

## Memo

memonummer  
datum 9 december 2021  
aan T. van Went Gemeente Waterland  
R. Ayoub  
M. Blok  
van J. Tiellemans Antea Group  
project Parkeerbeleid Monnickendam  
projectnr. 0457311.101  
betreft Onderbouwing parkeernormen Galgeriet

### Samenvatting

Om te kunnen voorzien in de parkeerbehoefte in het project Galgeriet wordt er hoofdzakelijk gebruik gemaakt van ondergronds parkeren en voor een kleiner deel parkeren in de (openbare) buitenruimte. In het omgevingsplan 'Monnickendam - Galgeriet 2019' en in het verlengde daarvan de 'Beleidsregels parkeren, laden en lossen Galgeriet 2019' (hierna te noemen: beleidsregels) zijn bepalingen opgesteld voor het ontwerp van de parkeervoorziening en de normen voor het aantal parkeerplaatsen. Daarnaast zijn in de beleidsregel 'Stedenbouwkundige kwaliteiten Galgeriet 2019' en het daarbij behorende 'Beeldkwaliteitsplan Galgeriet 2019' bepalingen opgesteld voor het ontwerp van de parkeergarages en is aangegeven op welke plekken op straat geparkeerd mag worden. Daarnaast zijn in de Realisatieovereenkomst (Reok) met de marktpartijen (Galgeriet BV) afspraken gemaakt over hoe zij het parkeren dienen vorm te geven. De beleidsregels zijn te allen tijde leidend voor de uiteindelijke invulling, het publiekrechtelijk kader, waar de Reok met name gaat over zakelijk afspraken tussen de gemeente en Galgeriet BV, waarbij ook het publiekrechtelijk kader wordt ondersteund.

In overleg met de marktpartijen is gekeken naar de invulling van de parkeerbehoefte voor Galgeriet. Daaruit is gebleken dat het exact opvolgen van de huidige beleidsregels leidt tot een overmaat aan parkeerplaatsen, waarmee er bepaalde ontwikkelingen niet haalbaar c.q. rendabel meer zijn. In samenspraak met Galgeriet BV en haar adviseur Goudappel Coffeng is uitgewerkt op welke wijze de beleidsregels kunnen worden aangepast zodat beter ingespeeld wordt op de behoefte van het programma en er een meer realistischere parkeerbalans ontstaat.

Samengevat zijn de volgende aanpassingen van de beleidsregels meegenomen in de berekening:

- In de Reok zijn afspraken gemaakt over het aantal parkeerplaatsen voor de studio's (geen parkeerplaatsen voor bewoners voor maximaal 30 studio's) en de supermarkt (60 parkeerplaatsen).
- Het hanteren van een verhouding van 1 deelauto voor 5 privéauto's, oftewel een besparing van 4 parkeerplaatsen per deelauto. Met dat als uitgangspunt zijn in het totaal 12 parkeerplaatsen voor deelauto's en daarmee de besparing van 48 parkeerplaatsen meegenomen.
- Indien dubbelgebruik van alle openbare parkeerplaatsen, ondergronds en in de buitenruimte (de privéparkeerplaatsen dus uitgezonderd) zijn er 83 minder parkeerplaatsen nodig. Het is reëel om dubbelgebruik toe te staan, daar er zonder dubbelgebruik op verschillende tijden veel parkeerplaatsen leeg zouden staan wat zonde zou zijn van de te maken investeringen. De zaterdagavond is het meest drukke moment en daarmee maatgevend.
- In de beleidsregels is opgenomen dat binnen het project Galgeriet 100 parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd voor bezoekers van de binnenstad, teneinde de parkeerdruk van de binnenstad omlaag te brengen. Deze parkeerplaatsen worden hiervoor vrij gehouden, aangezien bij invoering van parkeerregulering in de binnenstad deze parkeerplaatsen nodig zijn om de parkeerbehoefte voor bezoekers op te vangen.

