

Onderwerp: Parkeeroplossing auto - Centrum Lijn Noord

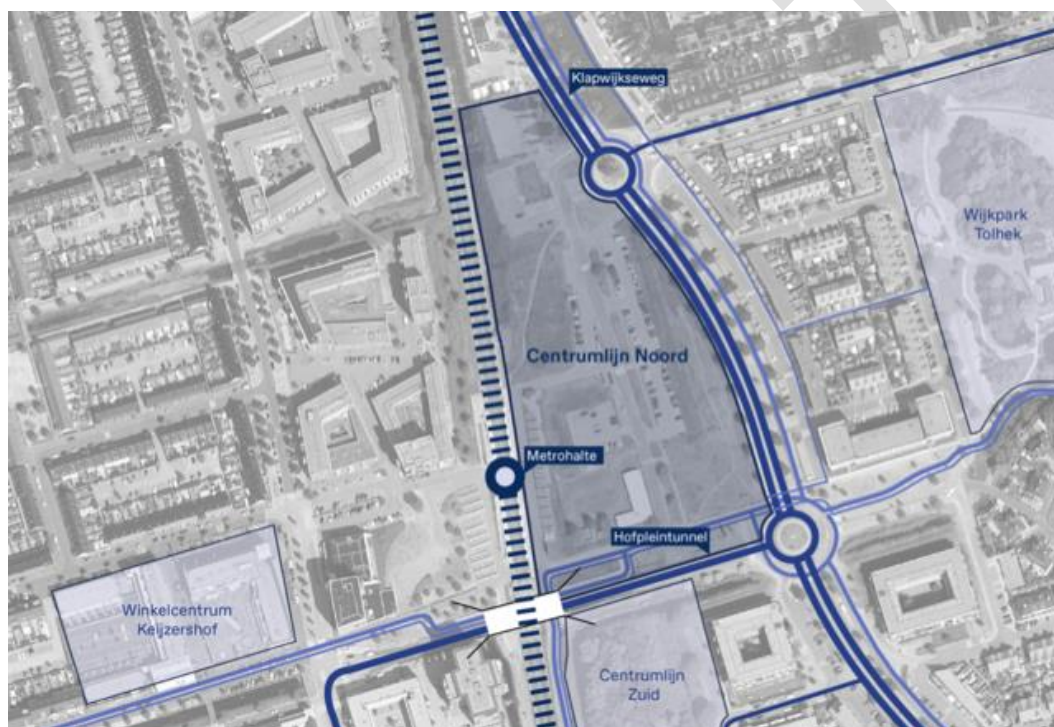
Opsteller: Ed van Savooyen

Datum: 20 april 2021

Notitie

1 Inleiding en vraagstelling

De Gemeente Pijnacker-Nootdorp (hierna: de Gemeente) ontwikkelt het gebied Centrumlijn, bestaande uit de deelgebieden Centrumlijn-Noord en Centrumlijn-Zuid.



Afbeelding 1. Ontwikkellocatie Centrumlijn Noord

Ter plaatse van de bestaande P+R-parkeervoorziening als ook aan de overzijde van de Hofpleintunnel in de bestaande groenstrook worden diverse deelplannen gerealiseerd met in totaal ca. 500 woningen, waarvan ca. 300 woningen in Centrumlijn Noord..

De totale ontwikkeling wordt gezien als een duurzame en toekomstbestendige woonwijk met een aantrekkelijk woonklimaat.

Het ontwikkelgebied is gelegen in de directe nabijheid van het RandstadRail-station Pijnacker-Zuid. en overige voorzieningen zoals het winkelcentrum Keizershof..

De Gemeente heeft aan Spark gevraagd een vertaling te maken van het te realiseren woonprogramma van het deelgebied Centrumlijn Noord (hierna: CLN) naar een passende, 'toekomstgerichte' parkeeroplossing voor auto's voor deze woningen.

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

2 Programma en normatieve parkeerbehoefte

Als eerste is berekend wat de normatieve parkeerbehoefte is van het te realiseren programma. Voor de berekening is gebruik gemaakt van de door de Gemeente benoemde parkeernormen. De normatieve autoparkeerbehoefte van het woonprogramma van CLN is in onderstaande tabel weergegeven.

