

Auto- en fietsparkeren De Scharnier te Rotterdam

Opdrachtgever
Titel rapport

Heijmans Vastgoed BV
Auto- en fietsparkeren De Scharnier te Rotterdam

Kenmerk
Datum publicatie

018935.20241210.R1.02
11 december 2024

Status

Definitief

© Copyright Goudappel BV 11-12-24

Inhoudsopgave

1. Aanleiding	1
2. Functieprogramma De Scharnier	2
3. Autoparkeren	4
3.1 Aanpak	4
3.2 Uitgangspunten	4
3.3 Parkeereis conform gemeentelijk beleid	5
3.4 Afwijkingsmogelijkheden	5
3.5 Parkeereis inclusief afwijkingsmogelijkheden	7
3.6 Parkeereis versus beschikbare autoparkeerplaatsen	8
4. Fietsparkeren	10
4.1 Aanpak	10
4.2 Uitgangspunten	10
4.3 Fietsparkeren woonfunctie	12
4.4 Fietsparkeren niet-woonfunctie (langparkeren)	12
4.5 Fietsparkeren maaiveld	13
5. Conclusies	15

1. Aanleiding

Heijmans Vastgoed B.V. ontwikkelt samen met New Industry Development B.V. De Scharnier, een woontoren op de hoek van de Walhallalaan en de Maashavenkade in Rotterdam. In de woontoren is ruimte voor 118 woningen met in de plint een social club (horeca categorie I), kinderdagverblijf en een basisschool.

Goudappel BV heeft eerder onderzoek gedaan naar de parkeerbehoefte voor auto- en fiets, waarbij ook de mogelijke parkeeroplossingen voor auto en fiets zijn onderzocht. Inmiddels staat het functieprogramma vast, en zijn passende oplossingen voor zowel het auto- en fietsparkeren voorzien. Voorliggende rapportage beschrijft daarom de onderbouwing voor auto- en fietsparkeren bij De Scharnier. Waarbij de parkeereis voor auto en fiets wordt bepaald en afgezet tegen het beschikbare parkeeraanbod.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is het functieprogramma van De Scharnier toegelicht. Vervolgens is in hoofdstuk 3 onderzocht hoeveel autoparkeerplaatsen benodigd zijn, waarbij dit is afgezet tegen het aantal beschikbare parkeerplaatsen voor de auto. Hoofdstuk 4 gaat daarna in op het fietsparkeren. Ten slotte zijn in hoofdstuk 5 de conclusies opgenomen.

2. Functieprogramma De Scharnier

In De Scharnier zijn 118 woningen voorzien, een social club, kinderdagverblijf en een basisschool. De social club fungeert als een ondersteunende horecagelegenheid voor het gebouw en de wijk, hier mag alleen horeca categorie I worden gehuisvest. Het volledige **functieprogramma** is opgenomen in tabel 2.1.

functie	omvang	eenheid
woning 40-65 m ² gbo	50	woningen
woning 65-85 m ² gbo	26	woningen
woning 85-120 m ² gbo	32	woningen
woning > 120 m ² gbo	10	woningen
social club (horeca categorie I)	225	m ² bvo
kinderdagverblijf	404	m ² bvo
basisschool	9	leslokalen

Tabel 2.1: Functieprogramma De Scharnier

Om te voorzien in de **parkeerbehoefte voor auto**, zijn op de 2^e verdieping 46 autoparkeerplaatsen voorzien in een niet-openbare parkeergarage. Hierbij is de volgende toedeling gemaakt:

- 9 parkeerplaatsen specifiek bestemd voor deelmobiliteit (exclusieve parkeerplaatsen);
- 29 parkeerplaatsen specifiek bestemd voor bewoners (exclusieve parkeerplaatsen)(bestemd voor losse verkoop, parkeerplaatsen zijn niet gekoppeld aan specifieke woningen);
- 8 parkeerplaatsen ten behoeve van dubbelgebruik van parkeerplaatsen (gebruik door verschillende doelgroepen: bewoners, medewerkers en bezoeker), parkeerders krijgen een parkeerrecht.

In een niet-openbare parkeergarage zijn de parkeerplaatsen voor het merendeel in gebruik door vaste parkeerders, het aandeel bezoekers is lager dan 20%. In hoofdstuk 3 is getoetst of aan deze voorwaarde wordt voldaan. Doordat het een niet-openbare parkeergarage betreft, is dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk. In welke mate dit is toegepast, is toegelicht in hoofdstuk 3.

De 9 parkeerplaatsen die specifiek geormerkt zijn voor de te stallen deelmobiliteit, zijn ingericht als 2 tot 3 parkeerplaatsen achter elkaar (3 x 2 en 1 x 3 parkeerplaatsen). Heijmans Vastgoed stemt met de aanbieder van deelmobiliteit af of deze parkeerplaatsen als volwaardige parkeerplaatsen kunnen worden meegerekend (bijvoorbeeld door plaatsing van gelijkwaardige deelauto's en een slim reserveringssysteem). In voorliggende rapportage is het uitgangspunt gehanteerd hier overeenstemming over is, de parkeerplaatsen zijn dan ook als volwaardige parkeerplaatsen meegenomen. Van de overige 37 (46 – 9) parkeerplaatsen zijn 29 parkeerplaatsen exclusief bestemd voor bewoners, de overige 8 parkeerplaatsen zijn bestemd voor dubbelgebruik.

Om te voorzien in de **parkeerbehoefte voor fiets** zijn verschillende oplossingen voorzien: individuele bergingen conform Besluit Bouwwerken Leefomgeving (opvolger Bouwbesluit 2012), inpandige fietsparkeerplaatsen voor de woon- en niet-woonfuncties, en fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte op maaiveld. Een overzicht is opgenomen in tabel 2.2. Het uitgangspunt is dat de gemeente Rotterdam fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte op maaiveld realiseert, bestemd voor de basisschool en bezoekers van de social club.

	individuele berging (> 5 m ²)	inpandig (wonen)	inpandig (niet-wonen)	openbare ruimte (maaiveld)
fietsparkeerplaatsen regulier		266	16	
fietsparkeerplaatsen beperkt afwijkend (hart-op-hart afstand minimaal 500 mm)		53	3	
fietsparkeerplaatsen sterk afwijkend (vakken minimaal 1.000 mm breed)		16	4	
totaal	31	335	23	n.t.b.

