

Onderwerp: Hoofdweg te Rotterdam - onderbouwing autoparkeren

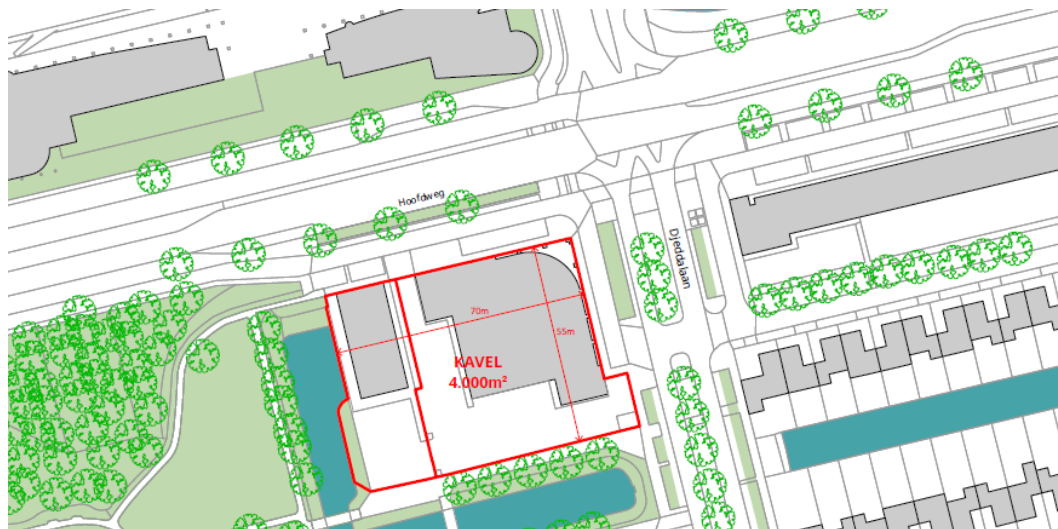
Opsteller: ██████████

Datum: 7 mei 2021

Notitie

1 Inleiding en vraagstelling

Triple Living (hierna: TL) ontwikkelt aan de Hoofdweg 480-490 in Rotterdam een nieuw wooncomplex. Het bouwplan bestaat uit 353 woningen, een cultureel buurtcentrum van 160 m² bvo, 239 m² bvo horeca en een gezondheidscentrum met maximaal 42 behandelkamers.



Afbeelding 1. Projectlocatie aan de Hoofdweg te Rotterdam (bron: KCAP)

TL heeft aan Spark gevraagd een vertaling te maken van het te realiseren programma naar een passende, 'vraaggerichte' parkeeroplossing, welke waar nodig gemotiveerd afwijkt van de vigerende, gemeentelijke beleids- en toetsingskaders.

In deze notitie wordt de onderbouw van de parkeeroplossing nader toegelicht.

2 Parkeerbehoefte volgens gemeentelijke parkeernormen

Als eerste is berekend wat de parkeerbehoefte is van het te realiseren programma als daartoe de parkeernormen van de gemeente Rotterdam worden gevolgd.

Het programma en de van toepassing zijnde, gemeentelijke parkeernormen (zone C) is in onderstaande tabel weergegeven.

Functie	Aantal/omvang	Parkeernorm	Eenheid	Normatief
<u>Wonen</u>				
		GEMEENTE		
Woonfunctie 40 - 65 m2	289	0,60	per woning	173,4
Woonfunctie 65 - 85 m2	56	1,40	per woning	78,4
Woonfunctie 85 - 120 m2	8	1,60	per woning	12,8
Totaal woningen	353	-	-	264,6
<u>Overige functies</u>				
Commerciële ruimte 3 - Buurfunctie (commerciële dienstverlening)	160	2,50	per 100 m2 bvo	4,0
Commerciële ruimte 1 - Parklounge Horeca IV	239	12,00	per 100 m2 bvo	28,7
Commerciële ruimte 2 - Gezondheidscentrum	42	2,00	per behandelkamer	84,0
Totaal overige functies	441			116,7
Totale normatieve parkeerbehoefte				381,3

Tabel 1. Programma en gemeentelijke parkeernormen

Uit bovenstaande aantallen blijkt dat de totale normatieve parkeerbehoefte in totaal (afgerond) 382 parkeerplaatsen bedraagt, waarvan (afgerond) 265 parkeerplaatsen voor bewoners en (afgerond) 117 parkeerplaatsen voor de overige functies.

