

Memo inzake parkeervoorziening project sociale huur woningen Burg. Bauduinstraat.

Betreft: onderbouwing parkeervoorzieningen Burg. Bauduinstraat
project Bauduinstraat Maastricht

Van: Maasvallei
Datum: 21/05/2021

Bijlagen:

- I. 20190329 Servatius RP19-009-01 Rapport_Parkeeronderzoek Wittevrouwenveld
- II. 20190722_Maasvallei_RP19-009-03_Memo_Parkeerdruk binnen plangebied WVV

Parkeren plan Burgemeester Bauduinstraat

In het kader van de omgevingsvergunning is gevraagd naar een onderbouwing van het mobiliteitsvraagstuk bij het plan aan de Bauduinstraat. Middels deze memo wordt inzicht gegeven hoe zaken zijn benaderd en vastgelegd. Deze memo behoort bij de omgevingsvergunningstekeningen behorende bij dit plan.

Burgemeestersbuurt WVV

Het plan van Maasvallei aan de Burgemeester Bauduinstraat is de eerste sloop/nieuwbouw opgave van de hele zogenaamde Burgemeesterbuurt. Onderstaande kaartjes geven hier inzicht in. Het eerste kaartje laat de stedenbouwkundige invulling zien van het plan Burgemeester Bauduinstraat/ groene loper van Maasvallei, het tweede plaatje geeft inzicht in de totale planontwikkeling. De verdere ontwikkeling wordt in opdracht van Servatius uitgevoerd, de uiteindelijk invulling van het gebied moet nog vorm gegeven worden, momenteel wordt het stedenbouwkundigplan door hun uitgewerkt.



Burgemeester Bauduinstraat/ groene loper

Het nieuwbouwplan aan de Bauduinstraat realiseert nieuwe sociale wooneenheden, deels ter vervanging van gesloopte sociale woningen. De locatie is van een hoogwaardige stedenbouwkundige kwaliteit aan de groene Parklaan. Deze biedt ook een korte, veilige route naar de Landgoederenzone voor recreatie buiten het stedelijk gebied. Er is hier sprake van een hoge omgevingskwaliteit.

Gemeente Maastricht
Veiligheid en Leefbaarheid

Ontvangen op: 21-05-2021

Zaaknummer: 20-2406WB

Behoort bij ontwerpbesluit van B&W

d.d. 26-05-2021

De nieuwbouw vormt samen met de te handhaven woningen een smal bouwblok tussen de rooilijnen van de Laan en de Burgemeester Bauduinstraat, met op de kop een beeldbepalend appartementengebouw. Het programma van de eerste fase betreft de realisatie van 80 sociale huurwoningen (60 +20), de realisatie van 6 te renoveren woningen aan de Burgemeester Bauduinstraat en 8 nieuwbouw eengezinswoningen aan de groene loper.

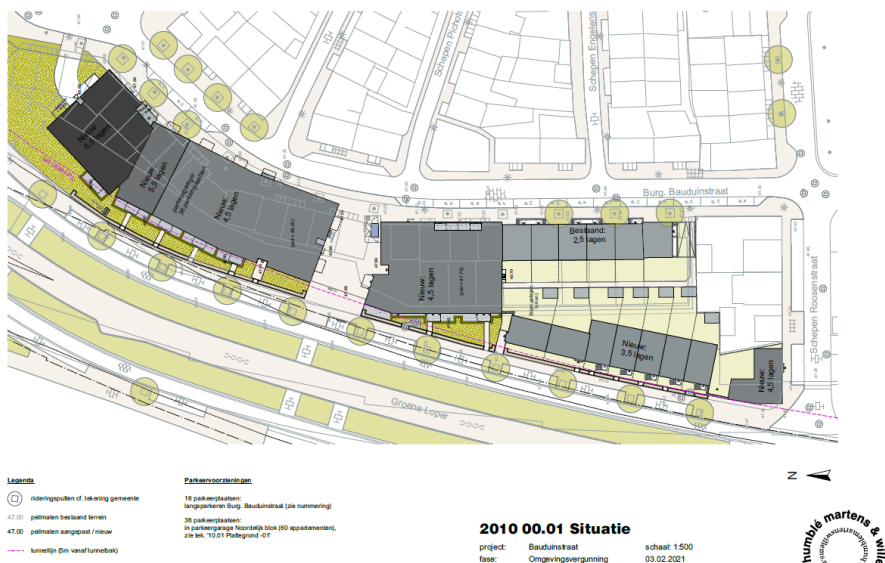
Vanwege de bocht van de bovenste tunnelbuis naar het noordoosten is voor het nieuwe bouwblok maar een beperkte breedtemaat van circa 18,60 meter beschikbaar. Mede gezien het voorschrift dat een strook van 5,00 meter vanuit de teen van de tunnel voor toekomstige onderhoudswerkzaamheden niet bebouwd mag worden. Dit vraagt om een invulling met speciale woningtypen en om een tweezijdige gerichtheid van het wonen, zowel op de Laan als op de achterliggende bestaande buurt, te bereiken. De smalle strook op de kop kent een hoogteverschil van een volle verdieping tussen de Laan en de straat. Dat biedt de mogelijkheid om er overdekt parkeren onder te brengen voor deze sociale woningbouw. Het beperkte terrein biedt geen ruimte voor bovengronds parkeren.

