

Bijlage 8 Parkeren van Auto's

Parkeren van auto's

In de Nota Stallen en Parkeren 2013 is het gemeentelijke parkeerbeleid opgenomen. In de Nota Parkeernormen Fiets en Auto, die als bijlage 1 behoort bij de Nota Stallen en Parkeren 2013, zijn bandbreedtes (minimum en maximum) voor autoparkeren en minimale parkeernormen voor fietsparkeren opgenomen. De Van Esveldstraat ligt in zone B1, een gebied met betaald parkeren.

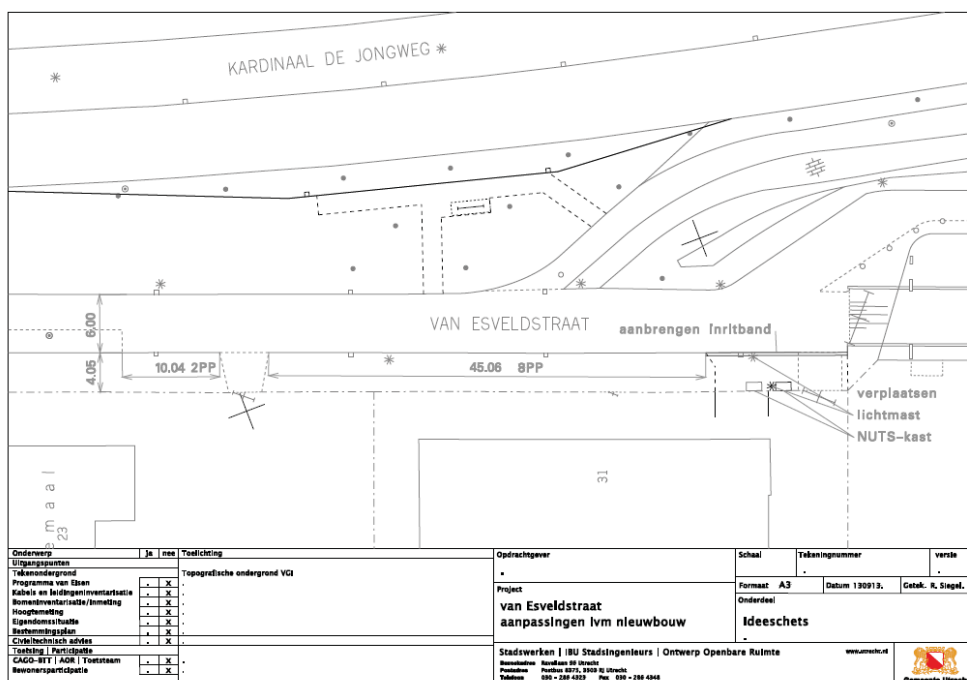
Auto

Het parkeerbeleid gaat er van uit dat de invloed van de auto op de buitenruimte zoveel mogelijk wordt beperkt en het parkeren zo veel mogelijk op eigen terrein plaatsvindt. Voor deze ontwikkeling zullen de parkeerplaatsen voor de bewoners in een half-verdiepte parkeergarage komen. In de voorziene half-verdiepte garage is in ieder geval plaats voor 24 auto's. Bezoekers kunnen (deels) op straat parkeren.

De huidige parkeerdruk in de Van Esveldstraat is laag en lag bij de laatste parkeerdrukmeting in november 2014 tussen de 33% en 61% en gemiddeld op circa 50%. Dit houdt in dat in de bestaande situatie minimaal 13 en gemiddeld 18 parkeerplaatsen in deze straat onbenut zijn. De hoogste piek ligt in de nacht (dinsdagnacht 1.00 tot 5.00 uur) en dan zijn er 13 vrije parkeerplaatsen, dat is geen gebruikelijk moment voor bezoekers. Op de momenten dat bezoek gebruikelijker is, zijn er dus meer dan 13 plekken vrij. Volgens de parkeerdrukmeting waren op de andere tijden 17 tot 22 parkeerplaatsen vrij. Met name voor het huidige gebouw en het rioolgemaal in de Van Esveldstraat is nog voldoende parkeercapaciteit beschikbaar om het bezoekersparkeren op straat op te vangen. De directe omgeving zal van een hogere parkeerdruk als gevolg van dit bestemmingsplan geen hinder ondervinden. Hierbij is van belang dat het naastgelegen appartementengebouw 'Nieuw Bleyenburg' een eigen parkeergarage én een eigen bezoekersparkeerplaats aan de oostzijde heeft en het gebouw aan de westzijde een rioolgemaal betreft met parkeergelegenheid op eigen terrein. Het parkeerterrein bij het gemaal wordt feitelijk enkel gebruikt door onderhoudsvoertuigen.

Het plan uit de bouwenvelop gaat uit van een aanpassing van de openbare ruimte met een keurlus (verlaagde trottoirband) en langspaarvakken in plaats van parkeren op straat/langs het trottoir.

Bijlage 4: Aanpassingen verkeerssituatie Van Esveldstraat



In bijlage B1 van de Nota Parkeernormen Fiets en Auto, die behoort bij de Nota Stallen en Parkeren 2013 is een tabel opgenomen met de autoparkeernormen. Voor auto's geldt een minimum en maximum norm. Deze parkeernormen worden gebruikt om de parkeereis te berekenen. De grootte van de appartementen is bepalend voor de parkeernorm.