Belangrijke randvoorwaarde voor het slagen van de parkeerbalans is dat een soortgelijk parkeerregime als voor de binnenstad wordt toegepast op Galgeriet. Dit betekent dat parkeren wordt gereguleerd in de binnenstad (enkel nog parkeren voor bewoners) en dat bezoekers aan de randen van de binnenstad mogen parkeren. Wordt dit niet gedaan, bestaat het risico dat er een verschuiving van parkeerdruk plaats gaat vinden.

## Parkeren Galgeriet

De ontwikkeling Galgeriet in Monnickendam voorziet in een gefaseerde ontwikkeling van woningbouw en overige voorzieningen. Ten behoeve van deze ontwikkeling is uitgewerkt wat beleidsmatig het aantal benodigde parkeerplaatsen gaat zijn voor deze ontwikkeling. In dit memo worden de uitgangspunten van de berekening toegelicht, onderbouwd en de berekeningen toegelicht. De berekeningen zijn te zien in het Excel overzicht.

### 1 Parkeerbehoefte

#### Uitgangspunten

Als uitgangspunten voor het bepalen van de parkeerbehoefte geldt het vigerende parkeerbeleid van gemeente Waterland voor Galgeriet "Parkeren, Laden en Lossen Galgeriet 2019" dat verwijst naar "Beleid Parkeerbehoefte, laad- en losruimte gemeente Waterland". Conform dit beleid gelden voor alle functies de gemiddelde parkeernorm zoals beschreven in CROW publicatie 381 "Toekomstbestendig Parkeren".

De CROW parkeernormen worden op basis van CBS-cijfers berekend voor de stedelijkheidsgraad 'Weinig Stedelijk' en stedelijkheidszone 'Schil Centrum'. Zie ook hoofdstuk 3.

De functie Woningen is uitzonderlijk bepaald in de beleidsregel Parkeren, Laden en Lossen Galgeriet 2019. Voor deze functie is de beleidsregel vastgesteld op 1,7 pp per woning (1,4 pp bewoners + 0,3 pp bezoekers).

#### Parkeernormen + REOK + dubbelgebruik

In het REOK zijn een aantal afspraken vastgelegd omtrent de parkeernorm voor bepaalde functies. Het gaat daarbij om 2 afwijkingen van de parkeernorm:

- Voor 30 studio's is vrijstelling voor het realiseren van eigen parkeerplaatsen voor bewoners.
- Voor de Supermarkt zijn 60 parkeerplaatsen voorzien in plaats de normatief benodigde 75 parkeerplaatsen.

#### Deelauto's

Daarnaast zijn afspraken gemaakt over de inzet van deelauto's. In het plan zijn 12 deelauto's voorzien die een reductie van de parkeerbehoefte opleveren van 5 parkeerplaatsen voor privéauto's per deelauto (waardoor de netto reductie - 4 bedraagt aangezien er 1 deelauto voor in de plaats komt). Zie hoofdstuk 2 voor meer achtergrond over het deelauto gebruik.

#### Dubbelgebruik

Dubbelgebruik van parkeerplaatsen is mogelijk wanneer de aanwezigheid van de voorziene gebruikers niet gelijktijdig is. Dit wordt uitgedrukt in aanwezigheidspercentages. Voor de berekening van het dubbelgebruik is onderscheid gemaakt tussen de parkeervoorzieningen voor bewoners (deze worden enkel voor bewoners beschikbaar, dus geen dubbelgebruik mogelijk) en parkeervoorzieningen in de openbare ruimte (wel dubbelgebruik mogelijk). Naast de parkeerplaatsen voor bewoners zijn de parkeerplaatsen voor de binnenstad ook niet berekend voor dubbelgebruik. Zoals beleidsmatig is vastgesteld zijn deze parkeerplaatsen enkel bedoeld om de parkeerbehoefte van de binnenstad op te vangen, niet de parkeerbehoefte van de ontwikkeling Galgeriet. Ook voor de parkeerplaatsen van deelauto's geldt dat deze parkeerplaatsen enkel bestemd zijn hiervoor en niet kunnen worden dubbelgebruikt.

