

Parkeerbehoefte Centrumlocatie Nieuwveen

Nadere toelichting bij de parkeeranalyse t.b.v. de besluitvorming B&W met kenmerk 21.01893

Ontwikkeling Centrumlocatie Nieuwveen en parkeren

Een voornaam en terugkomend aandachtspunt in deze ontwikkeling is het parkeren. In deze nadere toelichting op bijgaande parkeeranalyse wordt op basis van 4 'pijlers' (bezettingsgraad, fysieke aanpassing, ruimtelijke kwaliteit en provinciaal beleid) de argumentatie beschreven waarom het verantwoord is om een aangepaste parkeernorm te hanteren van 1,2 voor senioren en 1,4 voor starters in het plan, vooruitlopend op het nieuw vast te stellen parkeerbeleid gemeentebreed.

1. Bezettingsgraad in de nabije omgeving is aantoonbaar laag

De parkeerdruk is ter plaatse onderzocht op verschillende momenten en tijdstippen. Zodoende is 'real-time' gekeken hoe het verkeer zich in de werkelijke omstandigheden gedraagt. Er is 1x geteld op alle dagen van de week, op de tijdstippen 10:00, 12:00, 15:00, 17:00, 19:00 en tweemaal in de nacht tussen 0:00 en 01:00 uur. Er is gemeten binnen een straal van maximaal 150 meter, globaal gerekend vanuit het 'hart' van de Centrumlocatie Nieuwveen.

Algemeen beeld piekmomenten

Het algemene beeld is dat geconstateerd wordt, is dat doordeweeks het piekmoment om 12.00 uur is, en wel op de maandag en donderdag vanwege de markt. Ook zien we een piek om 17.00 uur waarbij de veronderstelling is dat rond dat tijdstip de mensen thuiskomen van het werk, en/of nog snel met de auto boodschappen doen. Op de zaterdag is het rond 17.00 uur het drukste moment van de week.

Hoeveel parkeerplaatsen zijn er op deze piekmomenten vrij in de 'blauwe zone'?

Op de hierboven genoemde piekmomenten zijn er in totaal, binnen een straal van 150 meter, gemiddeld 31 plaatsen beschikbaar doordeweeks, en op zaterdag 18 plaatsen. Al deze plaatsen zijn bedoeld voor het winkelend publiek.

Hoeveel parkeerplaatsen zijn er op deze piekmomenten vrij in de 'lang-parkeer zone'?

Voor de ontwikkeling van de Centrumlocatie Nieuwveen zijn met name de lang-parkeerplaatsen relevant. Op de hierboven genoemde piekmomenten zijn er in totaal, binnen een straal van 150 meter, gemiddeld 20 plaatsen beschikbaar doordeweeks, en op zaterdag 19 plaatsen. Zo blijken de parkeerplaatsen aan het begin van de Jan Sassestraat 's nachts en overdag op alle telmomenten vrijwel geheel vrij te zijn. Al deze plaatsen zijn bedoeld voor het lang-parkeren (bv. bewoners, bezoekers). Dit zijn dus tijdens de piekmomenten iets meer beschikbare parkeerplaatsen dan de extra 18 theoretisch benodigde parkeerplaatsen en sluit aan bij de verwachtingen.

De conclusie is dat zowel vanuit de nachtelijke parkeertellingen, als de tellingen overdag blijkt dat er in praktijk voldoende restcapaciteit voor parkeren aanwezig is in de nabije omgeving, waarvan door inwoners, bezoekers en winkelend publiek optimaal gebruik gemaakt kan worden, zonder dat het kort-parkeren voor de winkels in de blauwe zone hier enige hinder van kan ondervinden.