Parkeervoorzieningen

Wanneer de parkeerbehoefte binnen het onderhavige plangebied berekend wordt aan de hand van de parkeernormen zoals door mobiliteit in 2019 is aangegeven, zouden in totaal 85 parkeerplaatsen benodigd zijn voor de woningen. Hierbij is uitgegaan van 80 appartementen in de sociale huursector (gedeelte < 60 m²) en 8 nieuwbouwwoningen en 6 bestaande woningen. Met de gemeente is overeengekomen af te wijken van de geldende parkeernormen 2017. In de totstandkoming van het nieuwe actieplan parkeren is onderzoek gedaan naar het autobezit in deze omgeving. Dit blijkt fors lager dan de geldende norm. De uitgevoerde parkeerdrukmeting in deze omgeving bevestigt dat het autobezit lager is dan de geldende parkeernorm. Het autobezit o.b.v. CBS-cijfers is 0,6 auto's per woning. Uit de parkeerdrukmeting volgt dat het autobezit rond de 0,6 auto's per woning ligt. Op basis van deze gegevens is afgesproken voor de ontwikkeling van dit deelgebied een parkeernorm van 0,9 parkeerplaats per woning rekenen (dus autobezit plus 0,3 parkeerplaats per woning voor bezoek).

Het plangebied is een smalle langgerekte strook. Het beperkte terrein biedt geen ruimte voor bovengrond parkeren op eigen terrein. Het hoogteverschil op de noordelijke kop biedt voor het sociale huurcomplex de mogelijkheid om op die plek overdekt parkeren te realiseren. Binnen de sociale huur sector is het realiseren van ondergrondse parkeergarages financieel vaan niet haalbaar. Daarnaast is bij andere complexen te zien dat bij sociale huur het autobezit gemiddeld laag is.

Alleen ter plaatse van dit hoogte verschil, onder het gebouw van de 60 appartementen, worden 36 parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd. Zie hieronder.



Situatietekening parkeervoorziening

Naast de parkeerplaatsen op eigen terrein zijn 16 parkeerplaatsen gelegen aan de Bauduinstraat. De 21 parkeerplaatsen grenzend aan de groene loper aan de andere zijde van het plangebied vallen niet binnen dit plangebied en behoren toe aan de plannen van Ballast Nedam.

Het onderhavige bouwplan voorziet dus in een ondergrondse parkeergarage voor 36 auto's en worden aan de Bauduinstraat 16 parkeerplaatsen voorzien. Dit betekent voor de woningen van dit plangebied een tekort van 33 parkeerplekken.

Parkeermogelijkheden

Bij nieuwe ontwikkelingen is het parkeren op eigen terrein in beginsel verplicht. De ontwikkeling aan de Bauduinstraat is de eerste fase van een gehele stedenbouwkundige ontwikkeling van de Burgemeestersbuurt. Beide plannen zullen op elkaar aansluiten en daardoor is al in een vroeg stadium deze doorkijk gemaakt waarbij parkeren dan ook in breder perspectief bekeken is. Binnen het totale stedenbouwkundige plan is gezocht naar een optimum aan parkeerplaatsen passend binnen het plan. Hierbij is rekening gehouden met de verschillende ambities en beperkingen van het plangebied zoals het bouwen nabij de tunnel, beeldbepalende karakter, de stedenbouw, meer groen en ruimte, maar ook het beperkte oppervlakte binnen de terreinen en de openbare ruimte. Hieruit is gebleken dat het parkeren niet opgelost kan worden conform de in beginsel opgestelde parkeernormen. Hierdoor is gezocht naar andere oplossingen, waarbij zowel het onderhavige plan aan de Bauduinstraat, maar ook de toekomstige ontwikkeling van de burgemeestersbuurt is meegenomen.

