

Parkeeronderzoek Jan van Riebeeckstraat

Verkleinde kavel



Bijlage 5: Parkeeronderzoek
(30 januari 2007)

Intentieovereenkomst gemeente Culemborg - Stichting BetuwsWonen

Paraaf Gemeente Culemborg: Stichting BetuwsWonen

**Gemeente
Culemborg**

Sector Ruimte
Afdeling ontwikkeling
Team ruimtelijke inrichting

Inhoudsopgave

Conclusie	2
1. Aanleiding voor het onderzoek.....	3
2. Tellingen	3
3. Parkeren op eigen erf:	4
4. Bevindingen brandweer	4
5. Parkeerkencijfers	4
6. Ontwikkelingen in de openbare ruimte	6
7. Advies	6
Bijlage: Kengetallen.....	6

Conclusie

In de huidige situatie is een tekort van 7 (105-98) parkeerplaatsen tijdens de drukste periode. De drukste perioden zijn de koopavond (105) en de avond (103). Dan zijn 105 parkeerplaatsen nodig. Dit te kort is marginaal. De winkels die aanwezig zijn zullen een lagere parkeerdruk veroorzaken dan berekend is. De grootse onderneming is namelijk een fietsenwinkel.

Bij nieuwe ontwikkelingen dient de CROW norm zoals weergegeven in tabel 4 gehanteerd te worden om te voldoen aan de parkeerbehoefte in dit gebied. Eventueel ten behoeve van het project opgeheven parkeerplaatsen moeten binnen het gebied gecompenseerd worden.

1. Aanleiding voor het onderzoek

De plannen voor nieuwbouw aan de Jan van Riebeeckstraat kunnen gevolgen hebben voor de parkeerdruk in het gebied. Door de nieuwbouw komen er meer woningen en dus ook meer voertuigen. Het parkeeronderzoek geeft inzicht in de gevolgen van deze ontwikkeling. Voorkomen moet worden dat door nieuwbouw parkeeroverlast ontstaat. Parkeeroverlast geeft problemen met de bereikbaarheid van hulpdiensten en veroorzaakt verkeersonveilige situaties.

2. Tellingen

Op 6 oktober 2005 zijn de parkeerplaatsen in het plangebied en zijn directe omgeving in kaart gebracht. Figuur 1 geeft een verduidelijking van de getelde locaties. Dit is gebeurt met behulp van de luchtfoto's en de tekeningen van de nieuwe parkeerplaats aan de Pijpsseweg (A). Er is onderscheid gemaakt naar aangelegde parkeerplaatsen en het aantal plaatsen waar niet in aangelegde parkeervakken wordt geparkeerd. Deze laatste groep wordt vanaf nu hinderlijke parkeerlocaties genoemd.

Alleen parkeerplaatsen die een directe relatie hebben met het onderzoeksgebied zijn geteld. Omliggende straten zoals de Kaapstraat en de H.P. Vermeulenstraat hebben een te geringe invloed om in dit onderzoek mee genomen te worden. Aan het gedeelte van de Mandelastraat (B), tussen de Jan van Riebeeckstraat en de Gelddijk zijn geen woningen gesitueerd. Er kan wel geparkeerd worden. Deze parkeerplaatsen zijn in dit onderzoek meegeteld. Het overzicht van de tellingen staan in tabel 1.

Tabel 1 tellingen 6 oktober 2005

Locatie	Aantal Parkeerplaatsen	Aantal hinderlijke parkeerlocatie	totaal
Jan van Riebeeckstraat	37	3*	40
Pijpsseweg (A)	14		14
Mandelastraat (B)	5		5
<i>Subtotaal</i>	<i>56</i>		<i>59</i>
Particuliere parkeerplaatsen**	20		20
Garageboxen (50% van 44)**	22		22
Totaal	98		101

* Dit zijn plaatsen waar veelvuldig voertuigen staan geparkeerd maar geen parkeervakken zijn. Deze zijn in figuur 1 rood aangegeven.

** In dit gebied zijn ook een aantal niet openbare parkeerplaatsen van belang. Deze plaatsen zijn achter de bebouwing aan de Jan van Riebeeckstraat gelegen. Het gaat om 44 garageboxen en 20 parkeerplaatsen. De parkeerplaatsen zijn vrij toegankelijk voor alle gebruikers van het complex en worden voor 100% mee geteld in de berekening. Voor de garageboxen wordt aangenomen dat 50% (CROW-norm) gebruikt wordt voor het parkeren van voertuigen. Er worden voor de garageboxen 22 parkeerplaatsen bijgeteld. Ook deze parkeerplaatsen staan in tabel 1.

