

RO Groep
T.a.v. de heer B. Boijens

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Amerikalaan 110
6199 AE Maastricht Airport

+31 88 348 78 48 T
info@rhdhv.com E
royalhaskoningdhv.com W

Datum: 27 juli 2021
Uw kenmerk: --
Ons kenmerk: BI1119_M&I_CO2110150923
Classificatie: Alleen voor intern gebruik

Contact: [REDACTED]
Telefoon: +31 (0)6-50 21 35 48
E-mail: [REDACTED]@rhdhv.com

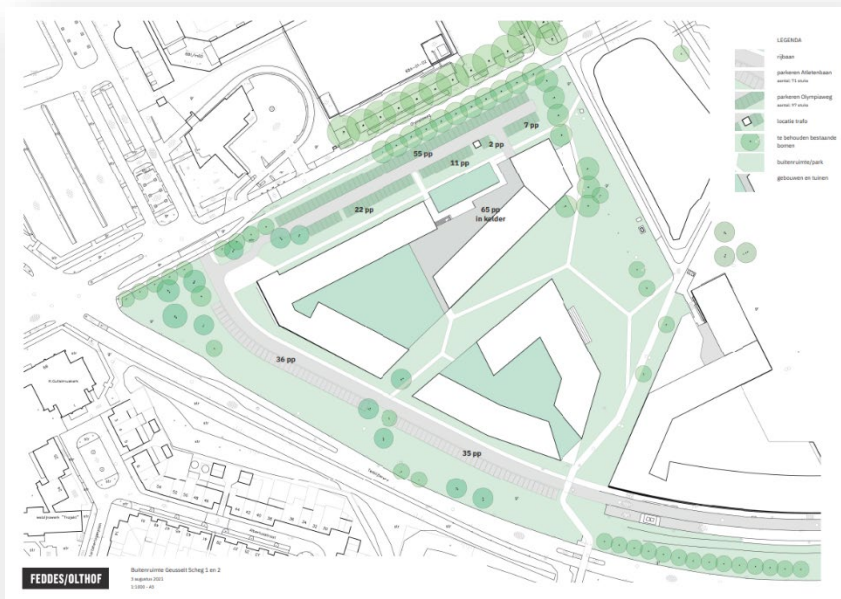
Berekening parkeerbehoefte 336 appartementen Geusselt

1 Aanleiding

De gebiedsontwikkeling rondom de Geusselt vraagt om een afronding. Hiertoe heeft de RO-Groep een plan gemaakt voor de Scheggen 1 en 2 binnen het Geusselpark. De RO-groep zoekt bij gebiedsontwikkeling verbindingen tussen de sociale- en marktsector. Het plan *Geusselt Scheggen 1 en 2* omvat in totaal 336 te realiseren appartementen, verdeeld over 80 appartementen voor ouderen ("Zorg en Health" geheten), 83 reguliere appartementen ("Parkappartementen / regulier / Residential" genaamd) en 173 appartementen voor jongeren ("Jongeren/Young people").

Inclusiviteit

Met het plan wil de projectontwikkelaar een nieuw sociaal netwerk in de buurt laten ontstaan. Door het creëren van een levendig stukje stad voor de bewoners en het stimuleren van wederkerigheid kunnen buurtbewoners iets voor elkaar betekenen. Inclusiviteit houdt o.a. in het langer kunnen blijven deelnemen aan de maatschappij voor senioren. In samenwerking met Envida wordt onderzocht hoe jongeren de ouderen kunnen bijstaan.



Jongeren

De wens van de gemeente Maastricht is om de kansen te vergroten voor starters op de woningmarkt. Het startsalaris is vaak niet toereikend voor een middeldure huurwoning of een hypotheek voor een koopwoning. De woningcorporaties hebben lange wachtlijsten. Jongeren hebben een eigen woonwens. Zij zoeken een bij hun leefstijl passende woning, vaak onderdeel van een community. Zij vinden een prettige leefomgeving waar je jezelf kunt ontplooien met leeftijdsgenoten belangrijk. Om de betaalbaarheid te waarborgen worden alle woonlasten bekeken, zoals kosten voor internet, verwarming en schoonmaak. Op deze manier wordt het voor (net) afgestudeerden ook interessanter om in Maastricht te blijven. Huisvesting van de jongeren in het Geusselpark draagt bovendien bij aan een evenwichtige spreiding van jongeren over de stad.

