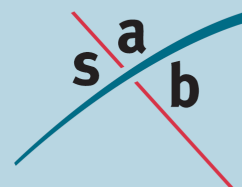


Parkeeronderzoek

W.A. Scholtenlaan te Doorwerth

Gemeente Renkum

Datum: 3 oktober 2014
Projectnummer: 140301



INHOUD

TOELICHTING

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Leeswijzer	3
2	Initiatief	4
2.1	Ligging plangebied	4
2.2	De ontwikkeling	5
3	Parkeerbehoefte	7
3.1	Algemeen	7
3.2	Berekening	7
3.3	Parkeeroplossing	7
4	Parkeerdruk	9
4.1	Onderzoeksopzet	9
4.2	Resultaten	11
5	Conclusie	14

Bijlage 1

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Op de locatie W.A. Scholtenlaan in de kern Doorwerth, bestaat het voornemen om vijf woningen te realiseren. Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet worden aangetoond dat de ontwikkeling geen negatieve gevolgen heeft voor de parkeersituatie ter plaatse. De gemeente Renkum wil in dit kader graag weten wat de gevolgen van de extra woningen zijn op de parkeersituatie in de omgeving.

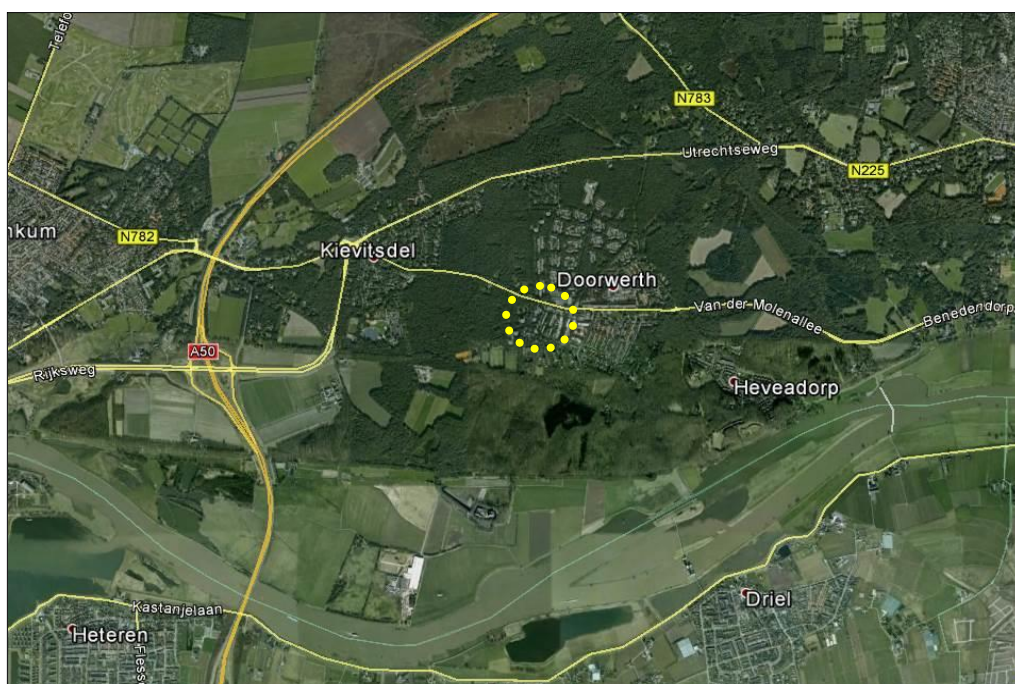
1.2 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk, wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op de ligging en de aard van het initiatief. In hoofdstuk 3 wordt de parkeerbehoefte van de ontwikkeling bepaald. Vervolgens gaat hoofdstuk 4 in op de parkeerdruk in de omgeving van het plangebied. Tot slot, komt in hoofdstuk 5 de conclusie aan bod.

2 Initiatief

2.1 Ligging plangebied

Het plangebied ligt in het zuidwesten van de kern Doorwerth in de gemeente Renkum, tegen de Cardanusbossen aan. De navolgende afbeelding geeft de ligging van de locatie in de kern Doorwerth weer.