Hieronder worden de oplossingsrichtingen die wij meenemen om zo voor het plangebied tot een goede mobiliteitsoplossing te komen:

1) Parkeerbalans omgeving

Als eerst is gekeken naar de omgeving. Om meer inzicht in de omgeving en de parkeercapaciteit ervan te krijgen is in overleg met de gemeente een parkeerdrukmeting uitgevoerd, (bijlage I/II) voor het noordelijke gedeelte van de wijk Wittevrouwenveld, de

burgemeestersbuurt. Zowel het onderhavige plangebied als ook de rest van het te ontwikkelen plangebied maakt onderdeel uit van het onderzochte gebied.

Uit het onderzoek blijkt dat er nog voldoende parkeren aanwezig is in de straal van 150m, wat mogelijkheden biedt voor de autobezitter om de parkeercapaciteit die het gebied nog heeft te benutten en er dus in de directe omgeving voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn om in de resterende parkeervraag te voldoen.

Uit de parkeerdrukmeting die door Ducot Engineering is uitgevoerd ter plaatse van het noordelijke gedeelte van Wittevrouwenveld, blijkt echter dat er in de omgeving een ruim overschot van 122 parkeerplaatsen is, voor de totale ontwikkeling.

2) Verminderen autobezit

Ondanks het inzicht dat er in de omgeving nog voldoende parkeercapaciteit is streeft de gemeente er naar om de oplossing niet in de openbare ruimte te vinden, maar deze overcapaciteit zoveel mogelijk in te zetten voor groen. Hierdoor is het van belang in beginsel in te zetten op het ontmoedigen van het autobezit voor toekomstige bewoners van dit plangebied. De verwachting is dat er sowieso al minder autobezit is gezien de sociale doelgroep en dit zich weer vertaalt in een mindere parkeerbehoefte. Tevens zijn het appartementen voor 1 en 2-persoonshuishoudens.

Wij willen ons ten volle inzetten om het eigen autobezit te ontmoedigen. Dit willen we doen door niet het autobezit te verbieden (wat juridisch ook niet kan), maar vooral de nadruk te leggen op de (on) mogelijkheden, de kracht en voor- en nadelen van het gebied. Hierbij zal de nadruk komen te liggen op de fiets en het lopen. Dit willen we als volgt doen:

a) Stimuleren fietsgebruik

Om de toekomstige bewoners te stimuleren het autobezit te verminderen en hoofdzakelijk de fiets te gebruiken is het van belang het gebruiksgemak van de fiets zo goed mogelijk te faciliteren. Dit doen wij enerzijds om voldoende aandacht te besteden aan de looproute en het gemak binnen het gebouw tussen de entree en de individuele bergingen (denk aan de draairichting van de deuren en deurdrangers). Maar ook door het realiseren bij beide blokken van een extra algemene fietsenstalling in het gebouw, die van buitenaf toegankelijk is. Overdag kan dan hier makkelijk gebruik gemaakt van worden om de fiets even tijdelijk te plaatsen. Tevens worden bij de inrichting van de openbare ruimte rekening gehouden met het plaatsen van fietsen (voor oa bezoekers). In beginsel is nu bij elk gebouw hier een plek voor gerealiseerd, aanvullend zal gezocht worden naar mogelijke uitbreiding hiervan. Mogelijkheden hiervoor zien wij met name bij de inrit van de parkeergarage. Hier zal nog nader op bestudeerd moeten worden in overleg met de gemeente Maastricht, die zorg draagt voor het ontwerp van de openbare ruimte.

Elk appartementen heeft zijn eigen externe berging direct aan hun appartement. In de eigen berging wordt rekening gehouden met een (elektrische) fiets of een scootmobiel. Voorzieningen (stopcontact 220 V) worden hiervoor meegenomen. Tevens wordt bij de verdere technische uitwerking aandacht gegeven aan de looproute die de bewoners moeten afleggen in het gebouw met de fiets, die wij zo efficiënt mogelijk zullen inrichten (juiste draairichtingen, deurdrangers ed, juiste afwerking).

Kijken naar de algemene fietsenstalling is het mogelijk om het volgende aantal fietsen kwijt te kunnen:

- De fietsenstalling bij de 60 appartementen geeft toegang tot 30 fietsen
- De fietsenstalling bij de 20 appartementen geeft toegang tot 16 fietsen

De indeling is gebaseerd op de gangbare hoog/laag rekken van de Fa. Falco incl in- en uitrij aanbevelingen. Deze fietsenstalling is makkelijk toegankelijk van buitenaf en kan

gebruikt worden door alle bewoners. Ook hier zal bij de verdere technische uitwerking nogmaals gezocht worden naar een optimalisatie van de inrichting van de fietsenstalling om zo efficiënt mogelijk de fietsen en de aantallen te kunnen plaatsen. We verwachten met name in het blok met de 60 appartementen hier nog enkele extra fietsen te kunnen stallen door goed om te gaan met de deuren en ruimtegebruik.

