

## Schuttevaerkade opmerkingen parkeren

### Algemeen

- Het is zoeken naar welke opmerkingen zijn meegenomen en welke niet. STOMP principe zit er beter in. Onderbouwing is nog hinkend op twee gedachten: wel of niet gebruik maken van capaciteit in de openbare ruimte voor bewoners. Ook voor bezoekersdeel is onderbouwing van waarom de gehele opgave niet op eigen terrein wordt opgevangen cruciaal.
- Er is een andere berekening van de parkeervraag vanuit de gemeente opgesteld. Deze is bijgevoegd.
- Om de parkeeropgave juist te berekenen zijn de verkoopwaarde (brochure) van de woningen nodig. De gemeente hanteert anno 2021 de volgende grenzen:
  - o Goedkoop < € 218.261
  - o Midden € 218.261 > < €337.785
  - o Duur > €337.785
- In beginsel is het uitgangspunt dat het parkeren op eigen terrein gerealiseerd moet worden. Hiervoor is een motivatie/onderbouwing van de ("stedenbouwkundige bezwaren waarom de parkeeropgave (gebruikers en bezoekers) niet op eigen terrein") nodig. Tenzij de berekende opgave gewoon past binnen de plangrenzen.
- Het concept gaat uit van geen parkeervoorziening voor goedkope appartementen. In beginsel is dit concept onvoldoende wordt gemotiveerd.? Het laten afnemen van een duur abonnement in een garage is niet aannemelijk/betaalbaar voor deze groep. Is het niet veel beter om iedereen in aanmerking te laten komen in plaats van een specifieke doelgroep automatisch op 0 te zetten!? Vraagt nadere motivatie om te kunnen afwijken van de parkeeropgave.
- Gereserveerde parkeerplaatsen mogen/kunnen niet meegerekend worden met dubbelgebruik, met uitzondering van een deel voor laadinfra. Het CROW heeft kencijfers voor het minimale percentage oplaadpunten. In dit geval minimaal 2% . Gezien het huidige toekomstperspectief zal de parkeerbak (en elektriciteitsnetwerk) wel voorbereid moeten zijn een eenvoudige uitbreiding ervan. N.B. denk nu ook na over de wijze waarop energie verrekend gaat worden. Koud verrekenen via een toekomstige VVE is mogelijk niet eerlijk.
- Waarde van parkeerplekken is onderdeel van de waarde van de woning. Tenzij je ze los gaat verhuren of verkoopt.
- Hoe wordt de parkeeropgave van de gebruikers van de commerciële plint gerealiseerd?

### Fietsparkeren

1. Gezien het STOMP principe is een excelente uitwerking van fietsparkeren noodzakelijk om te onderbouwen waarom de parkeeropgave verminderd is. De gepresenteerde kwaliteit in het souterrain is onvoldoende. Zo is een gezamenlijke toegang met autoverkeer en steile helling onvriendelijk.
2. Parkeervoorzieningen fiets komt niet overeen met de routekaart. Ook zijn er hoogteverschillen wat routes beïnvloed. Svp secuur naar kijken en aanpassen.
3. Routes naar buiten het plangebied. Rolstoelroute en fiets steekt gewoon over de rijbaan? Graag een meer realistisch beeld presenteren
4. Breng in beeld welke pParkeerkencijfers er zijn vanuit het CROW en/of bouwbesluit. En hoe in dit bouwplan een overkwaliteit wordt bereikt. Welke norm, hoe is de toegankelijkheid en zichtbaarheid, maat van het fietsparkeren etc.

5. IZie 1. n 1.4 wordt gesproken over de fietsenstalling in de kelder? Hoe is die bereikbaar? Welke capaciteit. En hoe bereikbaar vanuit de woningen?
6. Hoe wordt omgegaan met buitenmodell fietsen, bak- en kratfietsen. En ook aan scooters etc. En denk om de realisatie van laadinfrastructuur.
7. Maak ruimte voor deelconcepten.
8. Welke capaciteit en ruimte is er binnen het plangebied voor bezoekers? Zie veel nietjes aan de rand van de rijbaan, wat ten koste gaat van ruimte voor lopen. Graag in detail met maatvoering aangeven. M.i. wordt er ontworpen op gemeentegrond?