Ligging locatie

Het plangebied wordt aan de oostzijde begrensd door de Houtsnijlaan, aan de zuidzijde door de W.A. Scholtenlaan, aan de westzijde door het perceel van de woontoren aan de Reigersberg, en aan de noordzijde door het perceel van een gebouw dat ruimte biedt aan maatschappelijke dienstverlening en woningen. De navolgende afbeelding laat de globale begrenzing van de locatie zien.



Globale begrenzing locatie

2.2 De ontwikkeling

Het voornemen bestaat om vijf woningen te realiseren. Deze woningen zullen bestaan uit een combinatie van 1 enkele woning in combinatie met 4 twee-onder-één-kapwoningen. Voor het stedenbouwkundige plan zijn meerdere varianten opgesteld. De voorkeursvariant bestaat uit een enkele woning, gevolgd door vier iets naar achteren staande tweekappers. Voor de voortuinen is een groenzone, zodat het groen om het plan heen kan lopen. De uitritten van de garages prikken hier door heen naar de Scholtenlaan. Ook aan de zijde van de Houtsniplaan is een groene rand om het hoekperceel heen. Voor elke garage zijn op de oprit 2 parkeerplaatsen voor auto's van bewoners.

De navolgende afbeelding betreft het stedenbouwkundige plan voor de voorkeursvariant. In het geel zijn hierop de parkeerplaatsen op de opritten van de woningen weergegeven



3 Parkeerbehoefte

3.1 Algemeen

Het aantal benodigde parkeerplaatsen wordt bepaald door de aard en omvang van de activiteit waarin het plan voorziet. In dit geval het type en aantal woningen.

Het parkeerbeleid van de gemeente Renkum is vastgelegd in de 'Parkeernota 2014-2020', dat op 26 februari 2014 door de gemeenteraad is vastgesteld. De gemeente Renkum hanteert de richtlijnen uit publicatie 317, 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (oktober 2012), van het CROW als basis voor de beoordeling van parkeervraagstukken.

3.2 Berekening

In de parkeernota is het grondgebied van de gemeente Renkum, vanwege de omgevingsadressendichtheid binnen het grondgebied, ingedeeld in de categorie 'weinig stedelijk'.

Het onderzoeksgebied ligt op basis van de kaart in bijlage 2 van de gemeentelijke parkeernota, deels in 'schil centrum' en deels in 'rest bebouwde kom'. Voor de parkeervraag is uitgegaan van de categorie met de hoogste parkeervraag, namelijk 'rest bebouwde kom'.

Bij de ontwikkeling is sprake van 1 vrijstaande woning en 4 twee-onder-één-kapwoningen. Voor de berekening is uitgegaan van het type woning met de hoogste parkeervraag, namelijk 'koop, vrijstaand'.

Bij de berekening van de parkeerbehoefte van de nieuwe woningen is uitgegaan van 5 woningen in de categorie 'koop, vrijstaand' in een 'weinig stedelijk gebied' in 'rest bebouwde kom'. Hiervoor wordt een parkeernorm van gemiddeld 2,3 parkeerplaatsen per woning gehanteerd. De totale parkeerbehoefte van de ontwikkeling komt daarmee op 11,5 parkeerplaatsen. Het aandeel van de bezoekers in de parkeerbehoefte bedraagt op basis van de CROW-normen 0,3 parkeerplaats per woning. De totale parkeerbehoefte van de bezoekers bedraagt daarmee 1,5 parkeerplaatsen. De totale parkeerbehoefte voor eigen gebruik bedraagt daarom 10 parkeerplaatsen. Dit zijn 2 parkeerplaatsen per woning.

3.3 Parkeeroplossing

Het initiatief voorziet in 2 parkeerplaatsen per woning. Dit zijn de parkeerplaatsen voor eigen gebruik. Hiermee wordt voorzien in de benodigde parkeerplaatsen voor eigen gebruik.

De totale parkeerbehoefte van de bezoekers bedraagt 1,5 parkeerplaatsen. Aangezien er onvoldoende ruimte in het plangebied zelf is om deze parkeervraag op te lossen, zal deze buiten het plangebied moeten worden gezocht. In de omgeving van het plangebied zijn verschillende openbare parkeervoorzieningen aanwezig. Omdat het

initiatief geen negatieve gevolgen op de parkeersituatie in de omgeving mag veroorzaken, wordt in het volgende hoofdstuk de bezettingsgraad van de parkeerplaatsen in de omgeving van het plangebied in kaart gebracht.

