

Memo

Aan: M. van Kordelaar
CC:
Van: M. Corsel
Datum: 22 september 2015 (aangepast 23 maart 2016 n.a.v. zienswijzen)
Pagina: 1 van 4
Betreft: Prins Hendriklaan 28-30

Inleiding

Op de Prins Hendriklaan 28-30 vindt een ontwikkeling plaats. In de bestaande situatie is op deze locatie een autodealer gevestigd. Deze verplaatst zich naar bedrijventerrein Larenstein. In plaats van deze autodealer komen op deze locatie diverse woningen. Al eerder is in andere memo's (Parkeernorm woningen Prins Hendriklaan 16 juli 2012 en Verkeerskundige beoordeling Prins Hendriklaan 26 oktober 2012) de parkeerbalans berekend en is inzichtelijk gemaakt welk ruimtebeslag het inrijden van autoverkeer nodig heeft.

Toch blijken hier nog vragen over te zijn, met name van een buurtbewoner. Deze memo gaat in op een aantal aspecten:

- Berekening parkeerbalans
- Bereiken van de woning: boogstralen inparkeren eigen terrein.

Parkeerbalans

De parkeerbalans is het verschil tussen de parkeervraag en parkeercapaciteit. Dit is op te stellen voor de bestaande en toekomstige situatie. Als de parkeervraag toeneemt, dient dit op eigen terrein te worden gecompenseerd. Dit beleid is verwoord in het Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplan 2012.

De parkeernormen ontleen wij aan de meest recente parkeerkencijfers uit CROW publicatie 317. Conform het GVVP behoort de Prins Hendriklaan tot categorie 3: matig stedelijk, rest bebouwde kom. Bij het opstellen van een parkeerbalans gaan wij altijd uit van de gemiddelde norm.

Bestaande situatie

In de huidige situatie is een autobedrijf aanwezig. Hierbij is een deel showroom van automodellen. Voor het bepalen van de bestaande parkeerbehoefte is gerekend met de categorie "bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief". Tevens is uitgegaan van ongeveer 750 m² bruto vloeroppervlak.

Conform de CROW normen zijn per 100 m² BVO 2,35 parkeerplaatsen nodig. In de bestaande situatie zijn dus 17,6 parkeerplaatsen nodig. Dit zijn parkeerplaatsen die gebruikt worden voor werknemers en bezoekers. Het stallen van auto's voor verkoop is hier geen onderdeel van. Onderstaande afbeelding geeft de huidige situatie weer.



Figuur 1 : bestaande situatie

Nieuwe situatie

In de nieuwe situatie worden 4 woningen gerealiseerd. Het gaat om 2 keer 2 onder 1 kap woningen met parkeergelegenheid op eigen terrein. Per woning is volgens de richtlijnen 2,1 parkeerplaats nodig. In totaal dus $8,4$ parkeerplaatsen. Dit is inclusief $4 \times 0,3 = 1,2$ bezoekersparkeerplaatsen. Drie van de vier woningen hebben een lange oprit met een parkeergarage. In theorie kunnen hier voldoende auto's worden neergezet, maar in de praktijk gebeurt dit in mindere mate. Vaak wordt de parkeergarage gebruikt voor andere zaken en ook hebben mensen geen zin om de ene auto aan de

kant te moeten rijden, om met de andere weg te gaan. CROW publicatie 317 geeft aan dat voor een lange oprit met parkeergarage het berekeningsaantal 1,3 parkeerplaats is. De vierde woning heeft alleen een korte oprit. Hiervoor geldt een berekeningsaantal van 0,8.

In totaal zijn er dus $3 \times 1,3 + 0,8 = 4,7$ parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Dat betekent dat er $3,7 = 4$ parkeerplaatsen in de openbare ruimte nodig zijn als we puur kijken naar de nieuwe situatie.



De afbeelding links geeft de toekomstige situatie weer. Te zien is dat de vier benodigde parkeerplaatsen nieuw worden gerealiseerd. In de bestaande situatie is immers sprake van een lange oprit om het terrein van het autobedrijf op te kunnen rijden en in de nieuwe situatie is tussen de nieuwe inritten voor de woningen ook ruimte voor parkeerplaatsen.

Figuur 2: ontwerp nieuwe situatie

Verschil bestaande en nieuwe situatie

Om een juiste vergelijking te maken tussen de parkeernormen in de bestaande situatie en geplande woningen, worden aanwezigheidspercentages toegepast. Onderstaande tabel geeft de aanwezigheidspercentages, conform het CROW, weer:

Er is geen specifieke categorie voor een autobedrijf opgenomen. De categorie 'bedrijven' komt hier het dichtst bij in de buurt. Er zijn ongetwijfeld verschillen in sommige delen van de dag. Het gaat hier om de maatgevende verschillen.

