

## Parkeeronderzoek Indiëterrein



## Inleiding

Tot op heden zijn voor de inbreidingswijk Indië, in afwijking van het gestelde in de Parapluherziening parkeren, de parkeernormen gehanteerd die in 2009 zijn vastgelegd in het Ontwikkelplan Indië, zijnde 1,8 parkeerplaatsen voor een grondgebonden woning en 1,6 parkeerplaatsen voor een appartement. De motivatie voor deze afwijking is tot nu toe geweest dat er geen klachten bekend waren waaruit zou blijken dat de parkeercapaciteit in de reeds ontwikkelde deelgebieden (blokken genaamd) onvoldoende zou zijn. Een dergelijke motivatie is echter een onvoldoende rechtvaardiging om af te wijken van de parkeernormen die de parapluherziening parkeren voorschrijft. Om al dan niet gerechtvaardigd te kunnen afwijken is inzicht in de huidige parkeersituatie noodzakelijk. Onderhavig parkeeronderzoek voorziet hierin. Op een tweetal momenten (op werkdagen 's nachts) is geteld hoeveel parkeerplaatsen er niet bezet waren en waar elders in de openbare ruimte geparkeerd werd.

## Onderzoeksgebied

Daar de te hanteren parkeernormen voor woningen ter discussie staan, betreft het onderzoeksgebied die blokken die (vrijwel) volledig ontwikkeld zijn en waarin uitsluitend de woonfunctie van toepassing is. Het gaat hierbij om blok 5+7 (noordelijk deel), waarbij binnen blok 7 de grens ligt in de Scholl Engbersstraat, en blok 8. In het zuidelijk deel van blok 7 zijn plannen om naast woningen ook kantoren en horeca te ontwikkelen (Sterkerij); ten behoeve van deze plannen is er al in extra parkeergelegenheid voorzien. Daarnaast hebben een twintigtal woningen in dit gedeelte parkeergelegenheid op eigen terrein (Spoelierij). In blok 8 zijn twee in aanbouw zijnde vrijstaande woningen bijna gereed maar nog niet bewoonbaar; daar staat tegenover dat een viertal parkeerplaatsen in de Ten Bosstraat, op geringe afstand van deze woningen, nog niet zijn aangelegd. Op de kaart van bijlage 1 zijn de genoemde blokken weergegeven.

## Maatgevend moment

Van belang is het parkeeronderzoek uit te voeren op het moment dat de meeste parkeervakken worden gebruikt. Dit maatgevende moment kan worden bepaald op basis van de aanwezigheidspercentages (CROW, publicatie 381, 2018) die in bijlage 2 zijn weergegeven. In de onderstaande tabel is met een rekenvoorbeeld aangegeven wat de theoretisch volledige bezetting van de parkeerplaatsen zou zijn in geval van  $x$  (=1 t/m 10) woningen. In de parkeercijfers wordt standaard uitgegaan van een aandeel van 0,3 parkeerplaats voor bezoekers. In geval van een parkeernorm van 1,8 betekent dat dus dat in theorie het resterende gedeelte (=1,5 parkeerplaats) wordt aangewend door bewoners.

Uit het rekenvoorbeeld blijkt dat een werkdagavond maatgevend is en dat de bezetting dan 6% hoger is dan op een werkdagnacht. Dat er desondanks is geteld in de nachtelijke uren heeft te maken met de coronacrisis waardoor het aantal bezoekers hoogstwaarschijnlijk

(fors) lager zal zijn dan in de periode vóór de crisis. Om een representatief beeld van mate van de bezetting in de maatgevende periode te verkrijgen is het saldo aan vrije parkeergelegenheid (aantal vrije parkeerplaatsen – aantal auto's elders in openbare ruimte geparkeerd) verlaagd met 6%.