4 Parkeerdruk

4.1 Onderzoeksopzet

4.1.1 Onderzoeksgebied

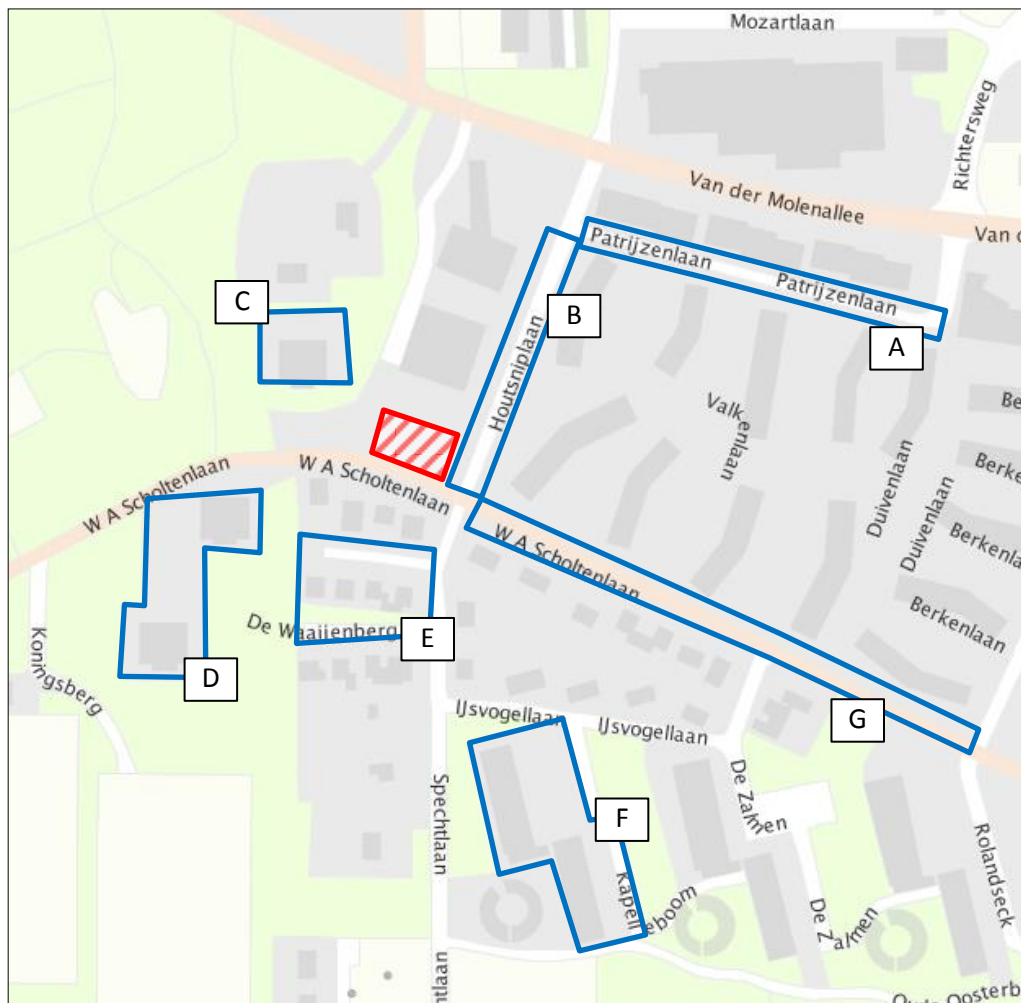
Het onderzoeksgebied is bepaald aan de hand van de acceptabele loopstand die een bezoeker bereid is af te leggen tussen de parkeerplaats en het plangebied (in dit geval de woningen). De acceptabele loopafstand tussen parkeergelegenheid en de bestemming is afhankelijk van de parkeerduur en het motief van het bezoek aan de bestemming. De gemeentelijke parkeernota hanteert hiervoor de loopafstanden die in de eerder genoemde Crow-publicatie zijn opgenomen.

