



Parkeerstudie Tuindorp Oud Zuid

Ouderkerk a/d Amstel

31 januari 2022



BVA
verkeersadviezen
vormgevers van mobiliteit

Parkeerstudie Tuindorp Oud Zuid

Ouderkerk a/d Amstel

31 januari 2022

in opdracht van

Gemeente Ouder-Amstel
J. van Heiningen

pagina's

38

publicatienr.

19115

auteur(s)

M. Ruigrok

BVA Verkeersadviezen

Stationsplein 6
8011 CW Zwolle
(038) 460 67 47
www.bvaverkeer.nl



Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
1.1. Aanleiding	3
1.2. Doel	4
1.3. Leeswijzer	4
2. Parkeeronderzoek	5
2.1. Onderzoeksopzet	5
2.2. Parkeerdruk	6
2.3. Herkomst- en verdeling parkeervraag	8
2.4. Samenvattend	9
3. Parkeerbehoefte nieuwbouwplannen	10
3.1. Uitgangspunten nieuwbouwontwikkeling	10
<u>3.2.</u> Parkeerbehoefte conform parkeernormen	12
3.3. Parkeerbalans Theresiahof - Woonzorg Nederland	13
3.4. Parkeerbalans plan Eigen Haard	13
4. Beoordeling parkeersituatie totale plangebied	14
4.1. Beoordeling o.b.v. gemeentelijke parkeernormen	14
4.2. Advies ten aanzien van toekomstige parkeersituatie	14



1. Inleiding

1.1. Aanleiding

In de afgelopen jaren hebben zich in Ouderkerk aan de Amstel een aantal ruimtelijke ontwikkelingen voorgedaan. Deze ontwikkelingen vonden onder meer plaats in het gebied ten zuiden van Bullewijk. Het gaat hier om een nieuwe wijk (Tuindorp Oud Zuid) en de realisatie van op senioren gerichte nieuwbouw. Bij het inrichten van de openbare ruimte is destijds een aangescherpte parkeernorm toegepast die afgestemd was op de doelgroep in kwestie. Nu de woningen er staan, komen er signalen bij de gemeente binnen dat er sprake is van een te hoge parkeerdruk. Wellicht is het autobezit in de wijk hoger dan waarvoor is genormeerd. Het is echter ook mogelijk dat er wel voldoende parkeervoorzieningen zijn, maar dat sommige parkeervakken qua loopafstand te ver weg van de woningen liggen en om die reden te beperkt worden gebruikt.

De wijk is nog niet uitontwikkeld. In dit gebied werkt de gemeente samen met ontwikkelaars aan een aantal nieuwe ontwikkelingen, te weten:

1. Vervangen 38 woningen Theresiastraat/ J.C. van der Loosstraat voor 29 appartementen en 28 woningen door Eigen Haard¹. **(2021/2022)**.
2. Verbouwing voormalig verzorgingshuis Theresia naar 40 zelfstandige appartementen, een hospice met 4 kamers en een fysioruimte van 130 m². **(2020/2021)**.
3. Urbanusparochie: bouw van een onbekend aantal woningen nabij de Urbanuskerk aan de Rondehoep Oost. **(2022/2023)**.
4. Restauratie van het Gezellenhuis (monument) met een horecabestemming. **(2022/2023)**.

Met het oog op nieuwe ontwikkelingen is het wenselijk de huidige en toekomstige parkeervraag binnen het gebied te bepalen en te beoordelen. Onderhavig parkeeronderzoek is uitgevoerd in 2019/2020, zonder het meenemen van de ontwikkeling in 3 en 4, omdat die ten tijde van de parkeertellingen nog onvoldoende concreet waren. Voor ontwikkeling 3 en 4 is bij de betreffende ontwikkelaar/ initiatiefnemer aangegeven dat zij in de eigen parkeervraag moeten voldoen (parkeren op eigen terrein of parkeeroplossing zelf realiseren).

De huidige update van het rapport (van januari 2022) heeft plaatsgevonden op de toepassing van de CROW-normen. Een update van de tellingen is niet nodig omdat voor nieuwe ontwikkelingen parkeren op eigen terrein of vereiste is of door ontwikkelaar een andere oplossing moet worden gerealiseerd die recht doet aan de CROW-normen.

¹ 17 appartementen voor jongeren, 12 appartementen goedkoop en midden segment, 19 gezinswoningen sociale woningbouw en 9 gezinswoningen vrije sector.



1.2. Doel

Het onderzoek heeft tot doel vast te stellen op welke wijze de beoogde ruimtelijke plannen op een zorgvuldige wijze kunnen worden ingepast in de bestaande woonwijk. Wij richten ons daarbij op het beantwoorden van de volgende onderzoeksvragen:

- Wat is de huidige parkeerdruk en -kwaliteit in het gebied?
- Worden de voertuigen van bewoners op logische locaties nabij de woning geparkeerd of is er sprake van ongewenste overloop naar omliggende gebieden?
- Wat is de toekomstige parkeerbehoefte in de openbare ruimte voor ontwikkeling 1 en 2?
- Wat is de restcapaciteit die in het gebied aanwezig is na realisatie van de ontwikkeling 1 en 2?

1.3. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 geven wij inzicht in de opzet en de resultaten van het parkeeronderzoek dat is uitgevoerd in Tuindorp. Er wordt aandacht besteed aan de huidige parkeerdruk- en kwaliteit zoals is vastgesteld tijdens het onderzoek. Ook beoordelen wij de huidige verdeling van de parkeerdruk, door de kijken naar de oorspronkelijke herkomst van de parkeervraag van bewoners. Kunnen ze dicht bij hun woning parkeren, of wijken ze uit naar andere straten/parkeerterreinen in hun omgeving. Met het parkeeronderzoek stellen we ook vast of er nog restcapaciteit in het gebied aanwezig is om eventueel een deel van de parkeerbehoefte van de nieuwbouwplannen op te kunnen vangen.

Daarnaast worden de uitgangspunten voor het beoordelen van de toekomstige ontwikkelingen nader uiteengezet.

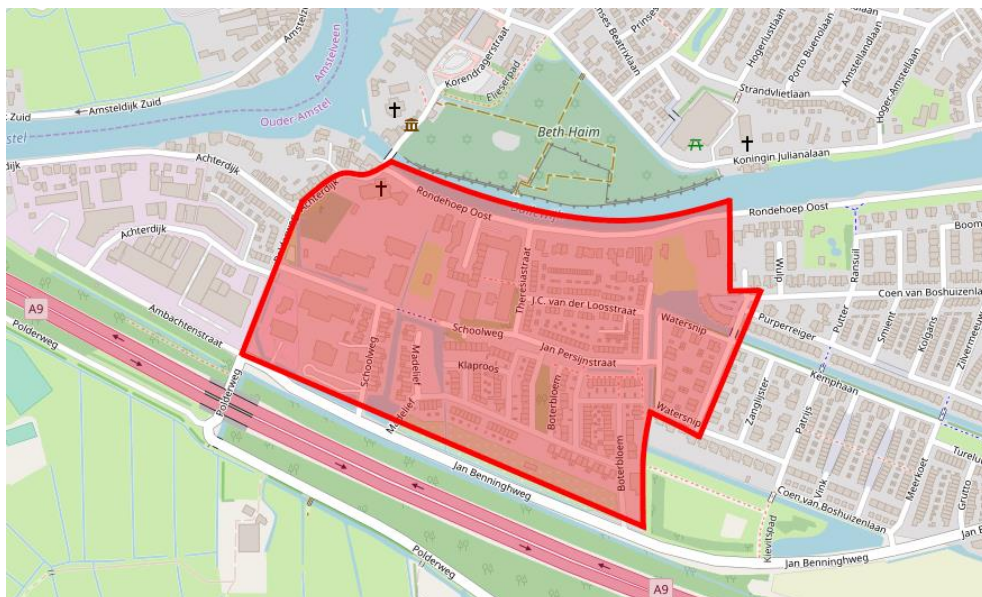
In hoofdstuk 3 gaan we dieper in op de voorgenomen nieuwbouwontwikkelingen en de verwachte groei van de parkeerbehoefte. Tot slot wordt in hoofdstuk 4 nader ingegaan op de impact van de nieuwbouwplannen van woningstichting Eigen Haard en Woonzorg Nederland op de parkeerdruk in het omliggende gebied.

