

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Postbus 161
7400 AD Deventer
T +31 (0)570 666 222
goudappel@goudappel.nl

Den Haag
Anna van Buerenplein 46
2595 DA Den Haag

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam



MIBA Bouwmanagement B.V.

Verkenning parkeren ontwikkeling Nieuwstad 29-33 te Lochem

Datum 29 mei 2020
Kenmerk 006995.20200529.N1.01
Eerste versie

1 Inleiding

MIBA Bouwmanagement BV is voornemens om een ontwikkeling te realiseren aan de Nieuwstad 29, 31 en 33 te Lochem. In de huidige situatie zijn hier een tweetal woningen, en tweetal winkels en een apotheek gelegen. Het voornemen is om de huidige bebouwing te slopen en in plaats daarvan 23 appartementen te realiseren. De te realiseren appartementen kennen een oppervlakte van circa 50 tot 72 m² vvo en zijn met name gericht op starters en 1- tot 2-persoonshuishoudens. Bij de appartementen worden 11 parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd.

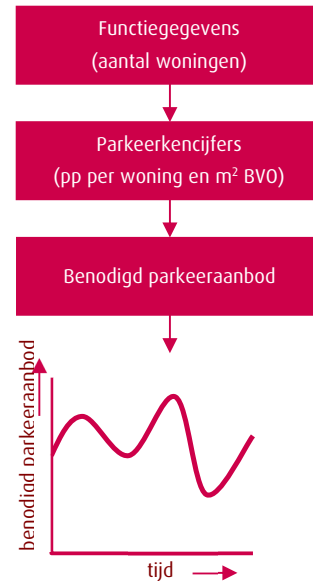
MIBA Bouwmanagement heeft Goudappel Coffeng BV gevraagd om ten behoeve van deze ontwikkeling de mogelijkheden voor parkeren bij de ontwikkeling te verkennen. Waarbij rekening wordt gehouden met het eventueel stallen van deelauto's, de specifieke doelgroep en de mogelijkheden tot parkeren in de omgeving. Voorliggende notitie beschrijft voor u de resultaten van de verkenning parkeren.

2 Basisberekening parkeerbalans

De parkeerbalans dient eerst opgesteld te worden zonder rekening te houden met de specifieke kenmerken van de ontwikkeling: de basisberekening. Wat het effect van de specifieke kenmerken van de ontwikkeling op de parkeersituatie is, is onderzocht in hoofdstuk 3.

2.1 Aanpak

Voor de ontwikkeling aan de Nieuwstad 29-33 te Lochem wordt het benodigde parkeeraanbod bepaald door de omvang van de functies te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeerkencijfers (het aantal benodigde parkeerplaatsen per functie-eenheid). Niet alle parkeerders kennen op alle momenten van de week een even grote parkeerbehoefte. Zo kan bijvoorbeeld onderscheid worden gemaakt naar bewoners en bezoekers van bewoners. Bewoners van woningen kennen het maatgevende moment gedurende de nacht, terwijl het maatgevende moment voor bezoekers van de woningen de zaterdagavond is. Door toepassing van aanwezigheidspercentages wordt rekening gehouden met dit effect. Dit kan alleen onder de voorwaarde dat de parkeerplaatsen door de verschillende parkeerders kunnen worden gebruikt (dubbelgebruik).



Figuur 2.1: Berekening benodigd

Door het benodigde parkeeraanbod voor de functies in de huidige situatie af te trekken van het benodigde parkeeraanbod voor de te realiseren functies, ontstaat het resulterende benodigde parkeeraanbod als gevolg van de ontwikkeling. In figuur 2.1 is de berekening van de parkeervraag geschematiseerd.

Door het benodigde parkeeraanbod af te zetten tegen de verandering in parkeeraanbod als gevolg van de ontwikkeling ontstaat de parkeerbalans. Hieruit kan worden afgeleid of bij de ontwikkeling voldoende parkeerplaatsen zijn gepland om te voorzien in het benodigde parkeeraanbod.

