

Parkeeropgave ontwikkeling Tuinstraatkwartier

Woonstichting SSW

- CONCEPT -

Opdrachtgever
Titel rapport

Woonstichting SSW
Parkeeropgave ontwikkeling
Tuinstraatkwartier

Kenmerk
Datum publicatie

015458.26072023.R1.01
26 juli 2023

© Copyright Goudappel BV 26-7-23

Inhoudsopgave

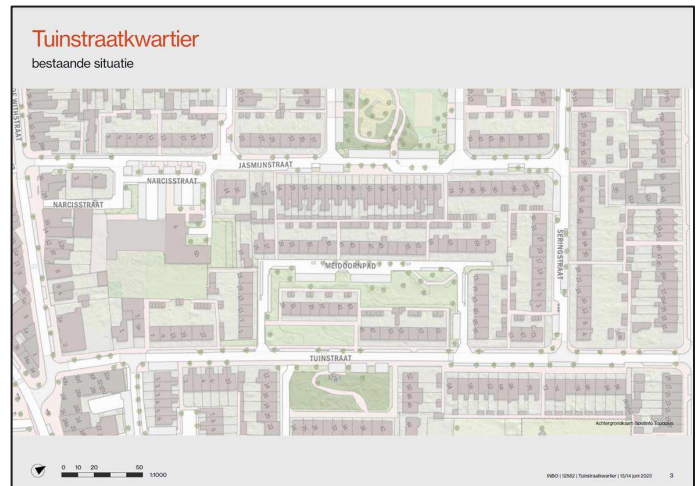
1. Inleiding	1
1.1 Aanleiding	1
1.2 Woningbouwprogramma	2
1.3 Leeswijzer	2
2. Toename parkeerbehoefte	3
2.1 Parkeernorm(en)	3
2.2 Berekening parkeerbehoefte	3
3. Parkeerdruk	5
3.1 Acceptabele parkeerdruk	5
3.2 Resultaten parkeerdrukmeting	5
4. Conclusie	7

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Woonstichting SSW is voornemens om een sloop-nieuwbouwproject uit de voeren in het Tuinstraatkwartier in De Bilt (zie afbeeldingen). Dit woningbouwproject is een verdichtingsopgave, wat betekent dat het woonaanbod in het Tuinstraatkwartier in de beoogde toekomstige situatie zal toenemen in vergelijking met de bestaande situatie (zie verder).

In de huidige situatie wordt in het Tuinstraatkwartier een hoge parkeerdruk ervaren. De vraag hoe omgegaan wordt met het parkeren in de beoogde toekomstige situatie is dan ook zeker gerechtvaardigd. Bij het beantwoorden van deze vraag is zowel een nadere beschouwing van de huidige parkeersituatie als de toe te passen normering gewenst. Zo laat parkeeronderzoek uit 2020 zien dat de parkeerdruk in en rondom het Tuinstraatkwartier flink hoog is (Parkeeronderzoek Dorpsstraat e.o. gemeente De Bilt, Vitence mobiliteit, november 2020). Een controle/herijking van dit onderzoek is gewenst. Aanvullend heeft onderzoek van Goudappel uit 2022 laten zien dat de vigerende parkeernormen van De Bilt specifiek voor sociale huurwoningen hoger liggen dan het daadwerkelijke autobezit. Vooral bij sociale huurappartementen zit er een fors verschil tussen de parkeernorm en het daadwerkelijke autobezit (Passende parkeernormen voorsociale woningbouw in de Bilt, Goudappel, 2022). Woningstichting SSW heeft Goudappel gevraagd om te adviseren hoe zo 'passend' mogelijk omgegaan kan worden met parkeren binnen de ontwikkeling Tuinstraatkwartier. Voorliggende rapportage is hiervan de weerslag. Er wordt inzichtelijk gemaakt wat de huidige parkeersituatie is en wat de te verwachten parkeerbehoefte van de beoogde ontwikkeling is.