De gehanteerde aanwezigheidspercentages zijn op basis van CROW publicatie 381 (Toekomstbestendig Parkeren) en 182 (Parkeercijfers – Basis voor parkeernormering). In Tabel 1 zijn de aanwezigheidspercentages te zien verdeeld over verschillende momenten van de week. Het aanwezigheidspercentage geeft weer in welke mate de maximaal benodigde parkeerplaatsen ook daadwerkelijk wordt benut op dat moment van de dag. Voorbeeld: voor bewonersparkeerplaatsen, binnenstad parkeren en deelauto's geldt dat geen dubbelgebruik mogelijk is, het aanwezigheidspercentage is dus altijd 100%. Voor bijvoorbeeld bezoekers van bewoners zijn gemiddeld 10% van de parkeerplaatsen bezet op een werkdagochtend, maar 80% op een werkdagavond.

Deze aanwezigheidspercentages worden vermenigvuldigd met de normatieve (beleidsmatige) parkeerbehoefte van iedere functie. Voorbeeld: van de 60 parkeerplaatsen die de supermarkt maximaal nodig heeft zijn er op een werkdagochtend 30% bezet (= 18 parkeerplaatsen). De overige 42 parkeerplaatsen (60-18) zijn beschikbaar voor bijvoorbeeld het kinderdagverblijf, waar juist de volledige parkeerbehoefte nodig is op een werkdagochtend (100% aanwezigheidspercentage). Op deze wijze wordt berekend hoe wederzijds, en op verschillende momenten op de dag, gebruik gemaakt kan worden van de algemeen beschikbare parkeerplaatsen. Het moment van de dag/week waarop het totaal aantal parkeerplaatsen het hoogst is, is het maatgevende moment. Dit aantal parkeerplaatsen is nodig om altijd in de parkeerbehoefte van alle functies te kunnen voorzien.

doelgroep	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
<b>Bewoners</b>	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
<b>Bezoek van bewoners</b>	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
<b>Verpleeghuis</b>	100%	100%	50%	50%	25%	75%	50%	100%
<b>Supermarkt</b>	30%	60%	40%	0%	80%	100%	40%	0%
<b>Detailhandel</b>	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0%	0%
<b>Kinderdagverblijf</b>	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
<b>Binnenstad parkeren</b>	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
<b>Bedrijf</b>	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
<b>Café/bar/cafetaria</b>	30%	40%	90%	85%	0%	75%	100%	45%
<b>Hotel</b>	50%	60%	100%	100%	100%	60%	75%	30%
<b>Restaurant</b>	30%	40%	90%	0%	95%	70%	100%	40%
<b>Deelauto</b>	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabel 1 Aanwezigheidspercentages

#### Totaal

Op basis van de berekeningen blijkt het maatgevende moment de zaterdagavond te zijn. Op dat moment is op basis van de aanwezigheidspercentages de parkeerbehoefte het hoogst. In Tabel 2 is een overzicht te zien van de parkeerbehoefte per voorziening (parkeerkelder voor bewoners en openbare parkeervoorzieningen) op het maatgevende moment (zaterdagavond).