Er is in totaal 38 keer ter plaatse geteld. Er is ook geen aanleiding om aan te nemen dat hertellingen substantieel tot een andere uitkomst zullen leiden. Door de huidige omstandigheden werken er tevens veel mensen de komende maanden nog thuis waardoor de bezetting op dit moment maximaal is. Het is ook aannemelijk dat het overgrote deel van deze mensen t.z.t. weer dagelijks naar het werk gaan en er hierdoor nog meer plekken vrijkomen overdag. Daarnaast is het autobezit al toegenomen doordat meer Nederlanders in de auto een veilig alternatief zien voor het openbaar vervoer. Nederlanders die voorheen met het openbaar vervoer reisden, lijken namelijk in

toenemende mate te kiezen voor een auto. Het onderzoek wordt zodoende gezien als representatief.

Aanpassing venstertijden

Momenteel zijn de venstertijden van de blauwe zone van maandag tot en met zaterdag van 8 uur tot 18.00 uur. Voor de zondag gelden deze venstertijden niet. Een optie is om de venstertijden te verlengen waardoor er meer ruimte ontstaat voor 'kort- parkeren' en dus het winkelend publiek. Geconstateerd wordt dat het verruimen van de venstertijden naar 19.00 uur prima zonder nadelige effecten kan. Het eerdergenoemde tijdstip van 17.00 uur als moment van thuiskomen leidt er immers toe dat de parkeerschijf voldoende ruimte biedt (2 uur) om vervolgens lang te parkeren tot de volgende ochtend 08.00 uur.

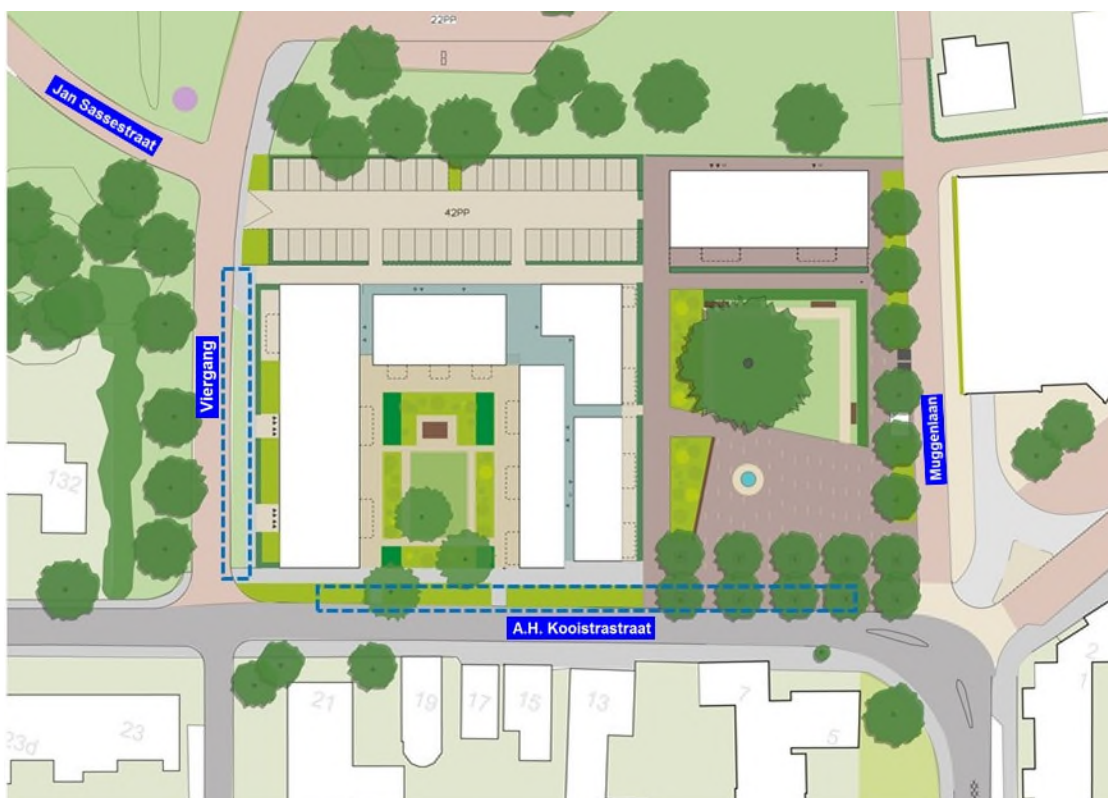
Een andere afweging is om de venstertijden gelijk te trekken met de openingstijden van de supermarkt, met een eindtijd van 20.00, of 21.00 uur. Met het verruimen van de venstertijden is tijdens de gehele opening van de supermarkt immers een vlotte roulatie gedurende langere tijd van parkeerplaatsen mogelijk voor winkelend publiek. Voor omwonenden zal het verruimen van de venstertijden mogelijk enig ongemak blijft geven. Men moet bij het thuiskomen rond 17.00 uur na de parkeerschijftijd tenslotte de auto verplaatsen. Of zij zullen verder van hun woning moeten parkeren of parkeermogelijkheden op eigen terrein beter gaan benutten.