1.2 Woningbouwprogramma

In tabel 1.1 is het beoogde woningbouwprogramma weergegeven. Ook de woningen die gesloopt of gerenoveerd worden zijn in deze tabel opgenomen.

woningtype	woonoppervlak	aantal
te vervallen		
sociale huur duplexappartementen	ca. 50 m ² gbo	108 woningen
te ontwikkelen		
sociale huurappartementen	60 & 70 m ² gbo	125 woningen
te renoveren		
eengezinswoningen		71 woningen

Tabel 1.1: Woningbouwprogramma (te vervallen + te ontwikkelen)

In totaliteit worden er binnen de ontwikkeling Tuinstraatkwartier dus 17 vhe (verhuureenheden c.q. woningen) toegevoegd aan de bestaande situatie.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt bepaald in hoeverre de parkeerbehoefte van het Tuinstraatkwartier toeneemt als gevolg van de beoogde ontwikkeling. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 op basis van een uitgevoerde parkeerdrukmeting bepaald hoeveel extra parkeerplaatsen er aangelegd moeten worden.

2. Toename parkeerbehoefte

2.1 Parkeernorm(en)

In het al genoemde eerder door Goudappel uitgevoerde onderzoek naar passende parkeernormen voor sociale woningbouw in de Bilt, zijn de vigerende gemeentelijke parkeernormen voor sociale woningbouw vergeleken met het daadwerkelijke autobezit bij deze woningtypen. Hieruit bleek dat de vigerende gemeentelijke parkeernormen bij zowel grondgebonden sociale huurwoningen als bij sociale huurappartementen hoger zijn dan het daadwerkelijke autobezit. Met name voor appartementen zijn de parkeernormen (fors) hoger dan het daadwerkelijke autobezit. Zo bedraagt het autobezit hierbij circa 0,6 auto's per huishouden terwijl de parkeernorm tussen de 0,8 en 1,1 parkeerplaats per huishouden ligt (exclusief bezoekers en afhankelijk van de gebiedscategorie). Het verschil tussen het autobezit en de parkeernorm bedraagt minimaal 0,2 en maximaal 0,5 parkeerplaats per huishouden.



Het plangebied Tuinstraatkwartier valt deels onder de gebiedscategorie 2 'schil centrum' en deels onder gebiedscategorie 3 'matig stedelijk, rest bebouwde kom'. De normeringen voor woningen 'huur, appartement, midden/goedkoop (inclusief sociale huur)' zijn dan respectievelijk 1,1 en 0,9 parkeerplaats per woning (gemiddeld dus 1,0 parkeerplaats per woning). In de gemaakte prestatieafspraken is deze 1,0 parkeerplaats per woning, waarvan 0,2 parkeerplaats voor bezoekers vastgelegd (Prestatieafspraken 2023 t/m 2026, gemeente De Bilt, Woonstichting SSW, WoonSprak, december 2022). Er wordt geconstateerd dat ook de 1,0 parkeerplaats per woning (inclusief 0,2 parkeerplaats per woning voor bezoekers) nog beduidend hoger ligt dan een passende parkeernorm gebaseerd op daadwerkelijk autobezit (0,8 parkeerplaats per woning, inclusief 0,2 parkeerplaats per woning voor bezoekers).

2.2 Berekening parkeerbehoefte

Binnen de ontwikkeling Tuinstraatkwartier worden per saldo 17 appartementen toegevoegd aan de bestaande situatie (-108 appartementen en + 125 appartementen). Verkeerskundig en juridisch gezien is het hierbij gangbaar om (als de woningen van hetzelfde type zijn) om voor zowel de te vervallen woningen als voor de nieuw te realiseren woningen dezelfde parkeernormering te hanteren.

In de navolgende berekening van de parkeerbehoefte wordt uitgegaan van de afspraak van 1,0 parkeerplaats per woning (inclusief 0,2 parkeerplaats per woning voor bezoekers). Aan het einde van de berekening wordt aangegeven wat het effect zou zijn als uitgegaan zou zijn van een parkeernorm gebaseerd op daadwerkelijk autobezit (0,8 parkeerplaats per woning, inclusief 0,2 parkeerplaats per woning voor bezoekers).