Tabel 2.2: Fietsparkeervoorzieningen De Scharnier

3. Autoparkeren

3.1 Aanpak

Voor de ontwikkeling van De Scharnier wordt de parkeereis bepaald aan de hand van de parkeernormering van de gemeente Rotterdam. De parkeereis wordt berekend door de omvang van de functies te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernorm (het aantal benodigde parkeerplaatsen per functie-eenheid). Niet alle parkeerders kennen echter op alle momenten van de week een even grote parkeerbehoefte. Voor bewoners is het maatgevende moment de nacht, terwijl dit voor de basisschool de werkdag overdag is. Hierdoor is dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk. Door toepassing van aanwezigheidspercentages wordt rekening gehouden met dit effect. In welke mate hier rekening mee is gehouden, is toegelicht in paragraaf 3.5.

De gemeente Rotterdam biedt verschillende mogelijkheden om af te wijken van de parkeereis. Deze mogelijkheden zijn verkend en de parkeereis inclusief reductiemogelijkheden kan daarmee worden bepaald.

3.2 Uitgangspunten

Conform afspraken tussen Heijmans Vastgoed en de gemeente Rotterdam is de 'Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2018' van toepassing op de ontwikkeling van De Scharnier¹. In deze beleidsregeling is onderscheid gemaakt naar verschillende gebieden in Rotterdam. De ontwikkellocatie is hierbij gelegen in gebiedstype A: Hoogstedelijk gebied. De toe te passen parkeernormen voor de geplande functies in De Scharnier zijn opgenomen in tabel 3.1. De parkeernormen voor wonen differentiëren naar oppervlakte, de parkeernormen worden toegepast op basis van de geplande oppervlakte. De parkeernorm voor basisschool is exclusief Kiss & Ride parkeerplaatsen. Conform opgave van de gemeente Rotterdam dient geen Kiss & Ride gerealiseerd te worden, dit is verder dan ook buiten beschouwing gelaten².

functie	parkeernorm	eenheid
woning 40-65 m ² gbo	0,40	ppl per woning
woning 65-85 m ² gbo	0,60	ppl per woning
woning 85-120 m ² gbo	1,00	ppl per woning
woning > 120 m ² gbo	1,20	ppl per woning
horeca I (cafetaria/snackbar)	0,40	ppl per 100 m ² bvo
kinderdagverblijf	0,80	ppl per 100 m ² bvo
basisschool	0,40	ppl per leslokaal

Tabel 3.1: Gemeentelijke parkeernormen ontwikkeling De Scharnier

¹ Conform e-mail d.d. 10 mei 2023.

² Conform e-mail d.d. 10 mei 2023.

Een deel van de parkeerplaatsen zijn toegankelijk voor zowel bewoners, medewerkers als bezoekers. Daarmee is dubbelgebruik van parkeerplaatsen (gedeeltelijk) van toepassing. De verschillende doelgroepen kennen verschillende aanwezigheidspatronen. Tabel 3.2 geeft de te hanteren aanwezigheidspercentages weer.

doelgroep	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond
bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%
horeca	0%	50%	80%	80%	0%	50%	100%
kinderdagverblijf	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%
basisschool	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%

Tabel 3.2: Te hanteren aanwezigheidspercentages

3.3 Parkeereis conform gemeentelijk beleid

Aan de hand van het functieprogramma (hoofdstuk 2) en de parkeernormering is de parkeereis conform gemeentelijk beleid bepaald voor De Scharnier. Hierbij is nog geen rekening gehouden met het toepassen van dubbelgebruik van parkeerplaatsen of de afwijkingsmogelijkheden (zie paragraaf 3.4). Tabel 3.3 geeft de parkeereis voor auto weer. Conform gemeentelijk beleid is gerekend met twee cijfers achter de komma en is rekenkundig afgerond.

functie	doelgroep	omvang	parkeernorm	parkeereis
woning 40-65 m ² gbo	bewoners	50 woningen	0,40 ppl per woning	20,00
woning 65-85 m ² gbo	bewoners	26 woningen	0,60 ppl per woning	15,60
woning 85-120 m ² gbo	bewoners	32 woningen	1,00 ppl per woning	32,00
woning > 120 m ² gbo	bewoners	10 woningen	1,20 ppl per woning	12,00
social club	horeca	225 m ² bvo	0,40 ppl per 100 m ² bvo	0,90
kinderdagverblijf	kinderdagverblijf	404 m ² bvo	0,80 ppl per 100 m ² bvo	3,23
basisschool	basisschool	9 leslokalen	0,40 ppl per leslokaal	3,60
parkeereis				87 (87,33)

Tabel 3.3: Parkeereis cf. gemeentelijk beleid

Uit tabel 3.3 blijkt dat de parkeereis conform gemeentelijk beleid 87 parkeerplaatsen is. Van de 87 benodigde parkeerplaatsen zijn circa 8 (7,73) parkeerplaatsen bestemd voor gebruikers van de niet-woonfuncties en circa 80 (79,60) parkeerplaatsen bestemd voor bewoners. Het aandeel bezoekers is daarmee 9%. De voorwaarde voor een niet-openbare parkeergarage is dat het aandeel bezoekers lager is dan 20%, daar wordt ruimschoots aan voldoen bij De Scharnier. Het realiseren van een niet-openbare parkeergarage is daarmee mogelijk.

3.4 Afwijkingsmogelijkheden

Gemeente Rotterdam heeft in haar beleid mogelijkheden tot reductie op de parkeereis opgenomen. Door de locatie-specifieke eigenschappen kan het zijn dat de bewoners en bezoekers van de ontwikkeling minder leunen op eigen autobezit en -gebruik maar juist meer op openbaar vervoer, de fiets of deelmobiliteit. De gemeente

Rotterdam biedt in haar parkeerbeleid daarom meerdere mogelijkheden om het aantal benodigde parkeerplaatsen te reduceren op basis van bijzondere vrijstellingen. Deze reductiemogelijkheden zijn:

- nabijheid OV-stations;
- extra fietsparkeerplaatsen realiseren;
- deelmobiliteit aanbieden;
- Mobility as a Service (MaaS) aanbieden.

