

Mobiliteit in ZOHO

21-06-2023

Inleiding

Op mobiliteitsvlak sluit het Zomerhofkwartier (ZOHO) aan op de principes voor moderne, binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen. Het eigen autobezit wordt teruggedrongen en er wordt ingezet op gezonde en duurzame alternatieven zoals lopen, fietsen en het gebruik van OV.

Mede door de ligging van ZOHO kan dat ook. Binnen 15 minuten is een groot deel van het centrum van Rotterdam te voet bereikbaar en met de fiets het hele centrum. Voor grotere afstanden heeft ZOHO een uitstekende OV-bereikbaarheid. Niet alleen zijn binnen 200 meter drie tramhaltes bereikbaar, ook ligt ZOHO binnen 800 meter van Rotterdam Centraal Station (trein, metro, bus en tram).

Parkeren

Voor de ontwikkeling van ZOHO is de parkeerbehoefte van het beoogde programma bepaald op basis van de gemeentelijke parkeernormering. Onder andere vanwege de lange doorlooptijd van de ZOHO-ontwikkeling biedt het bestemmingsplan een bepaalde flexibiliteit ten aanzien van het te realiseren programma. Voor de parkeerbehoefte wordt daarom in de basis uitgegaan van het waarschijnlijk te realiseren programma. Het daadwerkelijk te realiseren programma kan echter nog wijzigen. Elke fase/bouwplan moet bij aanvraag van de omgevingsvergunning zijn eigen parkeerbalans maken die past binnen het gemeentelijk beleid. Feitelijk wordt hiermee fasegewijs de beschikbare ruimte in de centrale parkeervoorziening gebruikt, die in de eerste grote fase van ZOHO (kavel 1.0) wordt gerealiseerd.

De ontwikkeling van ZOHO is passend binnen de gemeentelijke 'Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets 2022'. Deze beleidsregeling biedt de mogelijkheid om gebruik te maken van kortingen op (een deel van) de parkeereis. De ontwikkeling van ZOHO maakt als volgt aanspraak op een totale korting van 70%:

1. Nabijheid OV (40%)
2. Extra fietsparkeerplekken (10%)
3. Mobility as a Service (20%)

Ad 1. Nabijheid OV (40%)

De ligging ten opzichte van Rotterdam CS geeft aanleiding om in ZOHO met een gereduceerde parkeernorm te werken: de ontwikkellocatie bevindt zich op 400 – 800 meter van de entree van Rotterdam CS. De korting op de autoparkeereis bedraagt hierdoor 40%.

Ad 2. Extra fietsparkeerplekken (10%)

Met voldoende fietsparkeerplekken voor alle bewoners en minder autoparkeerplaatsen volgen we de Rotterdamse regeling ten aanzien van fietsparkeren. Voor 10% korting op de autoparkeereis worden op eigen terrein per vervallen autoparkeerplaats twee fietsparkeerplaatsen ontwikkeld. Elk bouwblok zal zijn eigen, goed bereikbare fietsenstalling krijgen om de fiets altijd binnen handbereik te hebben en het gebruik te stimuleren/maximaliseren.

Ad 3. Mobility as a Service (MaaS)

Het mobiliteitsconcept voor ZOHO is ontwikkeld om aan te sluiten bij de sterk stedelijke locatie en moderne verplaatsingsbehoeftes. Door het aanbieden van verschillende soorten deelmobiliteit die hierbij aansluiten - onder andere auto's, elektrische scooters en (bak)fietsen - wordt dit gefaciliteerd en gestimuleerd. Door deze 'Mobility as a Service' wordt betaald voor het gebruik en niet voor het bezit. De reiziger wordt bediend door één provider in zowel software (toegang tot alle vervoersdiensten) als hardware (de benodigde fietsen, auto's, etc.). De gewenste reis wordt met de best beschikbare (combinatie van) gedeelde vervoerdiensten gepland, geboekt en betaald. Door toepassing van MaaS wordt de autoparkeereis met 20% verlaagd.

De parkeerbalans voor ZOHO gaat dus uit van een meest waarschijnlijk programma en een korting van 70% zoals hierboven beschreven. Daarnaast wordt ervan uitgegaan dat alleen bewoners en gebruikers (in abonnementsvorm) in de parkeergarage zullen parkeren, waardoor alleen vaste gebruikers in de garage parkeren. Tevens wordt uitgegaan van dubbelgebruik, waarbij bewoners een 24/7 abonnement hebben en huurders van de niet-woonfuncties in ZOHO in de garage kunnen parkeren op werkdagen tussen 7:00-19:00. Bezoekers van zowel de woon- als de niet-woonfuncties parkeren op straat. Met deze uitgangspunten is de parkeerbalans opgesteld die laat zien dat op het maatgevende moment vraag is naar 120 parkeerplaatsen.

Parkeergarage

ZOHO beschikt over een collectieve, centrale parkeergarage die in de vraag naar parkeren op eigen terrein zal voorzien: de inplandige parkeervoorziening in kavel 1.0 voorziet in 121 parkeerplaatsen. Van deze 121 parkeerplaatsen worden maximaal 30 plekken gereserveerd voor MaaS. Voor de resterende parkeerplekken in de garage zullen abonnementen worden uitgegeven aan bewoners of gebruikers van ZOHO.

Recente ervaringscijfers laten zien dat een MaaS-vloot van 15 tot 30 auto's in verschillende categorieën bij het beoogde programma vraag en aanbod in balans houden: de vloot is groot genoeg om altijd een auto beschikbaar te hebben voor gebruik en tegelijk zijn alle auto's doorlopend in gebruik. Dat deze balans in de toekomst kan verschuiven, is een gegeven waar rekening mee gehouden moet worden. Zo kan het zijn dat de MaaS-vloot zal vergroten als blijkt dat de vraag groter is dan het aanbod.

