016.

(2) Fietsverkeer en schone mobiliteit

'Het fietsverkeer is de afgelopen tien jaar verdubbeld, en het gebruik van de auto neemt licht af', aldus Martin Guit van de gemeente Rotterdam in het AD-artikel 'Hoger en hoger bouwen in Rotterdam anno 2030'. Zeker in de grote steden en de Randstad zien we deze trend. Een goede combinatie met andere vervoersmodaliteiten is belangrijk om het fietsgebruik verder te stimuleren. Het wonen op de Brantjesoever-locatie in Purmerend moet geen belemmering zijn om te lopen, de fiets en het openbaar vervoer te gebruiken. De binnenstad van Purmerend en het NS-station zijn op loopafstand van de locatie. Nabij de ontwikkellocatie aan de Purmersteenweg is een bushalte aan weerszijden van de weg gevestigd. Buslijn 301 is een van de lijnen die stopt bij deze bushalte. Dit betreft een directe buslijn naar Amsterdam Centraal. Uit ervaring van Goudappel Coffeng blijkt dat het merendeel van de werkzame bevolking van Purmerend werkzaam is in Amsterdam. Er bestaat dus een grote kans dat de toekomstige bewoners van Brantjesoever werken in Amsterdam en gebruik gaan maken van buslijn 301, aangezien deze buslijn een kortere reistijd heeft dan de treinverbinding. In de spitsuren (ochtend- en avondspits) vertrekt en arriveert elke 8 minuten een bus van lijn 301.

E-bikes verdienen eveneens speciale aandacht. Sommige bedrijven geven haar medewerkers de mogelijkheid om in plaats van een leaseauto een e-bike te leasen. Met het groeiende concept 'e-bike' worden grotere afstanden binnen een stedelijk netwerk acceptabel voor een ritje op de fiets als alternatief voor de auto en andere gemotoriseerde voertuigen. Tevens is de elektrische fiets een van de schoonste vormen van mobiliteit.