2.2 Uitgangspunten

Functieprogramma

In de huidige situatie zijn op de ontwikkellocatie woningen, winkels en een apotheek gelegen. Deze worden getransformeerd tot 23 appartementen met beperkte oppervlakte. Door de ontwikkeling komen geen parkeerplaatsen te vervallen, wel worden aan de achterzijde van de ontwikkellocatie 11 parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd. In tabel 2.1 is het volledige functieprogramma weergegeven.

sloop/nieuwbouw	functie	omvang	eenheid
sloop	appartementen	-2	woningen
sloop	detailhandel (hoor- en naaiwinkel)	-247	m² bvo
sloop	apotheek	-300	m² bvo
nieuwbouw	appartementen (57-80 m² bvo)	18	woningen
nieuwbouw	appartementen (< 50 m² bvo)	5	woningen
nieuwbouw	parkeerplaatsen op eigen terrein	11	parkeerplaatsen

Tabel 2.1: Functieprogramma ontwikkeling Nieuwstad 29-33

Te hanteren parkeerkcijfers

De gemeente Lochem heeft in 2016 een 'Actualisatie Nota Mobiliteit 2016' vastgesteld. Hierin is opgenomen dat bij de realisatie van een ontwikkeling aan een parkeereis moet worden voldaan: het minimaal aantal parkeerplaatsen waarin bij de ontwikkeling dient te worden voorzien. Uitgangspunt is dat de parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd dienen te worden. Zowel in de Nota Mobiliteit als in het vigerende bestemmingsplan van de ontwikkellocatie is niet gespecificeerd hoe de parkeereis dient te worden berekend.. Daarom hebben wij de meest recente landelijke parkeerkcijfers zoals gepubliceerd door CROW¹ gebruikt. De CROW-parkeerkcijfers zijn op de praktijk gebaseerde cijfers die algemeen erkend zijn als hulpmiddel bij het bepalen van het aantal benodigde parkeerplaatsen.

Bij het toepassen van de parkeerkcijfers wordt onderscheid gemaakt naar stedelijkheidsgraad en ligging van de ontwikkellocatie. De kern Lochem kent de stedelijkheidsgraad 'matig stedelijk'² en de ontwikkellocatie is gelegen in het centrum³. De parkeerkcijfers geven daarnaast een bandbreedte aan. Gegeven het gemiddelde autobezit in de kern van Lochem ten opzichte van het gemiddelde autobezit in alle Nederlandse matig stedelijke gebieden, is het gemiddelde van de bandbreedte gehanteerd⁴. In tabel 2.2 zijn de te hanteren parkeerkcijfers conform bovengenoemde uitgangspunten per functie opgenomen, met daarbij apart aangegeven wat het aandeel bezoekers is in het parkeerkcijfer.

¹ Toekomstbestendig parkeren – van parkeerkcijfers naar parkeernormen, publicatie 381, CROW, 2018.

² De stedelijkheidsgraad is gebaseerd op de omgevingsadressendichtheid. In de kern Lochem is dit circa 1.200 adressen per vierkante kilometer (Kerncijfers wijken en buurten 2019, CBS Statline). Dit komt overeen met matig stedelijk gebied, welke een bandbreedte kent van 1.000 tot 1.5000 adressen per vierkante kilometer (Toekomstbestendig parkeren, CROW, 2018).