	Werkdag overdag	Middag	Avond	Koop- avond	Werkdag- nacht	Zaterdag- middag	Zaterdag- avond	Zondag- middag
Woningen bewoners	50	50	90	80	100	60	80	70
Woningen bezoekers	10	20	80	70	0	60	100	70
Bedrijven	100	100	5	10	0	5	0	0

Ingevuld levert dit het volgende op:

	Werkdag overdag	Middag	Avond	Koop- avond	Werkdag- nacht	Zaterdag- middag	Zaterdag- avond	Zondag- middag
Woningen bewoners	3,6	3,6	6,5	5,8	7,2	4,3	5,8	5
Woningen bezoekers	0,1	0,2	1	0,8	0	0,7	1,2	0,8
Totaal woningen	3,7	3,8	7,6	6,6	7,2	5	7	5,8
Bedrijven	17,6	17,6	1	1,8	0	1	0	0
Verschil	+13,9	+13,8	-6,6	-4,8	-7,2	-4	-7	-5,8

Te zien is dat overdag veel parkeerruimte vrij is, maar 's avonds, 's nachts en in het weekend de parkeerdruk toeneemt, met maximaal 7,2 parkeerplaats.

In de praktijk kan het zijn dat er gestalde auto's zijn of auto's van klanten van het autobedrijf die in openbare ruimte neergezet worden. Het voorterrein van het autobedrijf lijkt namelijk al redelijk vol.

Van de 7,2 benodigde parkeerplaatsen kunnen er 4,7 op eigen terrein worden gerealiseerd, dus er dienen er 2,5 = 3 parkeerplaatsen in de openbare ruimte gemaakt te worden.

Deze drie parkeerplaatsen zijn op een goede manier te realiseren.

Bereiken van de woning: boogstralen inparkeren eigen terrein.

In tegenstelling wat in eerdere memo's is aangegeven, maakt de Prins Hendriklaan niet uit van een parkeerverbodzone. Dit is wel het geval in andere wegen in de wijk, zoals de Weidmanlaan en Jachtlaan. Dit betekent dat aan een kant van de weg geparkeerd mag worden. Dit heeft invloed op de benodigde breedtes van de inritten. De Prins Hendriklaan is 5 meter breed. Bij geparkeerde auto's is de resterende ruimte ongeveer 3 meter. De inritten volgens de ingediende tekening (afbeelding 2 van deze memo) zijn 3 meter breed. Het is niet mogelijk om bij een wegbreedte van 3 meter een inrit van 3 meter in te rijden, als de auto's strak tegen de inrit geparkeerd staan. Het bedachte ontwerp werkt dus niet in de praktijk.

Een parkeervak heeft een lengte van (gemiddeld) 6 meter. Deze ruimte is nodig, zodat een auto goed kan in en uitrijden. Als er sprake is van een uitrit die aansluitend aan het parkeervak ligt, kan de parkeerplaats kleiner worden gemaakt, namelijk 5 meter. Een dubbel inrit met een breedte van 7

meter is ruim voldoende om in- en uit te kunnen rijden. Een breedte van 5 meter voor een enkele inrit volstaat. Door met dit in het achterhoofd te ontwerpen zijn bereikbare percelen en voldoende parkeerplaatsen te realiseren. Zie onderstaande tekening voor een idee. Aandachtspunt hierbij is dat de inritten op hetzelfde niveau liggen als de parkeervakken, maar wel duidelijk van kleur verschillen tov de parkeervakken. Ook gaat dit ontwerp van vier parkeerplaatsen, terwijl er volgens de parkeerbalans drie nodig zijn.



Figuur 3: herverdeling ruimte parkeerstrook

Conclusie

In theorie is de parkeerbalans is sluitend te krijgen door de aanleg van drie parkeerplaatsen in de openbare ruimte. In de praktijk zal het vertrek van een autobedrijf ook in de avond en nacht zorgen voor een vermindering van de parkeerdruk. Aandachtspunt bij verder uitwerking is dat de nieuwe inritten voor de woningen voldoende breed zijn (5 meter), zodat een auto daar goed in- en uit kan draaien. De weg is namelijk vrij smal als aan een kant geparkeerde auto's staan. Met de beschikbare ruimte is een herverdeling te maken, zodat voldoende ruime parkeerplaatsen en inritten zijn.