2. Parkeeronderzoek

2.1. Onderzoeksofzet

• Onderzoeksgebied

Het te onderzoeken gebied is weergegeven in figuur 1. Binnen het onderzoeksgebied zijn de verschillende parkeervoorzieningen ingedeeld in diverse secties (wegvakken, parkeerterreinen etc.) zodat op detailniveau inzicht ontstaat in het gebruik van de parkeervoorzieningen. De indeling in secties is opgenomen in bijlage 2. Aangezien ook de loopafstand tot de parkeervoorziening bepaald dient te worden, nemen wij zo klein mogelijke secties. Per sectie is vastgelegd hoeveel parkeercapaciteit voorhanden is en eventueel welk regime er van toepassing is. Hierbij zijn ook de gebieden betrokken waar formeel niet geparkeerd mag worden (bijvoorbeeld waar een parkeerverbod van kracht is), maar waar dit fysiek wel mogelijk is.



Figuur 1: Begrenzing onderzoeksgebied parkeeronderzoek

• Werkwijze

Het onderzoek richt zich zowel op het vaststellen van de parkeerdruk als de herkomst van de geparkeerde voertuigen. Omdat het niet alleen van belang is om te bepalen hoeveel voertuigen er geparkeerd staan, maar ook om te kunnen vaststellen aan wie deze voertuigen toe behoren is een onderzoek met kentekenregistratie uitgevoerd. Op basis van de kentekens zijn de bijbehorende adresgegevens van de eigenaren bij de RDW opgevraagd. Op deze wijze kan voor het overgrote deel van de geparkeerde voertuigen vastgesteld worden op welke afstand van de woning men parkeert.

Tijdens het parkeerduuronderzoek is per sectie per 3 uur de kentekens van geparkeerde voertuigen geregistreerd. In de tussenliggende perioden is enkel het aantal geparkeerde voertuigen geteld. Hieruit kunnen wij naast de parkeerdruk op een later moment ook inzicht krijgen in de tijdsduur dat de



voertuigen geparkeerd staan. Deze tijdsduur en het moment van aankomst/vertrek, kan ons een indruk geven in het parkeermotief.

- **Onderzoeksmomenten**

Het onderzoek heeft plaatsgevonden op de dinsdagochtend van 04.00 uur tot 13.00 uur, donderdagmiddag tussen 12.30 tot 19.30 uur en de zaterdag tussen 08.00 uur en 20.00 uur. De reguliere werkdag dient om het 'normale' beeld te verkrijgen en het onderzoek op zaterdag is van belang in verband met eventuele invloed van bezoekers aan het centrumgebied van Ouderkerk aan de Amstel. Het onderzoek is in week 44 (2019) uitgevoerd en er was geen sprake van bijzondere (weers)omstandigheden.

2.2. Parkeerdruk

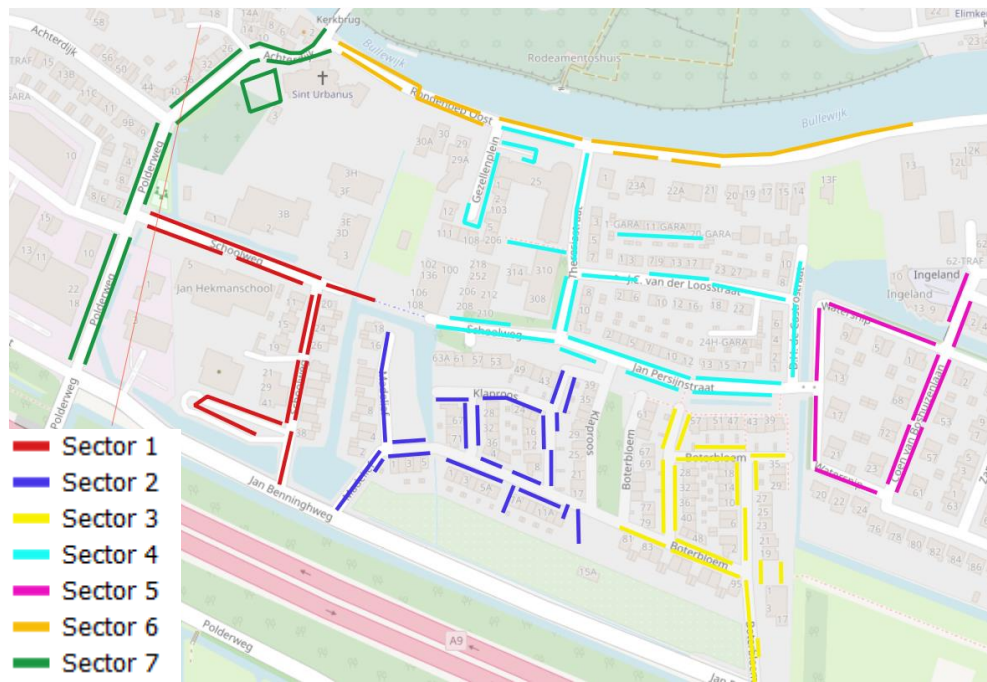
Tijdens het parkeeronderzoek dat is uitgevoerd op dinsdag 29, donderdag 31 oktober en zaterdag 2 november 2019 zijn ieder uur alle geparkeerde voertuigen geteld. Hierbij is onderscheid gemaakt in parkeren op eigen terrein (voor zover waarneembaar) als in de openbaar toegankelijke parkeervoorzieningen. In bijlage 4 en 5 zijn de resultaten per parkeersectie en parkeersector inzichtelijk gemaakt. De belangrijkste waarnemingen ten aanzien van het gebruik van de verschillende parkeervoorzieningen zijn als volgt.

Tabel 1: samenvatting waarnemingen parkeerdruk

Tijdstip	Beoordeling parkeerdruk
Dinsdag 4:00 uur	Hoge parkeerdruk in J.C. van der Loosstraat. Nabijgelegen Jan Persijnstraat heeft wel nog restcapaciteit. Zuidelijk gelegen parkeervoorzieningen Theresiahof hoge parkeerdruk, wel restcapaciteit in noordelijk gelegen parkeervoorziening. Zuidelijke woonbuurten Klaproos en Boterbloem hebben eveneens een aantal parkeersecties met hoge parkeerdruk.
Dinsdag 8:00 uur	Hoge parkeerdruk nabij school. Ook rond Theresiahof neemt de parkeervraag toe. De nabijgelegen woonstraten laten inmiddels een lage parkeerdruk zien. Ook in de uren erna is er sprake van een evenwichtige parkeerdruk.
Donderdag 14.30 uur	Hoge parkeerdruk nabij school en rond Theresiahof. De nabijgelegen woonstraten hebben nog veel restcapaciteit.
Donderdag 19.30 uur	Hoge parkeerdruk in en rond J.C. van der Loosstraat. Ook de openbare parkeerplaatsen in de klaproos laten hoge bezettingsgraden zien. Nabij de school is weer een duidelijk overschot aan parkeerplaatsen ontstaan.
Zaterdag 8.00 uur	Hoge parkeerdruk in en rond J.C. van der Loosstraat. Ook de openbare parkeerplaatsen in de klaproos laten hoge bezettingsgraden zien.
Zaterdag 15.00 uur	Toenemende parkeerdruk rond Theresiahof. Wel lijkt er sprake van voldoende parkeercapaciteit in de omliggende straten. Ook in de overige buurten is er geen sprake van te hoge parkeerdruk



Er zijn dus meerdere parkeersecties waargenomen met een hoge parkeerdruk. Of daarmee ook echt sprake is van een te kort aan parkeerplaatsen is hiermee nog niet vastgesteld. Om meer te kunnen zeggen over een eventueel te kort aan parkeerplaatsen is eveneens een analyse uitgevoerd naar de parkeerdruk per sector. Het onderzoeksgebied is hiervoor in een 7-tal samenhangende parkeersectoren ingedeeld.



Figuur 2: Indeling parkeersecties in parkeersectoren

De volgende sectoren laten een verhoogde parkeerdruk (>80%) zien.

