

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

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

BPD Ontwikkeling BV

Parkeerbalans Proeftuin Erasmusveld

Datum
Kenmerk
Eerste versie

17 november 2017
BWW041/Bkd

1 Inleiding

Proeftuin Erasmusveld is een nieuwbouwlocatie in de groene zone tussen Den Haag Zuid-West en Wateringse Veld (zie figuur 1.1). Voor dit gebied is door Goudappel Coffeng in opdracht van BPD Ontwikkeling BV de parkeerbehoefte bepaald en is een parkeerbalans opgesteld. Deze notitie gaat op deze onderwerpen in.



Figuur 1.1: Proeftuin Erasmusveld (bron: Stedenbouwkundig plan, Bosch Slabbers)

2 Mobiliteitsconcept (onderbouwing van de lagere parkeerbehoefte)

Doelgroep

In de ontwikkeling wordt een nieuwe duurzame wijk ontwikkeld waar gezond, gemeenschappelijk gebruik van voorzieningen en samen leven centraal staan. Dit is dus geen 'doorsnee' nieuwbouwwijk. Met slimme mobiliteitsconcepten wordt gezorgd voor een aangenaam duurzaam leefklimaat met oog voor de menselijke maat. Autogebruik wordt daarom zoveel mogelijk beperkt. Ingezet wordt op lopen, fietsen en gezamenlijk gebruik van vervoermiddelen (deelauto's en openbaar vervoer).

Dit project speelt tevens in op het ondertekende manifest 'Duurzaamheid Erasmusveld' d.d. 22 april 2016, waarin onder andere geschreven staat dat de doelstelling is om het autogebruik te beperken door:

- deelgebruik ('carsharing');
- goede langzaam verkeersverbindingen binnen het gebied en naar de directe omgeving aan te leggen;
- goede verbindingen aan te leggen met de halten van het openbaar vervoer.

Parkeren in de bouwblokken

Het plan gaat uit van geconcentreerd parkeren in de bouwblokken. De meeste woningen hebben geen eigen parkeerplaats en delen de parkeerplaats met de bezoekers van de woningen. Dubbelgebruik van parkeerplaatsen leidt ertoe dat efficiënt wordt omgegaan met de openbare ruimte.

Deelauto's

De doelgroep waarvoor gebouwd wordt, staat open voor het delen van allerlei zaken waaronder vervoermiddelen. In het plan worden deelauto's ingezet als alternatief voor eigen autobezit. Uit landelijke studies is gebleken dat door de inzet van deelauto's een reductie van 30% van de parkeerbehoefte van de bewoners (met gedeelde parkeerplaats) verwacht mag worden (zie bijlage 1 voor de uitgebreide toelichting hierop).

Stimuleren andere vervoersmodaliteiten: fiets / voet / openbaar vervoer

Andere alternatieven voor de auto zijn de fiets, de benenwagen en het openbaar vervoer. Ingezet wordt op goede en veilige fietsenstallingen voor bewoners en hun bezoekers. Deze liggen zo dicht mogelijk bij de voordeur van de woningen (in tegenstelling tot de auto), zodat de fiets direct bij vertrek uit de woning beschikbaar is. De looproutes naar de omliggende gebieden en halten van het openbaar vervoer zijn gestrekt en comfortabel.

3 Parkeerbehoefte

Op basis van het mobiliteitsconcept voor de doelgroep, zoals beschreven in het vorige hoofdstuk, is de parkeerbehoefte van Proeftuin Erasmusveld bepaald. In dit hoofdstuk is de verwachte parkeerbehoefte uitgewerkt.

Doelgroep / woningtypes / bouwblokken

Het programma van Proeftuin Erasmusveld is weergegeven in tabel 3.1. Uitgegaan is van twee varianten: een minimale variant met 356 woningen en een maximale variant met 385 woningen (dit is het aantal wat het bestemmingsplan mogelijk maakt). In beide varianten geldt dat er woningen zijn met een parkeerplaats in eigendom en woningen met een gedeelde parkeerplaats.

	minimale variant	maximale variant
Woningen met 1 parkeerplaats in eigendom	200	225
Woningen zonder eigen parkeerplaats:		
< 90 m ² GBO	68	65
91 – 120 m ² GBO	58	45
121 – 150 m ² GBO	30	35
> 150 m ² GBO	0	15
Totaal	356	385

Tabel 3.1: Programma Proeftuin Erasmusveld

Voor kleine woningen (< 90 m² GBO) wordt voor de bewoners uitgegaan van 0,5 parkeerplaats per woning. Deze parkeernorm sluit goed aan bij de parkeerbehoefte van de doelgroep: starters, bewoners van sociale huurwoningen, ouderen in een sterk stedelijke omgeving die gevoelig zijn om de goede alternatieven voor het eigen autobezit te gebruiken.