In tabel 2.2 staat de verandering in parkeerbehoefte als gevolg van de beoogde ontwikkeling weergegeven, uitgaande van 1,0 parkeerplaats per woning (inclusief 0,2 parkeerplaats per woning voor bezoekers) en met toepassing van 'aanwezigheidspercentages'.

Aanwezigheidspercentages houden rekening met het feit dat op verschillende momenten van de week en uren van de dag niet alle gebruikers van parkeerplaatsen volledig voor 100% aanwezig zijn. Zo zijn er midden in de nacht geen bezoekers en zijn op werkdagavonden niet alle bezoekers thuis. De gebruikte aanwezigheidspercentages sluiten aan bij percentages zoals deze worden voorgeschreven door CROW.

woningtype	doelgroep	parkeernorm	parkeerbehoefte		
			ongewogen	werkdagavond	werkdagnacht
beoogd					
sociale huurappartementen (125x)	bewoners	0,8	100,0	90,0	100,0
	bezoekers	0,2	25,0	20,0	0,0
	totaal		125,0	110,0	100,0
huidig					
sociale huur duplexappartementen (108x)	bewoners	0,8	-86,4	-77,8	-86,48
	bezoekers	0,2	-21,6	-17,3	-0,0
	totaal		-108,0	-95,1	-86,4
wijziging in parkeerbehoefte (afgerond naar boven)			+17	+15	+13

Tabel 2.1: Resultaat parkeerbehoefte

Uit tabel 2.2 blijkt dat de parkeerbehoefte op werkdagavonden ten gevolge van de beoogde ontwikkeling op het piekmoment met 15 parkeerplaatsen toeneemt. 's Nachts neemt de parkeerbehoefte toe met 13 parkeerplaatsen toe. Als uitgegaan zou worden van een parkeernorm gebaseerd op daadwerkelijk autobezit (0,8 parkeerplaats per woning, inclusief 0,2 parkeerplaats per woning voor bezoekers) neemt de parkeerbehoefte op werkdagavonden ten gevolge van de beoogde ontwikkeling met 12 parkeerplaatsen toe. 's Nachts neemt de parkeerbehoefte dan toe met 11 parkeerplaatsen toe.

3. Parkeerdruk

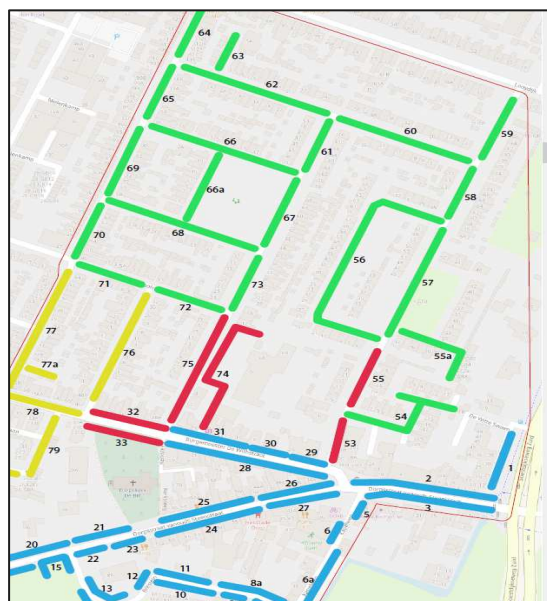
3.1 Acceptabele parkeerdruk

Nieuwe ontwikkelingen kunnen gepaard gaan met een parkeerbehoefte/een parkeervraag en een toenemende parkeerdruk op de openbare ruimte. Een te hoge parkeerdruk kan leiden tot ongewenst zoekverkeer en bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen. Gemeenten trachten dit zo veel mogelijk te voorkomen door bij de initiatiefnemer de verantwoordelijkheid neer te leggen om te voorzien in parkeerplaatsen die afgestemd is op de berekende parkeerbehoefte bij de ontwikkeling. Soms kan in overleg met een gemeente worden afgesproken dat gebruik gemaakt kan worden van beschikbare parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Dit moet dan wel door onderzoek worden aangetoond. Eerder gehouden parkeeronderzoek uit 2020 heeft echter laten zien dat de parkeerdruk in en rondom het Tuinstraatkwartier flink hoog is.