Er is gekozen om alle in- en uitritten van de parkeergarage aan de Zomerhofstraat te lokaliseren, om de garage goed vindbaar te maken en om het autoverkeer vanuit de garage op te laten gaan in het heersende verkeersbeeld. De garage bestaat uit drie parkeerlagen: de onderste laag bevindt zich op de begane grond en heeft een eigen entree vanaf de straat. De twee verdiepingen erboven beschikken samen over twee autoliften. Een intelligent parkeersysteem geeft aan hoeveel parkeerplekken er op elke verdieping beschikbaar zijn, zodat een abbonementhouder niet hoeft te zoeken.

MaaS

De auto's en scooters van het mobiliteitsconcept krijgen in de parkeergarage van kavel 1.0 een plek. Deelfietsen staan wat meer verspreid door ZOHO in de centrale fietsenstallingen bij de woningen. De eerste jaren zullen de auto's van het mobiliteitsconcept echter vooral op straat te zien zijn: zo stimuleren we de opstart en het gebruik ervan. De plekken op straat zullen na verloop van tijd verdwijnen en naar de mobiliteitshub verplaatst worden. De mobiliteitshub in de centrale garage is zo attractief mogelijk vormgegeven in zichtbaarheid en locatie om het gebruik ervan maximaal te stimuleren.

Juist omdat er beperkt ruimte is voor de eigen auto, is het belangrijk dat (deel)mobiliteit gegarandeerd is. Gebruikers van het MaaS-concept moeten er bijvoorbeeld op kunnen vertrouwen dat er altijd vervoer beschikbaar is. Het gebruik wordt voortdurend gemonitord en het aanbod in de hub wordt daarop afgestemd. Aan het begin zal gekozen worden voor enige overcapaciteit om het risico op 'het misgrijpen' en de daarmee gepaard gaande frustraties te beperken. Het mobiliteitsconcept moet bovendien langjarig gegarandeerd worden richting gebruikers. Het mobiliteitsconcept zal voor een gegarandeerde minimale periode van 10 jaar geëxploiteerd worden, zoals dat nu ook op andere plekken in Rotterdam gebeurt wanneer er gebruik wordt gemaakt van de bijbehorende korting op de parkeernorm. De doelstelling is natuurlijk om het ook daarna door te zetten.

De markt voor deelmobiliteit is jong en ongelofelijk hard in beweging. Aangezien ZOHO een langjarige ontwikkeling betreft, is daarom nu nog niet vast te stellen hoe MaaS bij oplevering van de laatste fase zal werken. De exacte invulling van het concept is daarom een opgave die we de komende jaren met elkaar moeten invullen. In ZOHO wordt vooralsnog samengewerkt met mobiliteitsaanbieder Hely. Hely is als dochteronderneming van de NS en PON-groep (in Nederland bekend van merken als VW, Audi, Gazelle, Greenwheels) een van de grootste spelers op de Nederlandse markt van deelmobiliteit.

De gedachte is dat alle bewoners van ZOHO hun deelvervoer kunnen plannen, boeken en betalen via de app van Hely. Deze laat zien, afhankelijk van de in te voeren reis, welke opties mogelijk en het best passend zijn. Gebruikers hebben daarbij de mogelijkheid te kiezen tussen een gebruik zonder vast abonnement (men betaalt alleen voor de minuten dat men de auto/bakfiets meeneemt) of een abonnementsvorm met een vast bedrag per maand, maar lagere uurtarieven en waarbij er een dagprijs beschikbaar komt.

Bezoekers

Bezoekers van zowel de woon- als de niet-woonfuncties parkeren hun auto of fiets op straat. Langs de buitenranden van ZOHO en in de Almondestraat worden in totaal circa 60 parkeerplekken op straat gerealiseerd (0,1 parkeerplaats per gerealiseerde woning). Aangezien bewoners en gebruikers van ZOHO geen vergunning op straat krijgen, zijn deze parkeerplaatsen ook daadwerkelijk beschikbaar voor bezoekers*. Een aantal van de circa 60 parkeerplaatsen kan tijdelijk gereserveerd worden voor deelvervoer, om het gebruik ervan te stimuleren, maar na verloop van tijd worden deze parkeerplaatsen verplaatst richting de centrale mobiliteitshub.

Ook voor fietsen van bezoekers worden voorzieningen getroffen, door verspreid over het gebied fietsnietjes aan te brengen nabij de entrees van voorzieningen waarbij de meeste fietsen worden verwacht. Dat zal in clusters van maximaal 8 nietjes gebeuren. De ontwerp-opgave voor het buitengebied en de deelplannen wordt om de fietsstalling buiten wel te faciliteren, maar om het fietsparkeren in de collectieve binnenberging zo goed te ontwerpen dat het voor bewoners en gebruikers logisch wordt hun fiets binnen te parkeren.

* Wanneer een nieuwe bewoner van ZOHO is verhuisd vanuit dezelfde parkeerzone (Zone 710, Agniesebuurt), kan het zo zijn dat diegene zijn/haar parkeervergunning behoudt. Indien de nieuwe bewoner van de woning die deze persoon achterlaat een nieuwe parkeervergunning aanvraagt, zal deze op de wachtlijst geplaatst worden waardoor er per saldo geen extra parkeerplaats zal worden uitgegeven.