Voor alle overige woningen (> 90 m² GBO) wordt voor de bewoners uitgegaan van 1,0 parkeerplaats per woning. Een deel van de woningen hebben een parkeerplaats in eigendom (1,0 parkeerplaats per woning). Alle overige woningen maken gebruik van een gemeenschappelijke parkeervoorziening. Ook de bezoekers van de woningen maken gebruik van de gemeenschappelijke parkeervoorziening.

De parkeernorm voor bezoekers is voor alle woningen 0,15 parkeerplaats per woning. Deze norm sluit aan bij de meest recente kennis over bezoekersparkeren bij grote wooncomplexen, zoals Proeftuin Erasmusveld is. Bij dergelijke complexen ontstaat meer parkeercapaciteit voor bezoekers dan bij een kleine woningbouwontwikkeling. De kans dat bezoekers een vrije parkeerplaats vinden bij een grote woningbouwontwikkeling is groter dan bij een woonstraat met rijtjeswoningen. Om die reden wordt geen

parkeernorm van 0,3 parkeerplaats per woning gehanteerd, zoals CROW aangeeft, maar 0,15 parkeerplaats per woning.

De parkeernormen zijn weergegeven in tabel 3.1.

	Gehanteerde norm		
	basis	bezoek	totaal
< 90 m ²	0,5	0,15	0,65
91 - 120 m ²	1,0	0,15	1,15
121 - 150 m ²	1,0	0,15	1,15
> 151 m ²	1,0	0,15	1,15

Tabel 3.1: Gehanteerde parkeernormen

Aanwezigheidspercentages

Niet op alle momenten van de week is de parkeervraag van bewoners en bezoekers even hoog. Om die reden wordt gebruik gemaakt van de aanwezigheidspercentages van CROW publicatie 317 ('Kencijfers Parkeren & Verkeersgeneratie'). In tabel 3.2 zijn de aanwezigheidspercentages weergegeven. Het gebruik maken van de aanwezigheidspercentages leidt tot een efficiënt gebruik van de ruimte.

	aanwezigheidspercentages							
	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop- avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%

Tabel 3.2: Aanwezigheidspercentages (bron: CROW publicatie 317)

4 Parkeerbilans

Parkeerbehoefte en -aanbod gerelateerd aan elkaar vormen de parkeerbilans voor het plangebied. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de parkeerbilans.

In tabel 4.1 en tabel 4.2 zijn de parkeerbilansen opgenomen voor respectievelijk de minimale en maximale variant (respectievelijk 356 en 385 woningen). De parkeerbilans gaat uit van de inzet van deelauto's om een duurzame invulling te geven aan de mobiliteit van de toekomstige bewoners.

programma	parkeervraag minimale variant							
	Werkdag ochtend	Werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woningen met eigen parkeerplaats (1,0 pp per woning)	200	200	200	200	200	200	200	200
Overige woningen en bezoekers								
< 90 m ² GBO	17	17	31	27	34	20	27	24
91 - 120 m ² GBO	29	29	52	46	58	35	46	41
121 - 150 m ² GBO	15	15	27	24	30	18	24	21
> 150 m ² GBO	0	0	0	0	0	0	0	0
deelauto effect	-18	-18	-33	-29	-37	-22	-29	-26
deelauto parkeerplaatsen	2	2	2	2	2	2	2	2
bezoekers	5	11	43	37	0	32	53	37
parkeervraag	250	256	322	308	288	286	324	300
parkeeraanbod	360	360	360	360	360	360	360	360
overschot	110	104	38	52	72	74	36	60

Tabel 4.1: Parkeerbalans inclusief deelauto's minimale variant

programma	parkeervraag maximale variant							
	Werkdag ochtend	Werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woningen met eigen parkeerplaats (1,0 pp per woning)	225	225	225	225	225	225	225	225
Overige woningen en bezoekers								
< 90 m ² GBO	16	16	29	26	33	20	26	23
91 - 120 m ² GBO	23	23	41	36	45	27	36	32
121 - 150 m ² GBO	18	18	32	28	35	21	28	25
> 150 m ² GBO	8	8	14	12	15	9	12	11
deelauto effect	-19	-19	-34	-31	-38	-23	-31	-27
deelauto parkeerplaatsen	3	3	3	3	3	3	3	3
bezoekers	6	12	46	40	0	35	58	40
parkeervraag	278	284	354	339	317	316	357	330
parkeeraanbod	360	360	360	360	360	360	360	360
Overschot/tekort	82	76	6	21	43	44	3	30

Tabel 4.2: Parkeerbalans inclusief deelauto's maximale variant

5 Conclusie en advies

Uit de notitie blijkt dat bij de minimale variant (356 woningen) bij optimaal dubbelgebruik (en 200 woningen die 1 eigen parkeerplaats hebben) in het gehele projectgebied er een positieve parkeerbalans ontstaat. Het gebied heeft 360 parkeerplaatsen, terwijl op het maatgevende moment (zaterdagavond) 324 parkeerplaatsen nodig zijn.