De gemeente De Bilt heeft in haar beleid vastgelegd dat er in woongebieden sprake is van een acceptabele parkeersituatie als de parkeerdruk 's nachts lager is dan 90%. Overdag mag de parkeerdruk niet hoger zijn dan 85%. In het bedoelde parkeeronderzoek uit 2022 bleek dat er in de deelgebieden rondom de beoogde ontwikkellocatie de parkeerdruk 's zowel 's avonds en nachts boven de 90% was. Goudappel heeft ten behoeve van voorliggend onderzoek de parkeerdruk gemeten op 3 juli 2023 (een werkdagavond).

3.2 Resultaten parkeerdrukmeting

Goudappel heeft ten behoeve van voorliggend onderzoek de parkeerdruk gemeten op de avond van 3 juli 2023 (een werkdagavond, vanaf 21.30 uur) en in de daarop volgende nacht van 3 op 4 juli (een werkdagnacht, vanaf 00.00 uur). Hiertoe zijn de wegvakken onderzocht die in de nabijheid van de ontwikkelingslocatie liggen. Hierbij is de indeling in wegvakken aangehouden die ook in het onderzoek uit 2022 is aangehouden



De resultaten van de uitgevoerde parkeerdrukmetingen zijn in navolgende tabel 3.1 weergegeven.

deelgebied	capaciteit	bezetting avond	parkeerdruk	bezetting nacht	parkeerdruk
53	0	0	-	0	-
55	17	17	100%	16	94%
55a	10	11	110%	11	110%
56	42	41	98%	39	93%
57	24	24	100%	23	96%
58	16	16	100%	16	100%
59	14	14	100%	14	100%
60	26	25	96%	24	92%
61	11	9	82%	9	82%
62	23	22	96%	20	87%
66	25	25	100%	24	96%
67	21	21	100%	21	100%
68	22	22	100%	21	95%
72	7	9	129%	8	114%
73	11	11	100%	11	100%
74	41	28	68%	27	66%
75	6	6	100%	6	100%
totaal	316	301	95%	290	92%