- Parkeersector 1: 8:00 en 14:30 uur (gerelateerd aan school)
- Parkeersector 2: 7:00 en 18:30 uur (gerelateerd aan wonen)
- Parkeersector 3: -
- Parkeersector 4 (= plangebied): -
- Parkeersector 5: -
- Parkeersector 6: 10:00, 13:00, 14:00, 18:30, 19:30, 19:00 (zaterdag), 20:00 uur (zaterdag)
- Parkeersector 7: alleen op zaterdag 13:00, 18:00, 19:00, 20:00 uur

De hoge parkeerdruk in sector 7 lijkt gerelateerd te zijn aan een activiteit in de kerk. Ook sector 6 laat meermaals een hoge parkeerdruk te zien. Hierbij wordt opgemerkt dat in deze sector slechts enkele parkeervoorzieningen zijn gelegen. De aandacht gaat dus meer uit naar de ontwikkeling van de parkeerdruk in de sectoren 1 t/m 5. Alleen de sectoren 1 en 2 laten op enkele momenten een te hoge parkeerdruk zien. In de woonbuurt Klaproos lijkt sprake te zijn van een vrij hoge parkeerdruk van meer dan 90%. Hierbij is zowel het parkeren in de openbare ruimte als het parkeren op eigen terrein meegenomen. Worden het parkeren op eigen terrein uit de dataset gehouden, dan zien we geen verdere groei van de parkeerdruk. Dit wijst erop dat er in de meeste gevallen voldoende parkeercapaciteit in de openbare ruimte is. In parkeersector 4, de sector waar zowel de ontwikkeling van Eigen Haard als Woonzorg Nederland wordt gerealiseerd, bedraagt de hoogste parkeerdruk 71%. Dit betekent dat op het moment dat de parkeervraag het hoogst is er nog een restcapaciteit van 37



parkeerplaatsen op de openbaar toegankelijke parkeerplaatsen in het gebied aanwezig zou zijn. Niet al deze theoretische parkeercapaciteit lijkt ook direct aanwendbaar. Maar zeker in het zuidoostelijke deel van parkeersector 4 is nog bruikbare restcapaciteit aanwezig.



Figuur 3: restcapaciteit parkeersector 4

Indien we enkel de parkeercapaciteit in de woonstraten meenemen en streven naar een maximale parkeerdruk van 90% dan gaat het slechts om een restcapaciteit van 12 parkeerplaatsen op het maatgevend moment. De uiteindelijke restcapaciteit is sterk afhankelijk van de toekomstige inrichting van het gebied.

2.3. Herkomst- en verdeling parkeervraag

Inzicht in het woonadres van de eigenaar van het geparkeerde voertuig kan ons inzicht geven in een eventuele onbalans in het parkeergedrag. Op basis van meerdere GIS-analyses is een koppeling gemaakt tussen het woonadres van het geparkeerde voertuig en de parkeersectie waar men heeft geparkeerd. In de onderstaande figuur is de parkeerdistributie weergegeven voor de dinsdagochtend 4 uur (zie ook bijlage 6). Deze situatie wordt als maatgevend beschouwd voor het parkeergedrag van bewoners.



Figuur 4: Parkeerdistributie bewonersparkeren



In figuur 7 is voor het overgrote deel een zeer normale parkeerdistributie waarneembaar. De grijze lijnen duiden op een normaal parkeergedrag waarbij bewoners dicht bij hun woning (kunnen) parkeren. Dit lijkt zo te zijn voor de bewoners in parkeersector 1, 2, 3, 5, 6 en 7.

In parkeersector 4, de sector waar zowel de ontwikkeling van Eigen Haard als Woonzorg Nederland wordt gerealiseerd, zien we een meer diffuus beeld. Bewoners van de J.C. van der Loosstraat, Theresiastraat, Jan Persijnstraat, D.H. de Castrostraat parkeren dicht bij hun woning. Ook de bewoners die in het te herontwikkelen deel van de Theresiahof wonen parkeren dicht bij hun woning op het Gezellenplein. Opvallend is dat een aantal voertuigen van bewoners van de De Gijsbrecht deels uitwijken naar andere parkeervoorzieningen in de omgeving, zijnde de parkeervoorzieningen aan het Gezellenplein, Theresiastraat en op de Schoolweg t.h.v. de school. Uit het onderzoek 'Mobiliteitsgebruik en wensen De Gijsbrecht Theresiastraat' van Bouwinvest blijkt dat 25 huishoudens van appartementencomplex De Gijsbrecht parkeren in de beschikbare ruimte in de wijk. Op basis van het parkeeronderzoek stellen we nu vast dat circa 8 tot 10 voertuigen in het maatgevende uur die op het Gezellenplein parkeren. Na realisatie van de bouwontwikkeling van Woonzorg Nederland zullen deze voertuigen dus een andere parkeerplaats in de wijk moeten vinden.

Tabel 2: Waar parkeren de bewoners van De Gijsbrecht?

Parkeerlocaties	Aantal voertuigen van bewoners De Gijsbrecht
Parkeren Schoolweg tegenover ingang Theresiahof en binnenplein Theresiahof	17
Parkeren aan Theresiastraat en J.C. van der Loosstraat	6
Parkeren parkeervoorzieningen Gezellenplein	9
Parkeren Schoolweg t.h.v. school (parkeersectie 1)	5
Totaal aantal geparkeerde voertuigen geparkeerd door bewoners De Gijsbrecht e.o.	37

Het uitwijken naar de parkeervoorzieningen aan de Schoolweg t.h.v. de school is enigszins opmerkelijk. Het duidt erop dat er een licht te kort aan parkeervoorzieningen in parkeersector 4 is en/of dat de nog beschikbare restcapaciteit in parkeersectie 4 minder aantrekkelijk is (bv. qua loopafstand) dan het parkeren in parkeersectie 1.

2.4. Samenvattend

Er is tijdens het onderzoek geen ernstige parkeerhinder vastgesteld. Alle parkeersectoren lijken vooralsnog afdoende parkeervoorzieningen te hebben in de openbare ruimte. Ook op eigen terrein is nog sprake van restcapaciteit. Het beter gebruik van de eigen oprit in parkeersector 2 en 3 (Klaproos en Boterbloem) kan de kwaliteit van parkeren verder verhogen.

In de toekomstige planvorming van het gebied moet er rekening mee worden gehouden dat 8 tot 10 voertuigen die nu door bewoners van het appartementencomplex De Gijsbrecht op het Gezellenplein worden geparkeerd, door de realisatie van nieuwbouw op een andere locatie in de wijk komen te staan. Dit zal ook gelden voor een aantal bezoekers aan De Gijsbrecht.

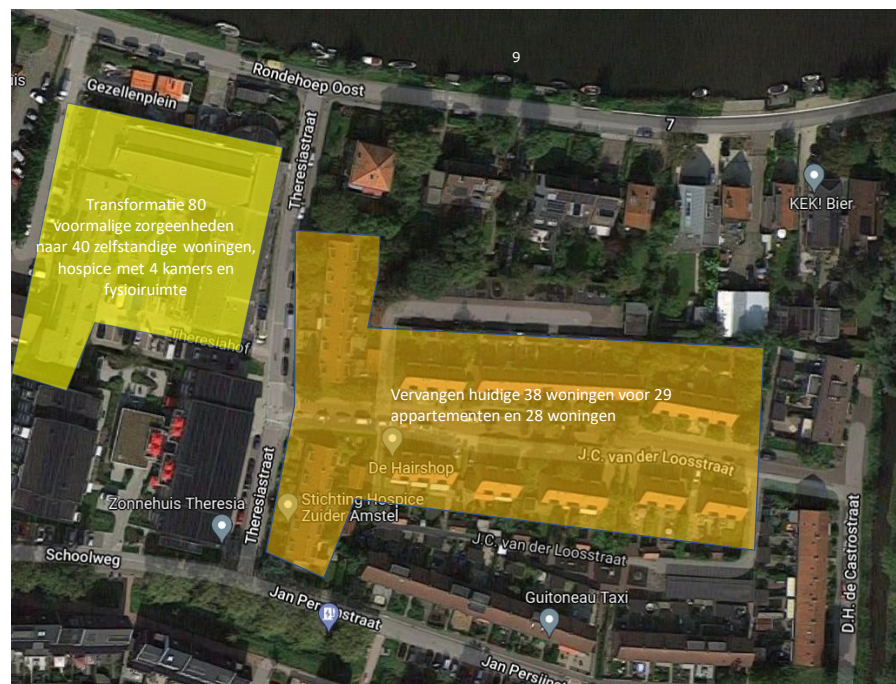
3. Parkeerbehoefte nieuwbouwplannen

3.1. Uitgangspunten nieuwbouwontwikkeling

- **Ontwikkelingen**

De nieuwbouw ontwikkelingen worden als volgt doorgerekend:

1. Vervangen 38 woningen Theresiastraat/ J.C. van der Loosstraat voor 29 appartementen en 28 woningen door Eigen Haard. De woningen zijn als volgt verdeeld: 17 appartementen voor jongeren, 12 appartementen in het goedkope en midden segment, 19 gezinswoningen sociale woningbouw en 9 gezinswoningen vrije sector. In totaal zijn er in dit gebied ten behoeve van de nieuwbouw 82 parkeerplaatsen voorzien. Een eventuele restvraag van bezoekersparkeren zal zich verspreiden naar naastgelegen straten.
2. Verbouwing voormalig verzorgingshuis Theresia naar 40 zelfstandige appartementen (10 woningen midden huur en 30 woningen sociale huur) en een hospice met 4 kamers. Daarnaast is er sprake van een fysioruimte van 130 m² (2 behandelkamers). In totaal worden er op eigen terrein 40 parkeerplaatsen gerealiseerd.