Voor het aanpassen van de venstertijden zal een verkeersbesluit opgesteld worden. Hier kan eventueel bezwaar en beroep aangetekend worden door belanghebbenden.

2. Fysieke aanpassing en ruimtereservering als uitwijkscenario toepassen

Het plangebied van de Centrumlocatie Nieuwveen laat enige ruimte over voor het aanleggen van extra parkeerplaatsen als fysieke maatregel, mocht in praktijk blijken dat dit vooralsnog noodzakelijk is. Hiervoor wordt ruimte gereserveerd binnen de plangrenzen. Dat zou kunnen aan de westkant van het plan ter hoogte van de Viergang, of aan de zuidzijde aan de A.H. Kooistrastraat. Het is dus mogelijk om van de 18 parkeerplaatsen een deel, ca. 7, terug te brengen in de randen van het plangebied. Dat wordt als een uitwijkscenario gezien, omdat hiermee het plan in dat geval volledig wordt omzoomd met auto's. Daarmee wordt de charme van het kleinschalige en openheid tenietgedaan. In deze rand moeten immers al 3 parkeerplaatsen van de Muggenlaan gecompenseerd worden vanwege de aanleg van het dorpsplein. De noodzaak moet blijken uit een monitoring (ca. een half jaar na ingebruikname van de nieuwbouw). Wel wordt in de technische uitvoering van de planvorming nu al rekening gehouden met een optimalisatie en inrichting van deze randen qua maatvoering, mocht dit scenario in de toekomst alsnog uitgevoerd gaan worden.

Het terugbrengen van het aantal huurwoningen als tweede fysieke aanpassing om te kunnen voldoen aan een hogere parkeernorm volgens het vigerende beleid uit 2015 (1,8 parkeerplaats per sociale huurwoning) is, gezien de grote behoefte aan sociale huurwoningen, niet wenselijk.



afbeelding: stippellijnen als zoekgebieden voor extra parkeerplaatsen waar ruimte gereserveerd wordt.

3. Betere ruimtelijke kwaliteit door maatwerk parkeren

Het plan moet opgaan in de omgeving en zo de nodige sfeer en charme geven die de kern duidelijk meerwaarde geeft voor de inwoners. Door anders naar het parkeren te kijken, anticiperend op het nieuwe gemeentebrede parkeerbeleid, wordt er maatwerk geleverd en veel efficiënter gebruik gemaakt van de (al) beschikbare parkeerruimte in de directe nabijheid. Hierdoor ontstaat er substantieel meer ruimte voor kwaliteit van de openbare ruimte en wordt bestaande openbare ruimte veel efficiënter benut. Meer ruimte voor kwaliteit betekent ook meer ruimte voor klimaatadaptatie, verbeteren van de biodiversiteit en waterberging door het toepassen van minder verharding voor het parkeren.

4. Aansluiting met provinciaal beleid en praktijkvoorbeelden

De rapporten 'Parkeren en verstedelijking' van de provincie Zuid-Holland (2017) en 'Parkeren in relatie tot (toekomstig) autobezit & -gebruik' van BPD (2018) geven aan dat het mogelijk is om de parkeernorm afhankelijk te maken van de bestaande bezettingsgraad (aanwezigheidspercentage) in de omgeving. Als er blijkt dat er weinig parkeerdruk is op in het verleden aangelegde parkeergelegenheden, dan kunnen bestaande parkeergelegenheden beter benut worden en meegenomen in de berekening om te voldoen aan de parkeerbehoefte van het plan.