3 Toepassing normcorrectiefactoren

Binnen het gemeentelijk parkeerbeleid worden meerdere normcorrectiefactoren benoemd waarmee (gedeeltelijke) vrijstelling van de parkeernorm kan worden verkregen. Voor het project aan de Hoofdweg, gelegen in een gereguleerde omgeving, wil TL ten minste gebruik maken van de volgende correctiefactoren:

- De afstand van de ontwikkellocatie tot het OV;
- De realisatie van een collectieve fietsparkeervoorziening;
- De plaatsing/levering van deelauto's.

Deze correctiefactoren worden hierna nader toegelicht.

Door toepassing van deze correctiefactoren doet TL afstand van de mogelijkheid dat toekomstige bewoners en het buurtcentrum, de horecavoorziening en het gezondheidscentrum in aanmerking komen voor een parkeervergunning op straat.

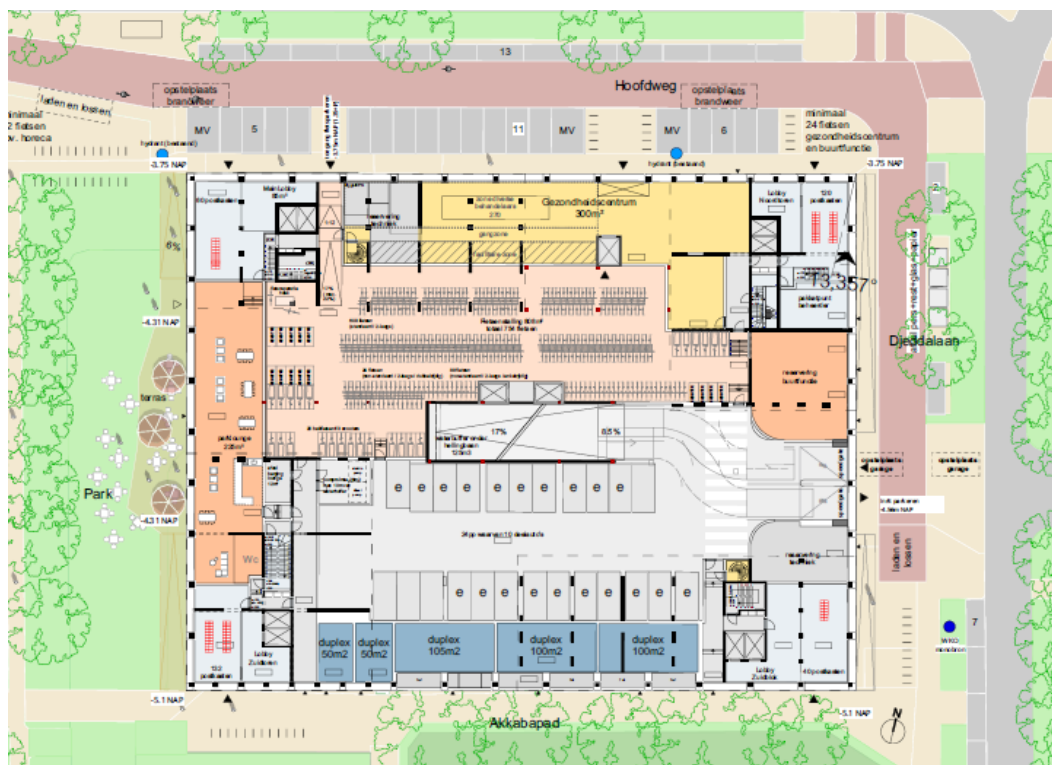
3.1 Normcorrectie nabijheid openbaar vervoer

De projectlocatie aan de Hoofdweg ligt hemelsbreed op 530 meter afstand van de (entree van) de metrohalte Oosterflank. Hierdoor is een correctie op de autoparkeernormen van toepassing ad 10% (afstand hemelsbreed 400 – 800 meter).