Figuur 5: Geplande ontwikkelingen Woonzorg Nederland en Eigen Haard

- **Parkeernormen**

De parkeerbehoefte wordt getoetst aan de parkeernormen conform PLU. Een eventuele aanscherping van de parkeernormen kan plaatsvinden op basis van de uitkomsten van het parkeeronderzoek. Het is aan het college om een eventuele aanscherping van de parkeernormen onderbouwd toe te passen voor de betreffende bouwplannen.



Nota parkeernormen gemeente Ouder-Amstel

In de PLU van de gemeente Ouder-Amstel worden voor dit gebied (tussen schil centrum en rest bebouwde kom) met weinig OV uitgegaan van de gemiddelde parkeernorm voor rest bebouwde kom.

Type voorziening	Gemiddeld
Seniorenwoning midden huur	1,3
Seniorenwoning sociale huur	0,8
Hospice	0,5
fysioruimte	2 (per behandelkamer)
Appartement jongerencontract	0,8
Appartement midden/goedkoop	1,4
Gezinswoning sociale huur	1,6
Woning huur vrije sector	1,8

Figuur 6: Te hanteren parkeernormen conform PLU

De bovenstaande waarden zijn inclusief bezoekersparkeren. Voor alle typen woningen kan uitgegaan worden van 0,3 p.p. per woning voor bezoekersparkeren. De hospice en fysioruimte vallen hierbuiten. De parkeerplaatsen voor bezoekers dienen altijd openbaar toegankelijk te zijn.

Bij het vaststellen van de uiteindelijke parkeervraag is het ook belangrijk om rekening te houden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Zo kunnen bezoekers aan de fysiotherapeut overdag deels ook gebruik maken van de parkeercapaciteit die vrijkomt doordat een aantal bewoners overdag met hun auto weg is. In de onderstaande tabel zijn de aanwezigheidspercentages opgenomen van de functies die voor dit onderzoek relevant zijn.

Functie	Werkdag -ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koopavond	Zaterdagmiddag	Zaterdagavond	Zondagmiddag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	80%	70%
Sociaal medisch: arts / therapeut / consultatiebureau	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	10%
Verpleeghuis / verzorgingstehuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	100%	100%

Figuur 7: Aanwezighedspercentages over de dag naar functie (bron: CROW-publicatie 381)



Door het toepassen van dubbelgebruik is de maatgevende parkeerbehoefte lager dan de som van alle normatieve parkeerbehoeftes, van alle verschillende functies, binnen een bouwontwikkeling. Door de maatgevende parkeerbehoefte als uitgangspunt te hanteren wordt een efficiënter ruimtegebruik bevorderd. Voorwaarde is wel dat voor dubbelgebruik meegerekende parkeerplaatsen openbaar zijn. Gereserveerde parkeerplaatsen welke exclusief beschikbaar zijn voor de parkeervraag van een bepaalde functie kunnen hierin niet worden meegeteld.

3.2. Parkeerbehoefte conform parkeernormen

Voor de beoordeling van de nieuwbouwplannen is een parkeerbalans voor het gehele gebied opgesteld. Deze parkeerbalans gaat uit van de gemiddelde parkeernormen van het CROW zoals opgenomen in de PLU. Voor de bouwplannen van Eigen Haard en woonzorg Nederland zijn de volgende parkeernormen relevant.

Tabel 3: Parkeernormen gemeente Ouder-Amstel (gemiddelde parkeernorm)

Aantal parkeerplaatsen per woning			
Type voorziening	Bewoners	Bezoekers	Totaal
Seniorenwoning midden huur	1	0,3	1,3
Seniorenwoning sociale huur	0,5	0,3	0,8
Hospice	0,5		0,5
Appartement jongerencontract	0,5	0,3	0,8
Appartement huur midden/goedkoop	1,1	0,3	1,4
Woning Sociale huur	1,3	0,3	1,6
Woning huur vrije sector	1,5	0,3	1,8
Fysiotherapiepraktijk (per behandelkamer)			2

Voor de volledigheid is de parkeerbehoefte van de nieuwbouwprojecten per periode van de dag vastgesteld, zodat we ook een goed beeld hebben van de parkeerdruk op het maatgevend moment. De volledige berekening van de parkeerbehoefte is opgenomen in bijlage XI.

Tabel 4: Parkeerbehoefte naar periode o.b.v. gemeentelijke parkeernormen

	Werkdag				Zaterdag		Zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	middag	avond	middag
Project Eigen Haard	32	34	68	60	47	66	54
Project Woonzorg Nederland	20	20	34	26	25	35	29

Door aanwezigheidspercentages te hanteren valt de parkeerbehoefte iets lager uit dan wanneer enkel naar de parkeernorm voor de betreffende functies wordt gekeken. De avondperiode wordt als maatgevend gesteld. Dit ook omdat de parkeerdruk in het gehele woongebied dan het hoogst is. Gezamenlijk genereren beide plannen op het drukste moment een parkeerbehoefte van 102 parkeerplaatsen.



3.3. Parkeerbilans Theresiahof - Woonzorg Nederland

In de plannen van Woonzorg Nederland wordt uitgegaan van het realiseren van 40 parkeerplaatsen op eigen terrein voor bewoners en bezoekers. De eventuele restvraag van bezoekers zou dan opgevangen moeten worden in de openbare ruimte van de omliggende straten.

Indien de parkeernormen van de PLU worden gehanteerd dan bedraagt de parkeervraag op het maatgevend moment (zaterdagavond) in totaal 20 parkeerplaatsen voor bewoners en 15 voor bezoekers. Mits er 15 van de 40 parkeerplaatsen openbaar toegankelijk zijn, kunnen de geplande parkeervoorzieningen van Theresiahof zowel de parkeervraag van bewoners als bezoekers zorgvuldig opvangen. In hoofdstuk 4 wordt daar nader op ingegaan.

- **Verschuiven van parkeerdruk**

Naast de restvraag vanuit de nieuwbouw Theresiahof dient er ook rekening te worden gehouden met het feit dat door de herontwikkeling van de Theresiahof een deel van de parkeercapaciteit verloren gaat voor huidige bewoners/bezoekers in het gebied. Het gaat dan hoofdzakelijk om geparkeerde voertuigen van bewoners en bezoekers van appartementencomplex De Gijsbrecht die niet meer kunnen parkeren in parkeersectie 73 en 74 (zie §3.2). Dit omdat deze parkeersecties worden heringericht tot parkeervoorziening voor de nieuwe bewoners van Theresiahof. In totaal moet rekening worden gehouden met een verplaatsing van 8 geparkeerde voertuigen van bewoners en 9 voertuigen van bezoekers op het maatgevende moment. In totaal zullen dus een extra 17 voertuigen ergens anders in de openbare ruimte een plek moeten vinden. De gevolgen hiervan worden in hoofdstuk 4 onderzocht.

3.4. Parkeerbilans plan Eigen Haard

In de ontwerpen van Eigen Haard zijn in totaal 82 parkeerplaatsen ingetekend. Op basis van de PLU parkeernormen is vastgesteld dat op de maatgevende avondperiode de maximale parkeerbehoefte naar verwachting 68 parkeerplaatsen bedraagt. Daarmee zou het plan dus met 82 parkeerplaatsen ruimschoots sluitend zijn. Er is sprake van een restcapaciteit van 14 parkeerplaatsen. Er wordt dus geen parkeervraag vanuit het nieuwbouwplan van Eigen Haard afgewenteld op de omliggende openbare ruimte.

Aanvullend hierop wordt opgemerkt dat van de huidige 13 parkeerplaatsen langs de Theresiastraat (parkeersectie 67) er na de herinrichting nog maximaal circa 7 behouden kunnen blijven. Het verdwijnen van een deel van het huidige langsparkeren langs de Theresiastraat leidt naar verwachting niet tot een verdere verschuiving van de parkeervraag omdat de 10 huidige woningen die langs de parkeervakken liggen worden gesaneerd en dus in de toekomst geen parkeervraag meer uitoefenden op parkeersectie 67.