Exemplarische voorbeelden zijn de Vijverhof en Aar en Amstel (Roodborstlaan) in de kern Nieuwkoop. De parkeerkelder in de Vijverhof (parkeernorm 1,8) staat dagelijks half leeg en de aan het plan toegerekende openbare parkeerplaatsen langs de Roerdomplaan naast Aar en Amstel (eveneens parkeernorm 1,8) worden niet door de bewoners gebruikt.

memo

aan Richard Bosboom
van Edward van 't Zelfde
datum Dinsdag 23 maart 2021

betreft onderbouwing parkeerbehoefte en verkeer Centrumlocatie Nieuwveen

Beste collega,

In deze memo wordt uitgegaan van het plangebied Centrumlocatie Nieuwveen met circa 45 woningen. In de berekening is rekening gehouden met 46 woningen met daarbij een 50%-50%-verdeling met daarbij de parkeernormen:

- 23 woningen sociale huur (jongeren) 1,4 parkeerplaats per woning
- 23 woningen senioren 1,2 parkeerplaats per woning

Parkeernorm starters

De parkeernorm van 1,4 voor starters / jongeren is ingegeven vooruitlopend op het nieuwe parkeerbeleid wat in 2021 wordt herzien. Voor een appartement voor jongeren wordt uitgegaan van een 1 à 2 persoons huishouden.

Parkeernorm senioren

Aanvankelijk was er een parkeernorm van 1,0 voor senioren voortgekomen uit een eerder gehouden enquête over autobezit onder huurders van seniorenwoningen van Woningstichting Nieuwkoop / Woondiensten Aarwoude. Ook hier werd als uitgangspunt een 1 à 2 persoonshuishouden genomen.

Aanvullend hierop was door extern adviesbureau Mobycon een onderzoek uitgevoerd om te kunnen onderbouwen of afgeweken kon worden van de bestaande parkeernormen voor seniorenwoningen zoals deze momenteel geldt, namelijk 1,9 parkeerplaats per woning, resp. 1,8 parkeerplaats voor huurwoning sociale huur in het algemeen. Uit het onderzoek is gekomen dat een parkeernorm van 1,2 voor senioren aangehouden kan worden.

Bij een parkeernorm van 1,2 respectievelijk 1,4 is een parkeeropgave van 60 parkeerplaatsen benodigd. Deze parkeeropgave kan niet volledig ingevuld worden binnen het plangebied. Circa 42 parkeerplaatsen kunnen binnen het plangebied opgevangen worden. De overige 18 parkeerplaatsen dienen in de omgeving opgevangen te worden.

Vraagstelling

Het aanleggen van een afgewogen aantal parkeerplaatsen, afgestemd op de doelgroep en beschikbaarheid van bestaande parkeerplaatsen, heeft positieve effecten op de ruimtelijke kwaliteit. In hoeverre kan het toepassen van een lagere parkeernorm gerechtvaardigd worden bij de ontwikkeling van de Centrumlocatie Nieuwveen?

Aanpak

Om een goede afweging te maken of een lagere parkeernorm recht doet aan de ontwikkeling van de Centrumlocatie Nieuwveen wordt gebruik gemaakt van de volgende (nieuwe) inzichten:

1. Analyse parkeernormen huidig parkeerbeleid.
2. Veldonderzoek naar bezetting van bestaande parkeerplaatsen ter plaatse avond/nacht.
3. Nieuw provinciaal kader rondom verkeer en parkeren.
4. Analyse enquête onderzoek WSN.
5. Conclusie toepassing nieuwe parkeernormen.

Beperking

- De parkeerplaatsen op het terrein van Ipse de Bruggen zijn buiten beschouwing gelaten.

Huidig parkeerbeleid

Parkeernormen huidig parkeerbeleid gemeente Nieuwkoop

Hieronder staan de belangrijkste parkeernormen voor de doelgroepen volgens het parkeerbeleid gemeente Nieuwkoop 2015.