In de navolgende tabel zijn de acceptabele loopafstanden voor de verschillende hoofdfuncties weergegeven.

Hoofdfunctie	Acceptabele loopafstand
Wonen	100 meter
Winkelen	200-600 meter
Werken	200-800 meter
Ontspanning	100 meter
Gezondheidszorg	100 meter
Onderwijs	100 meter

De voorliggende ontwikkeling heeft betrekking op de functie 'Wonen'. Hiervoor geldt een acceptabele loopafstand van 100 m. De parkeervraag in de openbare ruimte heeft betrekking op bezoekersparkeren. Bezoekers zullen geneigd zijn, genoeg te nemen met een grotere acceptabele loopafstand. Om die reden is het onderzoeksgebied vergroot tot een zone van circa 200 m.

Op de navolgende afbeelding worden de beschouwde parkeervoorzieningen met de onderverdeling in verschillende sectoren weergegeven. Het plangebied zelf is met een rode arcering aangeduid.



Beschouwde parkeervoorzieningen met sectoraanduiding

4.1.2 Parkeercapaciteit

Voor de parkeercapaciteit in de omgeving van het plangebied is uitgegaan van openbare parkeervoorzieningen. Parkeergelegenheden op privéterrein zijn niet meegenomen in het onderzoek. Voor de sectoren A, B, E en G geldt dat er naast openbare parkeervoorzieningen ook parkeerruimte is op eigen terrein. Voor de sectoren C en D is er ook privéparkeerruimte aanwezig, maar in mindere mate. Sector G kent geen privéparkeerruimte. In Doorwerth is het eveneens toegestaan om op de openbare weg te parkeren, buiten de aangewezen parkeervoorzieningen. Deze ruimte is eveneens niet meegenomen in het onderzoek.

In de navolgende tabel is de parkeercapaciteit per sector opgenomen. Dit zijn het aantal beschikbare parkeerplaatsen. De sectoren komen overeen met de genoemde straten.

Sector	Straat	Parkeercapaciteit
A	Patrijzenlaan	38
B	Houtsniplaan	54
C	Reigersberg	29
D	Koningsberg	74
E	De Waaijberg	17
F	Kapelleboom	79
G	W.A. Scholtenlaan	52
Totaal		343

4.1.3 Onderzoekperiode

De parkeerdruk in het onderzoeksgebied is op de volgende tijdstippen onderzocht:

- Dinsdagochtend 30 september 2014, tussen 09:00-10:00;
- Dinsdagavond 30 september 2014, tussen 18:00-19:00;
- Donderdagochtend 2 oktober 2014, tussen 09:00-10:00;
- Donderdagavond 2 oktober 2014, tussen 18:00-19:00.

4.2 Resultaten

In de navolgende tabellen is per onderzoeksmoment de parkeerdruk per sector weer-gegeven. Aan het eind van de tabel is de totale bezetting en de totale bezettingsgraad afgezet tegen het totaal aantal beschikbare parkeerplaatsen van 343 binnen het onderzochtsgebied weergegeven.

Dinsdag 30 september, 09:00-10:00			
Sector	Straat	Bezetting	Bezettingsgraad
A	Patrijzenlaan	25	66 %
B	Houtsniplaan	35	65 %
C	Reigersberg	19	66 %
D	Koningsberg	43	58 %
E	De Waaijberg	3	18 %
F	Kapelleboom	44	56 %
G	W.A. Scholtenlaan	29	56 %
Totaal		198	58 %

Dinsdag 30 september, 18:00-19:00			
Sector	Straat	Bezetting	Bezettingsgraad
A	Patrijzenlaan	22	58 %
B	Houtsniplaan	23	43 %
C	Reigersberg	17	59 %
D	Koningsberg	38	51 %
E	De Waaijberg	3	18 %
F	Kapelleboom	51	65 %
G	W.A. Scholtenlaan	28	54 %
Totaal		182	53 %

