

Noordelijke Spoorstraat 15 Ede

Parkeer- en verkeersonderzoek

Opdrachtgever

Titel rapport

Projectleider Goudappel

Projectteam Goudappel

Kenmerk

Datum publicatie

Status

Bouwbedrijf Klomp BV

Noordelijke Spoorstraat 15 Ede

Gerard Steenbergen

Gerard Steenbergen en Robbert Abbink

021326.20251111.R1.02

11 november 2025

Definitief

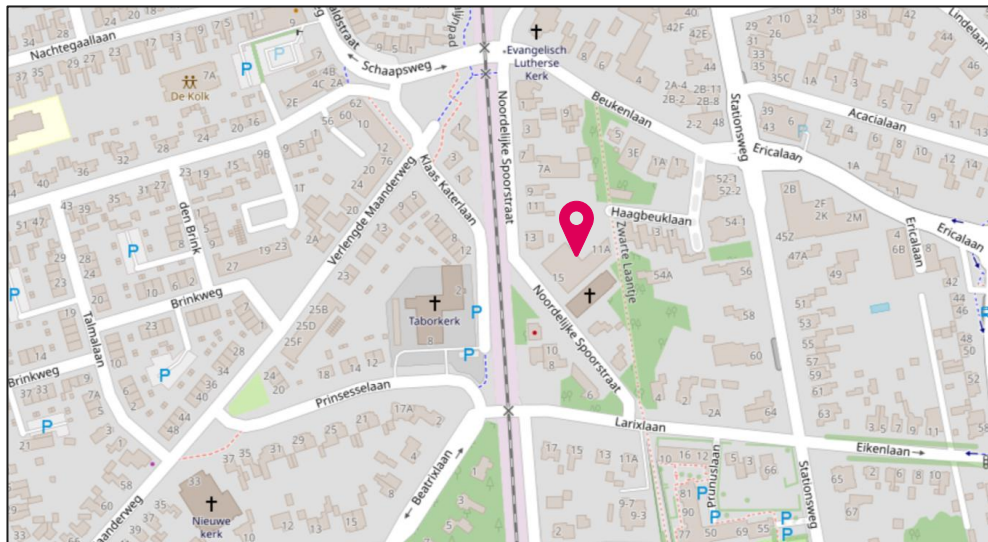
Inhoudsopgave

1. Context	1
1.1 Aanleiding	1
1.2 Functieprogramma	2
1.3 Parkeeraanbod	2
2. Autoparkeren	3
2.1 Aanpak en uitgangspunten	3
2.2 Resultaat parkeerbehoefte	4
2.3 Resultaat parkeerbalans	4
2.4 Parkeeroplossing	5
2.5 Deelmobiliteit	7
3. Verkeersgeneratie	8
3.1 Aanpak en uitgangspunten	8
3.2 Resultaat	9
3.3 Planeffect	10
4. Conclusie	11
Bijlage 1 Samenvatting parkeerdrukmeting	12

1. Context

1.1 Aanleiding

In Ede zijn plannen voor de ontwikkeling van 30 sociale huurwoningen aan de Noordelijke Spoorstraat 11a en 15 (zie Figuur 1.1). Goudappel BV heeft voor deze ontwikkeling eerder onderzoek gedaan naar de verkeersgeneratie¹. Dit onderzoek is in deze rapportage geactualiseerd. Aanvullend is Goudappel BV gevraagd over parkeren te adviseren. Hiertoe is door veldwerkbureau NDC Nederland² een parkeerdrukmeting uitgevoerd, om te bepalen of, bij een eventueel parkeertekort op eigen terrein, (een deel van) de parkeerbehoefte in de openbare ruimte kan worden opgelost. Daarnaast is gevraagd om de verandering in de verkeersstromen als gevolg van de ontwikkeling te onderzoeken en het effect op de verkeersafwikkeling inzichtelijk te maken. In voorliggende rapportage zijn de aanpak, uitgangspunten en resultaten van dit parkeer- en verkeersonderzoek beschreven.



Figuur 1.1: Ligging van de ontwikkeling aan de Noordelijke Spoorstraat

¹ Rapportage 'Verkeersgeneratie Noordelijke Spoorstraat Ede (0015470.20230803.R1.01)' (3 augustus 2023).

² NDC Nederland is vaste partner van Goudappel BV voor het uitvoeren van veldwerk.