Seniorenwoningen

Voor seniorenwoningen wordt uitgegaan van de functie zorgwoningen. In de functie zorgwoningen zijn er verschillende subcategorieën. Voor het type woning voor het Centrumlocatie Nieuwveen wordt uitgegaan van de subcategorie 'ouderenwoning sec'.

Dit zijn ouderenwoningen zonder voorzieningen. Dit type woning is speciaal voor ouderen bestemd, maar bewoners kunnen geen gebruik maken van zorg of ondersteunende diensten.

Deze woningen zijn bedoeld voor zelfstandig wonen.

Hierbij hoort een parkeernorm van 1,9 parkeerplaats per woning.

Jongeren / starterswoningen

Voor etagewoningen huur voor jongeren / starters is geen getal opgenomen in de belangrijkste parkeernormen.

Hierbij moet verwezen worden naar de overige functies in CROW ASVV2012 pagina's 253 tot en met 340. Hierbij wordt uitgegaan van het getal dat ligt tussen het gemiddelde en het maximum voor 'rest bebouwde kom' van de categorie 'niet stedelijk'.

Voor de subcategorie 'huur, etage, midden/goedkoop' wordt uitgegaan van 1,6 parkeerplaats per woning.

Huurwoning sociale huur

Voor sociale huurwoningen wordt uitgegaan van een parkeernorm van 1,8 per woning. Dit is niet nader gespecificeerd naar woningtype (grondgebonden of gestapeld), woninggrootte of gezinssamenstelling (aan personen per huishouden).

Voor de Centrumlocatie Nieuwveen is het verschil tussen de huidige parkeernormen en afwijkende parkeernormen als volgt:

Parkeernormen plangebied volgens ontwikkelaar 23 woningen sociale huur (jongeren) 1,4 parkeerplaats per woning 23 woningen senioren 1,2 parkeerplaats per woning
--

Totaal benodigd: 60 parkeerplaatsen

Huidige parkeernormen volgens gemeentelijk parkeerbeleid 2015 23 woningen sociale huur (jongeren) 1,6 parkeerplaats per woning 23 woningen senioren 1,9 parkeerplaats per woning
--

Totaal benodigd: 81 parkeerplaatsen

Het verschil is 21 parkeerplaatsen.

Huidige parkeernormen volgens gemeentelijk parkeerbeleid 2015 46 woningen sociale huur 1,8 parkeerplaats per woning
--

Totaal benodigd: 83 parkeerplaatsen

Het verschil is 23 parkeerplaatsen.

Er is nog een andere variant voor de parkeernormen, waarbij de resultaten van het onderzoek van het externe adviesbureau niet zijn meegenomen in het plan. Dit geldt dan voor de parkeernormen voor senioren. Hier wordt verderop in deze notitie aandacht aan besteed.

Parkeernormen plangebied volgens stedenbouwkundig plan 23 woningen sociale huur (jongeren) 1,4 parkeerplaats per woning (naar nieuw parkeerbeleid 2021) 23 woningen senioren 1,9 parkeerplaats per woning

Totaal benodigd: 76 parkeerplaatsen

Het verschil is 16 parkeerplaatsen met de huidige parkeernormen.

Dit kan samengevat worden in de onderstaande tabel:

aan te leggen parkeerplaatsen	parkeervraag bij opgave 23 woningen sociale huur 23 woningen senioren			parkeervraag bij opgave 46 woningen sociale huur
	volgens ontwikkelaar	volgens variant	volgens nieuw parkeerbeleid	volgens parkeerbeleid
	bij parkeernorm 1,4 jongeren	bij parkeernorm 1,4 jongeren	bij parkeernorm 1,4 jongeren	bij parkeernorm 1,8 huurwoning sociale huur
	bij parkeernorm 1,2 senioren	bij parkeernorm 1,9 senioren	bij parkeernorm 1,2 senioren	
op eigen terrein	42	42	42	42
in openbare ruimte	18	34	18	41
totale parkeervraag	60	76	60	83

N.B. voor iedere andere woningbouwopgave geldt een andere parkeervraag.