De bovengenoemde reductiemogelijkheden mogen gestapeld worden. Onderstaand zijn de reductiemogelijkheden verder toegelicht, waarbij ook het effect op het benodigde parkeeraanbod is geduid conform gemeentelijke rekenmethodiek. In paragraaf 3.5 is het resulterende benodigde parkeeraanbod als gevolg van het combineren van de afwijkingsmogelijkheden opgenomen. Indien gebruik wordt gemaakt van één of meer van de bijzondere vrijstellingen, worden de toekomstige bewoners en medewerkers uitgesloten van een parkeervergunning op straat. Dit geldt daarmee ook voor de toekomstige bewoners en medewerkers van de Scharnier.

Nabijheid OV-stations

De gemeente Rotterdam biedt de mogelijkheid om, als een ontwikkeling in de nabijheid van OV-stations is gelegen, een reductie toe te passen op het benodigde parkeeraanbod. Om in aanmerking te komen voor een reductie op basis van de nabijheid van een OV-station, dient binnen gebiedstype A (waar de ontwikkellocatie is gelegen) een metrostation of tramhalte binnen 1.200 meter hemelsbreed te zijn gelegen.

Hemelsbreed is metrostation Maashaven het meest dichtbij De Scharnier gelegen, op circa 1.200 meter afstand. Vanuit gebruikersoogpunt is echter metrostation Rijnhaven de dichtstbijzijnde halte. Metrostation Rijnhaven is gelegen op circa 1.500 meter afstand (hemelsbreed). Deze reductiemogelijkheid is daarom niet toegepast voor de ontwikkeling van De Scharnier.

Extra fietsparkeerplaatsen realiseren

De tweede mogelijkheid die de gemeente Rotterdam biedt om minder autoparkeerplaatsen te realiseren is door realisatie van extra fietsparkeerplaatsen. Hiermee wil de gemeente het autogebruik ontmoedigen en de fiets aantrekkelijker maken als vervoermiddel. De maximale reductie op het benodigde parkeeraanbod bedraagt 10% en daarbij geldt dat in plaats van 1 autoparkeerplaats, 2 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd dienen te worden. De extra te realiseren fietsparkeerplaatsen moeten op eigen terrein worden gerealiseerd en zijn bestemd voor langparkeerders (bewoners, medewerkers).

De reductie is van toepassing op zowel de woonfuncties als de niet-woonfuncties. De reductie is daarmee 8,73 ($87,33 \times 10\%$) parkeerplaatsen. Om de reductie mogelijk te maken dienen in plaats daarvoor 18 ($87,33 \times 10\% \times 2$) fietsparkeerplaatsen gerealiseerd te worden (naar boven afgerond).

Deelmobiliteit aanbieden

De derde mogelijkheid die de gemeente Rotterdam biedt om minder parkeerplaatsen aan te leggen is het aanbieden van deelmobiliteit. Het voordeel van deelmobiliteit is dat mensen wel een personenauto kunnen gebruiken, maar niet zelf een auto hoeven te bezitten. De gemeente hanteert hierbij de volgende uitgangspunten: de maximale reductie van de parkeereis door inzet van deelmobiliteit bedraagt 20%, waarbij 1 deelauto 5 reguliere parkeerplaatsen vervangt.

De deelmobiliteit is alleen bestemd voor de toekomstige bewoners. Daarom wordt de reductie alleen toegepast op het benodigde parkeeraanbod voor bewoners. Voor de bewoners zijn 79,60 parkeerplaatsen benodigd, een reductie van 20% leidt tot een afname van 15,92 ($79,60 \times 20\%$) parkeerplaatsen. De reductie betekent het stallen van ten minste 4 ($15,92 / 5$) deelauto's (naar boven afgerond).

De parkeerplaatsen voor deelauto's dienen exclusief beschikbaar te zijn, hiervoor is geen dubbelgebruik mogelijk. Tevens dienen de deelauto's ten minste voor 10 jaar beschikbaar te worden gesteld.

Mobility as a Service (MaaS) aanbieden

De vierde mogelijkheid die de gemeente Rotterdam biedt om af te wijken van de parkeereis is het bieden van Mobility as a Service (MaaS). Mobility as a Service biedt een extra dimensie ten opzichte van het aanbieden van deelmobiliteit. Hierbij dient voor de bewoners 24/7 de mogelijkheid te worden geboden om gebruik te maken van mobiliteitsdiensten van een aanbieder in abonnementsvorm, in plaats van over eigen vervoer te beschikken. Niet het bezit van mobiliteit staat centraal, maar de beschikbaarheid daarvan. Door het aanbieden van MaaS kan het benodigde parkeeraanbod met maximaal 20% afnemen.

Ook voor Mobility as a Service geldt dat dit alleen bestemd is voor de toekomstige bewoners, daarom wordt de reductie alleen toegepast op het benodigde parkeeraanbod voor bewoners. Voor de bewoners zijn 79,60 parkeerplaatsen benodigd, een reductie van 20% leidt tot een afname van 15,92 ($79,60 \times 20\%$) parkeerplaatsen door de inzet van MaaS. Daarbij geldt wel dat extra deelmobiliteit dient te worden ingezet. Het uitgangspunt is dat het aantal deelauto's in gelijke mate wordt doorgetrokken, waarbij ook overige vormen van deelvervoer beschikbaar zijn. Voor de ontwikkeling van De Scharnier betekent dat het aanbieden van Mobility as a Service de inzet van ten minste 4 extra deelauto's en andere vormen van deelmobiliteit zoals deelscooters, vergt.

