

Advies

Betref	Parkeeronderzoek bestemmingsplan Ipperakkeren (Kerkdriel)
Ons kenmerk	VKL192 (V3.0)
Datum	30 juni 2022
Behandeld door	

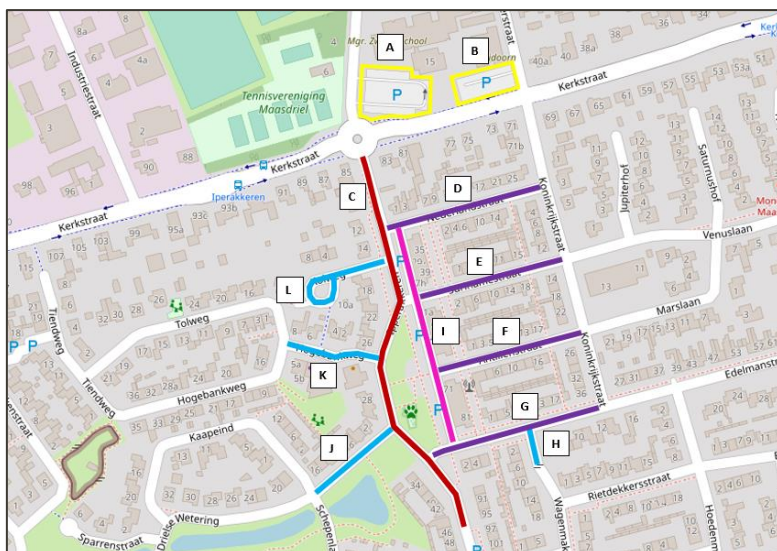
1. Aanleiding

Bij de ontwikkeling Ipperakkeren worden drie bestaande appartementengebouwen geamoveerd en nieuwbouw gerealiseerd. Hierbij wordt de hoeveelheid woningen uitgebreid van 36 naar 48 woningen en wijzigt het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Om een beeld te krijgen van de parkeersituatie in de omgeving van het plangebied heeft Kragten een parkeeronderzoek uitgevoerd. Voorliggende notitie beschrijft de werkwijze en het resultaat van dit parkeeronderzoek. Daarnaast wordt getoetst in hoeverre in de toekomstige situatie sprake zal zijn van een acceptabele parkeersituatie.

2. Onderzoeksmethode

Door de gemeente Maasdriel zijn randvoorwaarden bepaald voor het uitvoeren van het parkeeronderzoek. Hieronder zijn de verschillende randvoorwaarden opgesomd:

- Onderzoeksgebied dient afgestemd te zijn op acceptabele loopafstand van ca. 100m voor bewoners.
 - o Op basis van deze randvoorwaarde is een onderzoeksgebied met verschillende secties bepaald. Zie Figuur 1. De secties A en B liggen buiten een loopafstand van 100 meter, maar worden meegenomen in het parkeeronderzoek als eventuele capaciteit voor bezoekers van de woningen (maximaal acceptabele loopafstand: 250 meter).
- Het vastleggen van de parkeerdruk op dinsdag, woensdag en donderdag tussen 23:00 en 24:00.
 - o De parkeerdruk is gemeten op dinsdag 10 mei, woensdag 11 mei en donderdag 12 mei 2022 (week 19). Dit was buiten schoolvakanties en/of feestdagen.



Figuur 1 Onderzoeksgebied parkeeronderzoek

Het parkeeronderzoek is uitgevoerd door in alle secties (A t/m L) het aantal openbare parkeerplaatsen te tellen. Op basis hiervan wordt per sectie de parkeercapaciteit vastgesteld, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen reguliere parkeerplaatsen en gehandicaptenparkeerplaatsen. In een aantal straten zijn langspaarplaatsen (parkeerstrook langs rijbaan) aanwezig. Op basis van de lengte van de parkeerstrook en lengte per voertuig (6 meter) wordt dan het aantal parkeerplaatsen bepaald. In een aantal straten (secties D, E, F, G en J) wordt aan twee zijdes van de straat geparkeerd. Omdat in deze straten geen parkeerverbod geldt en van grote belemmering voor verkeer geen sprake is, worden beide zijdes meegerekend als parkeercapaciteit.