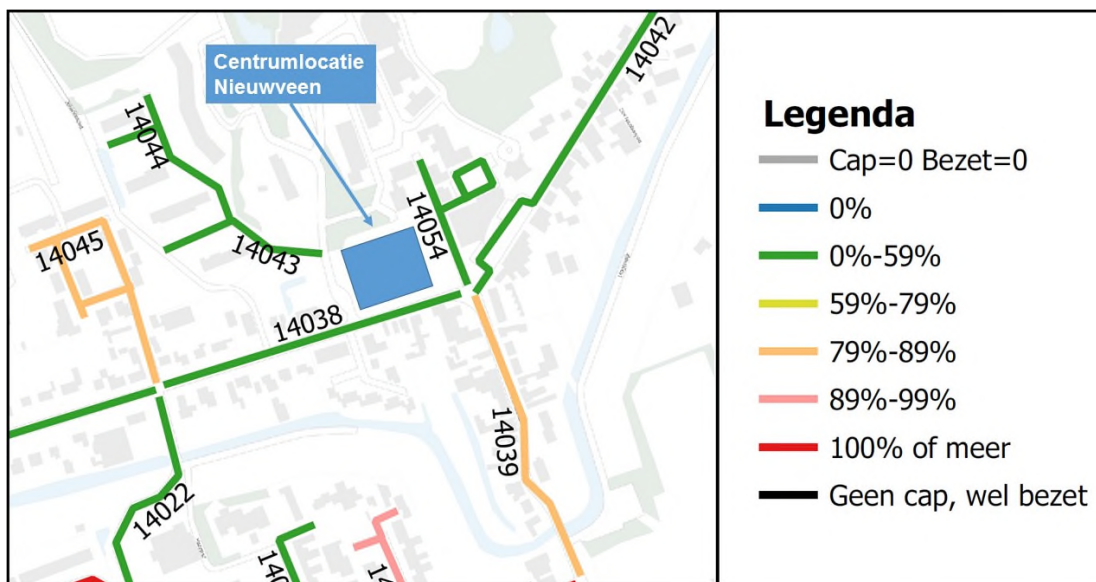
Analyse parkeerdruk avond/nacht

Parkeerdrukmeting mei 2020

Er is echter geconstateerd dat er in de directe omgeving van het plangebied veel openbare parkeerplaatsen liggen die niet of nauwelijks gebruikt worden in de avond- en nachturen.

Hierbij is het nachtelijke parkeerdrukonderzoek van mei 2020 leidend geweest.

De nacht is hierbij het landelijk vigerende maatgevend moment om de parkeerdruk van bewoners te meten, omdat dan de meeste bewoners hun auto in de buurt geparkeerd hebben. In de avond is nog niet iedereen thuis en kunnen sommige bewoners nog visite hebben. Avondtelling leveren daardoor in veel gevallen een vertekend beeld op. Daarom is een nachtelijk parkeerdrukonderzoek uitgevoerd.



