

Wintertrust BV



Parkeren
Winkelcentrum
Bisonspoor

Balans en
onderzoek

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Wintertrust BV

Parkeren Winkelcentrum Bisonspoor

Balans en onderzoek

Datum 12 mei 2017
Kenmerk WET005/Rta/0024.02
Eerste versie

Documentatiepagina

Oprichtgever(s)	Wintertrust BV
Titel rapport	Parkeren Winkelcentrum Bisonspoor Balans en onderzoek
Kenmerk	WET005/Rta/0024.02
Datum publicatie	12 mei 2017

	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	1
2	Aanpak	2
3	Huidige situatie: resultaat parkeeronderzoek	3
3.1	Onderzoeksgebied	3
3.2	Resultaten parkeeronderzoek geheel Bisonspoor	4
3.3	Resultaten parkeeronderzoek per deelgebied	5
4	Parkeerbalans winkelcentrum Bisonspoor	7
4.1	Parkeerbalans huidige situatie	7
4.2	Fase 1: renovatie en verbouwing winkelcentrum	8
4.3	Fase 2: ontwikkeling noordelijk plangebied	9
5	Conclusie	10
Bijlage 1	Parkeeronderzoek	1
Bijlage 2	Uitgangspunten parkeerbalans	1

1

Inleiding

Wintertrust BV werkt in 2 fasen aan de verbouwing van winkelcentrum Bisonspoor. De eerste fase betreft de renovatie en upgrade van het winkelcentrum en wordt ter plaatse van parkeergarage P1 een nieuwe parkeergarage gerealiseerd. In de tweede fase wordt op de locatie van parkeergarage P2 een woontoren gerealiseerd.

Wintertrust heeft Goudappel Coffeng BV gevraagd een parkeerbalans voor deze ontwikkeling op te stellen. Om de effecten op de huidige parkeersituatie te bepalen is naast de parkeerbalans tevens de huidige parkeersituatie in beeld gebracht. Hiervoor is op de openbare parkeerplaatsen rondom het winkelcentrum tevens een parkeertelling uitgevoerd.

In deze rapportage zijn de resultaten van de gehouden parkeertelling en de parkeerbalans opgenomen. De conclusies zijn in het hoofdrapport vermeld. De resultaten van de parkeertelling en uitgangspunten zijn terug te vinden in de bijlagen.

2

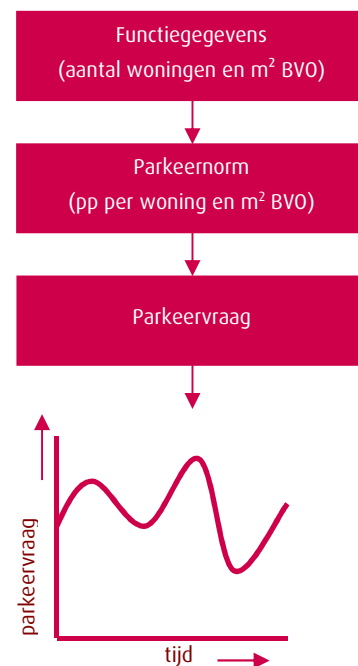
Aanpak

Voor de verbouwing van het winkelcentrum Bisonspoor is een parkeerbalans opgesteld. Bij het opstellen van een parkeerbalans wordt de parkeervraag van een ontwikkeling afgezet tegen het geplande parkeeraanbod. Volgens vaste jurisprudentie hoeft bij een ontwikkeling enkel in de extra parkeerbehoefte te worden voorzien. Daarom is bij het opstellen van de parkeerbalans voor het winkelcentrum de volgende aanpak gehanteerd:

- De parkeervraag van het huidige winkelcentrum is door middel van een parkeeronderzoek inzichtelijk gemaakt. Op basis van deze telling is de (eventuele) restcapaciteit bepaald.
- De parkeervraag van de nieuwe ontwikkelingen is berekend door de omvang van elke functie te vermenigvuldigen met de bijbehorende gemeentelijke parkeernorm¹ (het aantal benodigde parkeerplaatsen per functie-eenheid, bijvoorbeeld per woning).

Niet elke functie genereert echter op alle momenten van de week een even grote parkeervraag. Een goed voorbeeld hiervan is dat kantoren op werkdagen overdag parkeervraag kennen, terwijl het maatgevende moment voor de bewoners van de woningen de nachtperiode is. Door toepassing van aanwezigheidspercentages wordt rekening gehouden met dit effect. Tevens kunnen de parkeerplaatsen door verschillende parkeerders gebruikt worden (dubbelgebruik). Ook hiermee wordt met behulp van de aanwezigheidspercentages rekening gehouden.

In figuur 2.1 is de berekening van de parkeervraag geschematiseerd.



Figuur 2.1: Berekening parkeervraag

¹ GVVP Stichtse Vecht Deel B: Nota Parkeernormen, juli 2015.