4. Beoordeling parkeersituatie totale plangebied

4.1. Beoordeling o.b.v. gemeentelijke parkeernormen

Geconcludeerd wordt dat in het plan van Eigen Haard ruimschoots meer parkeerplaatsen worden gerealiseerd dan de vastgestelde eigen parkeerbehoefte. Er is sprake van een extra restcapaciteit van 14 parkeerplaatsen. Het herinrichtingsplan van Woonzorg Nederland laat eveneens geen tekort zien in de parkeercapaciteit indien de parkeernormen uit de PLU worden aangehouden. Het plan van Woonzorg Nederland resulteert in een maximale parkeervraag van 35 parkeerplaatsen terwijl er 40 parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Deze extra capaciteit komt is echter niet aanwendbaar om een aanvullende parkeervraag van andere functies op te vangen.

Het plan van Eigen Haard bevat wel nog een restcapaciteit van tenminste 14 parkeerplaatsen die de parkeervraag van andere functies in het gebied kan opvangen. Gedacht kan worden aan de verschuiving van de parkeerbehoefte als gevolg van de herontwikkeling van Theresiahof (zie paragraaf 3.3). De nieuwbouw Theresiahof zorgt voor een extra druk van 17 geparkeerde voertuigen die op het maatgevende moment in de Theresiastraat, J.C. van de Loosstraat, D.H. de Castrostraat en Jan Persijnstraat op zoek gaan naar een parkeerplaats. Met de restcapaciteit van 14 parkeerplaatsen in plan van Eigen Haard wordt gesteld dat de parkeersituatie ook na de realisatie van de beide plannen goed in balans is.

4.2. Advies ten aanzien van toekomstige parkeersituatie

Op basis van de bovenstaande bevindingen wordt geconcludeerd dat, indien rekening wordt gehouden met de realistisch parkeernormen uit de PLU, beide plannen gezamenlijk naar verwachting afdoende voorzien in zorgvuldige parkeersituatie in het plangebied. De extra capaciteit die in het plan van Eigen Haard wordt gerealiseerd, heeft een positieve bijdrage op de parkeerdruk in het gebied. Er is dan ook geen directe noodzaak om te zoeken naar aanvullende parkeercapaciteit in de omliggende woonstraten.

Restcapaciteit in het gebied

Vastgesteld wordt dat er nog in beperkte mate sprake is van restcapaciteit in het gebied. Het gaat in totaal om maximaal 23 parkeerplaatsen.

Tabel 9: Overzicht restcapaciteit in het gebied op maatgevend moment

Gebieden	Restcapaciteit
Restcapaciteit nabij nieuwbouw Woonzorg Nederland (66,67,71,72)	2
Restcapaciteit in plangebied nieuwbouwplan Eigen Haard	6
Restruimte openbare ruimte nabij Nieuwbouw Eigen Haard (41,53,54)	15
Totale bruikbare restcapaciteit	23

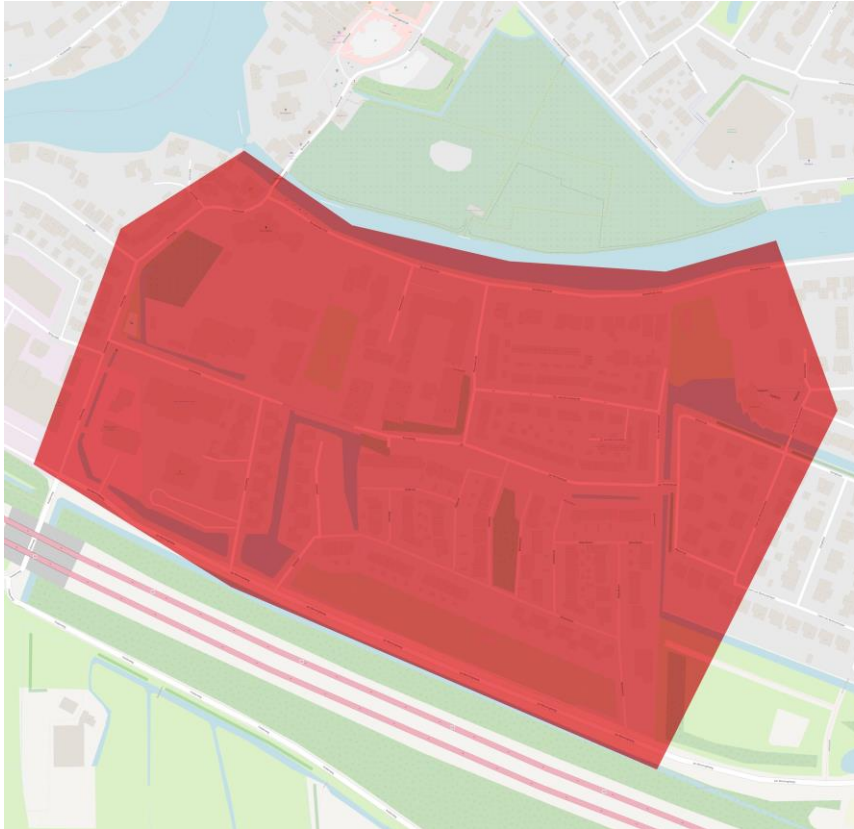


Het is echter niet wenselijk om in het plangebied reeds onder normale omstandigheden nagenoeg 100% bezetting van parkeerplaatsen te hebben. Tevens is het daarbij belangrijk om vast te stellen dat de belangrijkste locatie van restruimte in het uiterste zuidoosten van het gebied is gelegen. Dus ver van de locaties Theresiahof, Theresiastraat en De Gijsbrecht waar de restvraag vandaan zal komen.

De bovenstaande parkeerbalans maakt verder duidelijk dat er na de realisatie van beide projecten er zonder aanvullende maatregelen weinig tot geen parkeergelegenheid overblijft voor andere ontwikkelingen zoals het Gezellenhuis. Dergelijke ontwikkelingen zullen hun parkeervraag op eigen terrein moeten oplossen, dan wel zal er aanvullende parkeervoorzieningen gerealiseerd moeten worden in de openbare ruimte.