1.2 Functieprogramma

In de huidige situatie is een bedrijfsgebouw gevestigd op het terrein van de Noordelijke Spoorstraat 15 en 11A. De achterzijde van het gebouw is te bereiken via een toegangsweg tussen de huisnummers 11 en 13. Het gebouw op nummer 11A functioneert als een kantoor en het gebouw op nummer 15 als industrie. Beide functies komen te vervallen en zullen plaatsmaken voor 30 sociale huurwoningen. Het functieprogramma van de huidige en de toekomstige situatie is weergegeven in tabel 1.1. Hierbij is voor de functieomschrijving aangesloten bij de gemeentelijke parkeernormen.

situatie	functie	omvang	eenheid
huidig	kantoor (zonder baliefunctie)	228	m ² bvo
	bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief	1.130	m ² bvo
toekomstig	sociale huur (inkomensgrens) appartement groter dan 60 m ² bvo	24	woningen
	sociale huur (inkomensgrens) appartement kleiner dan 60 m ² bvo	6	woningen

Tabel 1.1: Functieprogramma huidige en toekomstige situatie

1.3 Parkeeraanbod

In de huidige situatie zijn 9 parkeerplaatsen aanwezig op eigen terrein. In de toekomstige situatie zullen op eigen terrein in totaal 26 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Deze parkeerplaatsen zullen zowel voor bewoners als bezoekers toegankelijk zijn. Het huidige en toekomstige parkeeraanbod is samengevat in tabel 1.2.

situatie	aantal parkeerplaatsen op eigen terrein
huidig	9
toekomstig	26

Tabel 1.2: Parkeeraanbod huidige en toekomstige situatie

2. Autoparkeren

2.1 Aanpak en uitgangspunten

De parkeerbehoefte wordt berekend door de parkeernormen te vermenigvuldigen met het aantal woningen per type. De gemeente Ede heeft haar parkeernormen vastgesteld in het document 'Beleidsregel van burgemeester en wethouders parkeernormen Ede 2025' (3 mei 2025). De hoogte van de parkeernormen is afhankelijk van het gebied waarin een ontwikkeling zich bevindt. Voor de ontwikkeling aan de Noordelijke Spoorstraat geldt het gebied 'Ede-Schil'. De te hanteren parkeernormen zijn opgenomen in tabel 2.1. In tegenstelling tot het gemeentelijke parkeerbeleid is in onderstaande tabel de parkeernorm opgesplitst in een deel bewoners en een deel bezoekers.

situatie	functie	parkeernorm	eenheid
toekomstig	sociale huur (inkomensgrens) appartement groter dan 60 m ² bvo	1,0	ppl/woning
	sociale huur (inkomensgrens) appartement kleiner dan 60 m ² bvo	0,8	ppl/woning
	bezoekers woningen	0,3	ppl/woning

Tabel 2.1: Te hanteren parkeernormen conform gemeentelijk beleid behorend bij 'Ede-Schil'

Naast parkeernormen zijn in het gemeentelijke beleid aanwezigheidspercentages opgenomen, waarmee het effect van dubbelgebruik inzichtelijk gemaakt kan worden. De parkeernormen en aanwezigheidspercentages zijn gebaseerd op CROW³-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren – Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (november 2018). Volgens deze publicatie is dubbelgebruik voor bewoners en bezoekers niet mogelijk (er is namelijk sprake van één functie: wonen). De aanwezigheidspercentages worden in deze studie daarom enkel gebruikt om te bepalen of op alle momenten van de week in voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein wordt voorzien. Met de parkeerdrukmeting is vervolgens bepaald of restcapaciteit in de omgeving beschikbaar is om een eventueel parkeertekort op eigen terrein op te lossen. De te hanteren aanwezigheidspercentages zijn weergegeven in tabel 2.2.

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	koop avond	zondag
woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	60%	80%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	80%	70%	60%	70%

Tabel 2.2: Te hanteren aanwezigheidspercentages conform gemeentelijk beleid

³ CROW is een landelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en werk en veiligheid.

Op basis van het gemeentelijke beleid mag salderen van parkeerplaatsen toegepast worden (wanneer een functie minder dan 5 jaar leeg staat). Salderen houdt in dat een tekort aan parkeerplaatsen in de huidige situatie niet (nogmaals) opgelost dient te worden in de toekomstige situatie. De maatgevende momenten per functie zijn hiervoor bepalend. Bij deze ontwikkeling is het maatgevende moment van de huidige/voormalige situatie de werkdag overdag. Het maatgevende moment van de toekomstige situatie is de werkdagavond. Praktisch gezien betekent dit dat salderen van parkeerplaatsen geen nut heeft. Om deze reden is ervoor gekozen enkel de parkeerbehoefte van de toekomstige situatie te berekenen.

2.2 Resultaat parkeerbehoefte

In tabel 2.3 is op basis van de beschreven aanpak en uitgangspunten uit paragraaf 2.1 de parkeerbehoefte per moment van de week weergegeven. Hieruit blijkt dat op het maatgevende moment (werkdagavond) 34 parkeerplaatsen op eigen terrein nodig zijn. Conform gemeentelijk beleid zijn de totalen naar boven afgerond.

functie	zonder dubbelgebruik	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	koop avond	zondag
sociale huur (inkomensgrens) appartement groter dan 60 m ² bvo	24,0	12,0	12,0	21,6	24,0	14,4	19,2	19,2	16,8
sociale huur (inkomensgrens) appartement kleiner dan 60 m ² bvo	4,8	2,4	2,4	4,3	4,8	2,9	3,8	3,8	3,4
bezoekers woningen	9,0	0,9	1,8	7,2	0,0	7,2	6,3	5,4	6,3
totaal	38	16	17	34	29	25	30	29	27