Senioren

Door vergrijzing neemt de behoefte aan levensloopgeschikte woningen toe. De ervaring leert dat veel senioren zo lang mogelijk in hun huis willen blijven wonen, alvorens te verhuizen naar een appartement. Dit betekent dat de zorgvraag op het moment van verhuizing vaak al aanwezig is. De gewenste extramuralisering van de zorg zorgt er tevens voor dat er vraag is naar appartementen die zorg in eigen woning zo lang mogelijk kan faciliteren. Dit zorgt voor specifieke eisen aan de woningen, zonder dat het voor de intrekende bewoner voelt als een seniorenwoning. Hetgeen de drempel verlaagt om de beslissing te nemen om te verhuizen. Door het beperken van mobiliteit en het wegvallen van de partner hebben ouderen vaker te maken met eenzaamheid. Doel is om in te zetten op het bouwen en onderhouden van een gemeenschap. Zowel binnen het gebouw als naar de directe omgeving.

Eenpersoonshuishoudens

Eenpersoonshuishoudens maken meer dan de helft uit van het totaal aantal huishoudens. Door specifiek voor deze doelgroep geschikte, compacte en betaalbare woningen te maken, wordt voorkomen dat eenpersoonshuishoudens, goedkope eengezinswoningen bedoeld voor gezinnen bezet houden. Door aan de voorkant na te denken over de mogelijkheid om op termijn een aantal compacte woningen om te zetten naar een grote woning, houden we de woningvoorraad actueel naar de toekomst.

Bereikbaarheid

Het Geusselpark is te voet of per fiets goed bereikbaar. De Groene Loper biedt hiervoor een veilige, groene verbinding. Met ongeveer 8 minuten fietsen ben je in het centrum. Een ritje naar het station duurt per fiets ca. 5 minuten. Voor autoverkeer is de plek ook goed bereikbaar, omdat er enerzijds direct een oprit naar de A2 richting het Eindhoven, Amsterdam en Heerlen ligt. Anderzijds rijdt men zo de Willem-Alexandertunnel in zuidwaartse richting de Brightlands Health Campus, Luik en Brussel. Bij de parkeervoorziening in het plan zijn fietsenstallingen met oplaadpunten voor e-bikes voorzien. In het kader van de deeleconomie, waarin de tendens van bezit naar gebruik gaat, is de ambitie om in het plan een locatie voor deelfietsen en elektrische leenauto's te maken. Het gewenste aantal bewonersparkeerplekken kan door deze voorzieningen lager uitvallen. Aan de Olympiaweg, die aan het plan grenst, liggen twee bushaltes waar verschillende lijnen stoppen die men door heel Maastricht brengt.

Onderzoeksvraag

“Wat is de parkeerbehoefte voor de te realiseren appartementen Geusselt Scheggen 1 en 2?”

2 Huidige parkeernormen

Om de parkeerbehoefte inzichtelijk te maken kan gebruikt worden gemaakt van de gemeentelijke parkeernormen. Momenteel worden de parkeernormen van de gemeente Maastricht herzien, maar gelden formeel nog de huidige (oude) normen. Indien er nog sprake is van deze (oude / huidige) parkeernormen, komen we tot de volgende aantallen parkeerplaatsen.

	Health	Health	Residential	Residential	Jongeren	Jongeren	Totaal
Aantal appartementen	29	51	32	51	102	71	336
Oppervlakte (in m2)	65	75	75	82	25	40	
Parkeernorm	1,3	1,5	1,5	1,5	1,3	1,3	
Gehanteerde norm	Sociale huur	60-110m ²	60-110m ²	60-110m ²	Sociale huur	Sociale huur	
Aantal parkeerplaatsen	37,7	76,5	48	76,5	132,6	92,3	463,6

Mobiliteitskenmerken doelgroep

Deze parkeernorm is gebaseerd op het gemiddeld benodigde aantal parkeerplaatsen per functie. Het kan echter zo zijn dat, bijvoorbeeld door een combinatie van functies, er in totaal minder parkeerplaatsen nodig zijn, dan op basis van de berekende parkeervraag blijkt.

Ook de mobiliteitskenmerken van de locatie en (potentiële) gebruikers en/of door de initiatiefnemer gebezigd mobiliteitsmanagement kan van invloed zijn op de parkeervraag. In voorkomend geval kan de gemeente met dergelijke factoren in de berekening van de parkeervraag rekening houden.