3.2 Normcorrectie voor aanwezigheid collectieve fietsparkeervoorziening

In het project wordt onder meer een zeer grote collectieve fietsparkeervoorziening opgenomen. Deze voorziening is gesitueerd op begane grond niveau en heeft een oppervlakte van ruim 900 m2 bvo. De voorziening is goed bereikbaar vanaf de Djeddalaan. De entree is gesitueerd naast de

toegang tot de parkeergarage. Vanuit de fietsparkeervoorziening heeft men direct toegang tot de trappenhuisen met liften naar de woningen. In de voorziening is tevens ruimte gereserveerd voor oplaadpunten voor deelfietsen en elektrische deelscooters.



Afbeelding 2. Fiets- en autoparkeervoorziening Hoofdweg (bron: KCAP)

Door de aanwezigheid van de collectieve fietsparkeervoorziening is een correctie op de autoparkeernorm van toepassing van 10%. Voor elke, hierdoor bespaarde autoparkeerplaats zullen 2 extra fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd.

3.3 Normcorrectie toepassen deelauto's

TL wenst een deelauto-concept toe te passen voor deze ontwikkeling. Hiermee anticipeert zij op actuele mobiliteitstrends en geeft zij een concrete invulling aan haar eigen duurzaamheidsambities en de mobiliteitsbehoefte van de door haar woondoelelgroepen. Deze invulling is passend bij de duurzaamheidsambities van de gemeente Rotterdam.

Het deelauto-concept bestaat 10 deelauto's die in de eigen parkeervoorziening worden aangeboden aan de bewoners van de te realiseren woningen. Het aantal van 10 deelauto's is een afgeleide van de toepasbare autoparkeernormcorrectie van 20%. In paragraaf 4.3 wordt beschreven hoe dit deelauto-concept in de praktijk nader zal worden ingevuld.

Aanvullend zal TL een complementair verkoop- en verhuurmarketingbeleid ontwikkelen waarbij aan de toekomstige bewoners van de te realiseren woningen bekend zal worden gemaakt dat een deel van hun (auto)mobiliteit zal worden gefaciliteerd met behulp van voor de bewoners gegarandeerd beschikbare deelauto's, in combinatie met een collectieve fietsparkeervoorziening waarin ook (elektrische) deelfietsen worden aangeboden..

4 Voorgestelde parkeeroplossing

4.1 De parkeereis

De normatieve parkeeropgave voor het project Hoofdweg met in acht name van de genoemde normcorrecties (OV 10%, collectieve fietsvoorziening 10% en deelauto's 20%) is als volgt

Functie	Normatief	Correctie OV	Correctie Deelauto	Correctie Fietsenstalling	Correctie MaaS	Resterend normatief 1
Wonen						
Woonfunctie 40 - 65 m2	173,4	17,3	31,2	17,3	0,0	107,5
Woonfunctie 65 - 85 m2	78,4	7,8	14,1	7,8	0,0	48,6
Woonfunctie 85 - 120 m2	12,8	1,3	2,3	1,3	0,0	7,9
te plaatsen deelauto's			-9,5			10,0
Totale correctie wonen		26,5	38,1	26,5	0,0	174,1
				(2 extra fietsplaatsen per bespaarde autoplaats)		
Overige functies						
Commerciële ruimte 3 - Buurfunctie (commerciële dienstverlening)	4,0	0,4				3,6
Commerciële ruimte 1 - Parklounge Horeca IV	28,7	2,9		n.v.t.		25,8
Commerciële ruimte 2 - Gezondheidscentrum	84,0	8,4				75,6
Totale correctie overige functies		11,7				105,0
Totaal	381,3	38	38	26	0	279,1