3

Huidige situatie: resultaat parkeeronderzoek

De huidige parkeersituatie rondom het winkelcentrum is bepaald door op verschillende momenten in de week het aantal geparkeerde auto's te tellen. Het parkeeronderzoek is uitgevoerd op:

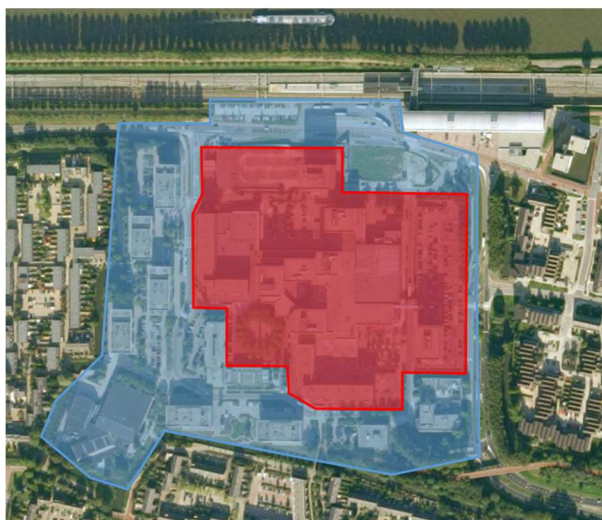
- donderdag om 6 – 9 – 11 – 14 uur;
- vrijdag om 16 – 18 – 20 – 22 uur;
- zaterdag tussen 07.00 en 17.00 uur.

Bij dit onderzoek zijn de kentekens van de geparkeerde auto's genoteerd, waarmee naast de bezetting ook de parkeerduur van de verschillende geparkeerde auto's is afgeleid. Met de parkeerduur is tevens het motief van de parkeerder te bepalen (bewoner, werker of bezoeker).

3.1 Onderzoeksgebied

In figuur 3.1 is het onderzoeksgebied opgenomen. Het in blauw aangegeven gebied is het gehele onderzoeksgebied "Bisonspoor". Ten behoeve van de parkeervraag van het "winkelcentrum" wordt enkel naar het rode gebied gekeken.

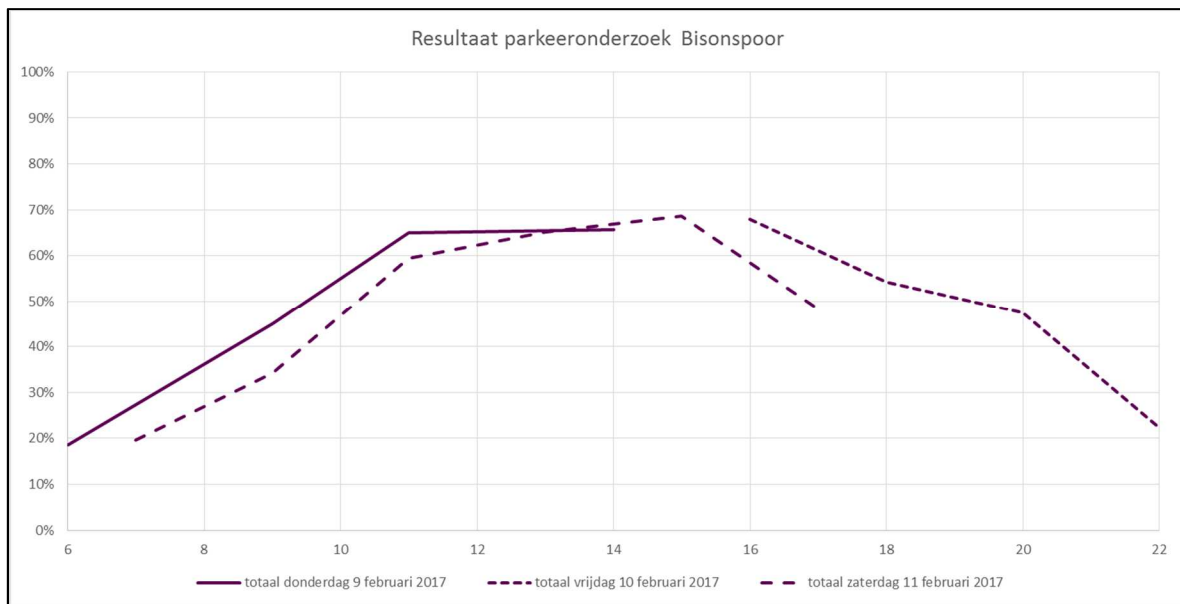
Binnen dit parkeeronderzoek zijn alle openbaar toegankelijke parkeerplaatsen opgenomen. Dit betekent dat de parkeerplaatsen op eigen terrein bij de woningen (gereserveerd met bijvoorbeeld een parkeerbeugel) of de parkeerplaatsen bij het Marcsgebouw, niet zijn meegenomen.



Figuur 3.1: Onderzoeksgebied parkeeronderzoek (blauw = geheel Bisonspoor, rood = winkelcentrum)