- In de parkeerkelder voor bewoners zijn verdeeld over fase 1 en 3 449 parkeerplaatsen voorzien. De totale parkeerbehoefte van bewoners bedraagt 439,6 parkeerplaatsen. Hier is een overschot van 9,4 parkeerplaatsen voor bewoners.
- In fase 1 t/m 3 worden openbare parkeervoorzieningen gerealiseerd (totaal 275 parkeerplaatsen). Zonder dubbelgebruik is de parkeerbehoefte 416,7 parkeerplaatsen, door dubbelgebruik toe te passen wordt de parkeerbehoefte lager (333,7 parkeerplaatsen).
- Er zijn in totaal 12 deelauto's voorzien voor de ontwikkeling Galgeriet die een parkeerbehoefte verlaging realiseren van -48 parkeerplaatsen (zie hoofdstuk 2).
- In totaal zijn er 275 openbare parkeerplaatsen voorzien terwijl de parkeerbehoefte 285,7 parkeerplaatsen zijn. Dit betekent dat er daar nog een tekort is van 10,7 parkeerplaatsen.
- Per saldo is er sprake van een tekort van 1,3 parkeerplaatsen (9,4-10,7), wat een verwaarloosbaar aantal is op de omvang van deze ontwikkeling.

Om deze uitkomst van -1,3 te kunnen realiseren dient een deel van de openbare parkeerbehoefte opgevangen te worden in de bewoners parkeergarage. Gedacht kan worden aan dat bijvoorbeeld het hotel parkeerplaatsen in de parkeerkelder koopt en (een deel van) haar bezoekers een parkeerplaats in deze bewonersparkeerkelder gaat aanbieden.

		Capaciteit bestemd	Bewoners		
Parkeerkelder	Fase 1	338	219,8		
Bewoners	Fase 2		144,2		
	Fase 3	111	75,6		
	<b>Totaal</b>	<b>449</b>	<b>439,6</b>	<b>+9,4</b>	
Openbaar		Capaciteit openbaar	Benodigd absoluut	Benodigd dubbelgebruik	
	Fase 1	48	73,4	60,6	
	Fase 2	209	290,2	223,1	
	Fase 3	18	53,0	40,6	
	<b>Subtotaal</b>	<b>275</b>	<b>416,7</b>	<b>333,7</b>	
	Deelauto's			-48	
	<b>Totaal</b>	<b>275</b>		<b>285,7</b>	<b>-10,7</b>
	Tekort/overschot				<b>-1,3</b>

Tabel 2 Parkeerberekening o.b.v. parkeernormen + REOK + dubbelgebruik

## 2 Parkeerbehoefte deelauto's

Het inzetten op (elektrische) deelauto-concepten biedt veel kans tot het verlagen van de parkeerbehoefte. Onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid ("Deelautogebruik in Nederland: Omvang, motieven, effecten en potentie" uit 2015) laat zien dat het gebruik van deelauto's leidt tot een afname van het aantal eigen voertuigen. Naast het hoofdbezit van een auto neemt ook het bezit van de 2<sup>e</sup> auto af.

Deelauto's nemen een behoefte weg voor eigen auto's. Uit wereldwijd onderzoek blijkt dat één deelauto 9 tot 13 minder auto's oplevert. Zo'n 4 tot 6 auto's worden verkocht (waarneembaar effect), terwijl 5 tot 7 auto's niet worden aangeschaft (niet-waarneembaar effect). Omdat een deelauto ook een plek inneemt, is de feitelijke reductie van de bestaande parkeerdruk in een wijk 3 tot 5 auto's (CROW, 2020).

De criteria voor autodelen zijn:

- De auto is voor deelnemers dag en nacht beschikbaar.
- De deelnemers kunnen de auto gemakkelijk en dicht in de buurt ophalen en wegbrengen.
- De afspraken tussen aanbieder en deelnemers zijn van langere duur (dus niet incidenteel).
- Gebruik voor heel korte periodes is mogelijk.
- De deelnemers hebben de keuze uit verschillende typen auto's.
- De (technische) kwaliteit van de auto's is goed en er wordt goede service geboden bij ongevallen en storingen.

#### *Doelgroep deelauto's*

Autodelers zijn vaak jonge, hoog opgeleide stedelingen. Driekwart van de autodelers heeft een leeftijd tussen de 30 en 60 jaar. Vooral onder 30 tot 40 jarigen wordt de deelauto relatief veel gebruikt, maar ook de 18 tot 30 jarigen vormen een belangrijke gebruikersgroep (KiM, 2015).