Tabel 2. Berekening normatieve parkeerbehoefte inclusief normcorrecties

Ten opzichte van de parkeernormen zoals weergegeven in Tabel 1 hebben de volgende correcties plaatsgevonden:

- De parkeernormen voor bewoners zijn gecorrigeerd met 40% (10% afstand OV, 10% collectieve fietsenstalling en 20% deelauto's)
- De parkeernormen voor personeel en bezoekers van het buurtcentrum, de horecavoorziening en het gezondheidscentrum zijn gecorrigeerd met 10% (afstand OV).

De totale normatieve autoparkeerbehoefte bedraagt derhalve (afgerond) 280 parkeerplaatsen.

4.2 Het parkeeraanbod

Om de maximaal gelijktijdige parkeerbehoefte te faciliteren wordt gebruik gemaakt van de volgende parkeervoorzieningen:

- Een in de ontwikkeling te realiseren parkeervoorziening met in totaal 179 parkeerplaatsen
- De in de directe omgeving van de ontwikkeling aanwezige 42 parkeerplaatsen op straat (herinrichting Hoofdweg en Djeddalaan, secundair)

4.2.1 De parkeergarage - voor bewoners en personeel

De 179 inbandige parkeerplaatsen staan ter beschikking van de bewoners en het personeel van het buurtcentrum, de horecafunctie en het gezondheidscentrum.

De normatieve parkeerbehoefte van deze gebruikersgroepen bedraagt in totaal (afgerond) 217 parkeerplaatsen. Deze uitkomst houdt nog geen rekening met de mogelijkheid van dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Indien we daartoe onderstaande gelijktijdigheidspercentages per dagdeel aanhouden, bedraagt de maximale gelijktijdige parkeerbehoefte van de bewoners en het personeel tezamen (afgerond) 175 parkeerplaatsen. Dit is inclusief 10 vaste (exclusieve) parkeerplaatsen voor de deelauto's. De overige parkeerplaatsen in de parkeergarage zullen worden uitgegeven als zogenaamde 'zwerfplaatsen' (geen vaste plaatsen, wel gegarandeerde beschikbaarheid). Het maatgevend moment is de weekdag-nacht.

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond
Wonen							
Woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%
Woningen deelauto	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Overige functies							
Buurtfunctie (commerciële dienstverlening)	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%
Gezondheidscentrum	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%
Horeca (Parklounge)	30%	40%	90%	95%	0%	70%	100%

Tabel 3. Percentages t.b.v. berekening dubbelgebruik

parkeren in garage (bewoners en personeel)								
Functie	Rest. normatief	Werkdagochtend	Werkdagmiddag	Werkdagavond	Koopavond	Werkdagnacht	Zaterdagmiddag	Zaterdagavond
Wonen (alleen bewoners)	164,1	82,0	82,0	147,6	131,2	164,1	98,4	131,2
Wonen (deelauto's)	10	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0
Commerciële ruimte 3 - Buurtfunctie	2,9	2,9	2,9	0,1	2,2	0,0	0,0	0,0
Commerciële ruimte 1 - Parklounge Horeca IV	5,2	1,5	2,1	4,6	4,9	0,0	3,6	5,2
Commerciële ruimte 2 - Gezondheidscentrum	34,0	34,0	25,5	3,4	3,4	0,0	3,4	3,4
Totaal	216,1	130,5	122,5	165,8	151,7	174,1	115,4	149,8

Tabel 4. Berekening maximaal gelijktijdige parkeerbehoefte – bewoners en personeel

4.2.2 De straatparkeerplaatsen - voor bezoekers

De parkeerplaatsen op straat staan ter beschikking van bezoekers van het buurtcentrum, de horecavoorziening en het gezondheidscentrum.