Tabel 2.3: Parkeerbehoefte toekomstige situatie per moment van de week

2.3 Resultaat parkeerbalans

In tabel 2.4 is de parkeerbehoefte per moment van de week afgezet tegen de beschikbare parkeercapaciteit op eigen terrein. Hieruit blijkt dat op de werkdagavond, werkdagnacht, zaterdagavond, koopavond en zondag een parkeertekort optreedt. Het parkeertekort is het grootst op de werkdagavond (8 parkeerplaatsen). In de hierop volgende paragraaf is met behulp van de resultaten uit de parkeerdrukmeting bepaald of de resterende parkeerbehoefte in de openbare ruimte opgelost kan worden.

functie	zonder dubbelgebruik	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	koop avond	zondag
parkeerbehoefte totaal	38	16	17	34	29	25	30	29	27
parkeeraanbod eigen terrein	26	26	26	26	26	26	26	26	26
parkeerbehoefte openbare ruimte	12	-	-	8	3	-	4	3	1

Tabel 2.4: Resultaat parkeerbalans toekomstige situatie

2.4 Parkeeroplossing

Uit voorgaande paragrafen blijkt dat een groot deel van de parkeerbehoefte op eigen terrein kan worden opgelost, maar dat op sommige momenten parkeerbehoefte in de openbare ruimte ontstaat. Middels een parkeerdrukmeting in de omgeving van de ontwikkeling is berekend wat de restcapaciteit is. NDC Nederland heeft de parkeerdrukmeting uitgevoerd. De resultaten daarvan zijn opgenomen in bijlage 1. In samenspraak tussen Bouwbedrijf Klomp BV en Gemeente Ede is besloten om metingen uit te voeren op de volgende momenten:

- Zaterdagmiddag 5 april 2025 tussen 12.00 en 15.00 uur (ieder uur);
- Zondag 6 april 2025 tussen 10.00 en 16.00 uur (ieder uur);
- Dinsdag 8 april 2025 tussen 19.00 en 23.00 uur (ieder uur).

In het parkeeronderzoek is het gebied verdeeld op basis van de acceptabele loopafstand uit het gemeentelijke beleid (100-200 meter voor wonen), waarmee de parkeerdruk binnen 100 en binnen 200 meter van de ontwikkeling is gemeten.

Disclaimer

In een eerdere versie van voorliggend rapport is ervan uitgegaan dat het Zwarte Laantje, gelegen aan de achterzijde van de ontwikkellocatie, gebruikt kan worden voor voetgangers vanaf de ontwikkellocatie. Dit blijkt niet correct, wat ertoe heeft geleid dat meerdere secties binnen het onderzoeksgebied niet meer gebruikt kunnen worden voor het vinden van een passende parkeeroplossing. In voorliggende rapportage is hier rekening mee gehouden.

Belangrijk aandachtspunt naar aanleiding van het 'nieuwe' onderzoek is dat sectie 2 (parkeerplaatsen op eigen terrein) – in tegenstelling tot het reeds uitgevoerde onderzoek – niet meer onder de openbare ruimte wordt gerekend. Gevolg hiervan is dat de huidige parkeerders (met name op zondagmorgen) formeel foutparkeerders zijn (hier zijn namelijk geen formele afspraken over gemaakt). Dit betreft voor sectie 2 op het drukste moment (zondagochtend 11.00u) 13 auto's (over alle secties binnen 100 meter is zondagochtend 10.00u het drukste moment). In voorliggende rapportage is de parkeerbehoefte van sectie 2 daarom per moment van de week toegevoegd aan de bestaande parkeerdruk binnen 100 en binnen 200 meter.

In tabel 2.5 (volgende pagina) is de resterende parkeerbehoefte (zie ook tabel 2.4) afgezet tegen de beschikbare restcapaciteit (< 100 meter én < 200 meter) in de openbare ruimte. Hieruit blijkt dat binnen een acceptabele loopafstand van 100 meter op de werkdagavond, werkdagnacht en zondag voldoende restcapaciteit aanwezig is om het parkeertekort van het eigen terrein op te lossen (worst-case is uitgegaan van het drukste moment per dagmeting). Hierbij is conform gemeentelijk beleid rekening gehouden met een acceptabele parkeerdruk van 85%.

Op zondag is sprake van een parkeertekort binnen 100 meter, rekening houdend met de extra parkeerdruk op sectie 2 (eigen terrein). Dit parkeertekort wordt veroorzaakt door bezoekers van de kerk (deze parkeerders zijn uit sectie 2 verwijderd en toegevoegd aan de bestaande parkeerdruk binnen 100 meter en binnen 200 meter). Na een verdere analyse blijkt dat ook op zondag voldoende restcapaciteit binnen 200 meter beschikbaar is⁴. Met de resultaten uit de parkeerdrukmeting is daarmee een passende parkeeroplossing te vinden in de openbare ruimte.