Kijkend naar de huishoudsamenstelling blijkt dat het autodelen vooral populair is onder jonge alleenstaanden (18 tot 40 jaar) en huishoudens met jonge kinderen. Een andere belangrijke gebruikersgroep betreft tweepersoonshuishoudens (stellen zonder kinderen) in de leeftijd van 50 tot 65 jaar.

Gebruikers van autodeelconcepten zijn vooral te vinden onder de hogere sociaal-economische klassen. Tweederde van de autodeelgebruikers heeft minimaal een HBO of WO opleiding afgerond, en het merendeel zijn mensen met bovenmodale tot zeer hoge inkomens.

De belangrijkste motieven voor het gebruik van deelauto's zijn:

- behoefte aan minder afhankelijkheid van het openbaar vervoer
- als 'tweede' auto (voor de autobezitters)
- ideaal maatschappijbeeld
- alternatief als de huidige auto 'op' is.

#### *Deelauto's Monnickendam*

Gezien de landelijke gemiddelden is een reductie van de parkeernorm van 5 privéauto's door de inzet van deelauto's aannemelijk. Het gebruik van deelauto's past bij de voorziene doelgroepen van Galgeriet. Gezien de hoge parkeernorm van 1,4 parkeerplaatsen per woning voor bewoners is de verwachting dat veel toekomstige bewoners een 2<sup>e</sup> auto zullen hebben. De alternatieven (openbaar vervoer, fiets) voor verplaatsingen naar de dichtstbijzijnde grotere kernen (Amsterdam, Purmerend) zijn van onvoldoende kwaliteit om als volwaardige vervanging van een auto te kunnen dienen. Het autogebruik zal in/naar Monnickendam hoog blijven, waarmee de inzet op deelautogebruik aannemelijk is.

### **3 Randvoorwaarden**

#### *Regulering*

Om de parkeerbalans haalbaar te maken is parkeerregulering een randvoorwaarde. Parkeerregulering is nodig om het dubbelgebruik te stimuleren. De 100 parkeerplaatsen in de parkeergarage fase 2 die bestemd zijn voor de binnenstad zullen door bezoekers enkel worden gebruikt wanneer parkeerregulering in de binnenstad van Monnickendam van kracht is, anders is de noodzaak van het gebruik er onvoldoende. Parkeerregulering kan in verschillende vormen worden ingevoerd (parkeervergunningen, betaald parkeren en/of blauwe zones). Blauwe zones zijn locaties waar parkeren gedurende een kortere tijd is toegestaan, afhankelijk van de tijdsduur.

Parkeerregulering heeft voor 2 functies aandachtspunten: kantoren en verpleeg- en verzorgingshuis. Deze functies hebben een parkeervraag overdag voor een langere periode. Wanneer parkeerregulering in het openbaar gebied in de vorm van blauwe zones wordt ingesteld kunnen bezoekers van deze functies slechts beperkt parkeren. Hier dient in dat geval een passende oplossing voor gezocht te worden in de vorm van bijvoorbeeld ontheffingen van de parkeerregels.

Voor alle andere functie geldt dat kortdurende parkeermogelijkheden overdag voldoende zullen zijn. De piekbelasting van fase 2 (met de meeste openbare voorzieningen) is op zaterdagmiddag. Gedacht kan worden de blauwe zone na 18:00 niet maar van kracht te laten zijn zodat bezoekers van de horeca langer kunnen parkeren in de avonduren. Op deze momenten is de parkeervraag lager in fase 2.