	Werkdagnacht			Werkdagavond			Verhouding
	Bewoners	Bezoekers	Totaal	Bewoners	Bezoekers	Totaal	
Aanwezigheids%	100%	0%		90%	80%		bezigging werkdag- avond en werkdag- nacht
Aandeel <sup>1</sup>	1,5	0,3		1,5	0,3		
Aantal woningen	Bezette pp door bew.	Bezette pp door bez.	Bezette pp	Bezette pp door bew.	Bezette pp door bez.	Bezette pp	
1	1,5	0	1,5	1,35	0,24	1,59	1,06
2	3	0	3	2,7	0,48	3,18	1,06
3	4,5	0	4,5	4,05	0,72	4,77	1,06
4	6	0	6	5,4	0,96	6,36	1,06
5	7,5	0	7,5	6,75	1,2	7,95	1,06
6	9	0	9	8,1	1,44	9,54	1,06
7	10,5	0	10,5	9,45	1,68	11,13	1,06
8	12	0	12	10,8	1,92	12,72	1,06
9	13,5	0	13,5	12,15	2,16	14,31	1,06
10	15	0	15	13,5	2,4	15,9	1,06

<sup>1</sup> Aandeel bezoekers is bij elk woningtype 0,3 pp/woning; bij een parkeernorm van 1,8 pp per

grondgebonden woning is het aandeel bewoners dan 1,5 pp/woning

### Resultaten parkeeronderzoek

In bijlage 3 zijn de resultaten van het parkeeronderzoek weergegeven.

#### *Blok 5+7 (noordelijk deel)*

Op 20 en 22 oktober 2020 was in dit gecombineerde blok het saldo van vrije parkeerplaatsen verminderd met elders in de openbare ruimte geparkeerde auto's respectievelijk 9 en 11.

Gecorrigeerd naar het maatgevend moment (x 0,94) is dat respectievelijk 8 en 10. Op een totaal van 63 openbare parkeerplaatsen (exclusief de strook graskeien langs de Salomonsonstraat waarop ook geparkeerd kan worden maar die in de parkeerbalans niet is meegenomen) betekent dat een bezettingsgraad van respectievelijk 88,9% en 84,1%.

#### *Blok 8*

In dit blok was op beide data het saldo van vrije parkeerplaatsen verminderd met elders in de openbare ruimte geparkeerde auto's 14. Gecorrigeerd naar het maatgevend moment (x 0,94) is dat 13. In het blok zijn 40 openbare parkeerplaatsen gelegen (vier parkeerplaatsen in de Ten Bosstraat zijn nog niet aangelegd en de strook graskeien langs de Salomonsonstraat, waarop ook geparkeerd kan worden maar die in de parkeerbalans niet is meegenomen, is buiten beschouwing gelaten). Dat komt neer op een bezettingsgraad van 67,5%.

Om te voorkomen dat er zoekend verkeer gaat ontstaan als het gevolg van het niet eenvoudig vinden van een vrije parkeerplaats wordt een bezettingsgraad niet hoger dan 90% over het algemeen als wenselijk beschouwd. Er is in dat geval voldoende parkeercapaciteit beschikbaar om de normale schommelingen in de parkeervraag over de verschillende perioden in het jaar op te kunnen vangen.

Er is een groot verschil in mate van bezetting van de parkeerplaatsen in blok 5 + 7 (noordelijk deel) en blok 8. Een verklaring hiervoor is enerzijds dat bewoners van de woningen aan de oostzijde van de Kalverstraat (behorend tot blok 8) hoogstwaarschijnlijk (voor een deel) in blok 5 + 7 (noordelijk deel) parkeren (deze Kalverstraat vormt de grens tussen blok 5 + 7 en blok 8 en kent zelf geen parkeergelegenheid). Anderzijds parkeren bewoners van de Spoelierij (in het zuidelijk deel van blok 7 die een parkeermogelijkheid van 1 parkeerplaats op eigen terrein hebben) ook gedeeltelijk in het noordelijk deel van blok 7 (de parkeerplaatsen grenzend aan de naastgelegen Sterkerij, in het zuidelijk deel van blok 7, worden immers niet aangewend).