In de maximale variant met 385 woningen is er een positieve parkeerbalans. Het gebied heeft 360 parkeerplaatsen, terwijl op het maatgevende moment (zaterdagavond) 357 parkeerplaatsen nodig zijn.

Aanbevolen wordt om:

- een deelautosysteem in te voeren (totaal: 2-3 deelauto's met een gereserveerde parkeerplaats, verdeeld over de verschillende deelgebieden);
- uit te gaan van dubbelgebruik van de overige parkeerplaatsen voor bezoekers en bewoners;
- een parkeerverwijssysteem in te voeren.

Bijlage 1 Onderbouwing van het effect van deelauto's

De publicatie 'Mijn auto, jouw auto, onze auto - Deelautogebruik in Nederland: omvang, motieven en effecten' uit december 2015 van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) geeft een uitgebreid overzicht met ontwikkelingen in binnen- en buitenland, omvang en gebruik van de deelauto, motivaties, ervaringen en voorkeuren, succesfactoren van deelautoconcepten, effecten van autodelen en een blik op de toekomst.

In deze publicatie concludeert het KiM "de autodelers in Nederland bezitten nu ruim 30% minder auto's dan voordat ze met autodelen begonnen" (inleiding hoofdstuk 6). Deze conclusie wordt gebaseerd op een aantal elementen. Aan het begin van paragraaf 6.2 staat: "Sinds respondenten met autodelen zijn gestart, is hun autobezit afgenomen van gemiddeld 0,85 auto's per huishouden naar 0,72 auto's per huishouden (figuur 6.1)." Dit is een afname van 15%.

Vervolgens staat er in paragraaf 6.2 "Een groot deel van het deelautogebruik vormt een alternatief voor de aanschaf van een eigen auto. Dat zegt 20 procent van de autodelers die huren via een organisatie en 40 procent van de autodelers die huren via een particulier (figuur 6.2). [...] Bovendien gaf 37 procent van de mensen die wel een auto hadden, aan een extra auto te hebben gekocht als ze niet waren gaan autodelen. De deelauto vervult voor hen blijkbaar de functie van tweede auto. Van de mensen die voorheen geen auto hadden, zou zonder de deelauto 8 procent wel een eigen auto hebben gekocht." Het KIM concludeert daarom "Als we ook de niet waarneembare effecten meenemen, is het autobezit van de respondenten gedaald van 1,08 in het nulalternatief naar 0,72 auto's per huishouden nu: een daling, dus, van 0,36 auto's per huishouden." En dat is een afname van 33%.

Vervolgens worden in paragraaf 6.2 andere onderzoeken aangehaald waaruit ook een duidelijke daling van het autobezit blijkt.

Het KIM stelt ook "grote veranderingen in de persoonlijke levenssfeer, zoals samenwonen, een scheiding, een nieuwe baan, of het krijgen van een kind, zijn vaak aanleiding om ingesloten mobiliteitskeuzes te heroverwegen" (paragraaf 6.1). Juist het verhuizen naar een nieuwe woning in de Proeftuin Erasmusveld betekent dat de bewoners een nieuwe mobiliteitskeuze moeten maken. Daarom vindt Goudappel Coffeng het aannemelijk om voor het effect van autodelen uit te gaan van de waarneembare en niet waarneembare effecten, per saldo dus een afname van het autobezit met 30%.

Voor een maximaal effect is het uiteraard belangrijk 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.

BPD is voornemens om voor de Proeftuin Erasmusveld deze elementen in te vullen.

Het is ook belangrijk dat er voldoende deelauto's beschikbaar zijn. Het KIM gaat hier niet op in. De CROW-factsheet 'Argumenten voor autodelen' geeft aan dat uit wereldwijd onderzoek blijkt dat één klassieke deelauto 9 tot 13 auto's minder oplevert en dat per klassieke deelauto er 15 tot 18 gebruikers zijn. In deze notitie wordt uitgegaan van 15 gebruikers per deelauto.