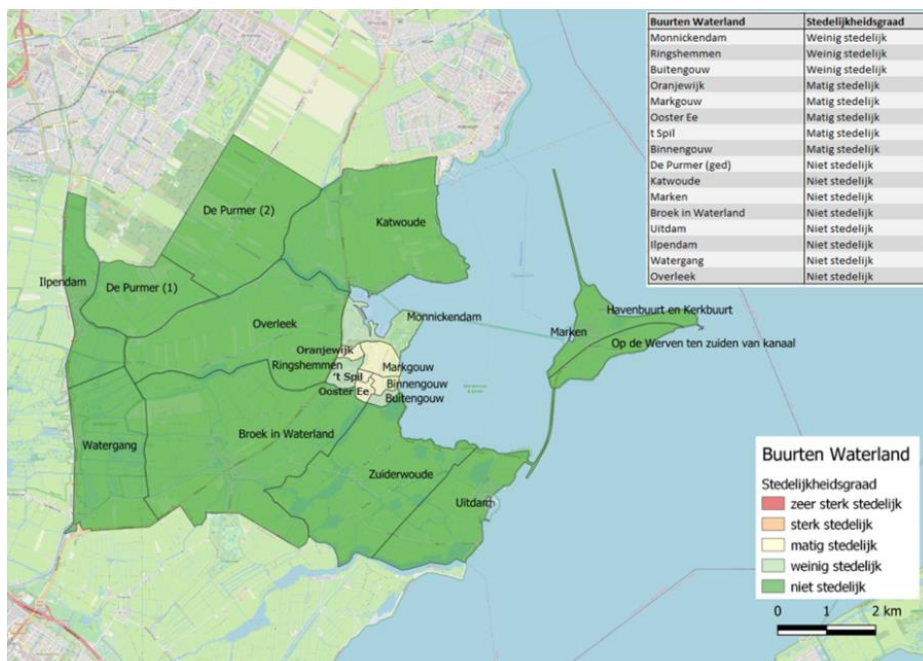
### Stedelijkheidsgraad

De stedelijkheidsgraad van een locatie bepaalt de hoogte van de toe te passen parkeernorm (conform het beleid van gemeente Waterland dat CROW kencijfers al leidraad neemt). De mate van stedelijkheid wordt bepaald door de omgevingsadressendichtheid van een buurt, wijk of gemeente. De volgende klassenindeling is gehanteerd:

- 1: zeer sterk stedelijk  $\geq 2\,500$  adressen per  $\text{km}^2$
- 2: sterk stedelijk 1 500 - 2 500 adressen per  $\text{km}^2$
- 3: matig stedelijk 1 000 - 1 500 adressen per  $\text{km}^2$
- 4: weinig stedelijk 500 - 1 000 adressen per  $\text{km}^2$
- 5: niet stedelijk  $< 500$  adressen per  $\text{km}^2$

De omgevingsadressendichtheid (OAD) van een adres is het aantal adressen binnen een cirkel van één kilometer rond dat adres. Per blok van 500 bij 500 meter wordt de OAD uitgerekend voor een (mogelijk fictief) adres in het midden van dat blok, en vervolgens toegekend aan alle adressen in dat hele blok. De adressen zijn afkomstig uit het Geografisch Basisregister van het betreffende jaar (definitieve versie). Dit register bevat alle adressen van Nederland die zijn voorzien van een postcode, gemeentecode en wijk- en buurtcode. De OAD beoogt de mate van concentratie van menselijke activiteiten (wonen, werken, schoolgaan, winkelen, uitgaan etc.) weer te geven. Het CBS gebruikt de OAD om de stedelijkheid van een bepaald gebied te bepalen.

Conform het gemeente parkeerbeleid worden de CBS cijfers gevolgd in het bepalen van de stedelijkheidsgraad. Voor de buurt "Monnickendam" (waar Galgeriet onderdeel van uitmaakt) geldt een stedelijkheidsgraad "weinig stedelijk".



Indeling kernen en gebieden in stedelijkheidsgraad volgens het CBS in de gemeente Waterland, opgesteld door Antea Group op 9 december 2020