³ https://www.lochem.nl/fileadmin/internet-doc/Wonen-Leven-Vervoer/Verkeer-vervoertuigen-en-wegen/Parkeren/Tekening_bebording_blaauwe_zone_aangepast.pdf

⁴ Het gemiddelde autobezit in de kern Lochem is 1,16 auto per huishouden (Kerncijfers wijken en buurten 2019, CBS Statline). Gemiddeld ligt het autobezit per huishouden in alle Nederlandse matig stedelijke gebieden op 1,15 auto per huishouden (Toekomstbestendig parkeren, CROW, 2018).

sloop/ nieuwbouw	functie	toegepaste functie	parkeer kencijfer	aandeel bezoek	eenheid
sloop	appartementen	huur, appartement, midden/goedkoop	1,2	0,3	ppl per woning
sloop	detailhandel (hoor- en naaiwinkel)	binnenstad of hoofdwinkelcentrum 30.000-50.000 inwoners ⁵	3,5	88%	ppl per 100 m² bvo
sloop	apotheek	apotheek	2,75	45%	ppl per 100 m² bvo
nieuwbouw	appartementen (57-80 m² bvo)	huur, appartement, midden/goedkoop	1,2	0,3	ppl per woning
nieuwbouw	appartementen (< 50 m² bvo)	huur, appartement, midden/goedkoop	1,2	0,3	ppl per woning

Tabel 2.2: Te hanteren parkeerkecijfers

Aanwezigheidspercentages

De verschillende doelgroepen bij de ontwikkeling kennen het maatgevende moment wat betreft parkeren op verschillende momenten. Hiertoe is bij het opstellen van de parkeerbalans rekening gehouden met aanwezigheidspercentages, zoals gespecificeerd door CROW⁶. De te hanteren aanwezigheidspercentages voor de ontwikkeling aan de Nieuwstad 29-33 zijn opgenomen in tabel 2.3.

doelgroep	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
bezoek van bewoners	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
apotheek	85%	100%	40%	50%	25%	40%	40%	40%

Tabel 2.3: Te hanteren aanwezigheidspercentages

2.3 Resultaat parkeerbalans

Aan de hand van het functieprogramma, de te hanteren parkeerkecijfers en de aanwezigheidspercentages is het benodigde parkeeraanbod bij de ontwikkeling aan de Nieuwstad 29-33 bepaald. Het benodigde parkeeraanbod is afgezet tegen het aantal te realiseren parkeerplaatsen, waardoor de parkeerbalans ontstaat. Het resultaat is opgenomen in tabel 2.4. Onderscheid is gemaakt naar het benodigde parkeeraanbod op de verschillende momenten van de week.

Op de werkdagmiddag is het benodigde parkeeraanbod dat komt te vervallen groter dan het toekomstig benodigde parkeeraanbod. Het benodigde parkeeraanbod op dit moment is op 0 parkeerplaatsen gesteld. In de praktijk zullen omwonenden ervaren dat het rustiger wordt.

⁵ De gemeente Lochem kent 33.590 inwoners (Kerncijfers Wijken en Buurten 2019, CBS Statline).

⁶ Toekomstbestendig parkeren – van parkeerkecijfers naar parkeernormen, publicatie 381, CROW, 2018.

sloop/ nieuw	functie	doelgroep	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
sloop	appartementen	bewoners	-0,8	-0,8	-1,4	-1,3	-1,6	-1,0	-1,3	-1,1
sloop	appartementen	bezoekers	-0,1	-0,1	-0,5	-0,4	0,0	-0,4	-0,6	-0,4
sloop	hoor- en naaiwinkel	detailhandel	-2,6	-5,2	-0,9	-6,5	0,0	-8,6	0,0	0,0
sloop	apotheek	apotheek	-5,7	-6,8	-2,7	-3,4	-1,7	-2,7	-2,7	-2,7
nieuw	appartementen (57-80 m2 bvo)	bewoners	7,2	7,2	13,0	11,5	14,4	8,6	11,5	10,1
nieuw	appartementen (<=50 m2 bvo)	bewoners	2,0	2,0	3,6	3,2	4,0	2,4	3,2	2,8
nieuw	bezoek woningen	bezoekers	0,7	1,4	5,5	4,8	0,0	4,1	6,9	4,8
benodigde parkeeraanbod			1	0	17	8	15	3	17	13
beschikbaar parkeeraanbod			11	11	11	11	11	11	11	11
resterend benodigd parkeeraanbod			0	0	6	0	4	0	6	2