3.2 Resultaten parkeeronderzoek geheel Bisonspoor

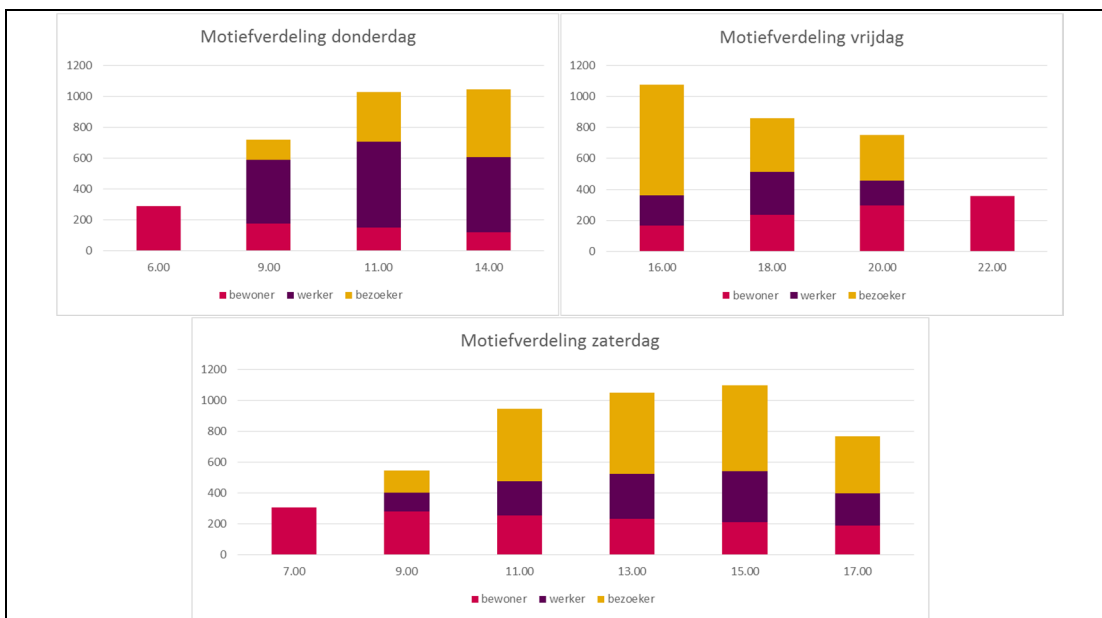
In figuur 3.2 is het resultaat van het parkeeronderzoek voor het gehele onderzoeksgebied opgenomen. Uit deze figuur blijkt dat de buurt Bisonspoor voldoende parkeerplaatsen kent; op het drukste moment bedraagt de parkeerdruk 70%.



Figuur 3.2: Resultaat parkeeronderzoek gehele onderzoeksgebied

In figuur 3.3 is de motiefverdeling van de parkeerders op de verschillende meetmomenten opgenomen. Uit de parkeertelling blijkt dat in het gebied een mix van bewoners, werkers en bezoekers geparkeerd staan.

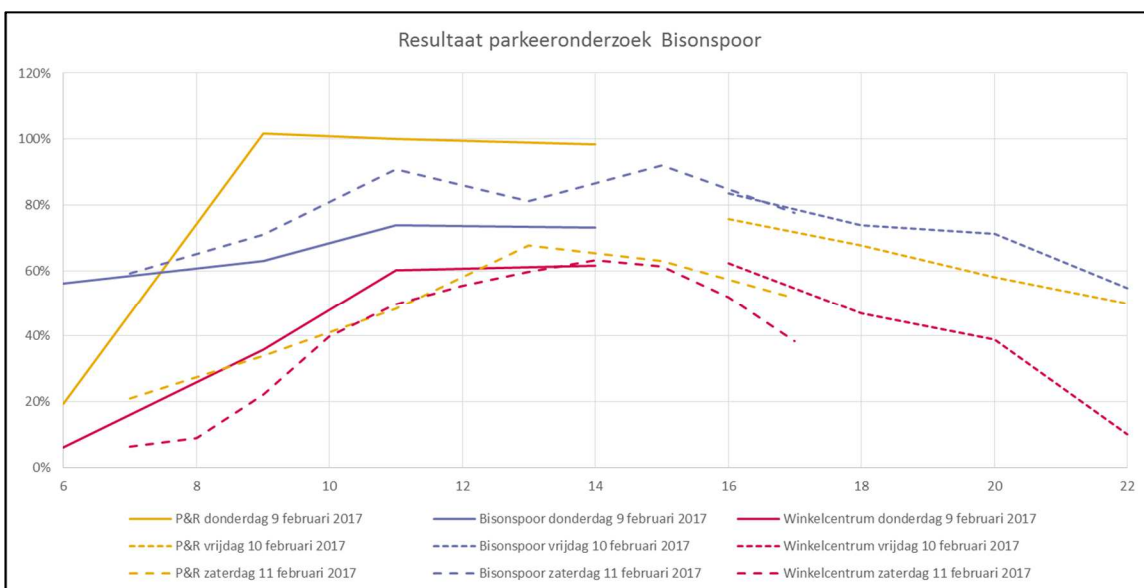
Alle resultaten van het parkeeronderzoek zijn in bijlage 1 opgenomen.



Figuur 3.3: Verdeling parkeermotief per meetmoment, gehele onderzoeksgebied

3.3 Resultaten parkeeronderzoek per deelgebied

Binnen het onderzoeksgebied zijn een aantal deelgebieden te onderscheiden: het P&R terrein, het winkelcentrum Bisonspoor en de rest van het gebied Bisonspoor. In figuur 3.4 is het resultaat van de parkeerdrukmeting voor deze drie deelgebieden opgenomen.



Figuur 3.4: Resultaat parkeeronderzoek Bisonspoor per deelgebied

Uit het gehouden parkeeronderzoek blijkt dat het P&R-terrein op donderdag helemaal vol staat. Op vrijdagavond en zaterdag is de parkeerdruk op dit terrein een stuk lager. De parkeerdruk in het gebied direct bij het winkelcentrum bedraagt circa 60%. Deze parkeerdruk is zowel op werkdagen als op zaterdag waarneembaar. In het woongebied rondom het winkelcentrum varieert de parkeerdruk tussen de 60% à 70% op werkdagen tot 80% à 90% op zaterdagmiddag.