Rekening houdend met de genoemde gelijktijdigheidspercentages per dagdeel bedraagt de maximale gelijktijdige parkeerbehoefte van de bezoekers (afgerond) 49 parkeerplaatsen. Het maatgevend moment is de weekdag-ochtend.

op straat (bezoekers)								
Functie	Rest. normatief	Werkdagochtend	Werkdagmiddag	Werkdagavond	Koopavond	Werkdagnacht	Zaterdagmiddag	Zaterdagavond
Commerciële ruimte 3 - Buurtfunctie	0,7	0,7	0,7	0,0	0,5	0,0	0,0	0,0
Commerciële ruimte 1 - Parklounge	20,6	6,2	8,3	18,6	19,6	0,0	14,5	20,6
Commerciële ruimte 2 - Gezondheidscentrum	41,6	41,6	31,2	4,2	4,2	0,0	4,2	4,2
Totaal	62,9	48,5	40,2	22,8	24,3	0,0	18,6	24,8

Tabel 5. Berekening maximaal gelijktijdige parkeerbehoefte – bezoekers

Op weekdays 's ochtends is de parkeerbehoefte van bezoekers (afgerond 49 plaatsen) groter dan het aanwezige aanbod (42 plaatsen) aan de Hoofdweg en Djeddalaan (secundair). Op dat moment kan tevens gebruik worden gemaakt van parkeerplaatsen in de openbare ruimte in de omgeving van deze ontwikkeling.



Afbeelding 3. Beschikbare parkeerplaatsen in omgeving van het project (bron: Gemeente Rotterdam, presentatie 'Woongebouw Alexandrium, Bereikbaarheid en parkeren d.d. 21 januari 2021)

4.3 Deelauto's

Een onderdeel van de parkeeroplossing is het beschikbaar stellen van 10 deelauto's waarmee - in combinatie met een collectieve fietsparkeervoorziening - een deel van de mobiliteitsbehoefte van de bewoners van de woningen wordt gefaciliteerd. De parkeeroplossing houdt er rekening mee dat deze deelauto's geparkeerd staan op 10 vaste parkeerplaatsen in de parkeergarage van de ontwikkeling. Hierdoor zijn deze auto's altijd gegarandeerd beschikbaar voor deze doelgroep en ook makkelijk toegankelijk voor de bewoners.

De gebruiksvoorwaarden voor de deelauto's worden samen met de leverancier van de deelauto's uitgewerkt. TL zal er op toezien dat gebruiksvoorwaarden laagdrempelig zijn door onder meer te zorgen dat de prijsstelling dermate aantrekkelijk is dat de keuze tussen een (2^e) auto en een deelauto ook om financieel -economische redenen te maken is. En omdat de deelauto's eenvoudig te bereiken zijn vanuit de woningen is deze kwaliteit vergelijkbaar met een auto voor de voordeur.

4.4 Overige voorwaarden voor een geslaagde parkeeroplossing

De wijze waarop wordt voorzien in een parkeeroplossing voor de voorziene parkeerbehoefte van de toekomstige bewoners en het personeel van de commerciële dienstverlening, het cultureel centrum en het gezondheidscentrum en de bezoekers daarvan, moet concreet worden geïntegreerd in het totale locatieconcept.

TL is zich er van bewust dat dit – zoals eerder vermeld - derhalve ook een onderdeel moet uitmaken van de marketing en promotie van zowel de woningen als de commerciële functies.

In dat kader zal TL ten minste zorgdragen voor:

- het opnemen van de visie, ambitie en genomen mobiliteitsmaatregelen in alle verkoop- en verhuuruitingen van de woningen en commerciële functies.
- een goede, ruime, goed bereikbare centrale fietsenstallingen met bijbehorende diensten (oplaadpunten, leen- en deelfietsen), mede ter versterking van het autodeel-concept;
- het borgen van dit parkeerconcept en alle bijbehorende verplichtingen voor TL (c.q. de opvolgende eigenaar/eigenaren) in de daartoe bestemde publieke en privaatrechtelijke overeenkomsten en (huishoudelijke) reglementen.