functie		werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	koop avond	zondag
parkeerbehoefte totaal		16	17	34	29	25	30	29	27
parkeeraanbod eigen terrein		26	26	26	26	26	26	26	26
parkeerbehoefte openbare ruimte		-	-	8	3	-	4	3	1
binnen 100 meter loopafstand	huidige parkeerdruk (in aantal pp)	-	-	6 (21.00u)	6 (23.00u)	8 (12.00u)	N.B.	N.B.	27* (10.00u)
	huidige capaciteit (85%)	-	-	21	21	21	N.B.	N.B.	21
	huidige parkeerdruk (in %)	-	-	24%	24%	32%	N.B.	N.B.	108%
	toekomstige parkeerdruk (in aantal pp)	-	-	14	9	-	N.B.	N.B.	28
	toekomstige parkeerdruk (in %)	-	-	56%	36%	-	N.B.	N.B.	112%
binnen 200 meter loopafstand	huidige parkeerdruk (in aantal pp)	-	-	28 (21.00u)	18 (23.00u)	24 (13.00u)	N.B.	N.B.	44 (11.00u)
	huidige capaciteit (85%)**	-	-	55	55	55	N.B.	N.B.	55
	huidige parkeerdruk (in %)	-	-	43%	28%	37%	N.B.	N.B.	68%
	toekomstige parkeerdruk (in aantal pp)	-	-	36	21	-	N.B.	N.B.	45
	toekomstige parkeerdruk (in %)	-	-	55%	32%	-	N.B.	N.B.	69%

* Inclusief de parkeerbehoefte uit sectie 2 (eigen terrein).

** In een eerdere versie van voorliggende rapportage is geconstateerd dat de parkeercapaciteit binnen 200 meter 79 parkeerplaatsen bedraagt. Aangezien in voorliggende rapportage geldt dat het Zwarte Laantje niet meer gebruikt kan worden voor voetgangers, zijn er meerdere secties afgevallen, waardoor de parkeercapaciteit binnen 200 meter neerkomt op 65 parkeerplaatsen. Een acceptabele parkeerdruk (85%) geldt daarbij tot afgerond 55 parkeerplaatsen. In bijlage 1 is dit visueel weergegeven.

Tabel 2.5: Resultaat parkeerbalans toekomstige situatie

De metingen geven geen inzicht in de huidige parkeerdruk op de zaterdagavond en koopavond. Gelet op de restcapaciteit op de werkdagavond is het aannemelijk dat ook in de werkdagnacht voldoende restcapaciteit aanwezig is. Voor de zaterdagavond en koopavond zijn horecafuncties het meest van invloed op de parkeerbehoefte (en parkeerdruk). Omdat de ontwikkellocatie in een woongebied (met nagenoeg geen horecagelegenheden op korte afstand van het plangebied) is gelegen, wordt verwacht dat de parkeerdruk op de zaterdagavond en koopavond vergelijkbaar zijn met de parkeerdruk op een werkdagavond. Bovendien ligt de parkeerdruk binnen een loopafstand < 200 meter relatief laag. Het parkeertekort op eigen terrein kan daarmee op alle resterende momenten opgelost worden in de openbare ruimte.

⁴ In het gemeentelijke parkeerbeleid zijn geen maximaal acceptabele loopafstanden voor een kerk opgenomen. Qua gebruik is een kerk vergelijkbaar met een bioscoop/theater. De maximaal acceptabele loopafstand voor deze functie bedraagt vanaf de geparkeerde auto 100-600 meter.

2.5 Deelmobiliteit

Steeds meer gemeentes bieden de mogelijkheid om een deel van de parkeerbehoefte te verminderen door deelmobiliteit toe te passen. De gemeente Ede heeft hiervoor onder andere de volgende voorwaarden opgenomen in haar parkeerbeleid:

- Het toepassen van deelauto's moet een één-op-één relatie hebben met het beoogde bouwplan en mag daarnaast tegelijkertijd ook voor een breder publiek inzetbaar zijn;
- Het toepassen van deelauto's moet een structureel karakter hebben en kan alleen als dit in een anterieure overeenkomst is vastgelegd, waar ook een kettingbeding en een back-up-plan in is opgenomen;
- In de rest van Ede (alles behalve het centrum) hanteert de gemeente een richtlijn van 1:4, waarbij 1 deelauto gelijk staat aan 4 reguliere auto's;
- Deelauto's moeten 24/7 beschikbaar zijn en met een goede service gegarandeerd zijn. Daarnaast moeten ze gemakkelijk en in de buurt opgehaald kunnen worden;
- Deelauto's zijn bij voorkeur zoveel mogelijk uitstootvrij en dragen bij aan de verbetering van de luchtkwaliteit.

Naast bovenstaande voorwaarden geldt dat de inzet van deelauto's alleen een lagere parkeerbehoefte oplevert wanneer daadwerkelijk gebruik wordt gemaakt van de deelauto's. Het succes van deelauto's is afhankelijk van onder andere het flankerende parkeerbeleid (bijvoorbeeld door middel van parkeerregulering), autoafhankelijkheid, beschikbaarheid van andere modaliteiten en de prijs. Wanneer dit niet zorgvuldig wordt overwogen, worden deelauto's niet gebruikt en ontstaat een hogere parkeerdruk dan voorspeld.