Voor de parkeerplaatsen rondom het winkelcentrum geldt dat deze voornamelijk door bezoekers en werknemers worden gebruikt. Op donderdagochtend voor 06.00 uur stonden in dit gebied 70 bewoners geparkeerd. Deze bewoners staan voornamelijk op het parkeerterrein tegenover parkeergarage P1 (sectie 15), het marktplein (sectie 16) en in de parkeergarages (secties 19 t/m 22). Opvallend is dat het binnenterrein tegenover parkeergarage P2 (sectie 17) nagenoeg niet door bewoners wordt gebruikt.

4

Parkeerbalans winkelcentrum Bisonspoor

Bij het opstellen van de parkeerbalans worden drie situaties onderscheiden:

- Huidige situatie, inclusief correctie voor bezoekersaantallen en leegstand in winkelcentrum;
- Fase 1, uitbreiding winkelcentrum;
- Fase 2, ontwikkeling noordelijk plangebied.

4.1 Parkeerbalans huidige situatie

In de huidige situatie worden niet alle parkeerplaatsen in de directe omgeving van het winkelcentrum (het rode gebied in figuur 3.1) gebruikt. Een deel van deze parkeerplaatsen kan worden beschouwd als restcapaciteit in de huidige situatie. Deze parkeerplaatsen kunnen ten behoeve van de herontwikkeling van het winkelcentrum worden ingezet.

Om van de gemeten situatie te komen tot de restcapaciteit zijn nog een aantal correctie toegepast. Deze correcties zijn:

- Correctie van telling naar gemiddelde bezetting;
- Correctie voor acceptabele parkeerdruk;
- Correctie voor leegstand huidig winkelcentrum;
- Correctie voor gebruik parkeergelegenheid door Marcs-gebouw.

In bijlage 2 zijn deze correcties nader toegelicht.

Op basis van de parkeerbalans voor de huidige situatie blijkt dat in de huidige situatie (inclusief correcties) in en rondom het winkelcentrum op werkdagen 100 parkeerplaatsen aan restcapaciteit beschikbaar is en op zaterdag 213 parkeerplaatsen (zie ook tabel 4.1). Een deel van deze restcapaciteit komt voort uit de leegstand van de kantoren in de buitenste torens, welke niet meer ingevuld gaan worden. Hier is daarom ook niet voor gecorrigeerd.

winkelcentrum Bisonspoor: huidige situatie	werkdag (donderdag)	werkdag (vrijdag)	zaterdag	
parkeervraag drukste moment	706	715	727	pp
correctie van telling naar gemiddelde bezetting	15	-6	28	pp
correctie leegstand				
- winkels	18	18	31	pp
- kantoren	168	168	-	pp
- - fitness Marcs-gebouw	-9	-9	-	pp
totale parkeervraag	899	887	786	pp
rekenkundig parkeeraanbod (87% van 1.148)	999	999	999	pp
restcapaciteit huidige situatie	100	112	213	pp

* Door afrondingen in de gepresenteerde waarden kan de optelling 1 à 2 parkeerplaatsen afwijken.

Tabel 4.1: Resultaat parkeerbalans huidige situatie

4.2 Fase 1: renovatie en verbouwing winkelcentrum

In de eerste fase wordt het winkelcentrum gerenoveerd en verbouwd. Daarbij wordt ook parkeergarage P1 gesloopt en wordt een nieuwe parkeergarage met 4 of 5 lagen gerealiseerd. Hiermee wordt het parkeeraanbod ten behoeve van het winkelcentrum fors uitgebreid. Een deel van deze uitbreiding is bedoeld om de parkeerbehoefte van de ontwikkeling van fase 2, wanneer ook parkeergarage P2 wordt gesloopt, op te vangen. Bij het opstellen van de parkeerbalans is ook het oneigenlijk gebruik van de parkeergarage door treinreizigers als P&R-voorziening gecorrigeerd.

In tabel 4.2 is de parkeerbalans voor fase 1 opgenomen. De uitgangspunten van deze parkeerbalans zijn terug te vinden in bijlage 2.

winkelcentrum Bisonspoor: fase 1	werkdag (donderdag)	werkdag (vrijdag)	zaterdag	
uitbreiding kantoren	21	21	-	pp
uitbreiding winkelcentrum	29	29	48	pp
correctie P&R-gebruik	-90	-90	-	pp
totale wijziging parkeervraag fase 1	-40	-40	48	pp
wijziging parkeeraanbod fase 1	685	685	685	pp
saldo (overschot)	725	725	637	pp

Tabel 4.2: Resultaat parkeerbalans fase 1

Uit tabel 4.2 blijkt dat in fase 1 met het realiseren van het maximale programma een overschot aan parkeerplaatsen wordt gerealiseerd. Zowel bij het realiseren van een 4-laagse parkeergarage als een 5-laagse parkeergarage blijft er ten behoeve van fase 2 restcapaciteit beschikbaar.

4.3 Fase 2: ontwikkeling noordelijk plangebied

In de tweede fase wordt het noordelijk deel van het gebied, de locatie van parkeergarage P2, ontwikkeld. De plannen voor deze fase bevinden zich nog in een voorfase en de exacte invulling en omvang van de ontwikkeling staat ook nog niet vast. Voor deze parkeerbalans is daarom met een indicatieprogramma gerekend.