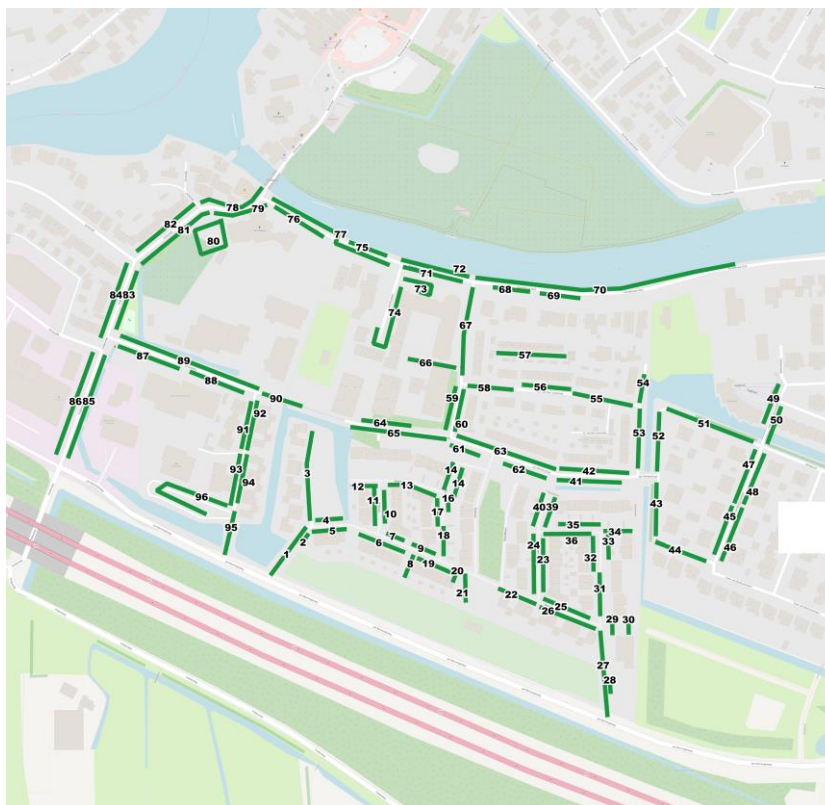
Bijlage I. Onderzoeksgebied



Onderzoeksgebied



Bijlage II. Overzicht parkeersecties



Parkeersecties

Legenda



Parkeermogelijkheden

Legenda

- Parkeren niet mogelijk
- Parkeren mogelijk





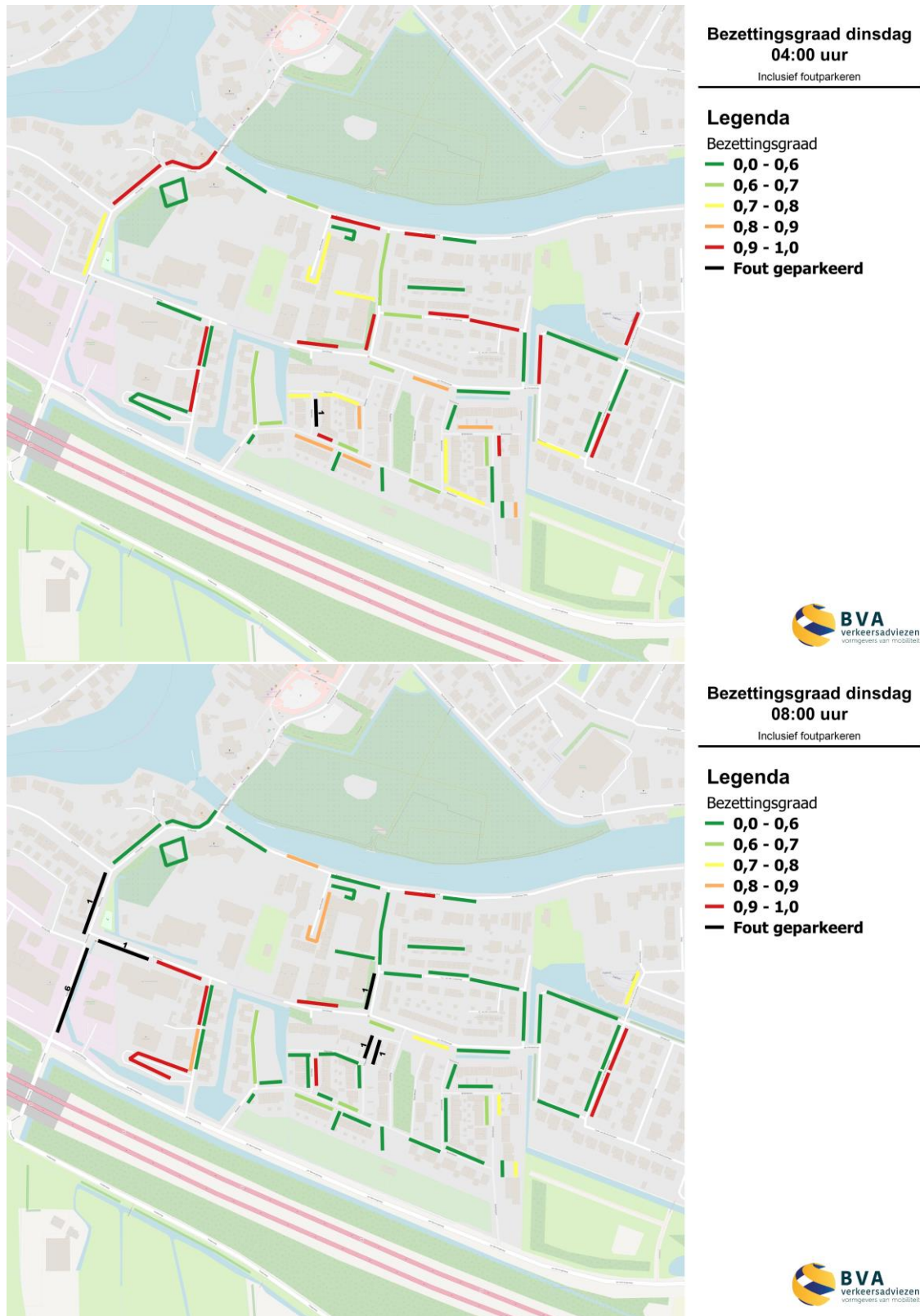
Bijlage III. Capaciteit parkeren

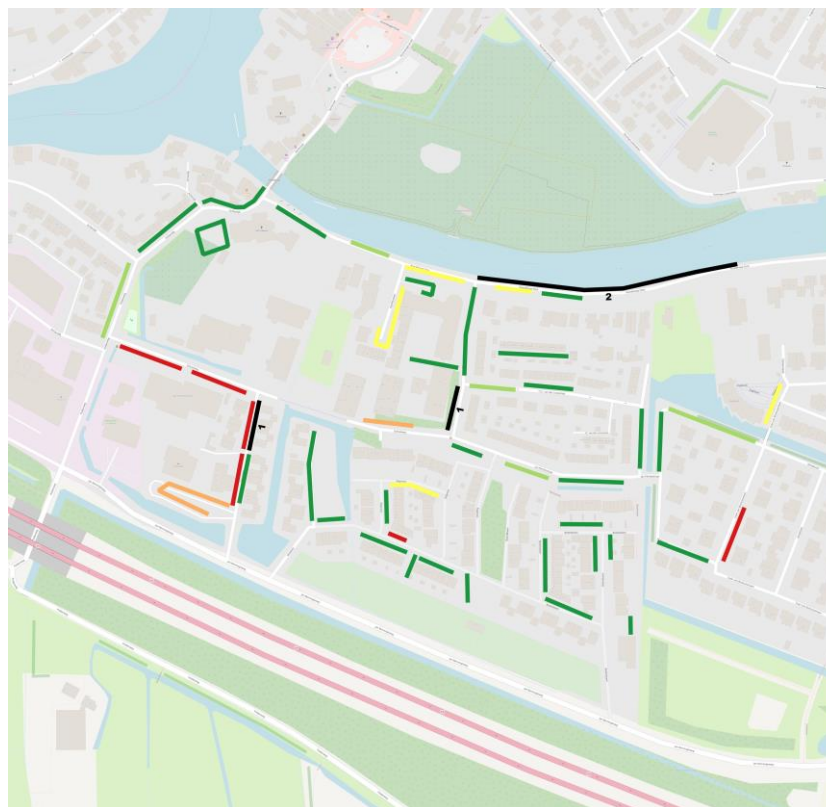


Capaciteit



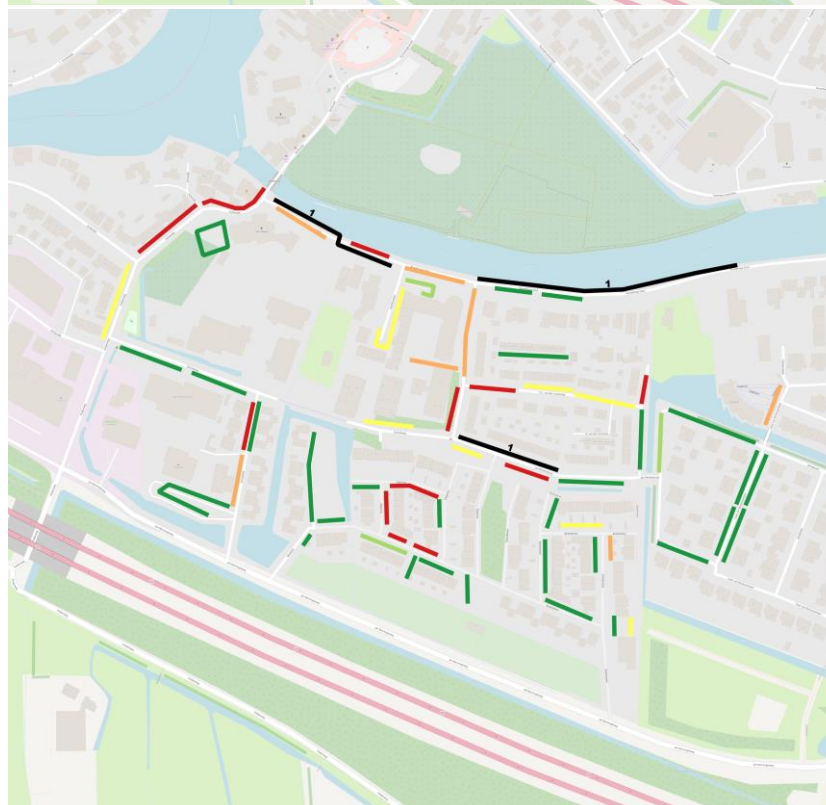
Bijlage IV. Parkeerdruk





Bezettingsgraad
donderdag 14:30 uur
Inclusief foutparkeren

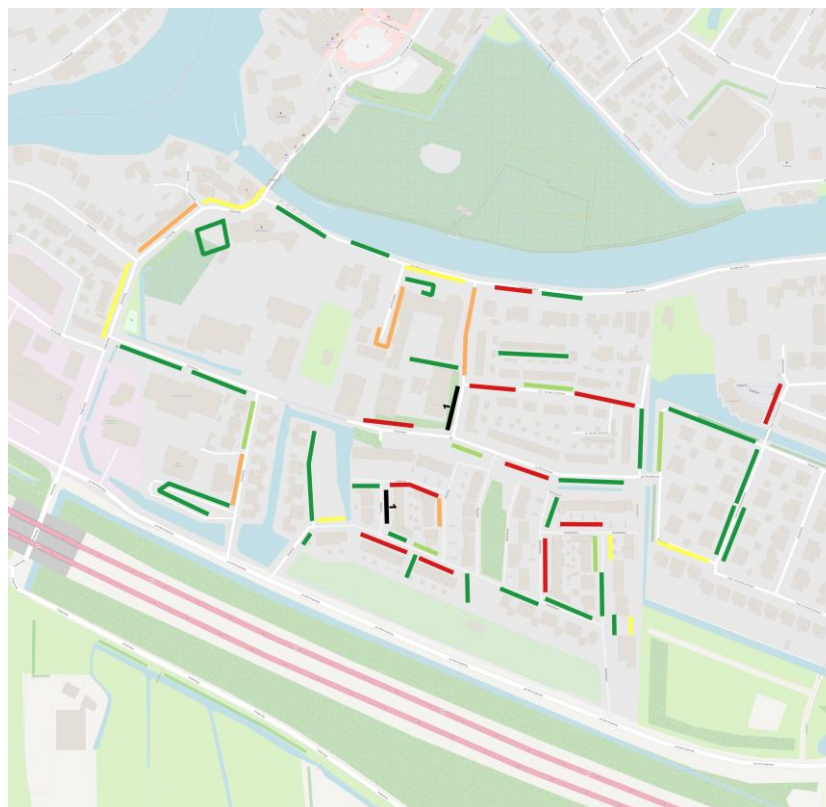
Legenda
Bezettingsgraad
— 0,0 - 0,6
— 0,6 - 0,7
— 0,7 - 0,8
— 0,8 - 0,9
— 0,9 - 1,0
— Fout geparkeerd



Bezettingsgraad
donderdag 19:30 uur
Inclusief foutparkeren

Legenda
Bezettingsgraad
— 0,0 - 0,6
— 0,6 - 0,7
— 0,7 - 0,8
— 0,8 - 0,9
— 0,9 - 1,0
— Fout geparkeerd





Bezettingsgraad
zaterdag 08:00 uur
Inclusief foutparkeren

Legenda
Bezettingsgraad
— 0,0 - 0,6
— 0,6 - 0,7
— 0,7 - 0,8
— 0,8 - 0,9
— 0,9 - 1,0
— Fout geparkeerd



Bezettingsgraad
zaterdag 15:00 uur
Inclusief foutparkeren

Legenda
Bezettingsgraad
— 0,0 - 0,6
— 0,6 - 0,7
— 0,7 - 0,8
— 0,8 - 0,9
— 0,9 - 1,0
— Fout geparkeerd





Bijlage V. Parkeerdruk per sectie

Tabel 1: Resultaten parkeeronderzoek dinsdag 29 oktober 2019

Sector	Cap	% 04:00	% 06:00	% 07:00	% 08:00	% 09:00	% 10:00	% 11:00	% 12:00	% 13:00
1	92	30%	30%	47%	89%	57%	55%	59%	60%	63%
2	124	60%	60%	81%	44%	32%	29%	29%	27%	29%