3. Parkeren op eigen erf:

Bij het berekenen van parkeergelegenheid wordt een onderscheid gemaakt tussen openbare parkeerplaatsen en particuliere parkeergelegenheid. De invloed van de gemeente op het gebruik van particuliere parkeergelegenheid is gering. Zo worden garages bij woningen grotendeels omgebouwd tot woonruimte of als opslag gebruikt. Voor het berekenen van het gebruik van particuliere parkeervoorzieningen wordt gebruikt gemaakt van de CROW-normen.

Particuliere parkeerterreinen worden volledig mee geteld als deze deel uitmaken van een complex en vrij toegankelijk zijn voor alle gebruikers van het complex. De particuliere parkeerplaatsen aan de achterzijde van de flats aan de Jan van Riebeeckstraat zijn hier een voorbeeld van. Overige, individuele parkeerplaatsen op eigen erf worden bij bestaande situatie alleen meegeteld als deze werkelijk als parkeerplaats in gebruik zijn, met toepassing van de normen van het CROW.

Figuur 1 parkeermogelijkheden



4. Bevindingen brandweer

De brandweer heeft naar aanleiding van dit parkeeronderzoek de bereikbaarheid gecontroleerd van de in het onderzoeksgebied gelegen straten. Zij hebben aangegeven geen hinder te ondervinden van geparkeerde voertuigen.

5. Parkeerkencijfers

Door het CROW (kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur) zijn in publicatie 182 (2003) parkeerkencijfers opgesteld die als richtlijn toegepast worden bij het bepalen van de parkeernormering. Met behulp van de in publicatie 182 gegeven parkeerkencijfers is de huidige parkeerbehoefte berekend voor het onderzoeksgebied.

Om de parkeernormen te kunnen berekenen is inzicht in de prijs van de woningen van belang. In figuur 2 is de verdeling van de woningen weergegeven onderverdeeld in woningen goedkoop en midden. Daarnaast zijn ook de winkels opgenomen die invloed hebben op het gebied.

De gebruikte prijs/tijdklasse indeling van de woningen is in tabel 3 weergegeven. De berekening van de parkeernormen voor de Jan van Riebeeckstraat en omgeving staan in tabel 2. Hierin is ook de parkeerbehoefte van de aanwezige bedrijven mee genomen.

We hebben hier echter te maken met parkeergelegenheid die door de aanwezige functies voor dubbelgebruik geschikt is. Dit wil zeggen dat de aanwezige functies op verschillende tijden gebruik

maken van de aanwezige parkeergelegenheid. Het benodigd aantal parkeerplaatsen is berekend door het aanwezigheidspercentage dat van toepassing is op het gebruik van de parkeerplaatsen mee te rekenen. Tabel 3 laat de uitkomst van deze berekening zien. De gebruikte aanwezigheidspercentages staan vermeld in tabel 6.

Door het dubbelgebruik is de maximale behoefte aan parkeerplaatsen lager als in tabel 2 berekend is (105 ipv 115). Op koopavond is de hoogste berekende parkeerdruk.

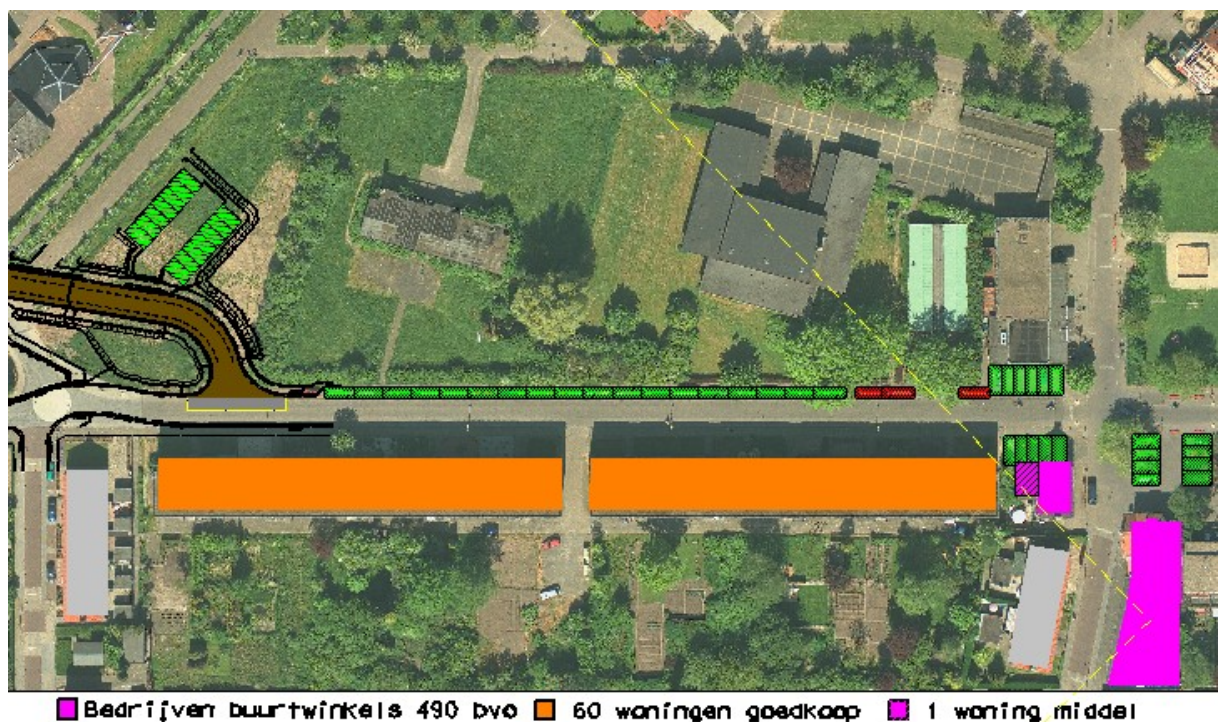
Tabel 2 berekening Jan van Riebeeckstraat per eenheid (CROW publicatie 182)