Gezien de lage parkeerdruk in de huidige situatie en het theoretisch berekende effect van de ontwikkeling, is de potentie van deelauto's bij deze ontwikkeling laag. Er is geen flankerend parkeerbeleid, waardoor bewoners en bezoekers gemakkelijk en gratis in de openbare ruimte kunnen parkeren wanneer de parkeerplaatsen op eigen terrein vol staan. Dit zal mensen niet stimuleren om hun (extra) auto weg te doen en over te stappen op deelauto's. Bovendien is één deelauto plaatsen niet voldoende omdat gebruikers zekerheid willen over de beschikbaarheid. Daarvoor zijn ten minste twee deelauto's noodzakelijk. Aanbieder zullen hun investering ook afwegen op deze punten waardoor het lastig wordt om een aanbieder te vinden die deelauto's wil aanbieden bij deze ontwikkeling.

Ter verduidelijking, bovenstaande betekent niet dat de toekomstige bewoners nooit gebruik gaan maken van deelauto's. Het is de vraag of deze bewoners hun auto weg doen als gevolg van de inzet van deelauto's. Daarom wordt de potentie van de inzet van deelauto's, namelijk het verlagen van het autobezit en daarmee de parkeerbehoefte, niet als kansrijk gezien. Dit levert daarmee geen reductie op de parkeerbehoefte op.

3. Verkeersgeneratie

3.1 Aanpak en uitgangspunten

De verkeersgeneratie (= aankomend en vertrekkend verkeer) wordt berekend aan de hand van de verkeersgeneratiekencijfers van CROW. De meest actuele verkeersgeneratiekencijfers zijn opgenomen in publicatie 744 'Parkeerkencijfers 2024 – Basis voor parkeernormering' (juli 2024). De verkeersgeneratie is sterk verbonden met de parkeerkencijfers voor dezelfde locatie. CROW hanteert voor beide kencijfers een bandbreedte. Door de gemeentelijke parkeernormen te vergelijken met de bandbreedte van CROW wordt bepaald wat de bijbehorende verkeersgeneratiekencijfers zijn. De gehanteerde verkeersgeneratiekencijfers zijn weergegeven in tabel 3.1 en komen overeen met de gemiddelde parkeerkencijfers (welke de basis voor de gemeentelijke parkeernormen vormen). Uitgangspunten voor deze kencijfers zijn: 'sterk stedelijk' gebied en zone 'schil centrum', conform de indeling van CROW en de uitgangspunten uit het parkeerbeleid van de gemeente Ede.

Omdat verkeer (doorgaans) meer invloed dan parkeren heeft op de omgeving, is bepaald dat de verkeersgeneratie gesaldeerd kan worden. Om deze reden zijn in onderstaande tabel ook de verkeersgeneratiekencijfers voor de huidige functies weergegeven. Bij het salderen is de toekomstige verkeersgeneratie afgezet tegen de huidige verkeersgeneratie, om het planeffect van de ontwikkeling te bepalen.

functie	gemeentelijke parkeernorm	parkeerkencijfers CROW-744	verkeersgeneratiekencijfers CROW-744	te hanteren verkeersgeneratiekencijfers	eenheid
kantoor (zonder baliefunctie)	1,6	1,3-1,8	4,4-6,2	5,3	per 100 m ² bvo
bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief	1,8	1,5-2,0	7,0-8,8	7,9	per 100 m ² bvo
huur, appartement, sociale huur, >100 m ² bvo	1,3*	0,1-1,2*	2,5-3,3	3,3	per woning
huur, appartement, sociale huur, 75-100 m ² bvo	1,3*	0,3-1,1*	2,2-3,0	3,0	per woning
huur, appartement, sociale huur, <75 m ² bvo	1,1-1,3*	0,3-0,9*	2,1-2,9	2,9	per woning

*Voor de woonfuncties geldt dat het bezoekersdeel van de verkeersgeneratie al in de verkeersgeneratiekencijfers is meegenomen. Daarom is de gemeentelijke parkeernorm inclusief het bezoekersdeel weergegeven. Voor de parkeerkencijfers van CROW geldt dat deze zijn opgehoogd met 0,1: het parkeerkencijfer voor bezoekers van woningen in 'sterk stedelijk' gebied en 'schil centrum'.

Tabel 3.1: Te hanteren verkeersgeneratiekencijfers CROW

Uit tabel 3.1 blijkt dat de parkeernormen voor de huidige functies ongeveer in het midden van de bandbreedte van CROW liggen. Daarom is ervoor gekozen om voor deze functies ook het gemiddelde in de bandbreedte van de verkeersgeneratiekencijfers te hanteren. Voor de woningen geldt dat de gemeentelijke parkeernormen net hoger liggen dan het maximum in de bandbreedte. Daarom wordt voor deze functies het maximale in de bandbreedte van CROW gehanteerd voor de verkeersgeneratie.