3	91	63%	62%	58%	46%	35%	32%	32%	27%	26%
4	169	68%	63%	60%	55%	56%	57%	59%	57%	49%
5	41	71%	71%	71%	59%	51%	41%	49%	71%	49%
6	21	57%	57%	62%	62%	76%	81%	67%	76%	81%
7	44	52%	59%	50%	59%	41%	45%	45%	48%	39%
Totaal	582	58%	57%	62%	57%	47%	46%	47%	48%	44%

Tabel 2: Resultaten parkeeronderzoek donderdag 31 oktober 2019

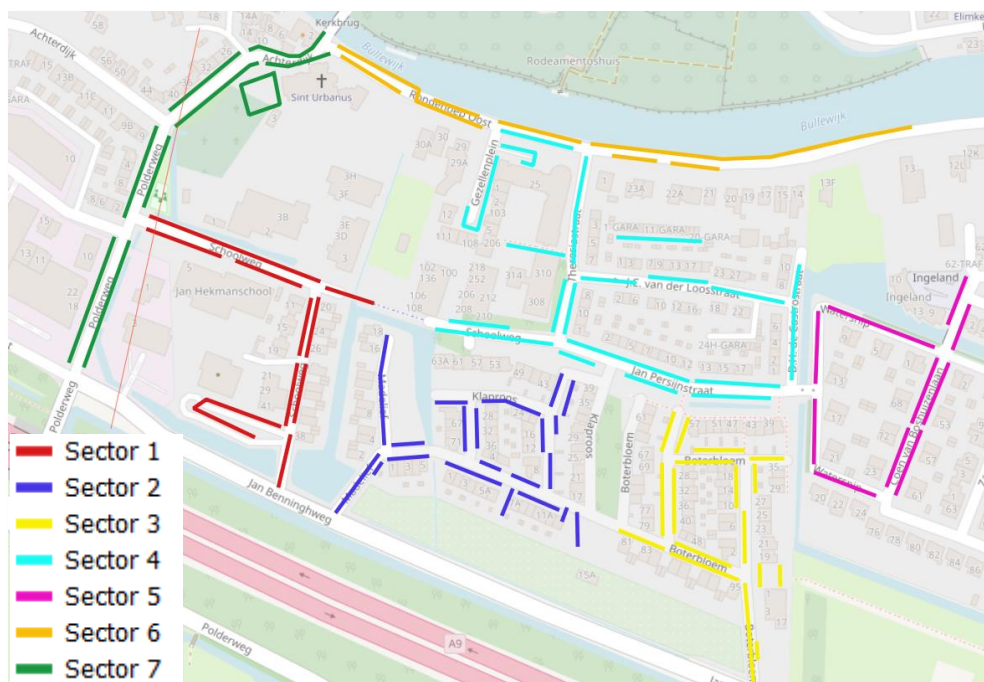
Sector	Cap	% 12:30	% 13:30	% 14:30	% 15:30	% 16:30	% 17:30	% 18:30	% 19:30
1	92	59%	65%	89%	68%	53%	53%	40%	38%
2	124	27%	27%	27%	32%	34%	40%	91%	50%
3	91	45%	30%	27%	27%	34%	44%	47%	46%
4	169	53%	48%	50%	63%	60%	69%	67%	70%
5	41	49%	49%	54%	51%	54%	61%	59%	59%
6	21	95%	86%	57%	57%	57%	52%	86%	81%
7	44	55%	45%	43%	52%	55%	52%	59%	64%
Totaal	582	49%	45%	48%	50%	48%	54%	64%	56%

Tabel 3: Resultaten parkeeronderzoek zaterdag 2 november 2019

Sector	Cap	% 08:00	% 09:00	% 10:00	% 11:00	% 12:00	% 13:00	% 14:00	% 15:00	% 16:00	% 17:00	% 18:00	% 19:00	% 20:00
1	92	30%	28%	0	34%	32%	29%	28%	33%	48%	57%	53%	57%	54%
2	124	59%	52%	1	46%	48%	47%	45%	45%	48%	47%	53%	55%	56%
3	91	60%	59%	0	54%	54%	54%	52%	51%	55%	52%	58%	62%	59%
4	169	69%	70%	1	61%	64%	62%	60%	59%	58%	62%	64%	65%	70%
5	41	61%	59%	0	49%	49%	56%	56%	46%	49%	51%	61%	71%	76%
6	21	48%	57%	0	76%	67%	52%	52%	57%	48%	76%	67%	81%	95%
7	44	50%	45%	0	59%	64%	80%	75%	73%	66%	75%	86%	125%	132%
Totaal	582	57%	55%	1	52%	53%	53%	51%	51%	53%	57%	61%	66%	69%