Straat	Woning type	Kengetal	Parkeer behoefte (berekend)
Jan van Riebeeckstraat	1 woning midden	1,8-1,9	1,8
	60 woningen goedkoop	1,4-1,9	99
	440 bvo bedrijven (buurtwinkels)	2,5-4,0 per 100 bvo	14,3
Totaal			115 (115,1)

Tabel 3 berekening Jan van Riebeeckstraat met aanwezigheids percentage dubbelgebruik (CROW publicatie 182)

	Overdag	Middag avond	Avond	Koopavond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woning goedkoop	49,5	59,4	99	89,1	59,4	59,4	69,3
Woning midden	0,9	1,08	1,8	1,62	1,08	1,08	1,26
winkels	4,29	10,1	2,86	14,3	14,3	0	0
Behoefte bij dubbelgebruik	54,69	70,47	103,66	105 (105,02)	74,78	60,48	70,6

Figuur 2 verdeling van de woningen



6. Ontwikkelingen in de openbare ruimte

Door de aanleg van aanvullende parkeergelegenheid aan de Prijsseweg is de bestaande overlast opgelost. De hulpdiensten ondervinden door de aanleg van de aanvullende parkeerplaatsen geen overlast meer van fout geparkeerde voertuigen. Bij nieuwe ontwikkelingen in het gebied moeten alle opgeheven parkeerplaatsen gecompenseerd worden. Hiermee wordt voorkomen dat opnieuw overlast voor het verkeer ontstaat.

7. Advies

Het aantal parkeervakken dat gerealiseerd moet worden is afhankelijk van het type en het aantal te bouwen woningen/voorzieningen. Door het aantal te bouwen woningen/voorzieningen te vermenigvuldigen met het bij dat woningtype/voorziening behorende kengetal wordt het aantal aan te leggen parkeervakken verkregen.

Voor het vaststellen van het aantal aan te leggen parkeerplaatsen moet worden gerekend met de CROW publicatie 182 waarbij gerekend moet worden met een matig stedelijk gebied in de rest van de bebouwde om. Het is wenselijk, maar niet noodzakelijk om het huidige te kort aan parkeerplaatsen binnen de nieuwe ontwikkeling op te lossen. Dat zal bijdragen aan draagvlak bij de huidige bewoners en zal parkeeroverlast in de toekomst helpen voorkomen.

Parkeren op eigen erf is niet wenselijk bij goedkope en middeldure woningen.

Bijlage: Kengetallen

Klasse indeling betreft matig stedelijk gebied rest bebouwde kom

Tabel 4 parkeernormen nieuw te bouwen woningen

Parkeer kencijfers (parkeerplaats per woning)	CROW publicatie 182
woningen goedkoop	1,65 (1,4-1,7)
woningen midden	1,80 (1,7-1,9)
woningen duur	2,00 (1,9-2.1)
woningen aanleun/service	0,45 (0,3-0,6)
buurtwinkels	2,5-4,0 per 100 bvo (3,25)
therapeut	1,5- 2,0 per behandelkamer (minimaal 3 per praktijk)

Parkeerbehoefte rugzakwoningen = 2.3 parkeerplaats per woning

Tabel 5 klasse indeling woningen

Woning klasse (peil 1 juli 2005)	prijsklasse
Goedkoop	Tot € 160.000,--
Midden	€ 160.000,-- tot € 230.000,--
Duur	Meer dan € 230.000,--

Tabel 6 Aanwezigheidspercentages

	Overdag	Middag avond	Avond	Koopavond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woning goedkoop	50	60	100	90	60	60	70
Woning midden	50	60	100	90	60	60	70
winkels	30	70	20	100	100	0	0