In tabel 4.3 is het resultaat van de parkeerbalans voor fase 2 weergegeven. De achterliggende uitgangspunten zijn opgenomen in bijlage 2.

winkelcentrum Bisonspoor: fase 2	werkdag (donderdag)	werkdag (vrijdag)	zaterdag	
woningbouwontwikkeling	138	138	165	pp
totale wijziging parkeervraag fase 2	138	138	165	pp
wijziging parkeeraanbod fase 2	-233	-233	-233	pp
saldo (tekort)	-371	-371	-398	pp

Tabel 4.3: Resultaat parkeerbalans fase 2

Uit tabel 4.3 blijkt dat binnen fase 2 op zichzelf meer parkeerplaatsen verdwijnen dan dat er worden toegevoegd. In deze fase zal de parkeerdruk toenemen. Omdat de huidige situatie een restcapaciteit kent en in fase 1 een overschot aan parkeerplaatsen wordt gerealiseerd, zijn per saldo ook voor de realisatie van fase 2 voldoende parkeerplaatsen beschikbaar (zie ook tabel 4.4).

winkelcentrum Bisonspoor	werkdag (donderdag)	werkdag (vrijdag)	zaterdag	
restcapaciteit huidige situatie	100	112	213	pp
saldo (overschot) fase 1	725	725	637	pp
saldo (tekort) fase 2	-371	-371	-398	pp
eindsaldo na fase 1 en fase 2	455	467	452	pp

Tabel 4.4: Eindresultaat parkeerbalans na realisatie van fase 1 en 2

5

Conclusie

Uit het parkeeronderzoek rondom het winkelcentrum Bisonspoor en de parkeerbalans voor de ontwikkeling van dit winkelcentrum blijkt dat:

- In de huidige situatie de parkeerdruk rondom het winkelcentrum op de maatgevende momenten circa 70% bedraagt.
- Het P&R-terrein op werkdagen overdag helemaal vol staat en circa 90 parkeerplaatsen te klein is.
- De parkeerdruk in de buurt (het grotere gebied) hoger ligt dan direct rondom het winkelcentrum.
- Bij de ontwikkelplannen van het winkelcentrum meer parkeerplaatsen worden toegevoegd dan ten behoeve van het winkelcentrum strikt noodzakelijk is.
- Het overschot aan parkeerplaatsen dat in fase 1 van de ontwikkeling wordt gerealiseerd, tevens bedoeld is voor de compensatie van de op te heffen parkeerplaatsen in fase 2.

Bijlage 1

Parkeeronderzoek

In deze bijlage zijn de resultaten van het parkeeronderzoek op sectie-niveau opgenomen.

Het parkeeronderzoek is uitgevoerd op:

- Donderdag 9 februari 2017 om 6 - 9 - 11 - 14 uur.
- Vrijdag 10 februari 2017 om 16 - 18 - 20 - 22 uur.
- Zaterdag 11 februari 2017 tussen 07.00 en 17.00 uur, elk uur.

Het parkeeronderzoek is gehouden in een representatieve periode in het jaar, buiten vakanties. Bij de meting op zaterdag was er sprake van lichte sneeuwval.

Bij dit onderzoek zijn de kentekens van de geparkeerde auto's genoteerd, waarmee de parkeerduur van de verschillende geparkeerde auto's is afgeleid. Met de parkeerduur is tevens het motief van de parkeerder te bepalen (bewoner, werker of bezoeker). Bij het bepalen van het motief zijn de volgende aannames gehanteerd:

- Alle auto's die op donderdag om 06.00 uur, vrijdag om 22.00 uur of zaterdag 07.00 uur geparkeerd stonden zijn bewoners;
- Alle auto's die niet als bewoner zijn aangeduid, maar wel vaker dan 1x zijn geregistreerd zijn werkers;
- De overige auto's zijn bezoekers.

[DE RESULTATEN ZIJN IN EXCEL BIJGEVOEGD:
RESULTATEN PARKEERONDERZOEK BISONSPoor (DEFINITIEF) D.D. 9 MEI 2017]

Bijlage 2

Uitgangspunten parkeerbalans

In deze bijlage zijn de uitgangspunten van de parkeerbalans opgenomen.

Achtereenvolgens wordt ingegaan op:

- De gemeentelijke parkeernormen;
- De gehanteerde aanwezigheidspercentages;
- Specifieke uitgangspunten per fase.
 - Huidige situatie;
 - Fase 1, uitbreiding winkelcentrum;
 - Fase 2, ontwikkeling noordelijk plangebied.