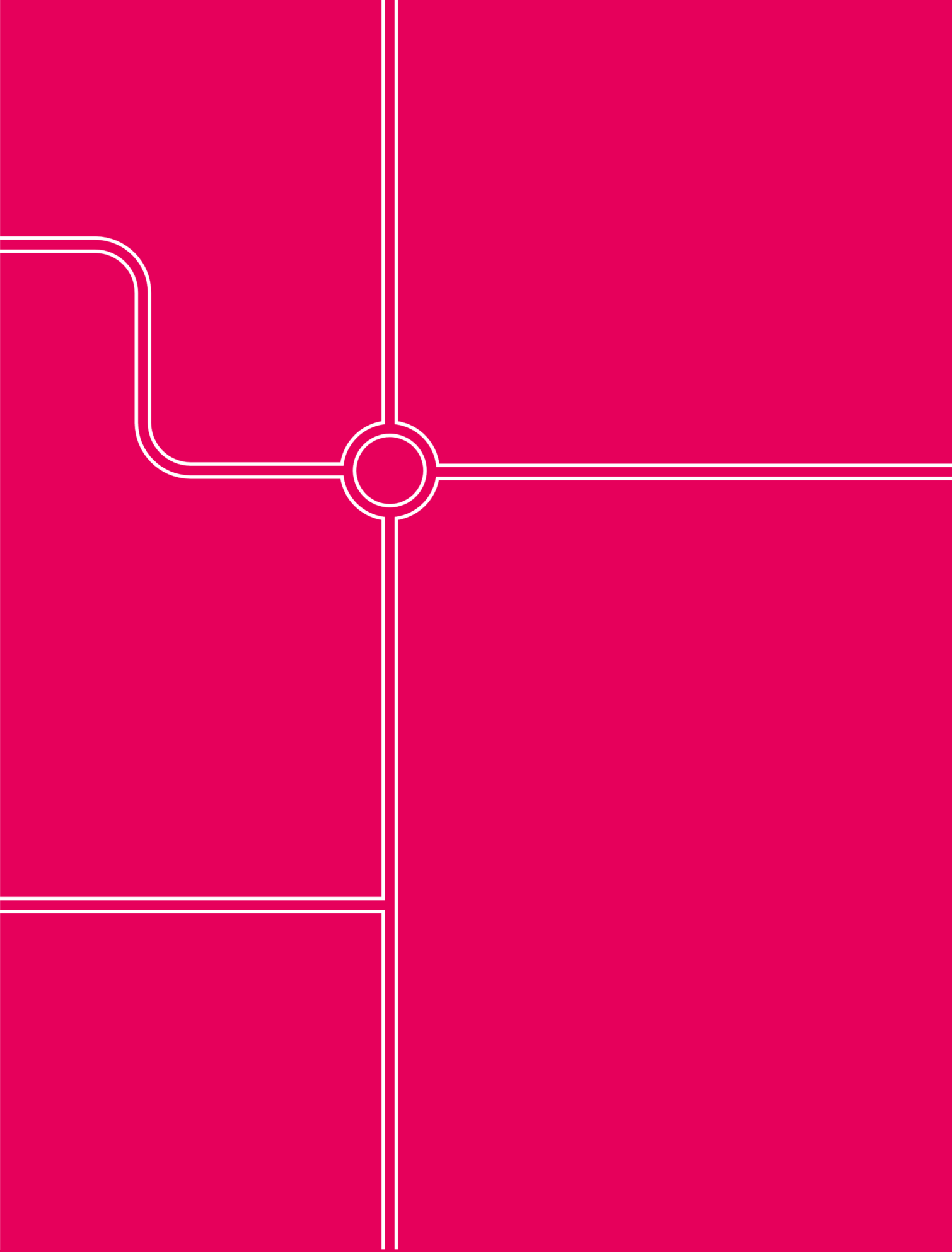
Tabel 3.1: Resultaten parkeerdrukmetingen

Uit tabel 3.1 blijkt dat de parkeerdruk op de (maatgevende) werkdagavond gemiddeld 95% bedraagt. Dit is meer dan de maximaal acceptabele parkeerdruk die 85% bedraagt. Bovendien valt op dat in sommige deelgebieden meer auto's geparkeerd staan dan dat er parkeeraanbod is (er wordt dus 'fout/illegaal' geparkeerd). Om in de huidige situatie aan de gewenste parkeerdruk te voldoen zouden er 38 parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden, verspreid over het gebied. Dit nog 'los' van de ontwikkeling Tuinstraatkwartier.

4. Conclusie

Woonstichting SSW heeft Goudappel BV gevraagd om een onderzoek uit te voeren naar de parkeeropgave van de beoogde herontwikkeling van het Tuinstraatkwartier in De Bilt. Op basis van het uitgevoerde onderzoek worden de volgende conclusies getrokken:

- De huidige parkeerdruk is hoger dan de parkeerdruk die door de gemeente acceptabel wordt geacht. Om in de huidige situatie aan de gewenste parkeerdruk te voldoen zouden er 38 parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden, verspreid over het gebied. Deze constatering staat los van de ontwikkeling Tuinstraatkwartier.
- Uitgaande van de in de prestatieafspraken overeengekomen parkeernormering neemt de parkeerbehoefte op werkdagavonden (het maatgevende moment) toe met 15 parkeerplaatsen. Als uitgegaan zou worden van een parkeernorm gebaseerd op daadwerkelijk autobezit neemt de parkeerbehoefte op werkdagavonden met 12 parkeerplaatsen toe.



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