Tabel 1 geeft een overzicht van de parkeercapaciteit. Daarin wordt naast de parkeercapaciteit per sectie ook de parkeercapaciteit in het totale onderzoeksgebied, de parkeercapaciteit excl. sectie A en B (parkeerterreinen) en de parkeercapaciteit van de direct rond het plangebied gelegen secties (D, E, F, G en I) weergegeven.

Tabel 1 Parkeercapaciteit onderzoeksgebied

Sectie	Straat	Capaciteit (aantal pp)		
		Regulier	Invaliden	Totaal
A	Kerkstraat P1	62	1	63
B	Kerkstraat P2	29	1	30
C	Ipperakkeren	16		16
D	Nederlandstraat	27		27
E	Surinamestraat	27		27
F	Antillenstraat	27		27
G	Edelmanstraat	27		27
H	Wagenmakerstraat	0		0
I	Parkeren bij flats	32		32
J	Drielse Wetering	20		20
K	Hogebankweg	11		11
L	Tolweg	6		6
Totaal				286
Totaal (excl. sectie A en B)				193
Totaal (Sectie D - E - F - G - I)				140

Na vaststelling van de parkeercapaciteit, is op de drie telmomenten de parkeerdruk gemeten. Dit is gedaan door per sectie het aantal goed- en foutparkeerders te registreren.

- Goed parkeerders
 - Reguliere parkeerplaatsen (in parkeervak / parkeerstrook)
 - Invalidenparkeerplaats / nummerbord gebonden parkeerplaats
- Fout parkeren
 - Buiten reguliere parkeerplaatsen/invalidenparkeerplaats

Een auto is verder foutgeparkeerd wanneer:

- Binnen vijf meter vanaf een bocht of kruispunt, buiten een parkeervak of strook, is geparkeerd
- Op de stoep is geparkeerd
- Dubbel geparkeerd (2 auto's maken gebruik van 1 parkeerplaats en staan achter elkaar geparkeerd)
- Geparkeerd is voor een inrit of bushalte
- Geparkeerd waar een parkeerverbod geldt (Verkeersbord of een Gele lijn op het trottoir)

Op basis van het aantal parkeerders (goed of fout) per sectie wordt de parkeerdruk en de restcapaciteit berekend. De parkeerdruk is een percentage bezette parkeerplaatsen en de restcapaciteit de aantal vrije parkeerplaatsen. Doorgaans ontstaat bij een parkeerdruk van >85% zoekverkeer en daardoor parkeeroverlast. Om die reden wordt tevens de restcapaciteit bij een maximale parkeerdruk van 85% berekend. In gebieden met weinig parkeerwisselingen kan het een keuze zijn om een hogere maximale bezettingsgraad toe te laten.

3. Resultaat parkeeronderzoek

De resultaten van het parkeeronderzoek zijn opgenomen in Bijlage 1. Uit het parkeeronderzoek blijkt dat dinsdagavond (10 mei 2022) en woensdagavond (11 mei 2022) de drukst gemeten momenten zijn. Op beide momenten bedraagt de parkeerdruk in het totale onderzoeksgebied 47%. Omdat op woensdagavond de parkeerdruk in de secties die het dichtst bij het onderzoeksgebied liggen hoger was dan op dinsdagavond, wordt deze als maatgevend beschouwd.

Op woensdagavond 11 mei 2022 was in het totale onderzoeksgebied nog een restcapaciteit van 110 parkeerplaatsen, wanneer rekening wordt gehouden van een maximaal acceptabele parkeerdruk van 85%.

Wanneer de secties A en B (parkeerterreinen gelegen op grotere loopafstand dan 250 meter) niet worden meegerekend, bedroeg de parkeerdruk op woensdagavond 64%. In dat geval is er een restcapaciteit van 41 parkeerplaatsen, wanneer rekening wordt gehouden van een maximaal acceptabele parkeerdruk van 85%.

Als alleen wordt gekeken naar de secties in de directe omgeving van het plangebied (secties D, E, F, G en I), dan bedraagt op het drukste meetmoment de parkeerdruk 74%. In die secties is er een restcapaciteit van 16 parkeerplaatsen, wanneer rekening wordt gehouden met een maximaal acceptabele parkeerdruk van 85%.