Uitsnede parkeerdrukonderzoek 2020 kern Nieuwveen

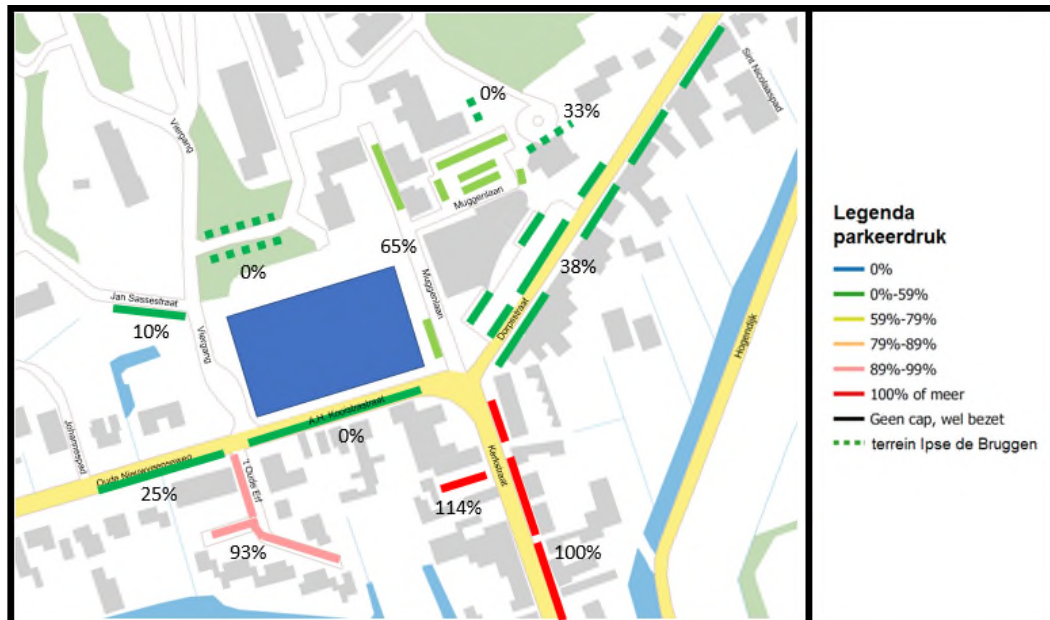
Sector	Straat	Capaciteit openbaar	Bezetting openbaar	Bezettingsgraad in %
14038	A.H. Kooistrastraat	40	4	10,0%
14039	Kerkstraat	25	22	88,0%
14042	Dorpsstraat	101	27	26,7%
14043	Jan Sassestraat	25	12	48,0%
14054	Muggenlaan	27	14	52,0%

Bezettingsgraad parkeren omgeving Centrumlocatie Nieuwveen

Uit het parkeerdrukonderzoek blijkt dat de parkeerdruk relatief laag is in de omgeving van het plangebied. Een groen segment geeft aan dat er geen parkeerprobleem aanwezig is. Alleen in de Kerkstraat is er een iets hogere parkeerdruk. Dit segment is dan ook oranje gekleurd.

Parkeerdrukmetingen januari 2021

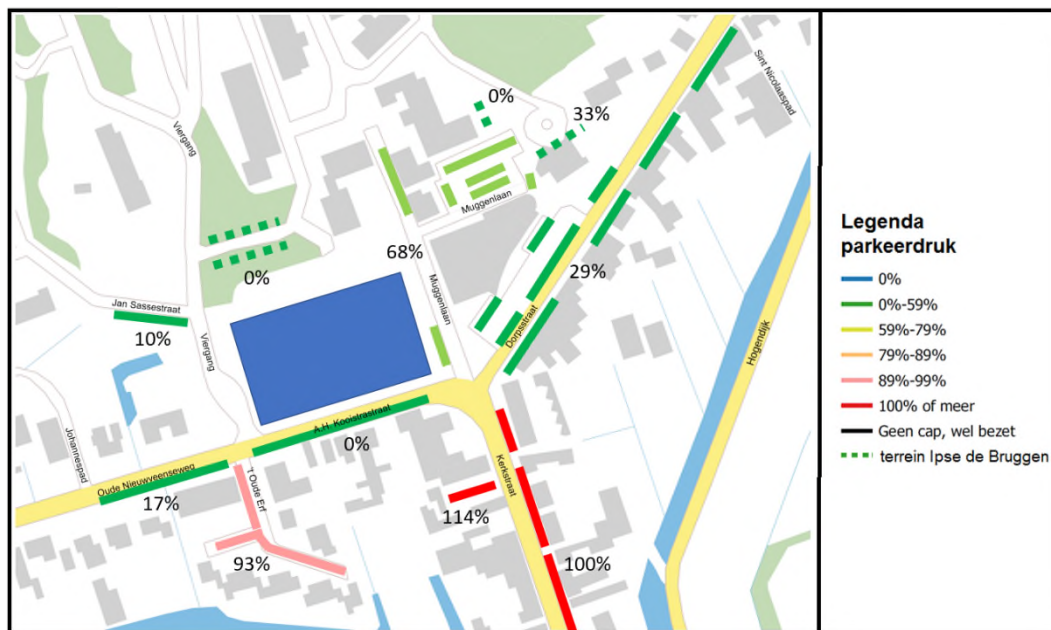
Om een vergelijking te maken met de parkeerdrukmeting van 2020, is in januari 2021 opnieuw een parkeerdrukmeting uitgevoerd.