Donderdag 2 oktober, 09:00-10:00			
Sector	Straat	Bezetting	Bezettingsgraad
A	Patrijzenlaan	24	63 %
B	Houtsniplaan	38	70 %
C	Reigersberg	18	62 %
D	Koningsberg	41	55 %
E	De Waaijberg	2	12 %
F	Kapelleboom	40	51 %
G	W.A. Scholtenlaan	21	40 %
Totaal		184	54 %

Donderdag 2 oktober, 18:00-19:00			
Sector	Straat	Bezetting	Bezettingsgraad
A	Patrijzenlaan	20	53 %
B	Houtsniplaan	12	22 %
C	Reigersberg	17	59 %
7D	Koningsberg	42	57 %
E	De Waaijberg	4	24 %
F	Kapelleboom	53	67 %
G	W.A. Scholtenlaan	28	54 %
Totaal		176	51 %

In bijlage 1 zijn per onderzoeksmoment enkele afbeeldingen van de parkeersituatie ter plaatse van het onderzoeksgebied weergegeven.

Tijdens het veldwerk bleek dat er incidenteel sprake is van parkeren op de openbare weg.

In de navolgende tabellen is per onderzoeksmoment berekent wat de toename van de totale bezettingsgraad van de openbare voorzieningen is als gevolg van ontwikkeling.

Dinsdag 30 september, 09:00-10:00		
	Bezetting	Bezettingsgraad
Totaal parkeerplaatsen huidige situatie	198	57,7 %
Planbijdrage	2	
Totaal parkeerplaatsen toekomstige situatie	200	58,3 %
Toename bezettingsgraad		0,6 %

Dinsdag 30 september, 18:00-19:00		
	Bezetting	Bezettingsgraad
Totaal parkeerplaatsen huidige situatie	182	53,1 %
Planbijdrage	2	
Totaal parkeerplaatsen toekomstige situatie	184	53,6 %
Toename bezettingsgraad		0,5 %

Donderdag 2 oktober, 09:00-10:00		
	Bezetting	Bezettingsgraad
Totaal parkeerplaatsen huidige situatie	184	53,6 %
Planbijdrage	2	
Totaal parkeerplaatsen toekomstige situatie	186	54,2 %
Toename bezettingsgraad		0,6 %

Donderdag 2 oktober, 18:00-19:00		
	Bezetting	Bezettingsgraad
Totaal parkeerplaatsen huidige situatie	176	51,3 %
Planbijdrage	2	
Totaal parkeerplaatsen toekomstige situatie	178	51,9 %
Toename bezettingsgraad		0,6 %

5 Conclusie

Als gevolg van de ontwikkeling van 5 woningen binnen het plangebied, ontstaat er een parkeervraag van 10 parkeerplaatsen ten behoeve van de bewoners van de woningen en 2 parkeerplaatsen in de openbare ruimte voor het bezoekersparkeren. De parkeerplaatsen ten behoeve van de woningen worden op eigen terrein gerealiseerd.

Uit de resultaten van het parkeerdrukonderzoek blijkt dat er in de omgeving van het plangebied voldoende capaciteit is om in de parkeervraag van 2 parkeerplaatsen te voorzien. Tijdens het veldwerk bleek bovendien dat juist in de naaste omgeving van het plangebied (zuidelijk deel van sector B) en sector E de meeste vrije parkeerruimte aanwezig was.

De toename van de parkeerdruk als gevolg van de ontwikkeling bedraagt maximaal 0,6 %. Van een onevenredige toename van de parkeerdruk is dan ook geen sprake.

Bijlage 1

Foto's parkeersituatie Dinsdagochtend 30 september 2014, tussen 09:00-10:00



Sector A



Sector B



Sector C



Sector D





Sector E



Sector F



Sector G



Foto's parkeersituatie Dinsdagavond 30 september 2014, tussen 18:00-19:00



Sector A



Sector B



Sector C



Sector D





Sector E



Sector F



Sector G



Foto's parkeersituatie Donderdagochtend 2 oktober 2014, tussen 09:00-10:00



Sector A



Sector B



Sector C



Sector D





Sector E



Sector F



Sector G



Foto's parkeersituatie Donderdagavond 2 oktober 2014, tussen 18:00-19:00



Sector A



Sector B



Sector C



Sector D





Sector E



Sector F



Sector G