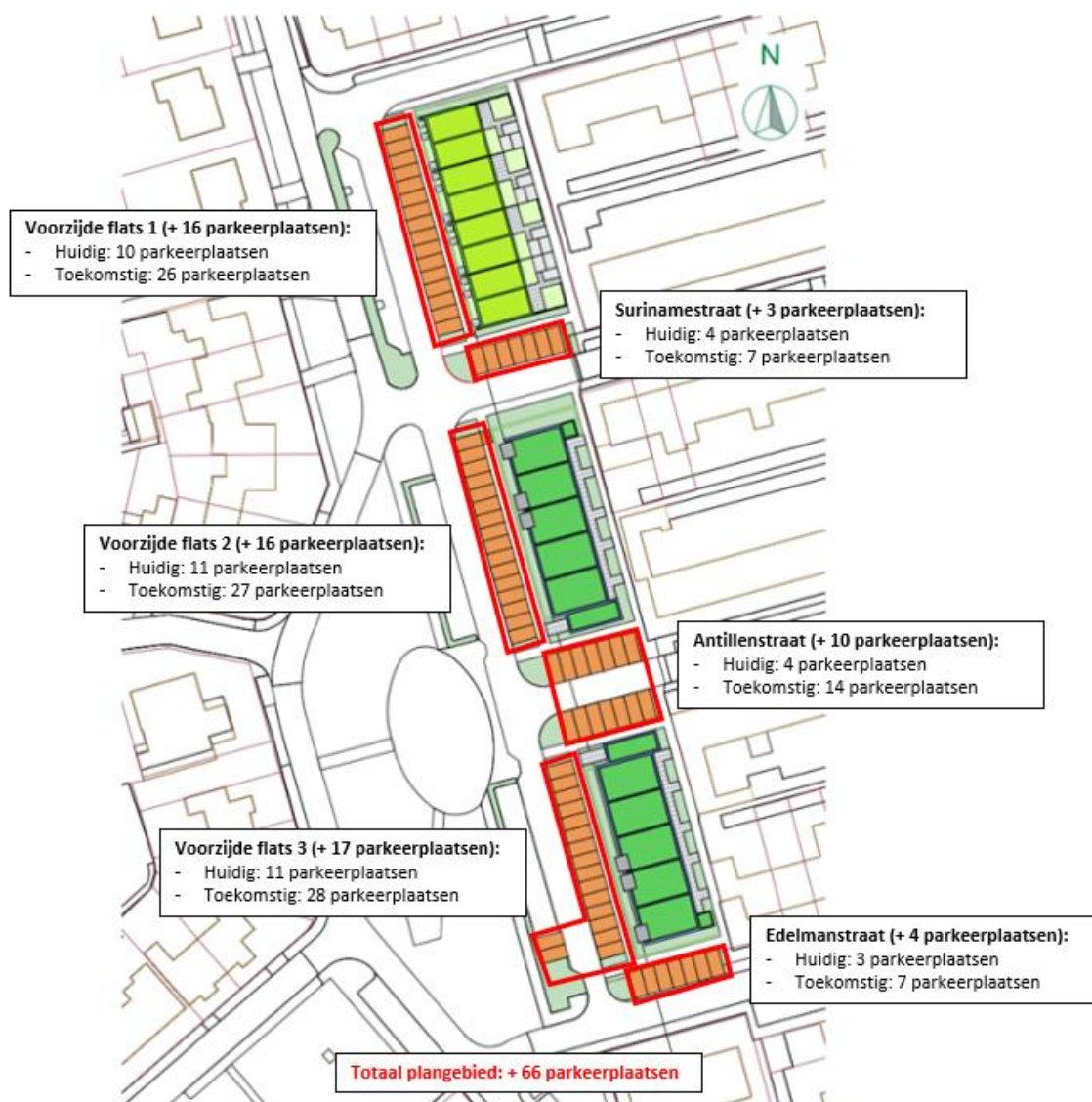
4. Toekomstig aantal woningen en parkeerplaatsen

In de toelichting van het bestemmingsplan 'Ipperakkeren (Ong.), Kerkdriel' staat de beoogde woningbouwontwikkeling beschreven. Hieronder de belangrijkste informatie met betrekking tot parkeren.