Gemeentelijke parkeernormen

In het GVVP Stichtse Vecht Deel B: Nota Parkeernormen, zijn de geldende parkeernormen voor de ontwikkeling van winkelcentrum Bisonspoor opgenomen. In tabel B2.1 zijn, voor het functieprogramma, de gehanteerde gemeentelijke parkeernormen opgenomen. De parkeernormen voor woningen differentiëren per type woning, ingedeeld naar prijsklasse. Voor de woningbouw is uitgegaan van de realisatie van woningen in de categorie 'huur, etage, midden/goedkoop'.

functie	functie conform gem. beleid	parkeernorm	eenheid
kantoren	kantoren	1,4	pp per 100m ² bvo
detailhandel	detailhandel	3,8	pp per 100m ² bvo
woningen	huur, etage, midden/goedkoop	1,1	pp per woning
fitness	fitnesscentrum/dansschool	3,5	pp per 100m ² bvo

Tabel B2.1: Gehanteerde parkeernormen

Aanwezigheidspercentages

In tabel B2.2 zijn de gehanteerde aanwezigheidspercentages gepresenteerd. De parkeerbalans is opgesteld op de, voor het winkelcentrum, drukste momenten. Vanuit het parkeeronderzoek blijkt dit de werkdagmiddag en zaterdagmiddag te zijn.

functie	werkdagmiddag	zaterdagmiddag
kantoren	100%	0%
detailhandel	60%	100%
woningen	50%	60%
fitness	50%	0%*

* aangepast op basis van openingstijden huidige fitness.

Tabel B2.2: Gehanteerde aanwezigheidspercentages

Specifieke uitgangspunten per fase: huidige situatie

Bij het opstellen van de parkeerbalans voor de huidige situatie (bepalen restcapaciteit) is rekening gehouden met de volgende uitgangspunten:

- Gemeten parkeervraag op het drukste moment;
- Correctie van telling naar gemiddelde bezetting;
- Correctie voor acceptabele parkeerdruk;
- Correctie voor leegstand huidig winkelcentrum;
- Correctie voor gebruik parkeergelegenheid door Marcs-gebouw.

Gemeten parkeervraag op drukste moment

De momenten van het parkeeronderzoek waarop rondom het winkelcentrum de hoogste parkeerdruk is gemeten is opgenomen in tabel B2.3.

drukste moment	tijdstip	parkeervraag
werkdag (donderdag 9 februari 2017)	14.00 uur	706
werkdag (vrijdag 10 februari 2017)	16.00 uur	715
zaterdag (11 februari 2017)	14.00 uur	727

Tabel B2.3: Drukste momenten per dag, parkeertelling

Correctie van telling naar gemiddelde bezetting

Bezoekers aantallen bij het winkelcentrum wisselen per week. Winkelcentrum Bisonspoor houdt dagelijks bij hoeveel bezoekers het winkelcentrum trekt. Op basis van de gemiddelde bezoekersaantallen in het eerste kwartaal van 2017 en de bezoekersaantallen van de meetdagen (Bron: gegevens aangeleverd door opdrachtgever), is het resultaat van de telling gecorrigeerd naar een gemiddelde waarde (zie ook tabellen B2.4 en B2.5).

moment	gemiddeld aantal bezoekers	aantal bezoekers meetdag	correctie
donderdag	12.499	11.982	4,3%
vrijdag	17.750	17.967	-1,2%
zaterdag	18.071	17.138	5,4%

Tabel B2.4: Correctie bezoekersaantallen

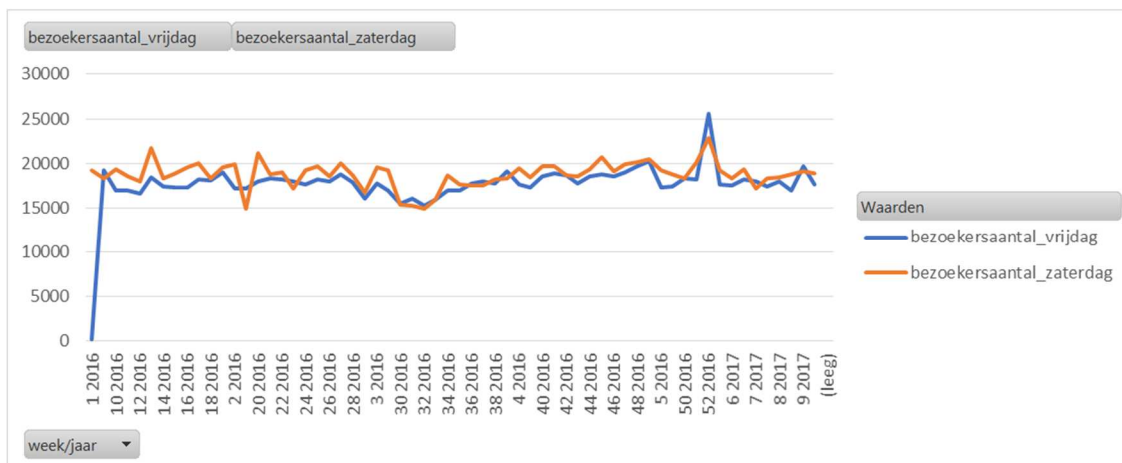
moment	aantal geparkeerde bezoekers	correctie	correctie op telling
donderdag	348	4,3%	15
vrijdag	541	-1,2%	-6
zaterdag	518	5,4%	28

Tabel B2.5: Correctie parkeervraag naar gemiddelde bezetting

Correctie voor acceptabele parkeerdruk

In het GVVP van de gemeente Stichtse Vecht is opgenomen dat van een acceptabele parkeersituatie sprake is als de parkeerdruk in woongebieden 's nachts lager is dan 90% en overdag lager dan 85%. In winkelgebieden wordt in het drukste uur een maximale bezettingsgraad van 100% geaccepteerd (Deel B Nota parkeren, pagina 5).