Door hier de juiste aandacht aan te besteden willen we de toekomstige bewoner stimuleren te kiezen voor de fiets boven de auto. Daarnaast is de auto voor de doelgroep ook erg kostbaar.

b) Communicatie rondom stimuleren terugdringen autobezit

Het plangebied is zeer centraal gelegen aan de groene loper, aan de rand van Wittevrouwenveld met toegang tot verschillende voorzieningen en kent een hoge omgevingskwaliteit. Door deze ligging leent het gebied zich zeer goed om andere vervoersmiddelen, met de focus op fietsen en lopen, te stimuleren en zo het autobezit terug te dringen.

Wij zijn van mening dat we dit het beste kunnen door in onze communicatie naar toekomstige huurders en geïnteresseerde de nadruk te leggen op de mogelijkheden die het gebied heeft voor de fietser en de voetganger, aangevuld met de mogelijkheid van deelauto's. Het gebied kent uitstekende goede fiets en wandelverbindingen om de gewenste voorzieningen te bereiken en aan de behoefte van de bewoners te voldoen, namelijk korte routes naar de landgoederenzone voor recreatie buiten, winkels voor dagelijkse boodschappen op nog geen 500m, beoogde deelauto's binnen een straal van 150m, het dichtbijgelegen station op nog geen 5-10 min lopen, het OV op 300 m, de P+R locaties en de parkeerplaats de Geusselt op nog geen 300meter. Een eigen auto is dan ook niet nodig en werkt zelfs vertragend.

De gedragen visie van de groene loper van 'walkable neighbourhood' en de zaken die hier al voor zijn ingericht en ingericht gaan worden helpen ons hierbij, omdat het plangebied hier direct aan gelegen is.

Ook zal nadrukkelijk de beperking ten aanzien van de parkeervoorzieningen rondom de gebouwen benoemd worden wat ook weer bijdraagt aan het ontmoedigen van het autobezit. Door de juiste communicatie kunnen we veel bereiken.

Bovenstaand zal opgenomen worden in de brochure horende bij het plan en hierin zal mobiliteit betrokken worden.

c) Deelauto's

Een andere mogelijkheid om het eigen autobezit te verminderen is het voorzien in aanbod van deelauto's. Hiermee kan de mobiliteit ten aanzien van auto's op een betere en duurzamer wijze worden ingericht. Een eerste Pilot wordt gerealiseerd binnen een straal van 250 m van het plangebied. Aan de groene loper worden door Amber (in opdracht van Ballast Nedam), aanbieder van elektrische deelauto's, deelauto's voorzien. Dit zou ook al een eerste stap zijn voor het plangebied, omdat deze hier gebruik van kunnen gaan maken. Het zou natuurlijk nog mooier zijn als we dit kunnen versterken door in de directe nabijheid van de Bauduinstraat deelmobiliteit te kunnen toepassen. Maasvallei wil zich inspannen om ook hier deelmobiliteit te kunnen realiseren voor de bewoners. Daarom is Maasvallei in eerste instantie met de aanbieder Amber in gesprek om in het verlengde van de pilot aan de groene loper rondom de Bauduinstraat ook hier deelauto's te plaatsen als aanvulling. Amber ziet hier wel een haalbare cases in, maar zaken zullen verder uitgewerkt moeten worden. Indien dit niet lukt zal Maasvallei zich inspannen andere aanbieders te benaderen voor deelmobiliteit.

Einde 2020 is door projectbureau A2 en Ballast Nedam een breed onderzoek uitgevoerd naar mogelijkheden van mobiliteitsoplossingen. Hierbij is het gebied aan de Bauduinstraat ook betrokken wat onderdeel zou gaan uitmaken van een mogelijke alternatieve mobiliteitsaanpak dat zou kunnen bijdragen aan een mobiliteitsoplossing voor het gehele betrokken gebied. Uiteindelijk is geconstateerd dat het uitzoeken van alternatieve oplossingen aan de noedkant gezien de voortgang van de hier betrokken projecten niet haalbaar zou zijn in tijd en wordt hier verder geen alternatieven toegepast. Wel wordt een pilot uitgevoerd aan de groene loper om 2 elektrische deelauto's toe te passen, waarbij Maasvallei zich zal inzetten dit uit te breiden bij hun plangebied.

Tot slot

Het gehele gebied gaat de komende tijd aangepakt worden hierdoor komen bestaande parkeerpatronen te vervallen en treft met een gehele nieuwe situatie aan wat kan bijdragen aan minder autobezit. Indien de gemeente Maastricht voornemens is om het parkeren meer te reguleren en op termijn betaald parkeren in te zetten, lijkt het goed hier nu al op in te spelen of in iedergeval kenbaar te maken in de communicatie.