De verkeersgeneratiekennijfers zijn door CROW berekend voor een weekdagemaal. Om de verkeersgeneratie per werkdagemaal te berekenen wordt de verkeersgeneratie (per functie) per weekdagemaal vermenigvuldigd met CROW-omrekenfactoren (zie tabel 3.2). Om vervolgens de verkeersgeneratie per spitsuur inzichtelijk te maken is gebruikgemaakt van de kennijfers uit CROW-publicatie 256 'Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden – vuistregels en kengetallen gemotoriseerd verkeer' (oktober 2007). Hierbij vallen de werklocaties in het gebied 'alle kantoorlocaties' en de woonfuncties onder 'overige milieus' conform de indeling van CROW. De gehanteerde percentages (ten opzichte van de verkeersgeneratie per werkdagemaal) voor de verdeling van de verkeersgeneratie is weergegeven in tabel 3.2.

functie	omrekenfactor	doorsnede ochtendspits	doorsnede avondspits
werken	1,33	10%	9%
wonen	1,11	8%	9%

Tabel 3.2: Gehanteerde percentages voor de verdeling van de verkeersgeneratie

3.2 Resultaat

Door de gehanteerde verkeersgeneratiekennijfers en percentages toe te passen op het huidige functieprogramma, is de verkeersgeneratie berekend zoals weergegeven in tabel 3.3. Voor de toekomstige situatie is de verkeersgeneratie weergegeven in tabel 3.4.

functie	oppervlakte	verkeersgeneratie-kennijfer	verkeersgeneratie weekdag	verkeersgeneratie werkdag	doorsnede ochtendspits	doorsnede avondspits
kantoor (zonder baliefunctie)	228	5,3	12	16	2	1
bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief	1.130	7,9	89	119	12	11
totaal			101	135	14	12

Tabel 3.3: Verkeersgeneratie huidige situatie

functie	aantal	verkeersgeneratie-kennijfer	verkeersgeneratie weekdag	verkeersgeneratie werkdag	doorsnede ochtendspits	doorsnede avondspits
huur, appartement, sociale huur, >100 m ² bvo	2	3,3	7	7	1	1
huur, appartement, sociale huur, 75-100 m ² bvo	12	3	36	40	3	4
huur, appartement, sociale huur, <75 m ² bvo	16	2,9	46	52	4	5
totaal			89	99	8	10

Tabel 3.4: Verkeersgeneratie toekomstige situatie

3.3 Planeffect

Door de verkeersgeneratie van de toekomstige situatie af te zetten tegen de huidige situatie ontstaat het planeffect van de ontwikkeling zoals weergegeven in tabel 3.5

situatie	verkeersgeneratie weekdag	verkeersgeneratie werkdag	doorsnede ochtendspits	doorsnede avondspits
huidig	-101	-135	-14	-12
toekomstig	89	99	8	10
planeffect	-12	-36	-6	-2

Tabel 3.5: Planeffect van de ontwikkeling

Uit bovenstaande tabel blijkt dat als gevolg van de ontwikkeling het totaal aantal motorvoertuigbewegingen op etmaal- en spitsniveau afneemt. Daarmee wordt verwacht dat de ontwikkeling ten opzichte van de huidige situatie niet verslechtert of leidt tot (extra) verkeerskundige knelpunten op de Noordelijke Spoorstraat en/of in de omgeving van het plangebied. Een verdere analyse naar de verkeersafwikkeling is daarmee niet noodzakelijk.

4. Conclusie

In Ede zijn plannen voor de ontwikkeling van 30 sociale huurwoningen aan de Noordelijke Spoorstraat 11A en 15. Voor deze ontwikkeling is Goudappel gevraagd te adviseren over parkeren en verkeer. Uit dit parkeer- en verkeersonderzoek blijken de volgende conclusies:

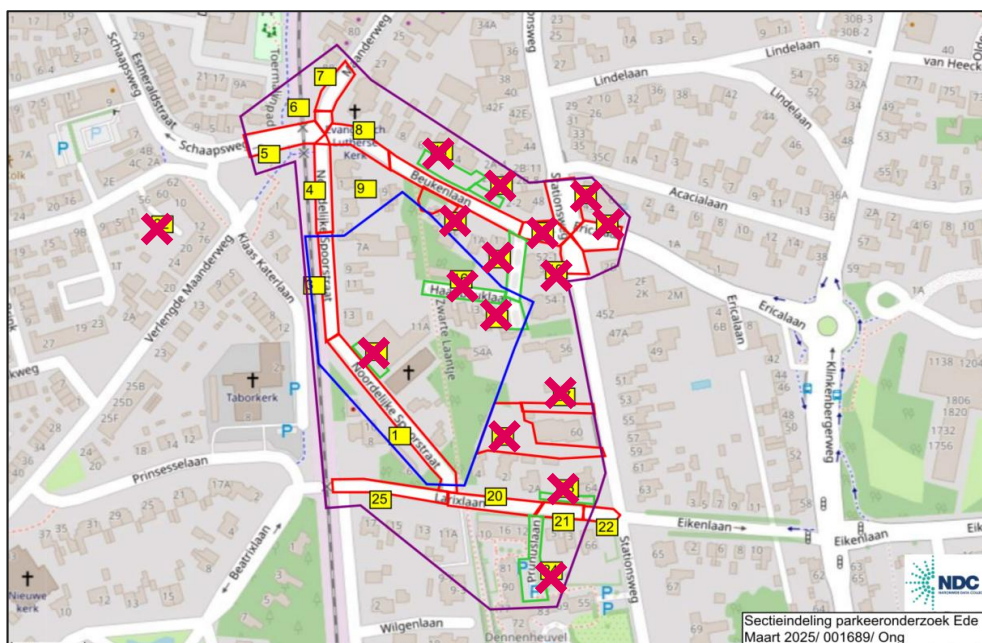
Parkeren

- Het salderen van parkeerplaatsen heeft voor deze ontwikkeling praktisch gezien geen nut, omdat hiervoor de maatgevende momenten tussen de huidige en toekomstige functies dermate van elkaar verschillen.
- De toekomstige parkeerbehoefte bedraagt zonder toepassing van dubbelgebruik 38 parkeerplaatsen. Door aanwezigheidspercentages toe te passen is het effect van dubbelgebruik inzichtelijk gemaakt. Resultaat hiervan is de parkeerbehoefte per moment van de week. Op het maatgevende moment (werkdagavond) bedraagt de parkeerbehoefte dan 34 parkeerplaatsen. Dit levert op het maatgevende moment (werkdagavond) een parkeerbehoefte van 8 parkeerplaatsen in de openbare ruimte op.
- NDC Nederland heeft een parkeerdrukmeting uitgevoerd op een werkdagavond, een zaterdagmiddag en een zondag. Hieruit blijkt dat voor de werkdagavond, werkdagnacht en zaterdagmiddag binnen een loopafstand van 100 meter genoeg restcapaciteit aanwezig is om de extra parkeerbehoefte in de openbare ruimte op te vangen. Op zondag ontstaat een parkeertekort binnen 100 meter, wat mede veroorzaakt wordt door de parkeerbezetting op sectie 2 (eigen terrein). Dit parkeerprobleem kan opgelost worden binnen een maximaal acceptabele loopafstand van 200 meter.
- Op de zaterdagavond en koopavond zijn geen metingen uitgevoerd. Omdat de ontwikkeling in woongebied is gelegen en nagenoeg geen omliggende horecagelegenheden aanwezig zijn, is het de verwachting dat de parkeerdruk en restcapaciteit op een zaterdagavond en koopavond niet verschilt van de werkdagavond. Op de werkdagavond is voldoende restcapaciteit.

Verkeer

- De verkeersgeneratie van de huidige functies bedraagt 135 mvt/etmaal op een gemiddelde werkdag, waarvan 14 in de ochtendspits en 12 in de avondspits.
- De verkeersgeneratie van de toekomstige functies bedraagt 99 mvt/etmaal op een gemiddelde werkdag, waarvan 8 in de ochtendspits en 10 in de avondspits.
- Het aantal verkeersbewegingen op etmaal- en spitsniveau neemt af als gevolg van de ontwikkeling. Daarmee wordt verwacht dat de ontwikkeling niet leidt tot (extra) verkeerskundige knelpunten op de Noordelijke Spoorstraat en/of in de omgeving van het plangebied.