Voor winkelcentrum Bisonspoor betekent dit dat in het drukste uur alle parkeerplaatsen bezet mogen zijn. Het drukste uur wordt in deze studie niet geïnterpreteerd als het 'gemiddelde drukste' maar als het absolute drukste uur, uitgezonderd de extreme pieken. Uit figuur B2.1 blijkt dat de bezoekersaantallen over het jaar fluctueren. Uitgezonderd de pieken extreme piek in week 52 (daags voor Kerst) zijn de pieken niet extreem. Voor de drukste dag wordt daarom uitgegaan van de hoogste bezoekersaantallen op de overige dagen. Uit de analyse van de bezoekersaantallen blijkt dat de gemiddelde dag 87% van de drukste dag betreft. Bij het bepalen van de restcapaciteit is hier rekening mee gehouden.



Figuur B2.1: Verloop bezoekersaantallen winkelcentrum Bisonspoor

Correctie voor leegstand huidig winkelcentrum

In de huidige situatie zijn niet alle winkel- en kantoorruimtes van het winkelcentrum in gebruik. Ook hiervoor wordt een correctie toegepast. De parkeervraag van de leegstaande winkel- en kantoorruimtes wordt berekend door de omvang van de functie te vermenigvuldigen met de parkeernorm. Voor de winkelruimtes en kantoorruimtes wordt daarbij rekening gehouden met 5% structurele frictieleegstand. De leegstaande kantoren in de buitenste torens worden niet voor de huidige situatie gecorrigeerd. Deze torens worden op termijn namelijk gesloopt en zullen niet meer worden gevuld.

In de tabellen B2.6, B2.7 en B2.8 zijn achtereenvolgens de leegstand en de gevolgen van deze leegstand op de parkeervraag voor de winkelruimte en kantoorruimte opgenomen.

functie	huidige leegstand	structurele leegstand	correctie
winkelruimte	1.860 m ²	1.050 m ²	810 m ²
kantoorruimte	13.000 m ²	1.000 m ²	12.000 m ²

Tabel B2.6: Leegstand winkelcentrum Bisonspoor

winkelruimte	omvang	parkeernorm	aanwezigheid	parkeervraag
donderdag			60%	18
vrijdag	810 m ²	3,8 pp per 100 m ²	60%	18
zaterdag			100%	31

Tabel B2.7: Correctie parkeervraag voor leegstand winkelruimte

kantoorruimte	omvang	parkeernorm	aanwezigheid	parkeervraag
donderdag			100%	168
vrijdag	12.000 m ²	1,4 pp per 100 m ²	100%	168
zaterdag			0%	0

Tabel B2.8: Correctie parkeervraag voor leegstand kantoorruimte

Correctie voor gebruik parkeergelegenheid door Marcs-gebouw

Het Marcs-gebouw, gelegen tussen winkelcentrum Bisonspoor en het treinstation, beschikt over een eigen openbare parkeergarage. Ten tijde van het parkeeronderzoek was deze parkeergarage niet geopend. De reden die hiervoor is aangegeven is dat de beoogde commerciële functie (supermarkt) niet de plint van het pand invult en sprake is van leegstand. Wel is een deel van deze ruimte in gebruik als fitnessruimte (500 m² bvo). De bezoekers aan de fitness parkeren nu bij winkelcentrum Bisonspoor in plaats van in de bijbehorende openbare parkeergarage. Ook hiervoor is een correctie toegepast (zie tabel B2.9).

moment	omvang	parkeernorm	aanwezigheid	parkeervraag
donderdag			50%	-9
vrijdag	500 m ²	3,5 pp per 100 m ²	50%	-9
zaterdag			0%	0

Tabel B2.9: Correctie gebruik fitness Marcs-gebouw

Specifieke uitgangspunten per fase: fase 1, renovatie winkelcentrum

In deze fase vindt de renovatie en verbouwing van het winkelcentrum plaats. Daarbij wordt tevens parkeergarage P1 gesloopt en vervangen. Op de parkeerbalans wordt één correctie doorgevoerd. Uit het parkeeronderzoek blijkt namelijk dat de parkeergarage P1 ook oneigenlijk wordt gebruikt door treinreizigers (P&R-gebruik). Achtereenvolgens wordt daarom ingegaan op:

- Functieprogramma ontwikkeling fase 1;
- P&R-gebruik.

Functieprogramma en wijzigingen parkeeraanbod ontwikkeling fase 1

functieprogramma	omvang
uitbreiding kantoren	1.500 m ² bvo
uitbreiding winkelcentrum	1.260 m ² bvo

Tabel B2.10: Functieprogramma ontwikkeling fase 1

wijzigingen in parkeeraanbod	omvang*
realisatie parkeergarage P1	1.079 + 281 parkeerplaatsen
sloop huidige parkeergarage P1	- 628 parkeerplaatsen
verdwijnen parkeerterrein tegenover P1	- 47 parkeerplaatsen

* de cursief aangeduide waarden zijn nog niet definitief

Tabel B2.11: Wijzigingen in parkeeraanbod ontwikkeling fase 1

Bij het opstellen van deze notitie is het definitieve ontwerp voor de nieuwe parkeergarage P1 nog niet bekend. Ook is nog niet besloten of de parkeergarage wordt gerealiseerd met 4 of 5 lagen. Daarom is het parkeeraanbod in de nieuwe parkeergarage P1 als variabele opgenomen in de parkeerbalans.