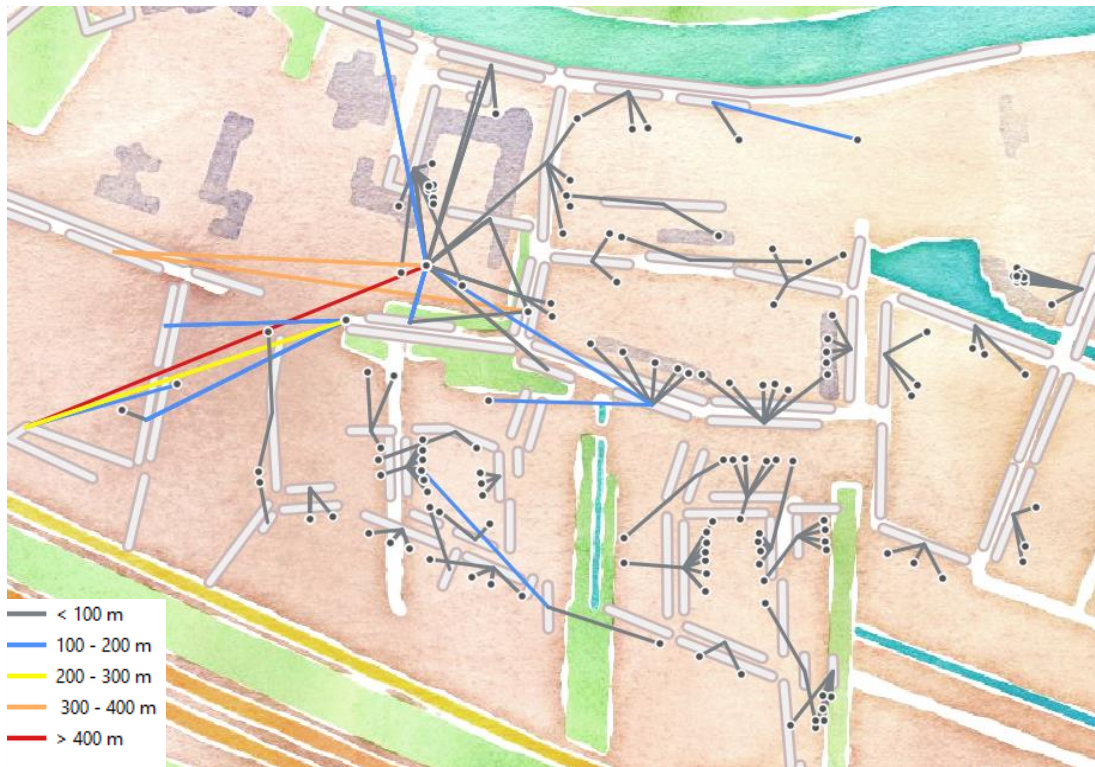


Figuur 1: Overzicht Parkeersectoren



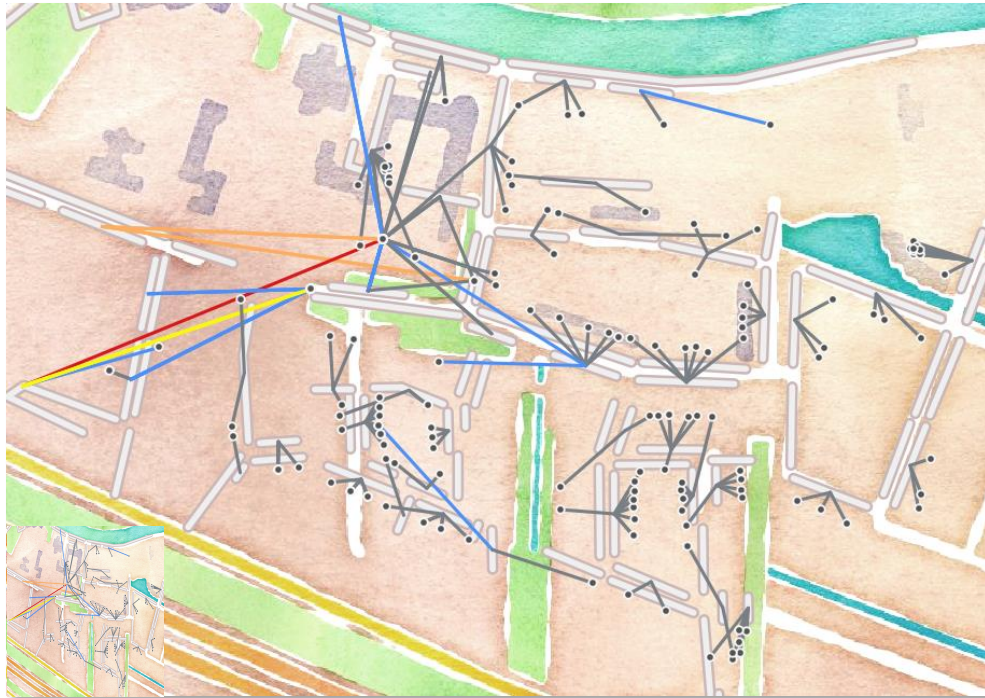


Bijlage VI. Parkeerlocatie bewoners werkdag





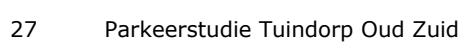
Bijlage VII. Parkeerlocatie bewoners zaterdagavond





Bijlage VIII. Nieuwbouw Theresia







Bijlage X. Berekende parkeerkentallen o.b.v. parkeeronderzoek

Sector	Cap	Geparkeerde voertuigen	Aantal adressen	Parkeerkental ochtend	Parkeerkental avond
1	92	28	22	1,27	1,59
2	124	75	76	0,99	0,82
3	91	57	72	0,79	0,58
4	169	115	143	0,80	0,83
5	41	29	45	0,64	0,53
6	21	12	19	0,63	0,89
7	44	23	26	0,88	1,08



Bijlage XI. Parkeerbehoefte nieuwbouw Theresiahof en J.C. van der Loosstraat o.b.v. Nota Parkeernormen gemeente Ouder-Amstel

Ontwikkeling 1: J.C. van der Loosstraat - Eigen Haard

Parkeren auto	Aantal	Verdeling	Parkeerkentgetal			Parkeervraag			Werkdag						Zaterdag				Zondag	
			Totaal	Bewoner	Bezoeker	Totaal	Bewoner	Bezoeker	ochtend	bez.	middag	bez.	avond	bez.	nacht	bez.	middag	bez.	avond	bez.
Type woning	woningen	progr.							Bew.	Bez.	Bew.	Bez.	Bew.	Bez.	Bew.	Bez.	Bew.	Bez.	Bew.	Bez.
17 appartementen jongeren	17	30%	0,8	0,5	0,3	13,6	8,5	5,1	4,3	0,5	4,3	1,0	7,7	4,1	8,5	0,0	5,1	3,1	6,8	5,1
12 appartementen midden en goedkoop	12	21%	1,4	1,1	0,3	16,8	13,2	3,6	6,6	0,4	6,6	0,7	11,9	2,9	13,2	0,0	7,9	2,2	10,6	3,6
19 sociale woningen	19	33%	1,6	1,3	0,3	30,4	24,7	5,7	12,4	0,6	12,4	1,1	22,2	4,6	24,7	0,0	14,8	3,4	19,8	5,7
9 woningen vrije sector	9	16%	1,8	1,5	0,3	16,2	13,5	2,7	6,8	0,3	6,8	0,5	12,2	2,2	13,5	0,0	8,1	1,6	10,8	2,7
	57					77	59,9	17,1	30,0	1,7	30,0	3,4	53,9	13,7	59,9	0,0	35,9	10,3	47,9	17,1
									31,7		33,4		67,6		59,9		46,2		65,0	
									32		34		68		60		47		66	

Ontwikkeling 2: Theresiahof - Woonzorg Nederland

Parkeren auto	Aantal	Verdeling	Parkeerkentgetal			Parkeervraag			Werkdag						Zaterdag				Zondag	
			Totaal	Bewoner	Bezoeker	Totaal	Bewoner	Bezoeker	ochtend	bez.	middag	bez.	avond	bez.	nacht	bez.	middag	bez.	avond	bez.
Type woning	woningen	progr.							Bew.	Bez.	Bew.	Bez.	Bew.	Bez.	Bew.	Bez.	Bew.	Bez.	Bew.	Bez.
10 middenhuur senioren	10		1,3	1,0	0,3	13	10	3	5,0	0,3	5,0	0,6	9,0	2,4	10,0	0,0	6,0	1,8	8,0	3,0
30 seniorenwoningen sociale huur	30		0,8	0,5	0,3	24	15	9	7,5	0,9	7,5	1,8	13,5	7,2	15,0	0,0	9,0	5,4	12,0	9,0
hospice met 4 kamers	4		0,5		0,5	2		2		2,0		2,0		1,0		0,5		2,0		2,0
Fysio	2		2,0		2,0	4		4		4,0		3,0		0,4		0,0		0,4		0,4
									12,5	7,2	12,5	7,4	22,5	11,0	25,0	0,5	15,0	9,6	20,0	14,4
									19,7		19,9		33,5		25,5		24,6		34,4	
									20		20		34		26		25		35	