Tabel 2.4: Resultaat parkeerbalans

Uit tabel 2.4 blijkt dat de maatgevende momenten voor de parkeersituatie als gevolg van de ontwikkeling de werkdagavond en zaterdagavond zijn. Op deze momenten zijn 17 parkeerplaatsen benodigd om de verandering in de parkeervraag te accommoderen. Gegeven de 11 te realiseren parkeerplaatsen is hiervoor onvoldoende parkeeraanbod voorzien. Een resterend benodigd parkeeraanbod van 6 parkeerplaatsen ontstaat. Ook gedurende de werkdagnacht en de zondagmiddag bestaat een resterend benodigd parkeeraanbod. Op de overige momenten is voldoende parkeeraanbod beschikbaar.

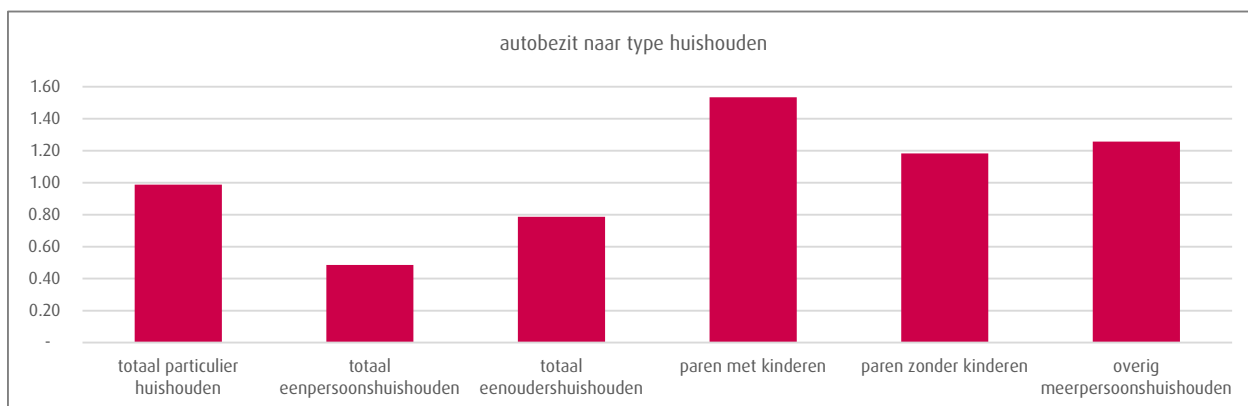
3 Specifieke situatie te realiseren woningen

De parkeerkencijfers van CROW zijn gebaseerd op een aantal veelvoorkomende en gemiddelde functies en doelgroepen. De te realiseren woningen aan de Nieuwstad in Lochem kennen echter een beperkte oppervlakte en richten zich daarmee op een specifieke doelgroep van 1- tot 2-persoonshuishoudens. De woningen zijn gegeven de beperkte oppervlakte niet geschikt voor gezinnen. Deze specifieke doelgroep kent naar verwachting een lager autobezit, dan het gemiddelde autobezit waar vanuit is gegaan in de parkeerkencijfers van CROW. Het effect van het autobezit van de specifieke doelgroep is uitgewerkt in de hiernavolgende paragraaf.

3.1 Autobezit specifieke doelgroepen

Om het autobezit voor verschillende typen huishoudens te analyseren, is gebruik gemaakt van de volgende tabel van CBS/Statline: 'Huishoudens in bezit van auto of motor; huishoudkenmerken, 2015'. Figuur 3.1 geeft het gemiddelde aantal auto's per type huishouden weer⁷.

⁷ Bij deze analyse is aangenomen dat het aantal huishoudens dat drie of meer auto's bezit, gemiddeld drie auto's bezit.