3.5 Parkeereis inclusief afwijkingsmogelijkheden

Heijmans Vastgoed is voornemens om in te zetten op zowel het realiseren van extra fietsparkeerplaatsen, de inzet van deelmobiliteit en de inzet van Mobility as a Service. Conform beleid van de gemeente Rotterdam, mogen de reducties bij elkaar worden opgeteld. Voor bewoners van de woningen kunnen alle reducties van toepassing kunnen zijn, hiervoor geldt dan ook een correctie van maximaal 50%. Waarbij rekening dient te worden gehouden met het stallen van deelmobiliteit en extra effort om Mobility as a Service te realiseren. Voor het autoparkeren betekent dit concreet dat ruimte beschikbaar dient te zijn voor ten minste 8 autoparkeerplaatsen voor het stallen van deelmobiliteit. Aanvullend is ook de inzet van andere vormen van deelmobiliteit (o.a. deelfietsen, deelscooters) benodigd. Voor de niet-woonfuncties gelden alleen de reducties ten behoeve van het realiseren van extra fietsparkeerplaatsen. Een maximale reductie van 10% is daarmee mogelijk.

In tabel 3.4 is het benodigde parkeeraanbod voor De Scharnier inclusief de reductiefactoren voor fiets, deelmobiliteit en Mobility as a Service opgenomen.

doelgroep	parkeereis	reductie	parkeereis minus reductie
bewoners	79,60	50%	39,80
waarvan t.b.v. deelmobiliteit	-	-	8,00
waarvan reguliere ppl	-	-	31,80
horeca	0,90	10%	0,81
kinderdagverblijf	0,23	10%	2,91
basisschool	3,23	10%	3,24
totaal parkeereis	87 (87,33)		47 (46,76)

Tabel 3.4: Parkeereis cf. gemeentelijk beleid inclusief reductiemogelijkheden

Uit tabel 3.4 blijkt dat de parkeereis als gevolg van de reducties daalt tot 47 benodigde parkeerplaatsen (zonder toepassing van dubbelgebruik). Hiervan zijn ten minste 8 parkeerplaatsen exclusief beschikbaar voor deelmobiliteit. Aanvullend dienen 18 extra fietsparkeerplaatsen voor langparkeerders te worden gerealiseerd. Ook dient rekening te worden gehouden met extra maatregelen om de reductie voor MaaS toe te kunnen passen: zo zullen ook andere vormen van deelmobiliteit benodigd zijn.

Ook bij toepassing van de reductiefactoren is het aandeel bezoekers lager dan grenswaarde van 20% die gehanteerd wordt voor een niet-openbare parkeergarage. Van de 47 benodigde parkeerplaatsen zonder toepassing van dubbelgebruik zijn 7 parkeerplaatsen bestemd voor gebruikers van de niet-woonfuncties. Het aandeel bezoekers is daarmee 15%. Het realiseren van een niet-openbare parkeergarage bij De Scharnier is daarmee mogelijk.

3.6 Parkeereis versus beschikbare autoparkeerplaatsen

Exclusieve parkeerplaatsen ten behoeve van deelmobiliteit

Conform de beleidsregels van de gemeente Rotterdam zijn ten minste 8 exclusieve autoparkeerplaatsen benodigd voor het stallen van deelmobiliteit (zie tabel 3.4). Bij De Scharnier zijn 9 parkeerplaatsen specifiek bestemd voor deelmobiliteit, dit zijn exclusieve parkeerplaatsen. Daarmee ontstaat een overschot van één parkeerplaats. Voor de deelmobiliteit is daarmee voorzien in een passende parkeeroplossing. Er is ook ruimte voor uitbreiding van de deelmobiliteit (met één parkeerplaats).

Exclusieve parkeerplaatsen ten behoeve van bewoners

Uit tabel 3.4 blijkt dat voor de toekomstige bewoners van De Scharnier 31,80 parkeerplaatsen benodigd zijn. Bij De Scharnier zijn 29 parkeerplaatsen specifiek bestemd voor bewoners (exclusieve parkeerplaatsen). Deze parkeerplaatsen worden verkocht aan de bewoners (niet gekoppeld aan specifieke woningen). Dit betekent dat een resterende parkeereis van $(31,80 - 29 =) 2,80$ parkeerplaatsen voor bewoners ontstaat. De resterende parkeereis van de bewoners wordt opgelost door gebruik te maken van de parkeerplaatsen die bestemd zijn voor dubbelgebruik.

Parkeerplaatsen ten behoeve van dubbelgebruik

Verschillende doelgroepen kunnen gebruik maken van de parkeerplaatsen die worden ingezet voor dubbelgebruik: bewoners, medewerkers en bezoekers. In tabel 3.5 is de parkeerbehoefte bepaald op de verschillende momenten van de week, rekening houdend met de aanwezigheidspercentages uit tabel 3.2. Hierbij

is rekening gehouden met de resterende parkeereis van bewoners, en de parkeereis inclusief reductie voor de niet-woonfuncties (zonder dubbelgebruik).

doelgroep	zonder dubbelgebruik	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond
bewoners	2,80	1,40	1,40	2,52	2,24	2,80	1,68	2,24
horeca	0,81	0,00	0,41	0,65	0,65	0,00	0,41	0,81
kinderdagverblijf	2,91	2,91	2,91	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
basisschool	3,24	3,24	3,24	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
totaal	10 (9,76)	8 (7,55)	8 (7,95)	3 (3,17)	3 (2,89)	3 (2,80)	2 (2,09)	3 (3,05)

Tabel 3.5: Benodigde parkeerplaatsen t.b.v. parkeerplaatsen in dubbelgebruik

Uit tabel 3.5 blijkt dat de werkdagochtend en de werkdagmiddag de maatgevende momenten zijn. Op dat moment zijn 8 parkeerplaatsen benodigd. Oftewel: de parkeereis voor niet-woonfuncties inclusief de resterende parkeereis van bewoners met toepassing van dubbelgebruik is 8 parkeerplaatsen. Bij De Scharnier zijn 8 parkeerplaatsen bestemd ten behoeve van dubbelgebruik. Daarmee ontstaat een evenwicht en is voorzien in een passende parkeeroplossing voor alle doelgroepen bij De Scharnier. Bij de parkeerplaatsen ten behoeve van dubbelgebruik krijgen de parkeerders een parkeerrecht, zij hebben geen recht op een exclusieve parkeerplaats.

