

# Notitie

## Dubbelgebruik in garage

### Inleiding

In het Integraal Programma van Eisen voor Singelgrachtgarage Marnix is beschreven dat de verkeersproductie wordt berekend voor een controle van de doorstroming van het verkeer en voor een toets aan de wettelijke normen voor luchtkwaliteit en geluidsproductie. Bij de behandeling van de Nota van Uitgangspunten door de deelraden van stadsdeel Centrum en Westerpark is de vraag gesteld hoe er vorm wordt gegeven aan het eventueel toepassen van dubbelgebruik in de parkeergarage. Deze vraag houdt ook verband met het opheffingsplan voor parkeerplaatsen in de openbare ruimte en een mogelijk verkeersaantrekkende werking van de garage.

Het doel van de garage is het compenseren van parkeercapaciteit die wordt opgeheven in de openbare ruimte. Uitgangspunt is dat de parkeergarage onderdeel uitmaakt van het parkeerareaal op straat. Daarom wordt de parkeersituatie op straat overgenomen in de garage voor wat betreft de verhouding tussen vergunninghouders en bezoekers. Hiermee kan de garage dienen ter compensatie van parkeerplaatsen die op straat worden opgeheven binnen het verzorgingsgebied van de garage.

### Opheffen van straatparkeerplaatsen

Door het opheffen van parkeerplaatsen in de openbare ruimte vindt een verschuiving plaats van verkeersbewegingen in de woonbuurten naar verkeer van en naar de garage. Het totaal aantal verkeersbewegingen binnen het verzorgingsgebied van de garage hoeft daarom niet per definitie toe te nemen. In dit kader is het van belang dat er evenveel parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden opgeheven als er nieuw in de garage worden gerealiseerd.

In de Nota van Uitgangspunten is een opheffingsplan opgenomen voor het opheffen van straatparkeerplaatsen inclusief een voorstel voor de locaties van de op te heffen plaatsen. Het aantal in de toekomst op te heffen parkeerplaatsen wordt berekend op basis van de bestuurlijk vastgestelde opheffingsnormen in respectievelijk stadsdeel Centrum en Westerpark. In onderstaande tabellen is weergegeven hoeveel parkeerplaatsen in de toekomst worden opgeheven voor een garage van 800 respectievelijk 1000 plaatsen.

<b>Opheffingsplan voor garage 800 plaatsen</b>				
<b>Op te heffen plaatsen in Centrum o.b.v. bestuurlijk afgesproken opheffingsnormen:</b>				
capaciteit garage	800	pp		
capaciteit Stadsdeel centrum	400	pp		
waarvan bewonersplaatsen (ca. 70%)	280	pp	-> opheffen conform norm 1 op 0,5:	140 pp op straat op te heffen
waarvan bezoekersplaatsen (ca. 30%)	120	pp	-> opheffen conform norm 1 op 1:	120 pp op straat op te heffen
			totaal:	<b>260</b> pp op straat op te heffen
<b>Op te heffen plaatsen in Westerpark o.b.v. bestuurlijk afgesproken opheffingsnormen:</b>				
capaciteit garage	800	pp		
capaciteit Stadsdeel Westerpark	400	pp		
waarvan bewonersplaatsen (ca. 84%)	336	pp	-> opheffen conform norm 1 op 1:	336 pp op straat op te heffen
waarvan bezoekersplaatsen (ca. 16%)	64	pp	-> opheffen conform norm 1 op 1:	64 pp op straat op te heffen
			totaal:	<b>400</b> pp op straat op te heffen

Tabel 1: Op te heffen parkeerplaatsen in openbare ruimte voor garage 800 plaatsen

<b>Opheffingsplan voor garage 1000 plaatsen</b>			
<b>Op te heffen plaatsen in Centrum o.b.v. bestuurlijk afgesproken opheffingsnormen:</b>			
capaciteit garage	1000	pp	
capaciteit Stadsdeel centrum	600	pp	
waarvan bewonersplaatsen (ca. 70%)	420	pp -> opheffen conform norm 1 op 0,5:	210 pp op straat op te heffen
waarvan bezoekersplaatsen (ca. 30%)	180	pp -> opheffen conform norm 1 op 1:	<u>180</u> pp op straat op te heffen
		totaal:	<b>390</b> pp op straat op te heffen
<b>Op te heffen plaatsen in Westerpark o.b.v. bestuurlijk afgesproken opheffingsnormen:</b>			
capaciteit garage	1000	pp	
capaciteit Stadsdeel Westerpark	400	pp	
waarvan bewonersplaatsen (ca. 84%)	336	pp -> opheffen conform norm 1 op 1:	336 pp op straat op te heffen
waarvan bezoekersplaatsen (ca. 16%)	64	pp -> opheffen conform norm 1 op 1:	<u>64</u> pp op straat op te heffen
		totaal:	<b>400</b> pp op straat op te heffen

**Tabel 2: Op te heffen parkeerplaatsen in openbare ruimte voor garage 1000 plaatsen**

Wanneer alleen wordt uitgegaan van in de toekomst op te heffen plaatsen, vindt er een theoretische uitbreiding plaats van het parkeerareaal in stadsdeel Centrum (respectievelijk 140 en 210 plaatsen extra). In het verleden zijn echter al veel plaatsen opgeheven binnen het verzorgingsgebied van de garage (westelijke Jordaan). Zo zijn tussen 2006 en 2009 al 85 parkeerplaatsen opgeheven en in de jaren daarvoor nog meer. Deze opgeheven parkeerplaatsen worden ook gecompenseerd wanneer de Singelgrachtgarage Marrix wordt gerealiseerd.