Bijlage 1 Samenvatting parkeerdrukmeting



Figuur B1.1: Aangepaste sectie-indeling parkeerdrukmeting

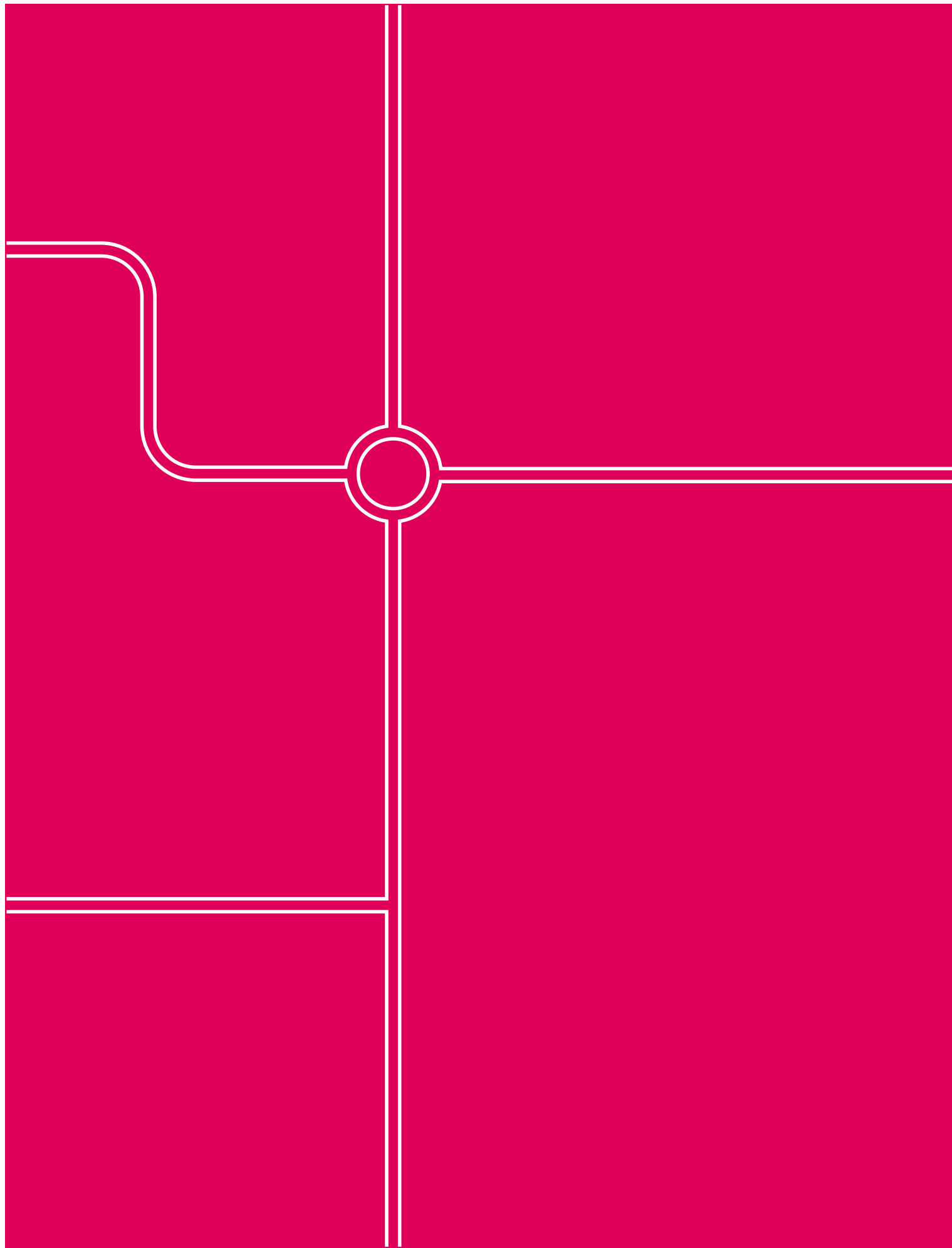
In tegenstelling tot een eerdere versie van voorliggende rapportage is de sectie-indeling binnen 100 en binnen 200 meter aangepast. Hierbij is de volgorde gehanteerd uit tabel B1.1. In de tabel is ook per afstandsgebied de parkeercapaciteit weergegeven.

secties per maximaal acceptabele loopafstand			
< 100 meter	parkeercapaciteit	< 200 meter	parkeercapaciteit
1	20	1 (ook < 100 meter)	20
3	5	3 (ook < 100 meter)	5
		4	4
		5	0
		6	0
		7	4
		8	3
		9	5
		20	10
		21	2
		22	4
		25	8
totaal	25	totaal	65

Tabel B.1.1: Gehanteerde secties en parkeercapaciteit per loopafstand

		Parkeerdruk in aantallen en % per onderzoeksdag en -tijd					
		Zone 1 (<100 meter)			Zone 2 (<200 meter)		
Onderzoeksdag en -tijd		Parkeerdruk	Capaciteit	in %	Parkeerdruk	Capaciteit	in %
Zaterdag 5 april 2025	12.00 uur	8	25	32%	22	65	34%
	13.00 uur	7	25	28%	24	65	37%
	14.00 uur	5	25	20%	23	65	35%
	15.00 uur	5	25	20%	17	65	26%
		Parkeerdruk in aantallen en % per onderzoeksdag en -tijd					
		Zone 1 (<100 meter)			Zone 2 (<200 meter)		
Onderzoeksdag en -tijd		Parkeerdruk	Capaciteit	in %	Parkeerdruk	Capaciteit	in %
Zondag 6 april 2025	10.00 uur	15	25	60%	31	65	48%
	11.00 uur	14	25	56%	31	65	48%
	12.00 uur	6	25	24%	18	65	28%
	13.00 uur	5	25	20%	13	65	20%
	14.00 uur	5	25	20%	15	65	23%
	15.00 uur	5	25	20%	14	65	22%
	16.00 uur	4	25	16%	14	65	22%
		Parkeerdruk in aantallen en % per onderzoeksdag en -tijd					
		Zone 1 (<100 meter)			Zone 2 (<200 meter)		
Onderzoeksdag en -tijd		Parkeerdruk	Capaciteit	in %	Parkeerdruk	Capaciteit	in %
Dinsdag 8 april 2025	19.00 uur	6	25	24%	17	65	26%
	20.00 uur	5	25	20%	26	65	40%
	21.00 uur	6	25	24%	28	65	43%
	22.00 uur	6	25	24%	20	65	31%
	23.00 uur	6	25	24%	18	65	28%

Figuur B1.2: Samenvatting parkeerdrukmeting (bron: NDC Nederland)



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32