	Type	Woning	Aantal	Percentage	P-norm (excl bezoek)	P-norm (bezoekers)	P-norm (incl bezoek)	P-aantal
Sociaal	<1e aft.	APP	60	20%	0,9	0,3	1,2	72
	<2e aft.	APP	60	20%	0,9	0,3	1,2	72
	Subtotaal		120	40%				144
Bereikbaar	Huur	APP	60	20%	0,9	0,3	1,2	72
	Koop	APP	30	10%	1,3	0,3	1,6	48
	Koop	BeBo	30	10%	1,3	0,3	1,6	48
	Subtotaal		120	40%				168
Duur	Koop	GGB - 3lgs plat	30	10%	1,6	0,3	1,9	57
	Koop	GGB - 2lgs + ka	0	0%	1,6	0,3	1,9	0
	Koop	GGB - klein	0	0%	1,6	0,3	1,9	0
	Koop	APP	30	10%	1,5	0,3	1,8	54
	Subtotaal		60	20%				111
TOTAAL			300	100%	333	90		423

Tabel 1. Programma en normatieve autoparkeerbehoefte

Uit bovenstaande aantallen blijkt dat de totale normatieve parkeerbehoefte voor de 300 woningen in totaal 423 parkeerplaatsen bedraagt. Hiervan zijn:

- 333 parkeerplaatsen voor de bewoners;
- 90 parkeerplaatsen voor de bezoeker van de bewoners.

Deze uitkomst voor het aantal benodigde autoparkeerplaatsen houdt nog geen rekening met de mogelijkheid van dubbelgebruik van parkeerplaatsen.

Indien we daartoe onderstaande gelijktijdigheidspercentages per dagdeel aanhouden, bedraagt de maximale gelijktijdige autoparkeerbehoefte van het totale woonprogramma van CLN 372 parkeerplaatsen.

Functie	werkdag- ochtend	werkdag- middag	werkdag- avond	werkdag- nacht	koop- avond	zaterdag- middag	zaterdag- avond	zondag- middag
woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	80%	70%

Tabel 2. Percentages t.b.v. berekening dubbelgebruik autoparkeerplaatsen (bron: CROW 2018)

	Werkdag					Zaterdag		Zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	koopavond	middag	avond	middag
Woningen bewoners	167	167	300	333	266	200	266	233
Woningen bezoekers	9	18	72	0	63	54	72	63
Totaal Noord	176	185	372	333	329	254	338	296

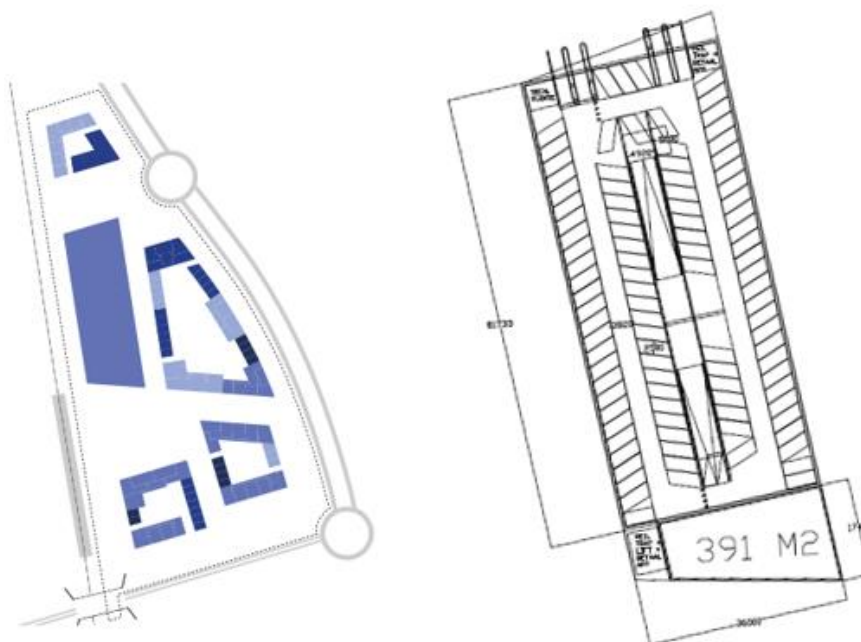
Tabel 3. Berekening maximaal gelijktijdige autoparkeerbehoefte CLN

Uit bovenstaande berekening van de maximaal gelijktijdige parkeerbehoefte blijkt dat het maatgevend moment – het moment waarop de parkeerbehoefte van bewoners en bezoekers van bewoners tezamen het hoogst is – is gelegen op de werkdag-avond.