Figuur 3.1: Autobezit per type huishouden, 2015

Uit figuur 3.1 blijkt dat de huishoudsamenstelling een grote invloed heeft op het gemiddelde autobezit. De te realiseren appartementen met een oppervlakte kleiner dan of gelijk aan 50 m² bvo zijn met name geschikt voor 1-persoonshuishoudens. Deze specifieke doelgroep heeft een gemiddeld autobezit van 49% van het gemiddelde autobezit per huishouden (0,49 auto per huishouden ten opzichte van 0,99 auto per huishouden). Het benodigde parkeeraanbod voor bewoners van deze woningen zal dan ook 49% zijn van het benodigde parkeeraanbod conform CROW parkeerkencijfers.

De woningen met een oppervlakte tussen de 57 en 80 m² bvo zijn op basis van de oppervlakte geschikt voor zowel 1- als 2-persoonshuishoudens. De categorieën eenpersoonshuishouden en paren zonder kinderen vallen in de beoogde doelgroep van 1- tot 2-persoonshuishoudens⁸. Uitgaande van deze specifieke doelgroep is het gewogen gemiddelde autobezit 80% van het gemiddelde autobezit per huishouden (0,79 auto per huishouden ten opzichte van 0,99 auto per huishouden). Het benodigde parkeeraanbod voor bewoners van deze woningen zal dan ook 80% zijn van het benodigde parkeeraanbod conform CROW parkeerkencijfers.

3.2 Resultaat parkeerbalans specifieke situatie

Op basis van het lagere dan gemiddelde autobezit voor de specifieke doelgroepen van de te realiseren woningen aan de Nieuwstad te Lochem is een correctie op de parkeerbalans conform parkeerkencijfers van CROW toegepast. De resulterende parkeerbalans is opgenomen in tabel 3.1.

⁸ In het gewogen gemiddelde is rekening gehouden met circa 50% 1-persoonshuishoudens en 50% 2-persoonshuishoudens die zich in dit type woningen zullen vestigen.

sloop/ nieuw	functie	doelgroep	correctie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
sloop	appartementen	bewoners		-0,80	-0,80	-1,44	-1,28	-1,60	-0,96	-1,28	-1,12
sloop	appartementen	bezoekers		-0,06	-0,12	-0,48	-0,42	0,00	-0,36	-0,60	-0,42
sloop	hoor- en naaiwinkel	detailhandel		-2,59	-5,19	-0,86	-6,48	0,00	-8,65	0,00	0,00
sloop	apotheek	apotheek		-5,74	-6,75	-2,70	-3,38	-1,69	-2,70	-2,70	-2,70
nieuw	appartementen (57-80 m2 bvo)	bewoners	1-2 phh	5,76	5,76	10,37	9,22	11,52	6,91	9,22	8,06
nieuw	appartementen (<=50 m2 bvo)	bewoners	1-phh	0,98	0,98	1,76	1,57	1,96	1,18	1,57	1,37
nieuw	bezoek woningen	bezoekers		0,69	1,38	5,52	4,83	0,00	4,14	6,90	4,83
benodigd parkeeraanbod				0	0	12	4	10	0	13	10
beschikbaar parkeeraanbod				11	11	11	11	11	11	11	11
resterend benodigd parkeeraanbod				0	0	1	0	0	0	2	0

Tabel 3.1: Resultaat parkeerbalans specifieke situatie

Uit tabel 3.1 blijkt dat, rekening houdend met de specifieke situatie van de ontwikkeling, het maatgevende moment de zaterdagavond is. Op dit moment zijn 13 parkeerplaatsen benodigd om de verandering in de parkeervraag te accommoderen. Gegeven de 11 te realiseren parkeerplaatsen is hiervoor onvoldoende parkeeraanbod voorzien. Een resterend benodigd parkeeraanbod van 2 parkeerplaatsen ontstaat. Ook gedurende de werkdagavond is één parkeerplaats te weinig voorzien. Op de overige momenten is voldoende parkeeraanbod beschikbaar.