#### Parkeernorm appartementen

Uit het parkeeronderzoek is gebleken dat een parkeernorm van 1,8 voor grondgebonden woningen in de reeds ontwikkelde woongebieden tot voldoende parkeercapaciteit heeft geleid. Daar in het onderzoeksgebied geen appartementen zijn ontwikkeld is de vraag opportuun of de parkeernorm van 1,6 voor appartementen ook toereikend is. Dag mag worden verondersteld als het verschil tussen het maximale CROW-parkeerkcijfer en de toegepaste norm voor zowel grondgebonden woningen als appartementen gelijk is.

Voor een vrijstaand huis, een tweekapper en een rij/hoekwoning zijn de maximale parkeerkencijfers van het CROW respectievelijk 2,3, 2,2 en 2,1 parkeerplaats/woning. Voor beide blokken is te berekenen wat de gemiddelde CROW-parkeerkencijfer is als de samenstelling in typologieën woningen in de beschouwing wordt meegenomen:

	Woningtype	Vrij- staand	Twee- kapper	Rij/hoek- woning	Totaal	Gemiddeld P-kencijfer
	Max P-kencijfer	2,3	2,2	2,1		
Blok 5 + 7	Aantal woningen	5	20	27	52	2,16
(nd) <sup>1</sup>	Aantal pp	11,5	44	56,7	112,2	
Blok 8	Aantal woningen	11	8	16	35	2,19
	Aantal pp	25,3	17,6	33,6	76,5	

<sup>1</sup> = noordelijk deel

Het verschil tussen het maximale parkeerkencijfer en de toegepaste parkeernorm voor een appartement is  $(2,0 - 1,6 =) 0,4$  parkeerplaats per woning. Uit de gemiddelde parkeerkencijfers per (gecombineerd) blok blijkt dat dat verschil in geval van grondgebonden woningen kleiner is. Voor blok 5 + 7 (noordelijk deel) is dat 0,36 en 0,39 parkeerplaats per woning voor blok 8. Interessant is om te bezien of er voldoende parkeergelegenheid zou zijn geweest in geval er was gerekend met hetzelfde verschil tussen het maximale CROW-parkeerkencijfer en de toegepaste norm voor een appartement. Voor blok 5 + 7 (noordelijke deel) en blok 8 is de parkeernorm dan niet 1,8 maar respectievelijk  $(2,16 - 0,4 =) 1,76$  en  $(2,19 - 0,4 =) 1,79$ .

#### *Blok 5+7 (noordelijk deel)*

Voor de 52 woningen zouden in dit denkbeeldige geval  $((1,8 - 1,76) * 52 = 2,08$  is naar boven afgerond) 3 parkeerplaatsen minder zijn aangelegd (60 in plaats van 63). Omdat de parkeerbehoefte gelijk is zou het saldo van de vrije parkeerplaatsen minus het aantal auto's dat elders in de openbare ruimte geparkeerd staat eveneens met 3 afnemen (5 en 7 op 20 oktober en 22 oktober in plaats van respectievelijk 8 en 10). De bezettingsgraad in blok 5 + 7 (noordelijke deel) is dan respectievelijk  $((60 - 5)/60 =) 91,7\%$  en  $((60 - 7)/60 =) 88,3\%$ . In dit hypothetische geval was er op beide data voldoende parkeergelegenheid voorhanden

geweest maar had er op 20 oktober (in geringe mate) sprake kunnen zijn van zoekend verkeer.

#### *Blok 8*

Het toepassen van een norm van 1,79 betekent voor blok 8 dat er voor 35 woningen  $((1,8 - 1,79) * 35 = 0,35$  is naar boven afgerond) 1 parkeerplaats minder zou zijn aangelegd. Ook hier neemt het bovenbedoeld saldo met 1 parkeerplaats af. De bezettingsgraad is dan  $((39 - 12)/39 =)$  69,2%.