Gebied B1	Parkeereis		
	minimum norm	aandeel bewoner	aandeel bezoek
woning groter dan 130 m2 bvo	1,11	0,81	0,3
woning 80 tot 130 m2 bvo	1,02	0,72	0,3
woning 55 tot 80 m2 bvo	0,94	0,69	0,25
woning tot 55 m2 bvo	0,43	0,23	0,2

Bron: bijlage B1 van de Nota Parkeernormen Fiets en Auto, die behoort bij de Nota Stallen en Parkeren 2013.

Op grond van het beleid wordt de parkeereis verlaagd door bijvoorbeeld 'dubbelgebruik' en kan van de parkeereis worden afgeweken door bijvoorbeeld deelauto's of extra fietsparkeerplaatsen aan te bieden of indien wordt aangetoond dat op andere wijze binnen acceptabele loopafstand rond de ontwikkeling in de nodige parkeerruimte wordt voorzien. Zoals hiervoor aangegeven is de parkeerdruk in de Van Esveldstraat laag genoeg om het bezoekersparkeren (deels) op straat op te lossen.

De nutsvoorziening van KPN aan de oostzijde van het plangebied (aanduidingsvlak met bouwhoogte van maximaal 5 meter) is reeds vergund en gebouwd. Het gaat om een technische voorziening van circa 100 m2 waar incidenteel enkel onderhoudspersoneel komt. Daarom hoeft aan deze voorziening in de berekeningen geen gewicht toegekend te worden.¹

Scenario's

Binnen het bestemmingsplan zijn diverse afmetingen van appartementen mogelijk. Het aantal appartementen is gemaximeerd op 46. Op basis van het uiteindelijke bouwprogramma, dat wil zeggen de uiteindelijke mix tussen grote en kleine appartementen, wordt de parkeereis bepaald. Het parkeren wordt zo veel mogelijk op eigen terrein gerealiseerd. De bewoners moeten in ieder geval op eigen terrein parkeren, bezoekers kunnen (deels) op straat parkeren. Het bouwprogramma wordt in de omvang beperkt indien op eigen terrein onvoldoende parkeergelegenheid voor de bewoners zou worden gerealiseerd.

Het aanduidingsvlak met de maximale hoogte van 21,5 meter waarbinnen de appartementen zijn voorzien heeft een afmeting van circa 19 x 34 meter en een oppervlakte van circa 650 m2 per laag. Binnen de toegestane bouwhoogte is een half-verdiepte parkeergarage tot 1,8 meter hoogte met daarboven 6 woonlagen voorzien. De half-verdiepte parkeergarage heeft een groter oppervlak dan het voorziene woongebouw en kan ook ter plaatse van het aanduidingsvlak met de maximale hoogte van 1,8 meter worden gerealiseerd.

Uitgaande van een verhouding tussen het bruto oppervlak verkeersruimte en brutovloeroppervlak woonruimte achter de voordeuren van de appartementen van 20 : 80, houdt dit in dat er in het plan

¹ Als voor deze voorziening de parkeerbehoefte berekend zou worden, dan zou de voorziening als een arbeidsextensief en bezoekersextensief bedrijf op basis van de parkeernorm slechts 0,17 parkeerplaats moeten hebben, met aftrek op grond van de tabel voor dubbelgebruik zou de parkeereis op de maatgevende momenten voor deze voorziening verwaarloosbaar zijn.

circa 520 m2 brutovloeroppervlak ruimte voor woningen per woonlaag is. In totaal is circa 3100 m2 (=6 lagen x 520 m2) ruimte voor de appartementen beschikbaar.

Een en ander leidt tot de volgende voorbeeldscenario's.

programma					Parkeereis			Parkeeroplossing	
Optie	Beschrijving	aantal	m2	Totaal bvo	parkeereis (= norm x aantal app.)	bewoner	bezoek	parkeer- plaatsen in garage	parkeer- plaatsen op straat
1	24 app. groter dan 130 m2	24	131	3144	26,64	19,44	7,2	24	3
2	30 app. van 105 m2	30	105	3150	30,6	21,6	9	24	7
3	46 app. van 54 m2	46	54	2484	19,78	10,58	9,2	20	0
4	22 app. van 54 m2 en	22	54	1188	9,46	5,06	4,4	24	8
	24 app. van 79 m2	24	79	1896	22,56	16,56	6		
	SOM	46		3084	32,02	21,62	10,4		
5	30 app. van 54 m2 en	30	54	1620	12,9	6,9	6	24	2
	12 app. van 131 m2	12	131	1572	13,32	9,72	3,6		
	SOM	42		3192	26,22	16,62	9,6		
6	16 app. van 100 m2,	16	100	1600	16,32	11,52	4,8	24	8
	12 app. van 78 en	12	78	936	11,28	8,28	3		
	4 app. van 140 m2	4	140	560	4,44	3,24	1,2		
	SOM	32		3096	32,04	23,04	9		
7	38 app. van 81 m2	38	81	3078	38,76	27,36	11,4	27	11
8	46 app. van 68 m2	46	68	3128	43,24	31,74	11,5	32	11

Conclusie

Uit voorgaande berekeningen blijkt dat er diverse combinaties van appartementen, waaronder opties 1 tot en met 6 mogelijk zijn door de bouw van een half-verdiepte parkeergarage met 24 plekken en een beperkt en acceptabel aantal parkeerplaatsen voor bezoekers op straat. Indien het aandeel van de parkeereis voor bewoners groter is dan 24, zoals bij scenario 7 en 8, zal het parkeren op eigen terrein vergroot moeten worden of het programma verkleind moeten worden.