Overzicht De Scharnier

De totale parkeereis bij De Scharnier is daarmee 45 parkeerplaatsen, bestaande uit:

- 8 parkeerplaatsen t.b.v. deelmobiliteit (exclusief)
- 29 parkeerplaatsen t.b.v. bewoners (exclusief)
- 8 parkeerplaatsen t.b.v. dubbelgebruik (resterende deel bewoners en niet-woonfuncties).

Bij De Scharnier zijn in totaal 46 parkeerplaatsen beschikbaar. Daarmee wordt voldaan aan de gemeentelijke parkeereis. Een passende parkeeroplossing voor autoparkeren is voorzien.

4. Fietsparkeren

4.1 Aanpak

Om het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen te bepalen geldt dezelfde aanpak als voor autoparkeren. Het aantal benodigde parkeerplaatsen wordt bepaald aan de hand de gemeentelijke parkeernormering, hierbij wordt de omvang van de functies vermenigvuldigt met de bijbehorende parkeernorm.

Bij fietsparkeren wordt onderscheid gemaakt naar langparkeerders (bewoners en medewerkers) en kortparkeerders (bezoekers). De fietsparkeervoorzieningen voor langparkeerders zijn bestemd voor exclusief gebruik, er is geen dubbelgebruik mogelijk. Bij de fietsparkeervoorzieningen voor kortparkeerders is dubbelgebruik wel mogelijk.

4.2 Uitgangspunten

Parkeernormen

Naast parkeernormen voor auto heeft de gemeente Rotterdam ook parkeernormen voor fietsen opgenomen in de 'Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2018', deze beleidsregeling is conform afspraken tussen Heijmans Vastgoed en de gemeente Rotterdam van toepassing op de ontwikkeling van De Scharnier³. Ook hiervoor geldt dat De Scharnier is gelegen in gebiedstype A: Hoogstedelijk gebied.

Voor woningen is in het Besluit Bouwwerken Leefomgeving (BBL, voorheen Bouwbesluit 2012), opgenomen dat bij nieuwbouw van woningen groter dan 50 m² in een individuele (fietsen)berging van ten minste 5 m² dient te worden voorzien. Bij woningen kleiner dan 50 m² is de realisatie van een individuele (fietsen)berging niet verplicht, een gemeenschappelijke bergruimte voor de fiets volstaat ook. Waarbij per woning ten minste 1,5 m² beschikbaar dient te zijn. Tevens is opgenomen dat als alternatief voor een individuele berging mag worden voorzien in een gelijkwaardige oplossing voor fietsen. De gemeente Rotterdam heeft hiertoe parkeernormen voor bewoners opgenomen in haar beleidsregels. De fietsparkeerplaatsen voor bewoners dienen dan in een in pandige collectieve fietsvoorziening te worden gerealiseerd.

In tabel 4.1 zijn de te hanteren fietsparkeernormen opgenomen, voor de woonfuncties en de niet-woonfuncties. Conform gemeentelijk beleid is aangegeven wat het aandeel kortparkeren betreft.

³ Conform e-mail d.d. 10 mei 2023.

functie	fiets parkeernorm	aandeel kortparkeren	eenheid
woning 40-65 m ² gbo	3	0%	fppl per woning
woning 65-85 m ² gbo	4	0%	fppl per woning
woning 85-120 m ² gbo	5	0%	fppl per woning
woning > 120 m ² gbo	5	0%	fppl per woning
horeca I (cafetaria/snackbar)	9	90%	fppl per 100 m ² bvo
kinderdagverblijf*	1,9	0%	fppl per 100 m ² bvo
basisschool	5	0%	fppl per leslokaal

* Bij een kinderdagverblijf dienen minimaal 3 bakfietsplaatsen te worden gerealiseerd

Tabel 4.1: Gemeentelijke fietsparkeernormen ontwikkeling De Scharnier

In beginsel dient de fietsparkeereis volledig op eigen terrein (inpandig) te worden gerealiseerd. Een vrijstelling hiertoe is mogelijk voor voorzieningen met veel bezoekers (artikel 10 conform beleidsregels). De fietsparkeernormen maken geen onderscheid tussen bezoekers en/of vaste gebruikers in die zin. In de parkeernorm voor de basisschool staat immers het aandeel kortparkeren op 0%, terwijl wel sprake van een onderscheid tussen medewerkers en bezoekers (zijnde leerlingen). Hoewel leerlingen langparkeerders zijn, is dit wel degelijk een andere doelgroep dan de medewerkers. Daarom is conform advies van de gemeente Rotterdam het uitgangspunt gehanteerd dat 80% van de fietsparkeereis voor de basisschool is bestemd voor leerlingen⁴. De overige 20% is bestemd voor de medewerkers.

Voor de leerlingen is het om gebruikers- en veiligheidsredenen wenselijk om de fietsparkeerplaatsen op maaiveld te realiseren. Omdat het schoolplein in de openbare ruimte gerealiseerd wordt, worden de fietsparkeerplaatsen van de leerlingen en kortparkeerders van de horeca ook in de openbare ruimte gerealiseerd. Hierbij is geen rekening gehouden met dubbelgebruik van fietsparkeerplaatsen. De parkeereis voor medewerkers van de basisschool wordt wel inpandig opgelost.

Kwaliteitseisen

Aanvullend aan de fietsparkeernormen stelt de gemeente Rotterdam kwaliteitseisen aan de te realiseren fietsparkeervoorzieningen. Een volledig overzicht van deze kwaliteitseisen is opgenomen in bijlage 6 van de 'Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2018'. Een tweetal eisen die betrekking hebben op de benodigde ruimte voor fietsparkeervoorzieningen voor fietsen die afwijken van de standaard maten zijn hierna opgenomen:

- minimaal 5% van de plaatsen is geschikt voor bakfietsen of andere fietsen met sterk afwijkende maten (vakken minimaal 1.000 mm breed);
- minimaal 15% van de plaatsen is geschikt voor fietsen met beperkt afwijkende maten (hart-op-hart afstand minimaal 500 mm).