- Het aantal woningen neemt toe van 36 woningen naar 48 woningen (+ 12 woningen)
- Voor een woning geldt een gemeentelijke parkeernorm van 2,3 per woning¹.
- De parkeerbehoefte neemt als gevolg van de toename van het aantal woningen toe van 83 parkeerplaatsen ($36 \cdot 2,3$) naar 110 parkeerplaatsen ($48 \cdot 2,3$). Dat betekent een toename van de parkeerbehoefte van + 27 parkeerplaatsen ten opzichte van de huidige situatie.
- **Toekomstscenario 1:** In het toekomstige ontwerp (indicatieve inrichtingsschets) van de openbare ruimte neemt de parkeercapaciteit toe met +66 parkeerplaatsen. Zie Figuur 2 voor de inrichtingsschets.
 - o Surinamestraat (sectie E): + 3 parkeerplaatsen t.o.v. huidige situatie
 - o Antillenstraat (sectie F): + 10 parkeerplaatsen t.o.v. huidige situatie
 - o Edelmanstraat (sectie G): + 4 parkeerplaatsen t.o.v. huidige situatie
 - o Parkeren bij flats (sectie I): + 49 parkeerplaatsen t.o.v. huidige situatie

¹ De initiatiefnemer geeft aan dat deze parkeernorm voor dergelijke sociale huurwoningen hoog is. Op basis van een door de initiatiefnemer uitgevoerde ondervraging van de huidige bewoners, wordt het autobezit geschat op gemiddeld 1,2 personenauto's per huishouden. Rekening houdend met een aandeel bezoekerparkeren van 0,3 per woning, zou dat een parkeernorm van 1,5 per woning betekenen. Ten behoeve van een worstcase benadering wordt in voorliggende notitie gerekend met de gemeentelijke parkeernorm van 2,3 per woning.

- **Toekomstscenario 2:** Alternatief wordt rekening gehouden met een scenario waarbij circa 25 minder extra parkeerplaatsen worden gerealiseerd, zodat er meer ruimte overblijft voor bijvoorbeeld groen. Bij dit scenario worden er per saldo dus +41 parkeerplaatsen toegevoegd ten opzichte van de huidige situatie. Van dit toekomstscenario is geen inrichtingsschets gegeven.



Figuur 2 Parkeercapaciteit plangebied (Toekomstscenario 1)

5. Toekomstige parkeersituatie

Toekomstscenario 1

Als rekening wordt gehouden met de huidige parkeerdruk op het drukst getelde moment (woensdagavond), de toename van de parkeercapaciteit (+ 66 parkeerplaatsen) en de toename van de parkeerbehoefte als gevolg van de ontwikkeling (+ 27 parkeerplaatsen), dan wijzigt de parkeerdruk. Zie Bijlage 2 voor de theoretische parkeersituatie als het parkeeraanbod toeneemt en de extra bewoners en bezoekers parkeren in het openbaar gebied. Daarbij wordt ervan uitgegaan dat alle nieuwe bewoners en bezoekers parkeren in sectie I (voorzijde flats).

In deze theoretische parkeersituatie neemt de parkeerdruk op het drukst getelde moment af naar 46% in het totale onderzoeksgebied. Daarnaast is er nog restcapaciteit, alvorens de maximaal acceptabele parkeerdruk van 85% wordt bereikt. Deze restcapaciteit bedraagt nog 45 parkeerplaatsen in de secties D – E – F – G en I.

Toekomstscenario 2

In een alternatief scenario wordt er minder extra parkeercapaciteit gerealiseerd, ten behoeve van meer groen. Als rekening wordt gehouden met de huidige parkeerdruk op het drukst getelde moment (woensdagavond), de toename van de parkeercapaciteit (+ 41 parkeerplaatsen) en de toename van de parkeerbehoefte als gevolg van de ontwikkeling (+ 27 parkeerplaatsen), dan wijzigt de parkeerdruk als gevolg van de ontwikkeling. Zie Bijlage 2 voor de theoretische parkeersituatie als het parkeeraanbod toeneemt en de extra bewoners en bezoekers parkeren in het openbaar gebied. Daarbij wordt ervan uitgegaan dat alle nieuwe bewoners en bezoekers parkeren in sectie I (voorzijde flats).