De berekende parkeernorm (464 parkeerplaatsen) geeft een duidelijke overschatting van de werkelijke parkeervraag, met name gezien de omvang en de doelgroep voor de appartementen/ studio's voor jongeren. Het betreffen studio's en appartementen met een beperkte omvang (25 en 40 m²) en gericht op jongeren. Uit meerdere onderzoeken¹ blijkt dat het autobezit van jongeren beduidend lager is dan onder andere leeftijdscategorieën. Uit dit onderzoek bleek dat onder studenten 7% een auto heeft en onder werkende jongeren 49%, waarbij het autobezit toeneemt met de leeftijd; van 18 jaar (11% met auto) tot 29 jaar (57% bezit een auto). De doelgroep voor de appartementen voor jongeren betreft de leeftijdscategorie tot en met 23 jaar. Ook is het autobezit onder jongeren nu lager dan tien jaar geleden en daalt het autobezit bij jongeren nog verder.

Ook voor de "Health" appartementen zal de parkeervraag beduidend lager zijn dan de (oude) parkeernorm, omdat het senioren betreft welke vaak een hulpvraag hebben en waarbij het autobezit duidelijk lager zal zijn (dan andere leeftijdscategorieën).

Gezien de mobiliteitskenmerken van de toekomstige bewoners (grotendeels gericht op jongeren en ouderen) én het concept van het plan (gemeenschappelijk karakter), zijn wij van mening dat een correctie op deze parkeernormen zeker reëel is.

¹ *Rijbewijs en direct een auto? Autobezit werkende en studerende jongeren onderzocht, CBS, januari 2018.*

3 Nieuwe parkeernormen

Zowel de gemeente Maastricht, de projectontwikkelaar als Royal HaskoningDHV zijn van mening dat de nieuwe gemeentelijke parkeernormen, welke momenteel in ontwikkeling zijn, een duidelijk beter beeld geven van de daadwerkelijke parkeervraag.

In overleg tussen gemeente en ontwikkelaar (d.d. 14 juni jl.) is dan ook afgesproken dat de nieuwe gemeentelijke parkeernormen zullen worden gehanteerd (zie *onderstaand bijlage Autoparkeernormen*). Deze parkeernormen zijn nog niet officieel vastgesteld, maar het is de verwachting dat deze de komende maanden niet meer zullen wijzigen. Zowel de gemeente als de ontwikkelaar zijn akkoord met het gebruik van deze nieuwe parkeernormen. De nieuwe parkeernormen beschrijven ook het gewenste aantal fietsparkeerplaatsen.

In onderstaande tabel zijn de parkeernormen weergegeven zoals deze naar verwachting gaan gelden. Daarbij maakt het gebied Geusselt onderdeel uit van het “stedelijk gebied”.

	Health	Health	Residential	Residential	Jongeren	Jongeren	Totaal
Aantal appartementen	29	51	32	51	102	71	336
Oppervlakte (in m2)	65	75	75	82	25	40	
Parkeernorm	0,5	1,0	1,0	1,0	0,5	0,5	
Gehanteerde norm	Sociale huur, gestapeld	60-110m ²	60-110m ²	60-110m ²	Sociale huur, gestapeld	Sociale huur, gestapeld	
Aantal parkeerplaatsen	14,5	51	32	51	51	35,5	235

Bijlage 3 Autoparkeernormen

Wonen (parkeernormen zijn inclusief de genoemde bezoekersnormen)

Functie	Eenheid	Dynamisch gebied	Stedelijk gebied	Parkwijken	Overig grondgebied
Bezoekersnormen	Per woning	0,1	0,2	0,2	0,3
woning, groter dan 110 m ²	Per woning	0,8	1,1	1,2	1,6
woning, tussen 60 en 110 m ²	Per woning	0,7	1,0	1,1	1,4
woning, tussen 30 en 60 m ²	Per woning	0,5	0,7	0,8	1,1
woning, kleiner dan 30 m ² (tiny house)	Per woning	0,2	0,3	0,4	0,6
woning, sociale huur, grondgebonden	Per woning	0,5	0,7	0,8	1,1
woning, sociale huur, gestapeld (appartement)	Per woning	0,3	0,5	0,6	0,9
Kamerverhuur, niet-studenten	Per kamer	0,4	0,4	0,5	0,6
Kamerverhuur, studenten	Per kamer	0,1	0,1	0,2	0,2
serviceflat/aanleunwoning	Per woning	0,1	0,1	0,8	0,9

*Voor de functies kamerverhuur zelfstandig/onzelfstandig geldt een bezoekersnorm van 0,2 parkeerplaats per kamer (met uitzondering van het gebied 'Dynamisch gebied').