Hierna is onderscheid gemaakt naar de opgave voor fietsparkeren voor de woonfuncties, voor de langparkeerders van de niet-woonfuncties en de opgave voor fietsparkeren in de openbare ruimte (leerlingen en kortparkeerders niet-woonfuncties).

⁴ Advies Mobiliteit t.b.v. aanvraag OMV.23.09.00278-03 - Maashavenkade 225 feijenoord, gemeente Rotterdam, d.d. 28 november 2024.

4.3 Fietsparkeren woonfunctie

Aan de hand van het functieprogramma en de te hanteren fietsparkeernormen is het benodigde aantal inpandige fietsparkeerplaatsen voor de woningen bepaald. Dit betreft alleen fietsparkeerplaatsen voor langparkeerders, bij woningen zijn geen fietsparkeerplaatsen voor kortparkeerders benodigd conform gemeentelijk beleid. Bij De Scharnier zijn 31 individuele bergingen voorzien die voldoen aan de eisen die het Besluit Bouwwerken Leefomgeving stelt. Het uitgangspunt is dat deze bergingen worden gekoppeld aan de 17 grootste woningen. Voor deze woningen zijn daarmee geen fietsparkeerplaatsen in een gemeenschappelijke berging benodigd. In tabel 4.2 is het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen voor bewoners opgenomen. Ook de 18 extra fietsparkeerplaatsen als gevolg van de reductie op het autoparkeren worden hierbij inpandig opgelost.

functie	omvang	eenheid	parkeernorm	eenheid	parkeereis
woning 40-65 m² gbo	50	woningen	3	fppl per woning	150,00
woning 65-85 m² gbo	26	woningen	4	fppl per woning	104,00
woning 85-120 m² gbo	11	woningen	5	fppl per woning	55,00
woning 85-120 m² gbo	21	woningen	voorzien in 21 individuele bergingen cf. BBL		-
woning > 120 m² gbo	10	woningen	voorzien in 10 individuele bergingen cf. BBL		-
extra fietsplaatsen a.g.v. reductiefactor auto (afgerond)					18,00
parkeereis wonen					327

Tabel 4.2: Benodigde inpandige fietsparkeerplaatsen wonen (langparkeerders)

Aan de benodigde fietsparkeerplaatsen voor langparkeerders zijn de kwaliteitseisen van de gemeente gekoppeld. Dat betekent dat rekening wordt gehouden met een aandeel fietsparkeerplaatsen dat bestemd is voor afwijkende maten. Het resultaat hiervan voor de woonfuncties is als volgt:

- Minimaal 16 (5% x 327) fietsparkeerplaatsen dienen geschikt te zijn voor bakfietsen of andere fietsen met sterk afwijkende maten (vakken minimaal 1.000 mm breed). Er zijn 16 sterk afwijkende fietsparkeerplaatsen inpandig voor de woonfuncties voorzien. Daarmee wordt voldaan aan de kwaliteitseis, er ontstaat een evenwicht.
- Minimaal 49 (15% x 327) fietsparkeerplaatsen zijn geschikt voor fietsen met beperkt afwijkende maten (hart-op-hart afstand minimaal 500 mm). Er zijn 53 sterk afwijkende fietsparkeerplaatsen inpandig voor de woonfuncties voorzien. Daarmee wordt voldaan aan de kwaliteitseis, er ontstaat een overschot van 4 fietsparkeerplaatsen.
- De overige 262 (80% x 327) fietsparkeerplaatsen zijn reguliere fietsparkeerplaatsen. Er zijn 266 reguliere fietsparkeerplaatsen voorzien. Daarmee wordt voldaan aan het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen, er ontstaat een overschot van 4 fietsparkeerplaatsen.

Daarmee wordt voldaan aan de fietsparkeeropgave ten behoeve van de woonfuncties en de extra fietsparkeerplaatsen als gevolg van de reductie op autoparkeren. Dit betreft zowel het aantal fietsparkeerplaatsen, als de kwaliteitseisen van de gemeente (type fietsparkeerplaatsen).

4.4 Fietsparkeren niet-woonfunctie (langparkeren)

Aan de hand van het functieprogramma en de te hanteren fietsparkeernormen is het benodigde aantal inpandige fietsparkeerplaatsen voor de langparkeerders van de niet-woonfuncties bepaald. Voor de basisschool is hierbij

rekening gehouden met 20% langparkeren ten behoeve van de medewerkers. In tabel 4.3 is het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen voor langparkeerders van de niet-woonfuncties opgenomen.

functie	omvang	eenheid	parkeernorm	eenheid	aandeel langparkeren	parkeereis
social club	225	m ² bvo	9,00	fppl per 100 m ² bvo	10%	2,03
kinderdagverblijf	404	m ² bvo	1,90	fppl per 100 m ² bvo	100%	7,68
basisschool	9	leslokalen	5,00	fppl per leslokaal	20%	9,00
parkeereis niet-wonen (langparkeren)						19

Tabel 4.3: Benodigde inbandige fietsparkeerplaatsen niet-wonen (langparkeerders)

Aan de benodigde fietsparkeerplaatsen voor langparkeerders zijn de kwaliteitseisen van de gemeente gekoppeld. Dat betekent dat rekening wordt gehouden met een aandeel fietsparkeerplaatsen dat bestemd is voor afwijkende maten. Het resultaat hiervan voor de niet-woonfuncties is als volgt:

- Minimaal 4 (5% x 19 plus minimaal 3 t.b.v. het kinderdagverblijf) fietsparkeerplaatsen dienen geschikt te zijn voor bakfietsen of andere fietsen met sterk afwijkende maten (vakken minimaal 1.000 mm breed). Er zijn 4 sterk afwijkende fietsparkeerplaatsen inbandig voor de niet-woonfuncties voorzien. Daarmee wordt voldaan aan de kwaliteitseis, er ontstaat een evenwicht.
- Minimaal 3 (15% x 19) fietsparkeerplaatsen zijn geschikt voor fietsen met beperkt afwijkende maten (hart-op-hart afstand minimaal 500 mm). Er zijn 3 sterk afwijkende fietsparkeerplaatsen inbandig voor de woonfuncties voorzien. Daarmee wordt voldaan aan de kwaliteitseis, er ontstaat een evenwicht.
- De overige 15 (80% x 19) fietsparkeerplaatsen zijn reguliere fietsparkeerplaatsen. Er zijn 16 reguliere fietsparkeerplaatsen voorzien. Daarmee wordt voldaan aan het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen, er ontstaat een overschot van 1 fietsparkeerplaats.