In deze theoretische parkeersituatie neemt de parkeerdruk op het drukst getelde moment toe naar 49% in het totale onderzoeksgebied. Daarnaast is er nog restcapaciteit, alvorens de maximaal acceptabele parkeerdruk van 85% wordt bereikt. Deze restcapaciteit bedraagt nog 24 parkeerplaatsen in de secties D – E – F – G en I.

5. Conclusie

Op basis van het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat op het drukste moment de parkeerdruk in het totale onderzoeksgebied laag is. Deze lage parkeerdruk wordt mede veroorzaakt door het feit dat de parkeerterreinen langs de Kerkstraat (sectie A en B) in de avond nauwelijks worden gebruikt. Wanneer deze secties buiten beschouwing worden gelaten, is de parkeerdruk nog steeds laag. Er is nog relatief veel restcapaciteit beschikbaar in de verschillende woonstraten, alvorens er een parkeerprobleem ontstaat.

Wanneer rekening wordt gehouden met de wijzigende parkeersituatie als gevolg van de ontwikkelingen van het bestemmingsplan Ipperakkeren, dan blijft de parkeerdruk acceptabel. Er worden voldoende extra parkeerplaatsen gerealiseerd, ook wanneer wordt gekozen voor het alternatieve inrichtingsplan waarbij circa 25 parkeerplaatsen minder worden gerealiseerd ten behoeve van bijvoorbeeld meer groen in het gebied.

Geconcludeerd wordt dat de beoogde ontwikkeling niet zal leiden tot een parkeerknelpunt in de omgeving.

Bijlage 1. Totaalbeeld resultaat parkeeronderzoek

Dinsdag 10 mei 2022 (23:00 – 0:00)

Sectie	Straat	Capaciteit (aantal pp)			Telling dinsdag 10-5-22 23:00 - 0:00			Totale bezetting	
					GOED		FOUT		
		Regulier	Invaliden	Totaal	Regulier	Invaliden			
A	Kerkstraat P1	62	1	63	9			9	14%
B	Kerkstraat P2	29	1	30	5			5	17%
C	Ipperakkeren	16		16	5			5	31%
D	Nederlandstraat	27		27	26			26	96%
E	Surinamestraat	27		27	16			16	59%
F	Antillenstraat	27		27	20			20	74%
G	Edelmanstraat	27		27	16			16	59%
H	Wagenmakerstraat	0		0	0				
I	Parkeren bij flats	32		32	23			23	72%
J	Drielse Wetering	20		20	6			6	30%
K	Hogebankweg	11		11	2			2	18%
L	Tolweg	6		6	6		1	7	117%
Totaal				286	pp			135	47%
Totaal (excl. sectie A en B)				193	pp			121	63%
Totaal (Sectie D - E - F - G - I)				140	pp			101	72%

Restcapaciteit	
Tot 100%	Tot 85 %
151	108
72	43
39	18

Woensdag 11 mei 2022 (23:00 – 0:00)

Sectie	Straat	Capaciteit (aantal pp)			Telling woensdag 11-5-22		Totale bezetting	
					23:00 - 0:00			
		GOED	FOUT					
		Regulier	Invaliden	Totaal	Regulier	Invaliden		
A	Kerkstraat P1	62	1	63	6		6	10%
B	Kerkstraat P2	29	1	30	4		4	13%
C	Ipperakkeren	16		16	5		5	31%
D	Nederlandstraat	27		27	26		26	96%
E	Surinamestraat	27		27	17		17	63%
F	Antillenstraat	27		27	21		21	78%
G	Edelmanstraat	27		27	17		17	63%
H	Wagenmakerstraat	0		0				
I	Parkeren bij flats	32		32	22		22	69%
J	Drielse Wetering	20		20	7		7	35%
K	Hogebankweg	11		11	1		1	9%
L	Tolweg	6		6	6	1	7	117%
Totaal				286	pp		133	47%
Totaal (excl. sectie A en B)				193	pp		123	64%
Totaal (Sectie D - E - F - G - I)				140	pp		103	74%