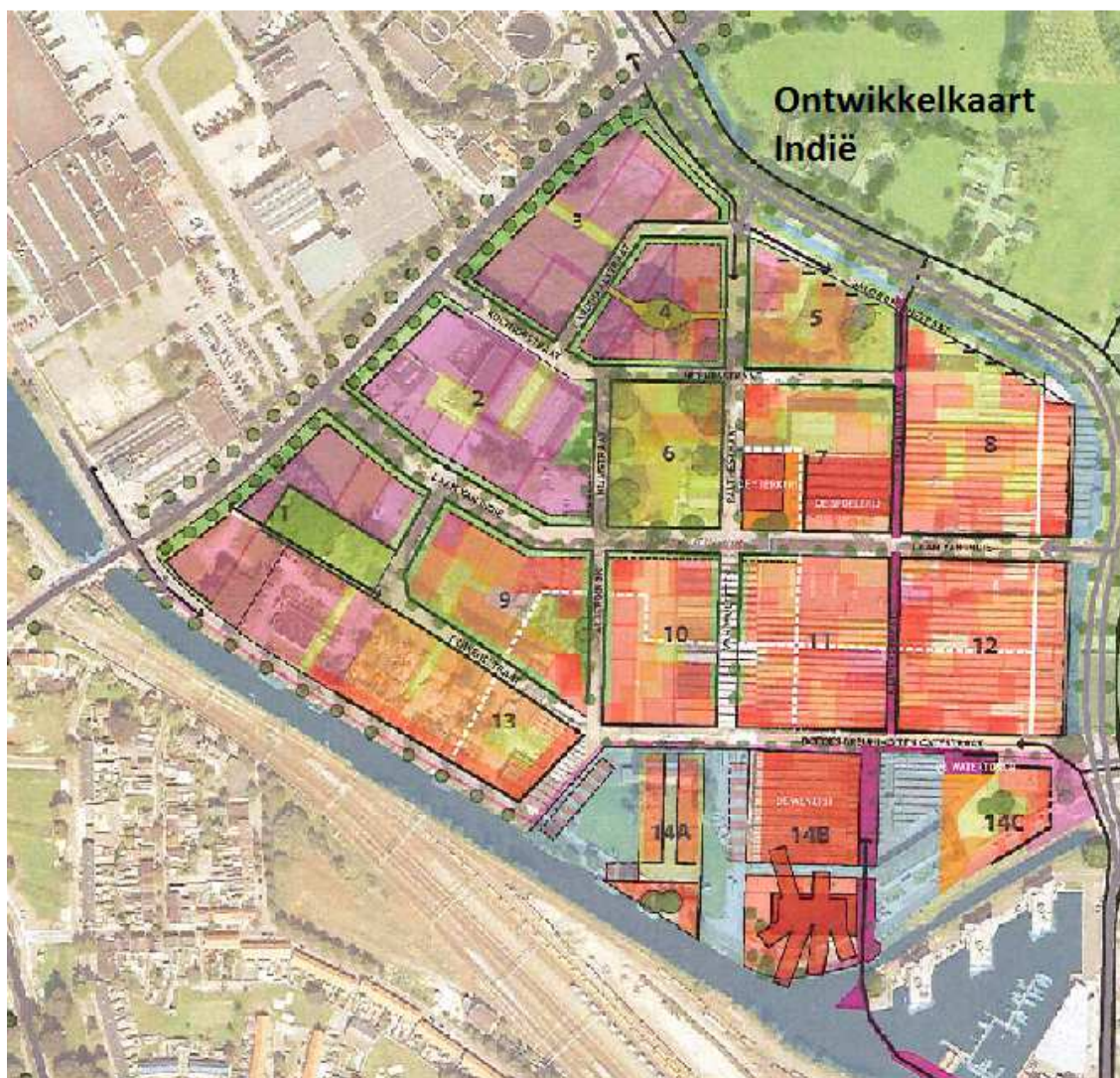
#### Conclusie

Uit het parkeeronderzoek is gebleken dat de toegepaste parkeernorm van 1,8 voor grondgebonden woningen leidt tot een voldoende aanbod aan parkeergelegenheid. De bezettingsgraad zowel in blok 5 + 7 (noordelijke deel) als in blok 8 is niet hoger dan 90% waardoor er geen sprake is van zoekverkeer en normale schommelingen in de parkeervraag over de verschillende perioden in het jaar kunnen worden opgevangen.