Daarmee wordt voldaan aan de fietsparkeeropgave ten behoeve van de langparkeerders bij de niet-woonfuncties. Dit betreft zowel de aantallen fietsparkeerplaatsen, als de kwaliteitseisen van de gemeente (type fietsparkeerplaatsen).

4.5 Fietsparkeren maaiveld

Aan de hand van het functieprogramma en de te hanteren parkeernormen is het benodigde aantal fietsparkeerplaatsen op maaiveld bepaald in tabel 4.4. Het uitgangspunt is dat op maaiveld fietsparkeerplaatsen voor de leerlingen van de basisschool (80% van de parkeernorm) en de bezoekers van de social club worden gerealiseerd. Voor de bezoekers van de social club is het van belang dat deze parkeerplaatsen openbaar toegankelijk zijn: ze zijn immers bestemd voor bezoekers.

functie	omvang	eenheid	parkeernorm	eenheid	aandeel kortparkeren	parkeereis
social club	225	m ² bvo	9,00	fppl per 100 m ² bvo	90%	18,23
basisschool	9	leslokalen	5,00	fppl per leslokaal	80%	36,00
parkeereis maaiveld						54

Tabel 4.4: Benodigde fietsparkeerplaatsen op maaiveld

Aan de benodigde fietsparkeerplaatsen zijn de kwaliteitseisen van de gemeente gekoppeld. Dat betekent dat rekening wordt gehouden met een aandeel fietsparkeerplaatsen dat bestemd is voor afwijkende maten. Het resultaat hiervan voor de kortparkeerders van de niet-woonfuncties is als volgt:

- Minimaal 3 (5% x 54) fietsparkeerplaatsen dienen geschikt te zijn voor bakfietsen of andere fietsen met sterk afwijkende maten (vakken minimaal 1.000 mm breed).
- Minimaal 8 (15% x 54) fietsparkeerplaatsen zijn geschikt voor fietsen met beperkt afwijkende maten (hart-op-hart afstand minimaal 500 mm).
- De overige 43 (80% x 54) fietsparkeerplaatsen zijn reguliere fietsparkeerplaatsen.

Het uitgangspunt is dat de gemeente Rotterdam fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte op maaiveld realiseert, bestemd voor de basisschool en bezoekers van de social club. Hierbij dient rekening te worden gehouden met bovenstaande uitgangspunten omtrent aantal en type benodigde fietsparkeerplaatsen.

Ten slotte zal naar verwachting als invulling van het concept Mobility as a Service naast deelauto's ook moeten worden voorzien in deelscooters en deelfietsen. Hier dient Heijmans Vastgoed samen met de aanbieder van deelmobiliteit invulling aan te geven. In deze berekening is nog geen rekening gehouden met ruimte-reservering voor deze overige vormen van deelmobiliteit.

5. Conclusies

Heijmans Vastgoed ontwikkelt samen met New Industry Development B.V. De Scharnier, een woontoren op de hoek van de Walhallalaan en de Maashavenkade in Rotterdam. In woontoren zijn 118 woningen voorzien, waarbij in de plint een social club (horeca categorie I), kinderdagverblijf en een basisschool worden gerealiseerd.

Autoparkeren

In totaal zijn 46 autoparkeerplaatsen bij De Scharnier voorzien, onderverdeeld naar verschillende doelgroepen en/of type gebruik. Conform gemeentelijk beleid zijn 87 autoparkeerplaatsen benodigd om te voorzien in de parkeerbehoefte van toekomstige bewoners en gebruikers van De Scharnier. Het gemeentelijk beleid biedt echter mogelijkheden om reductiefactoren toe te passen. Heijmans Vastgoed is voornemens om extra fietsparkeerplaatsen te realiseren en deelauto's en Mobility as a Service in te zetten voor De Scharnier. Dit leidt tot de volgende conclusies:

- Ten behoeve van deelmobiliteit zijn ten minste 8 exclusieve parkeerplaatsen benodigd, waar 9 exclusieve parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Hier ontstaat een overschot van één parkeerplaats, er is ruimte voor uitbreiding van de deelmobiliteit (met één parkeerplaats).
- Ten behoeve van bewoners zijn circa 32 parkeerplaatsen benodigd, waar 29 exclusieve parkeerplaatsen beschikbaar zijn. De resterende parkeereis voor bewoners wordt opgelost door gebruik te maken van parkeerplaatsen bestemd voor dubbelgebruik
- Ten behoeve van het resterende deel van bewoners en de niet-woonfuncties zijn zonder toepassing van dubbelgebruik 10 parkeerplaatsen benodigd. Met toepassing van dubbelgebruik zijn de maatgevende momenten de werkdagochtend en de werkdagmiddag, dan zijn 8 parkeerplaatsen benodigd. Bij De Scharnier zijn 8 parkeerplaatsen beschikbaar ten behoeve van dubbelgebruik. Daarmee ontstaat een evenwicht.
- De totale parkeereis van De Scharnier komt hiermee op $(8 + 29 + 8 =) 45$ parkeerplaatsen, waarbij 46 parkeerplaatsen zijn voorzien. Voor alle doelgroepen is voorzien in een passende parkeeroplossing. Er is sprake van een sluitende parkeerbalans. Aanvullend zijn 18 extra fietsparkeerplaatsen benodigd.