3 Het parkeeraanbod

Om de maximaal gelijktijdige autoparkeerbehoefte van bewoners en bezoekers van bewoners van de 300 in CLN te ontwikkelen woningen te faciliteren wordt er in de planontwikkeling rekening mee gehouden dat de benodigde parkeerplaatsen hetzij verspreid over het deelgebied worden gerealiseerd in (half-)verdiepte parkeervoorzieningen onder de woningen dan wel in een collectieve parkeervoorziening (Mobilityhub) langs het spoor van de RandstadRail.

Uit een inpassingsstudie van Spark is gebleken dat de benodigde parkeercapaciteit functioneel en technisch heel goed inpasbaar is op de voor deze parkeervoorziening beoogde locatie. Dit levert een parkeergebouw op in 3 lagen, waarin tevens ruimte beschikbaar is in de plint van de garage aan de pleinzijde voor bijvoorbeeld aanvullende mobiliteitsdiensten (fietsenstalling, pakketbezorgservice e.d.)



Afbeelding 2. Locatie en plattegrond collectieve parkeervoorziening

Met de voorgestelde parkeeroplossing wordt voldaan aan de gemeentelijke parkeereis op basis van de van toepassing gestelde parkeernormen.

3.1 P+R-parkeren

Omdat bij een collectieve parkeervoorziening van 372 parkeerplaatsen de maximale bezetting optreedt op de weekdagavonden, is op alle andere momenten van de week nog parkeercapaciteit aanwezig om andere parkeerdoelgroepen te kunnen faciliteren.

Vanwege de zeer gunstige ligging van de parkeervoorziening in relatie tot de RandstadRail-halte en vanwege het komen vervallen van de bestaande P+R-parkeervoorziening ligt medegebruik door P+R-parkeerders voor de hand. Op weekdagen-overdag – het moment waarop het P+R-parkeren zich het meeste aandient – zijn ca. 190 parkeerplaatsen voor P+R-parkeerders aanwezig.

Ook op zaterdag en zondag-overdag zijn er nog respectievelijk 118 en 76 parkeerplaatsen voor P+R-parkeerders beschikbaar, zonder dat dit het faciliteren van de parkeerbehoefte van de woningen (bewoners en bezoekers van bewoners) beperkt.

	Werkdag					Zaterdag		Zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	koopavond	middag	avond	middag
Woningen bewoners	167	167	300	333	266	200	266	233
Woningen bezoekers	9	18	72	0	63	54	72	63
Totaal Noord	176	185	372	333	329	254	338	296
Beschikbare P+R cap.*	196	187	0	39	42	118	33	76

Tabel 4. Berekening beschikbare P+R-parkeerplaatsen in collectieve parkeervoorziening CLN

4 Een duurzame, toekomstgerichte parkeeroplossing

Bij de verdere uitwerking van het parkeerconcept voor CLN wenst de Gemeente het mogelijk te maken om nader in te spelen op actuele mobiliteitstrends zoals de toepassing van deelmobiliteit en MaaS (Mobility as a Service) in combinatie met het optimaal en ruimhartig faciliteren van fietsen. Daarmee wil de Gemeente expliciteren dat zij een duurzame gebiedsontwikkeling voor ogen heeft en een goede en beheerbare balans wenst te vinden tussen enerzijds het behoud van een goede ruimtelijke kwaliteit van het gebied als het te realiseren programma en de inpassing van de daartoe benodigde parkeervoorzieningen.

Indien deelmobiliteit, MaaS-services en goede, collectieve fietsparkeervoorzieningen worden gerealiseerd, is het aannemelijk dat – mede gezien in samenhang met de aanwezigheid van winkelcentrum Keizershof op loopafstand – de autoafhankelijkheid afneemt en dus ook het aantal benodigde parkeerplaatsen.

Dit impliceert dat er nader te verkennen kansen zijn om het collectieve parkeergebouw te voorzien van (elektrische) deelauto's en deelfietsen en mede daardoor de autoparkeercapaciteit in het parkeergebouw te verkleinen, dan wel andere functies in het parkeergebouw onder te brengen.