In tabellen B2.12 en B2.13 zijn respectievelijk de parkeervraag voor de uitbreiding van de kantoorruimte en de winkelruimte opgenomen.

kantoorruimte	omvang	parkeernorm	aanwezigheid	parkeervraag
donderdag			100%	21
vrijdag	1.500 m ²	1,4 pp per 100 m ²	100%	21
zaterdag			0%	0

Tabel B2.12: Parkeervraag uitbreiding kantoorruimte ontwikkeling fase 1

winkelruimte	omvang	parkeernorm	aanwezigheid	parkeervraag
donderdag			60%	29
vrijdag	1.260 m ²	3,8 pp per 100 m ²	60%	29
zaterdag			100%	48

Tabel B2.13: Parkeervraag uitbreiding winkelruimte ontwikkeling fase 1

P&R-gebruik

Het P&R-terrein bij treinstation Maarssen heeft een parkeercapaciteit van 62 parkeerplaatsen. Uit het gehouden parkeeronderzoek blijkt dat deze parkeerplaatsen op werkdagen allemaal worden gebruikt. Op zaterdag wordt 50% van de P&R-parkeercapaciteit benut. Dit betekent dat op werkdagen het P&R-terrein te klein is om volledig in de P&R-behoefte te voorzien.

Vanuit het parkeeronderzoek zijn de 'werkers' te herleiden. Dit zijn auto's die niet 's ochtends om 06.00 uur geparkeerd stonden (dat zijn bewoners), maar wel 4 uur of

langer geparkeerd stonden². Werkers staan vooral op de grote terreinen en de begane grond van de parkeergarages geparkeerd.

Door het aantal werkers op donderdag te vergelijken met het aantal werkers op zaterdag kan het aantal P&R-reizigers worden afgeleid dat buiten de P&R staat geparkeerd. Op de grote parkeerlocaties staan op donderdag 308 werkers geparkeerd. Op zaterdag zijn dat er 122. Het verschil (186 parkeerders) bestaat uit kantoorpersoneel en P&R-reizigers. Op basis van de omvang van de kantoren (7.000 m² bvo in gebruik) en de parkeernorm, is de verwachting dat voor het kantoorpersoneel 98 parkeerplaatsen benodigd zijn. Dit betekent dat op dit moment, buiten de P&R-parkeerplaatsen, nog circa 90 P&R-reizigers op Bisonspoor geparkeerd staan.

De gemeente Stichtse Vecht wil ten behoeve van deze P&R-reizigers mogelijk een aantal parkeerplaatsen in de nieuwe parkeergarage P1 kopen. Bij het opstellen van deze notitie is de gemeente Stichtse Vecht hierover met Wintertrust in gesprek. Daarom is de reservering voor P&R als variabele opgenomen. In de gepresenteerde resultaten is geen rekening met P&R-gebruik gehouden (zie ook tabel B2.14).

moment	correctie oneigenlijk P&R-gebruik	mogelijke reservering P&R-gebruik*
donderdag	-90	0
vrijdag	-90	0
zaterdag	0	0

* de cursief aangeduide waarden zijn nog niet definitief

Tabel B2.14: Correctie P&R-gebruik

Specifieke uitgangspunten per fase: fase 2, noordelijk plangebied

In de tweede fase wordt het noordelijk deel van het gebied, de locatie van parkeergarage P2, ontwikkeld. De plannen voor deze fase bevinden zich nog in een voorfase en de omvang van de ontwikkeling staat daarom nog niet vast. Daarom is gerekend met een indicatief programma. In de tabellen B2.15 en B2.16 zijn het functieprogramma en de wijzigingen in het parkeeraanbod in fase 2 opgenomen.

functieprogramma	omvang*
realisatie woningen	200 à 300woningen

* de cursief aangeduide waarden zijn nog niet definitief

Tabel B2.15: Functieprogramma ontwikkeling fase 2

² Ten opzichte van de analyse van het parkeeronderzoek is hier gerekend met een ruimere tijdsspanne, zodat eventuele bezoekers met een langere bezoekduur niet als werker worden aangemerkt. Hiermee is een conservatieve benadering van het oneigenlijk gebruik van parkeergarage P1 door treinreizigers aangehouden.

wijziging in parkeeraanbod	omvang*
sloop parkeergarage P2	-333 parkeerplaatsen
realisatie parkeergarage bij woningbouw	100 parkeerplaatsen

* de cursief aangeduide waarden zijn nog niet definitief

Tabel B2.16: Wijzigingen in parkeeraanbod fase 2

Op de locatie van de huidige parkeergarage P2 zal een appartementencomplex met 200 tot 300 woningen worden gerealiseerd. Bij deze woningen zal waarschijnlijk ook een parkeergarage, ten behoeve van de woningen, worden gerealiseerd. Bij het opstellen van deze notitie is de omvang van deze parkeergarage nog onbekend. Dit hangt onder andere af van de uiteindelijke omvang van parkeergarage P1. Indicatief is daarom gerekend met 250 woningen in de categorie huur etage goedkoop/midden en de realisatie van 100 parkeerplaatsen (zie ook tabel B2.17).

woningen	omvang	parkeernorm	aanwezigheid	parkeervraag
donderdag			50%	138
vrijdag	250	1,1 pp per woning	50%	138
zaterdag			60%	165

Tabel B2.17: Parkeervraag woningbouw fase 2

Vestiging Den Haag
Casuariestraat 9a
2511 VB Den Haag
T (070) 305 30 53

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**