### **Parkeeropgave**

- Op basis van regeling 128 plekken in de nacht. In de avond circa 143 plekken waarvan 116 bewoners.
- De exacte berekening/opgave is echt afhankelijk van de marktwaarde incl. parkeerplaats van de woningen. Ten tijde van vergunningverlening kan deze dus nog moeten worden bijgesteld.
- Een duidelijke motivatie/onderbouwing van de (stedenbouwkundige bezwaren waarom de parkeeropgave (gebruikers en bezoekers) niet op eigen terrein gerealiseerd kan worden ontbreekt nog. Dit is echt nodig om en moet in de basis bestuurlijk worden geaccordeerd conform de regeling Parkeernormen.
- Onderbouwing van autobezit naar type huishouden is wat verouderd.. 6 jaar geleden. Een groot risico of dit zo door de juridische toets komt. Immers in de normering is ook rekening gehouden met goedkope woningen die een lagere norm hebben.
- Slokker stelt in de berekening dat appartementen goedkoop en middelduur 1 geen parkeervraag hebben. Onderbouwing hiervan ontbreekt. En is dit realistisch. Verder geeft goudappel aan dat in de analyse wel wordt gerekend met deze woningen? Wat is het nu?
- Deelautoconcept. Prima dat 1 auto 4 plekken vervangt, ligt in lijn met andere ontwikkelingen. Graag wat meer duiden t.a.v. financiële en juridische borging. Hoofdstuk 4.1 gaat daar meer op in. Graag deelconcepten en laadinfra in de kelder faciliteren. Huidige locatie van deelconcept ontnemt zicht op de entree van de stallingsgarage.
- 3.3. parkeergelegenheid in de omgeving. In principe is eerst een parkeerbalans nodig om te bepalen of er gebruik moet worden gemaakt van de openbare ruimte. Dit ligt in lijn met de onderbouwing waarom e.e.a. echt niet op eigen terrein kan.
- 3.3.5 graag visueel aangeven welke en hoeveel plekken in de zones vallen. Gemeten vanuit de rand van het plangebied en meer specifiek de entree's van woningen.
- Svp een verkeersveiligheidsanalyse opnemen van de wijze waarop de garage wordt ontsloten. Helling, opstelruimte, zicht etc. In relatie met voetgangers, etc. Voldoet dit en welke maatregelen worden meegenomen in het ontwerp?

### **Vervolg parkeeropgave / mobiliteitsconcept**

- Uitgangspunt is oorspronkelijk altijd dat parkeren op eigen terrein opgelost moet worden

- De gemeente wilt eigenlijk geen groepen uitsluiten (bijv. kopers van goedkope of middelduur 1 woningen) door hen geen parkeergelegenheid aan te bieden. Liever iedereen in de gelegenheid stellen
- De gemeente komt met een berekening op minder parkeervraag uit. Met het verhaal dat –
  - “80% van de norm van de toekomst bewoners een parkeerplaats gaat kopen/huren vanwege de kosten +
  - Dubbelgebruik doordat je iedereen de gelegenheid biedt iets te kopen/huren +
  - Aftrek van het benodigde aantal parkeerplekken omdat je volgens het STOMP principe goede alternatieven aan kan bieden voor fietsen en/of OV daarmee:
  - Kom je op een mooi aantal uit dat waarschijnlijk gewoon allemaal in de parkeergarage past en hoef je alleen nog een onderbouwing te maken dat het bezoekers parkeren in de openbare ruimte gaat plaatsvinden.

### **Resultaat parkeerbalans**

- Uitgangspunt bij 30 woningen geen parkeerplaats. Omdat (er wordt verwezen naar CBS data) er geen behoefte is. Deze onderbouwing ontbreekt. In hoeverre is dit wensdenken?
  - In 3.3.5 wordt uitgegaan van parkeren bewoners in de openbare ruimte, terwijl elders er wordt aangegeven dat er geen recht is op een vergunning. Dit is hinken op twee gedachten.
  - 77 Parkeerplekken worden verkocht. Dubbelgebruik is daardoor niet mogelijk. Verkoop zorgt voor minder flexibiliteit en mogelijk gebruik van derden, zoals bezoekers etc. Wat is de reden daarvan?
  - 4.3. Commerciële ruimte. De parkeerbehoefte wordt toch in de garage opgevangen. Toewijzen aan de commerciële functie lijkt de gedachte, echter overdag is er in de basis ruimte genoeg, mits niet gereserveerd/toegewezen aan specifieke bewoners/doelgroep.
- 5.3 resultaat.
- Verkeersgeneratie en de beoordeling van de afwikkeling is gebaseerd op inschattingen. Goed om dit te benoemen. Gezien de plannen van de omgevingsvisie wordt de singel op termijn heringericht. Naar fietssingel bijvoorbeeld. Graag een doorkijk geven naar de huidige beoordeling zicht verhoudt tot die plannen.