Wanneer de in het verleden opgeheven parkeerplaatsen worden meegerekend in het opheffingsplan, is ook in stadsdeel Centrum sprake van 1-op-1 opheffen van straatparkeerplaatsen.

### **Gebruikersverhouding in de garage**

In de openbare ruimte is de verhouding tussen vergunninghouders en bezoekers in beide stadsdelen verschillend. In stadsdeel Centrum is de gemiddelde bezetting door vergunninghouders ongeveer 70%. In stadsdeel Westerpark is dit 84%. Deze verhoudingen worden één op één vertaald naar het toegangsbeleid in de garage.

	<b>Vergunning houders</b>	<b>Bezoekers</b>
<b>Garagedeel Stadsdeel Centrum</b>	70%	30%
<b>Garagedeel Stadsdeel Westerpark</b>	84%	16%

**Tabel 3: Verhouding gebruikersgroepen in de garage**

Om het parkeerbeleid van beide stadsdelen te kunnen uitvoeren is het van belang om de drie gebruikersgroepen selectief te kunnen toelaten. Dit kan met een meervoudige vol/vrij aanduiding bij de ingang in combinatie met slagbomen in de garage. Door middel van kentekenregistratie kunnen de vergunninghouders van respectievelijk stadsdeel Centrum en Westerpark worden onderscheiden.

### **Dubbelgebruik in de garage**

De verhouding tussen bewoners, bedrijven en bezoekers is niet constant gedurende de dag. In de huidige parkeersituatie op straat parkeren de meeste bewoners hun auto 's avonds en 's nachts vaak wel nabij hun woning, terwijl zij overdag veelal weg zijn. Op die momenten kunnen dan meer bedrijfsvergunninghouders en bezoekers parkeren. Dit dubbelgebruik van parkeerplaatsen kan ook worden vertaald naar de parkeergarage. Op deze manier worden de garageplaatsen efficiënt gebruikt zoals ook het geval is op straat.

Op basis van de huidige parkeersituatie op straat en op basis van ervaringen in andere garages adviseert de Dienst Parkeergebouwen om in de exploitatieberekeningen rekening te houden met een dubbelgebruik van 25% door bezoekers. Dit betekent dat bezoekers maximaal 25% van de capaciteit voor vergunninghouders kan gebruiken op de momenten van de dag dat deze capaciteit beschikbaar is. Dit is iets lager dan het percentage dubbelgebruik door bezoekers op straat. Op basis van de CROW-norm (ASW 2004, aanvulling 2008) voor sterk stedelijke gebieden is dubbelgebruik van 32% voor stadsdeel Centrum een realistisch percentage. In de parkeerbalans van stadsdeel Centrum is een gemiddeld mogelijk dubbelgebruik-percentage van 35% vastgesteld in metingen. In stadsdeel Westerpark is dit percentage iets lager met 29%.

Het dubbelgebruik door bezoekers is alleen mogelijk binnen bepaalde bloktijden, zodat er voldoende garagecapaciteit overblijft voor vergunninghouders ('s avonds en 's nachts respectievelijk 70% en 84% voor respectievelijk stadsdeel Centrum en Westerpark). Dubbelgebruik door vergunninghouders vindt plaats doordat 's avonds en 's nachts voornamelijk bewoners zullen parkeren. Overdag zal een deel van de bewoners vertrekken, waarbij ruimte vrijkomt voor extra bedrijfsvergunninghouders.

### **Resumerend**

Uitgangspunt voor de Singelgrachtgarage Marnix is dat er geen verkeersaantrekkende werking optreedt binnen het verzorgingsgebied van de garage. Omdat de garage het straatparkeren vervangt, zal een verschuiving plaatsvinden van verkeersbewegingen in de woonbuurten naar de parkeergarage. Het is daarbij aannemelijk dat het zoekverkeer binnen het verzorgingsgebied zal afnemen, omdat de parkeergarage rechtstreeks vanaf de hoofdroutes bereikbaar is.

In het kader van de mogelijk verkeersaantrekkende werking is het van belang dat de straatsituatie zo goed mogelijk wordt nagebootst. Zo worden de gemiddelde verhoudingen tussen de gebruikersgroepen (bewoners, bedrijven en bezoekers) één op één overgenomen conform de straatsituatie. Het dubbelgebruik wordt gemaximeerd op 25% wat iets minder is dan op straat (respectievelijk 35% en 29% in stadsdeel Centrum en Westerpark). Ook is het van belang dat er evenveel parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden opgeheven als er nieuw in de garage worden gerealiseerd. Dit geldt zowel voor in het verleden opgeheven plaatsen als plaatsen die (conform de opheffingsnormen) in de toekomst opgeheven zullen worden. Tenslotte wordt op basis van praktijkervaringen aangenomen dat de maximale bezettingsgraad in de garage iets lager zal zijn dan op straat.