Bij toepassing van een parkeernorm die 0,4 parkeerplaats per woning lager ligt dan het maximale CROW-parkeerkcijfer leidt dat bij grondgebonden woningen niet tot onvoldoende parkeercapaciteit. Er is geen aanleiding te veronderstellen dat dat bij appartementen wel het geval zal zijn.



## Bijlage 1: blokindeling Indië



## Bijlage 2: Aanwezigheidspercentages

PARKEERONDERZOEK INDIËTERREIN

	werkdag ochtend	werkda gmidda g	werkda gavond	werkda gnacht	koop avond 1)	zaterda gmidda g	zaterda gavond	zondag middag
woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	80%	70%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	0% 2)	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0% 3)	0% 4)
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	100%	0% 3)	0%4)
supermarkt	30%	60%	40%	0%	80%	100%	40%	0%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100 %	100%	100%	75%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	100%	25%	100%
bioscoop/theater/p odium/enzovoort	5%	25%	90%	0%	90%	40%	100%	40%
sociaal medisch: arts/therapeut/con	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	10%



sultatiebureau								
verpleeghuis/verzorgingstehuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	100%	100%
ziekenhuis: patiënten incl. bezoekers	60%	100%	60%	5%	60%	60%	60%	60%
ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	25%	40%	40%	40%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%

- 1) Indien sprake van een traditionele koopavond
- 2) Indien op zaterdag open: 100%
- 3) Indien 's avonds open: 70%
- 4) Indien koopzondag: 100%

## Bijlage 3: Parkeertelling

Parkeeronderzoek Indië				20-10-2020, aanvang 0:01		22-10-2020, aanvang 0:07	
Blok	Straat	Van	Tot	Vrije p-vakken	Geparkeerd buiten p-vakken	Vrije p-vakken	Geparkeerd buiten p-vakken
5	Van Wulfften Palthestraat	Salomonsonstraat	Kolthofstraat	5		10	
7	Van Wulfften Palthestraat	Kolthofstraat	Scholl Engbertsstraat	2		1	
5	Kolthofstraat	Van Wulfften Palthestraat	Scholtenstraat	1		0	
5	Kolthofstraat	Scholtenstraat	Kalverstraat	3	1	0	2
5	Scholtenstraat	Kolthofstraat	Salomonsonstraat	1	2	1	1
7	Scholl Engbertsstraat	Van Wulfften Palthestraat	Kalverstraat	4	1	6	3
5	Salomonsonstraat	Van Wulfften Palthestraat	Scholtenstraat		1 auto op strook graskeien		1 auto op strook graskeien
5	Salomonsonstraat	Scholtenstraat	Kalverstraat				
5	Kalverstraat	Salomonsonstraat	Kolthofstraat			3	1
5+7 (noordelijk deel)				16	7	18	7
8	Kalverstraat	Salomonsonstraat	Kolthofstraat				
8	Salomonsonstraat	Kalverstraat	bocht		1 auto op strook graskeien		1 auto op strook graskeien
8	Salomonsonstraat	bocht	Ten Bosstraat	2		1	
8	Salomonsonstraat	Ten Bosstraat	Laan van Indië	4		2	
8	Ten Bosstraat	Salomonsonstraat	bocht	2		3	
8	Ten Bosstraat	bocht	Laan van Indië	1	1	3	
8	Laan van Indië (noordzijde)	Kalverstraat	Ten Bosstraat	1		2	
8	Laan van Indië (noordzijde)	Ten Bosstraat	Salomonsonstraat	2		0	
8	Laan van Indië (noordzijde)	Salomonsonstraat	Burgemeester Schneiderssingel	3		3	
8 Totaal				15	1	14	0
12	Laan van Indië (zuidzijde)	Salomonsonstraat	Kalverstraat	3		1	
12	Laan van Indië (zuidzijde)	Salomonsonstraat	Burgemeester Schneiderssingel	8		9	
7	Sterkerij (westzijde)				1 auto(veiliging) geparkeerd		1 auto(veiliging) geparkeerd
7	Sterkerij (zuidzijde)				0 auto's geparkeerd		0 auto aanwezig