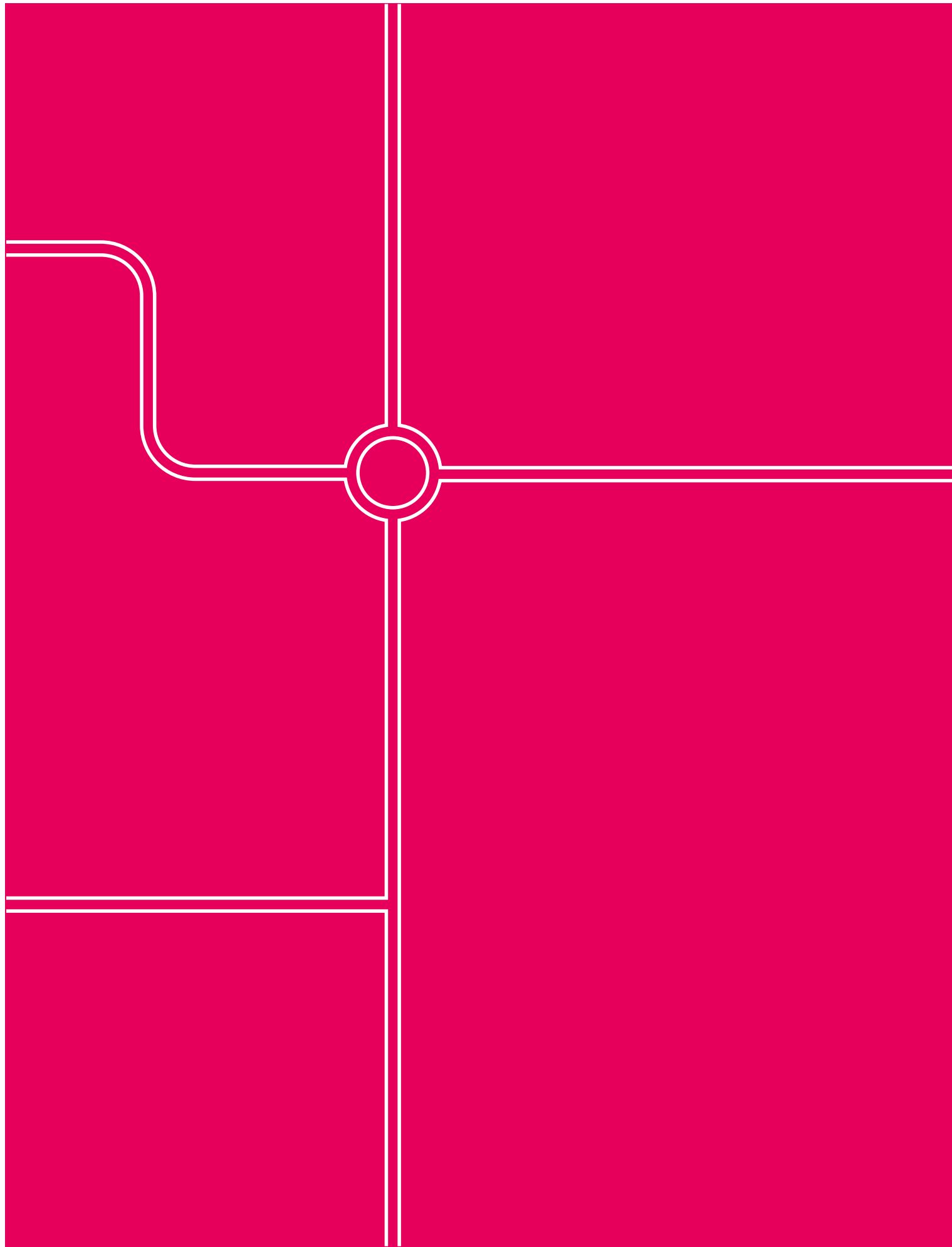
Fietsparkeren

Conform het gemeentelijk beleid zijn in pandig 327 fietsparkeerplaatsen benodigd voor de woonfunctie (langparkeerders) en de extra fietsparkeerplaatsen als gevolg van de reductie op auto. Er zijn in totaal 335 fietsparkeerplaatsen voor de woonfuncties beschikbaar. zijn voldoende fietsparkeervoorzieningen aanwezig. Ook is in het ontwerp voldoende rekening gehouden met de gemeentelijke kwaliteitseisen omtrent de benodigde ruimte voor fietsen met beperkt afwijkende maten en fietsen met sterk afwijkende maten. Bij het bepalen van de parkeereis voor de woonfunctie is ook rekening gehouden met de 31 beschikbare individuele bergingen ($>5 \text{ m}^2$) conform BBL. Deze individuele bergingen zijn toegewezen aan de 31 grootste woningen.

Aanvullend zijn conform het gemeentelijk beleid 19 fietsparkeerplaatsen voor langparkeerders van de niet-woonfuncties benodigd. Bestemd voor de medewerkers van de social club, het kinderdagverblijf en de basisschool. Voor deze doelgroep zijn 23 fietsparkeerplaatsen beschikbaar, daarmee zijn afdoende fietsparkeervoorzieningen aanwezig voor deze doelgroepen. Ook is in het ontwerp voldoende rekening gehouden met de gemeentelijke kwaliteitseisen omtrent de benodigde ruimte voor fietsen met beperkt afwijkende maten en fietsen met sterk afwijkende maten.

Daarnaast zijn conform het gemeentelijk beleid 54 fietsparkeerplaatsen voor de leerlingen van de basisschool en kortparkeerders (bezoekers) van de social club. Waarvan 3 fietsparkeerplaatsen voor fietsen met sterk afwijkende maten (vak van ten minste 1.000 mm breed) en 8 fietsparkeerplaatsen voor fietsen met beperkt afwijkende maten (hart-op-hart afstand van 500 mm). Het uitgangspunt is dat de gemeente Rotterdam fietsparkeerplaatsen voor de basisschool en bezoekers van de social club op maaiveld realiseert.

Tot slot zal als invulling van het concept Mobility as a Service naast deelauto's ook moeten worden voorzien in overige vormen van deelmobiliteit zoals scooters en (bak)fietsen. Hier dient Heijmans Vastgoed samen met de aanbieder van deelmobiliteit invulling aan te geven.



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32