Restcapaciteit	
Tot 100%	Tot 85 %
153	110
70	41
37	16

Donderdag 12 mei 2022 (23:00 – 0:00)

Sectie	Straat	Capaciteit (aantal pp)			Telling donderdag 12-5-22			Totale bezetting	
					23:00 - 0:00				
		GOED	FOUT						
		Regulier	Invaliden	Totaal	Regulier	Invaliden			
A	Kerkstraat P1	62	1	63	6			6	10%
B	Kerkstraat P2	29	1	30	3			3	10%
C	Ipperakkeren	16		16	5			5	31%
D	Nederlandstraat	27		27	27		1	28	104%
E	Surinamestraat	27		27	17			17	63%
F	Antillenstraat	27		27	16			16	59%
G	Edelmanstraat	27		27	17			17	63%
H	Wagenmakerstraat	0		0					
I	Parkeren bij flats	32		32	23			23	72%
J	Drielse Wetering	20		20	6			6	30%
K	Hogebankweg	11		11	2			2	18%
L	Tolweg	6		6	4		1	5	83%
Totaal				286	pp			128	45%
Totaal (excl. sectie A en B)				193	pp			119	62%
Totaal (Sectie D - E - F - G - I)				140	pp			101	72%

Restcapaciteit	
Tot 100%	Tot 85 %
158	115
74	45
39	18

Bijlage 2. Theoretische parkeersituatie (toekomst)

Toekomstscenario 1

Sectie	Straat	Capaciteit (aantal pp)			Telling woensdag 11-5-22 23:00 - 0:00		Toename	Totale bezetting TOEKOMSTIG	
		Huidig	Toename	Toekomstig	GOED	FOUT			
					Regulier				
A	Kerkstraat P1	62		62	6			6	10%
B	Kerkstraat P2	29		29	4			4	14%
C	Ipperakken	16		16	5			5	31%
D	Nederlandstraat	27		27	26			26	96%
E	Surinamestraat	27	+3	30	17			17	57%
F	Antillenstraat	27	+10	37	21			21	57%
G	Edelmanstraat	27	+4	31	17			17	55%
H	Wagenmakerstraat	0		0				0	
I	Parkeren bij flats	32	+49	81	22		+27	49	60%
J	Drielse Wetering	20		20	7			7	35%
K	Hogebankweg	11		11	1			1	9%
L	Tolweg	6		6	6	1		7	117%
Totaal				350	pp			160	46%
Totaal (excl. sectie A en B)				259	pp			150	58%
Totaal (Sectie D - E - F - G - I)				206	pp			130	63%

Restcapaciteit	
Tot 100%	Tot 85 %
190	138
109	70
76	45

Rood = wijziging parkeercapaciteit en parkeerbehoefte ten opzichte van huidige situatie

Toekomstscenario 2

Sectie	Straat	Capaciteit (aantal pp)			Telling woensdag 11-5-22 23:00 - 0:00		Toename	Totale bezetting TOEKOMSTIG	
		Huidig	Toename	Toekomstig	GOED	FOUT			
					Regulier				
A	Kerkstraat P1	62		62	6			6	10%
B	Kerkstraat P2	29		29	4			4	14%
C	Ipperakken	16		16	5			5	31%
D	Nederlandstraat	27		27	26			26	96%
E	Surinamestraat	27	+3	30	17			17	57%
F	Antillenstraat	27	+10	37	21			21	57%
G	Edelmanstraat	27	+4	31	17			17	55%
H	Wagenmakerstraat	0		0				0	
I	Parkeren bij flats	32	+24	56	22		+27	49	88%
J	Drielse Wetering	20		20	7			7	35%
K	Hogebankweg	11		11	1			1	9%
L	Tolweg	6		6	6	1		7	117%
Totaal				325	pp			160	49%
Totaal (excl. sectie A en B)				234	pp			150	64%
Totaal (Sectie D - E - F - G - I)				181	pp			130	72%

Restcapaciteit	
Tot 100%	Tot 85 %
165	116
84	49
51	24

Rood = wijziging parkeercapaciteit en parkeerbehoefte ten opzichte van huidige situatie