4 Benutten restcapaciteit omgeving

In de voorgaande hoofdstukken is uitgewerkt dat bij de ontwikkeling aan de Nieuwstad te Lochem onvoldoende parkeerplaatsen zijn voorzien om de verandering in de parkeervraag te accommoderen. In de Nota Mobiliteit is opgenomen dat in het centrumgebied van Lochem, waar de ontwikkeling aan de Nieuwstad 29-33 is gelegen, kan worden afgeweken van de parkeereis. Een de mogelijkheden hiervoor is door gebruik te maken van restcapaciteit in de omgeving van de ontwikkeling. De parkeereis op eigen terrein kan worden verminderd indien op de drukste momenten van de week restcapaciteit (> 20%) aanwezig is in het omliggende gebied, zonder dat de bezetting in de omgeving hoger wordt dan 80% op de verschillende momenten van de week.

Aan de achterzijde van de ontwikkeling is een parkeerterrein gelegen met ruim 100 parkeerplaatsen, zie figuur 4.1. Op een deel van de parkeerplaatsen op dit terrein is parkeerregulering (blauwe zone) van toepassing. Het parkeerterrein functioneert met name ten behoeve van de Action die hier gelegen is.



Figuur 4.1: Ontwikkellocatie (blauw) en nabijgelegen parkeerterrein (rood)(bron: MIBA Bouwmanagement)

De huidige bezetting op het parkeerterrein is onbekend. De Action kent haar maatgevende moment op werkdagen overdag en zaterdagmiddag, 's avonds en op zondagen is de winkel gesloten⁹. Hierdoor is de verwachting dat op de momenten dat onvoldoende parkeergelegenheid beschikbaar is bij de ontwikkeling (in de avonden, gedurende de nacht en op zondagmiddag) op het parkeerterrein voldoende parkeergelegenheid beschikbaar is om het tekort aan parkeerplaatsen op te vangen. Dit betekent dat ook zonder rekening te houden met het verwachte lagere autobezit van de toekomstige bewoners de verwachting is dat op de momenten dat eventuele tekorten ontstaan voldoende parkeerplaatsen op het bestaande parkeerterrein beschikbaar zijn.

Aangezien de te realiseren parkeerplaatsen bij de ontwikkeling zijn ontsloten via het bestaande parkeerterrein (groene pijl in figuur 4.1) is het parkeerterrein ook een logisch alternatief om de parkeervraag op te vangen op de momenten dat onvoldoende parkeeraanbod op eigen terrein beschikbaar is.

⁹ Bepaald aan de hand van aanwezigheidspercentages voor detailhandel van CROW en aanwezigheidsgegevens bij de winkel conform Google Maps.

5 Conclusies

MIBA Bouwmanagement BV is voornemens twee woningen, twee winkels en een apotheek aan de Nieuwstad 29-33 te slopen en op deze locatie 23 appartementen van circa 50 tot 72 m² vvo plus 11 parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Het voorziene parkeeraanbod is voldoende om de verandering in parkeervraag te accommoderen op werkdagen en zaterdag overdag, in de avonden, gedurende de nacht en op zondag echter niet.

Aan de achterzijde van de ontwikkeling is een parkeerterrein gelegen met ruim 100 parkeerplaatsen dat met name functioneert ten behoeve van de Action die hier gelegen is. Op de momenten dat het voorziene parkeeraanbod onvoldoende is om de verandering in parkeervraag te accommoderen, is op dit terrein (ruim) voldoende parkeergelegenheid beschikbaar omdat de Action dan gesloten is. Aangezien de parkeerplaatsen bij de ontwikkeling zijn ontsloten via dit parkeerterrein is het ook een logisch alternatief.

Dit betekent dat de parkeereis voor deze ontwikkeling verminderd kan worden tot 11 parkeerplaatsen en dat voor het resterende deel van de parkeereis gebruik wordt gemaakt van restcapaciteit in de omgeving, zonder dat bezetting in de omgeving hoger wordt dan 80% op verschillende momenten van de week.