

Uitgangspuntennotitie mobiliteitsconcept Linieveld - Borg en Buiten



Opgesteld door:
C.V. Parijsch
Heijmans
Gemeente Culemborg



heijmans



1. Doel

Deelgebied 4 (Linieveld) als een nieuwe buurt met ruimte voor betaalbare woningen met voldoende omgevingskwaliteit. Het verdichten met betaalbare woningen vindt plaats in combinatie met ruimte voor groen om te verblijven en te spelen en voor klimaatadaptiviteit en natuurinclusiviteit. Deze ruimte kan gevonden worden door het verlagen van de parkeernorm. Hiervoor is een 'mobilityconcept' nodig.

2. Mobilityconcept

Het mobilityconcept is een integrale benadering op mobiliteit. Er wordt een concept geïntroduceerd voor auto's, parkeren, fietsers, voetgangers en openbaar vervoer. Het mobilityconcept bestaat uit de volgende onderdelen:

- Elektrische deelauto's
- Elektrische deelbakfietsen etc.
- Mobilityhubs: collectieve parkeervoorzieningen in de buurt voor bewoners- en bezoekersparkeren, en waar verschillende modaliteiten worden samengebracht (auto, fiets etc.). Deze mobilityhubs zijn in eigendom en beheer van de gemeente Culemborg.
- De mobilityhubs worden gecombineerd met laadvoorzieningen voor elektrische auto's, een pakketpunt en voorzieningen voor afvalinzameling (o.a. papier, glas, PMD, textiel, etc.). Zo worden het meer dan alleen mobilityhubs, maar èchte 'buurthubs'.
- Als resultaat van het invoeren van dit mobilityconcept, kan de parkeernorm voor bewoners- en bezoekersparkeren verlaagd worden:
 - 0,8 pp per woning voor het goedkope segment (ex. bezoekersparkeren)
 - 1,2 pp per woning voor het middel dure segment (ex. bezoekersparkeren)
 - 2,0 pp per woning voor het dure segment (ex. bezoekersparkeren)
 - 0,2 pp per woning voor bezoekers



alle afbeeldingen zijn referentiebeelden en dienen als inspiratie voor Culemborg Parijsch

3. Voorwaarden voor een succesvol mobiliteitsconcept

Om het mobiliteitsconcept succesvol te laten zijn, zijn er aspecten rond mobiliteit die als voorwaarden gelden bij de introductie van het mobiliteitsconcept. Dit zijn:

- Goede langzaam-verkeersverbindingen (fiets en voetganger) naar de rest van Parijsch, naar onderwijsvoorzieningen, het centrum van Parijsch en het centrum van Culemborg, het NS-station Culemborg en de omgeving.
- Goede openbaar-vervoersverbindingen. Het verleggen van busroutes en het verplaatsen van bestaande of realiseren van nieuwe bushaltes is daarbij te overwegen.
- Goede fietsparkeervoorzieningen. Het moet makkelijker en sneller zijn om de fiets te nemen voor korte afstanden dan de auto. Er moeten voldoende en veilige fietsparkeervoorzieningen zijn, op voldoende plekken in de buurt nabij de woningen en de fietsroutes.
- Geen parkeerregulering. Er wordt geen betaald parkeren of een andere vorm van parkeervergunningensysteem geïntroduceerd.
- Voldoende ruimte en goede aanrijdroutes voor nood- en hulpdiensten
- Voldoende ruimte voor centraal inzamelen afval. In overleg met Avri tot een passend afvalinzamelingsconcept te komen, waardoor het aantal individuele containers beperkt wordt en er minder ruimte voor opstelplaatsen voor klike's nodig is.
- Makkelijke toegankelijkheid voor (parkeren voor) deelauto's en mindervaliden. Het moet eenvoudiger zijn om een deelauto of een voertuig voor mindervaliden te parkeren dan voor overige auto's. De parkeervoorzieningen hiervoor liggen 'dichterbij', in het zicht en eenvoudig te bereiken.
- Ontmoedigen autoverkeer en (te) snel rijden. Door de inrichting van de openbare ruimte wordt het autoverkeer ontmoedigd. Dit kan door (optisch) smallere rijbanen, bepaalde typen verharding, bochten en knikken in de weg, etc.
- Er wordt door ontwikkelende partijen (CV Parijsch, Heijmans) een bijdrage aan het mobiliteitsfonds van de gemeente Culemborg gedaan. Deze bijdrage kan later eventueel ingezet worden voor monitoring van het mobiliteitsconcept of het alsnog realiseren van 'plan B' (zie 4.).