Figuur 1. De Toekomstige autoparkeernormen (bron Gemeente Maastricht, 2021).

Bij het hanteren van de nieuwe parkeernormen komen we op een totaal van 235 parkeerplaatsen. De projectontwikkelaar is voornemens om 233 parkeerplaatsen te realiseren (Zie tekening blz. 1).

Wij zijn van mening dat, gezien bovenstaande berekeningen, het plan, het concept, de locatie en de woonvisie, dit aantal parkeerplaatsen voldoende zal zijn om aan de toekomstige parkeervraag te voldoen.

Mobiliteitscorrectie

Ook kan op bovenstaande berekende parkeernormen (235 parkeerplaatsen) nog een eventuele mobiliteitscorrectie van maximaal 20% worden toegepast indien er sprake is van:

1. Een duurzaam en toekomstbestendig mobiliteitsconcept, bijvoorbeeld door het gebruik van deelauto's.
2. Speciale doelgroepen met een afwijkend mobiliteitsprofiel.
3. Toepassing van MaaS (Mobility as a Service).

De appartementen voor jongeren zullen ontwikkeld worden voor bewoners met een 'moderne stedelijke lifestyle', welke minder autominded zijn en meer dan gemiddeld gebruik zullen maken van het openbaar vervoer. In het complex is voorzien in gemeenschappelijke tuinen, gemeenschappelijke ruimtes met ontspanningsmogelijkheden en aanvullende services voor de bewoners. Het gezamenlijke aspect staat centraal in het concept en borduurt voort op de steeds groeiende deeleconomie. In het plan zal ook voorzien worden in deelmobiliteit. Er worden in het plan een aantal deelauto's voorzien, welke er toe zullen leiden dat het particuliere autobezit (verder) zal afnemen.

Gezien bovenstaande verwachten we dat een mobiliteitscorrectie hier toegepast kan worden. Omdat we echter zonder mobiliteitscorrectie (vrijwel) voldoen aan de parkeerbehoefte, is deze correctie niet verder doorgerekend.

Wij denken dat de nieuwe parkeernormen beduidend beter aansluiten bij de actuele situatie omdat:

- De nieuwe normen uitgaan van het daadwerkelijke gebruik op basis van recente tellingen en metingen van geparkeerde voertuigen.
- In Maastricht het gemiddelde autobezit op 0,7 personenauto per huishouden ligt, wat betekent dat het autobezit in Maastricht 0,4 lager ligt dan het landelijk gemiddelde. Ook in het stedelijk gebied en de parkwijken ligt het gemiddelde autobezit lager dan het landelijke gemiddelde.
- Nieuwe ontwikkelingen als deelmobiliteit in de oude normen nog niet waren meegenomen, al was er wel de mogelijkheid om op basis van mobiliteitsmanagement af te wijken van de parkeernorm.
- We in de (binnen)steden een ontwikkeling zien van een groei van Young Professionals welke in belangrijke mate niet of minder afhankelijk zijn van een eigen auto en hier ook minder waarde aan hechten.
- We niet teveel parkeerplaatsen willen realiseren, gezien het (toekomstig) stijgend gebruik van nieuwe vormen van mobiliteit als alternatief voor de auto, zoals deelfietsen en MaaS (Mobility as a Service), ofwel de consument maakt gebruik van verschillende transportmiddelen in één abonnement.
- Het is mogelijk meer parkeerplekken aan te leggen, maar dit gaat ten koste van de kwaliteit van de openbare ruimte en daarmee de leefkwaliteit van de bewoners.

De nieuwe parkeernormen geven een goed beeld van de te verwachte parkeervraag. Op basis van deze parkeernormen zijn we van mening dat het in het plan voorziene aantal parkeerplaatsen voldoen aan de toekomstige parkeervraag.

We vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,



Projectmanager
Mobility & Infrastructure