4. Overige voorwaarden voor succes

Naast mobiliteitsaspecten zijn er ook andere aspecten die van belang zijn bij een succesvolle introductie van een mobiliteitsconcept. Dit zijn:

- In de communicatie naar (toekomstige) bewoners wordt het mobiliteitsconcept uitgelegd. Dit is sowieso al vanaf de verkoop van de eerste woningen.
- Het is te overwegen om de bewoners die zich committeren aan het mobiliteitsconcept een 'incentive' te geven. Dit kan een gratis deelauto-abonnement zijn (voor bijv. de eerste 2 jaar) of (een korting op) een nieuwe (elektrische) fiets.
- In de eerste periode na oplevering van de woningen is er extra aandacht voor handhaving op 'fout parkeren'.
- Voorkom overlast in aanliggende buurten en voorkom overloop van parkeren naar aanliggende buurten. Houd daarvoor ruimte gereserveerd in het plan voor het oplossen van (toekomstige) knelpunten of extra parkeervoorzieningen. Houd dus rekening met een terugval-scenario, en maak een 'Plan B'.

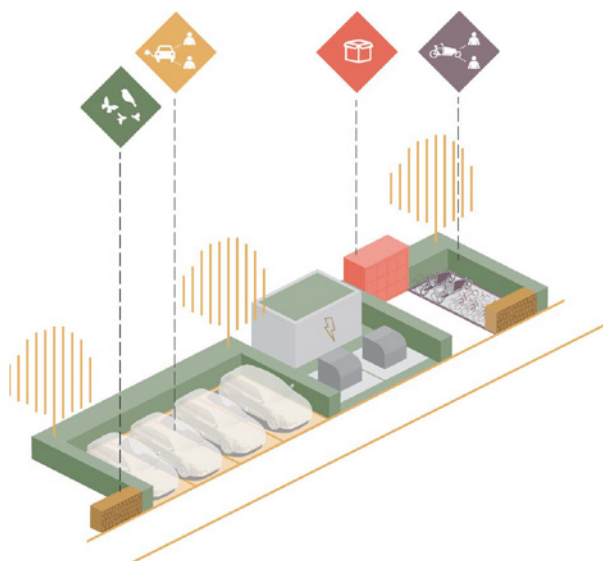
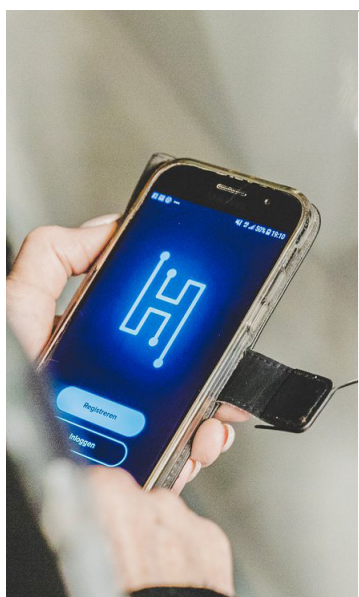
5. 'Plan B'

Het uitgangspunt is dat het mobiliteitsconcept zal slagen. Er is echter een aantal onzekerheden die maken dat het concept zal slagen of (deels) zal falen. De belangrijkste is het aantal parkeerplaatsen en de locatie van de parkeerplaatsen. Voor een aantal woningen liggen de geplande parkeervoorzieningen verder van de woning, en dus is het denkbaar dat voor het parkeren van de auto wordt uitgeweken naar aanliggende buurten (met name de noordrand van deelgebied 4). Als dat het geval is, is er een terugval-scenario en zal 'Plan B' geheel of gedeeltelijk uitgevoerd worden. hiervoor gelden de volgende voorwaarden:

- Het mobiliteitsconcept wordt regelmatig gemonitord. Dit kan door:
 - Het verrichten van parkeertellingen in de buurt en aanliggende buurten
 - Inzicht in gebruik van deelmobiliteit
 - Fietstellingen
 - Etc.

Het monitoren vindt plaats, bijvoorbeeld iedere 6 maanden gedurende eerste 5 jaar na oplevering van de laatste fase.

- Teken in de huidige plannen nu al 'Plan B' in, reserveer voldoende ruimte voor aanvullende parkeervoorzieningen en richt deze met groen in.
- Overweeg de introductie van een parkeerregulering (betaald parkeren of een parkeervergunningensysteem) als dit een oplossing kan zijn voor knelpunten.
- Het monitoren van het mobiliteitsconcept en de (eventuele) uitvoering van 'Plan B' is financieel geborgd via het mobiliteitsfonds van de gemeente Culemborg. Er wordt door ontwikkelende partijen (CV Parijsch, Heijmans) een bijdrage aan het mobiliteitsfonds van de gemeente Culemborg gedaan (zie 3.)



alle afbeeldingen zijn referentiebeelden en dienen als inspiratie voor Culemborg Parijsch