Uitsnede parkeerdrukonderzoek 20-1-2021 Nieuwveen

Straat	Capaciteit openbaar	Bezetting openbaar	Bezettingsgraad in %
A.H. Kooistrastraat	9	0	0%
Kerkstraat	14	14	100%
Kerkstraat [P-terrein]	7	8	114%
Dorpsstraat	58	22	38%
Jan Sassestraat	11	1	10%
Muggenlaan	28	18	65%
Muggenlaan [ingang Viergang]	22	0	0%
Oude Nieuweenseweg	12	3	25%
t Oude Erf	14	13	93%

Bezettingsgraad parkeren 20-1-2021 omgeving Centrumlocatie Nieuwveen



Uitsnede parkeerdrukonderzoek 29-1-2021 Nieuwveen

Straat	Capaciteit openbaar	Bezetting openbaar	Bezettingsgraad in %
A.H. Kooistrastraat	9	0	0%
Kerkstraat	14	14	100%
Kerkstraat [P-terrein]	7	8	114%
Dorpsstraat	58	19	29%
Jan Sassestraat	11	1	10%
Muggenlaan	28	19	68%
Muggenlaan [ingang Viergang]	22	0	0%
Oude Nieuwweenseweg	12	2	17%
t Oude Erf	14	13	93%

Bezettingsgraad parkeren 29-1-2021 omgeving Centrumlocatie Nieuwveen



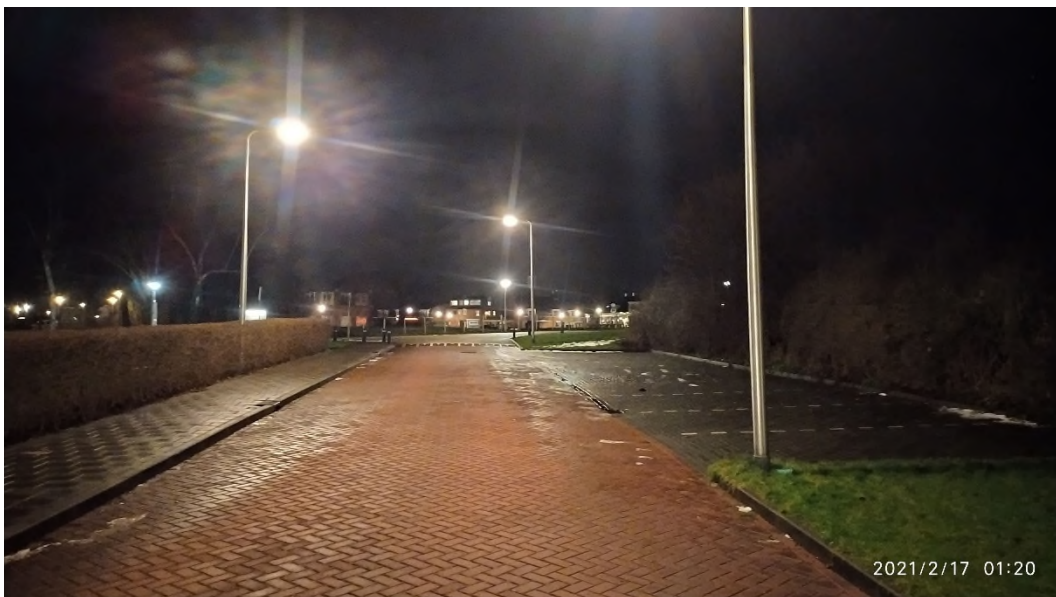
Algemene parkeersituatie in de nacht – Dorpsstraat / COOP



Algemene parkeersituatie in de nacht – Dorpsstraat / COOP



Algemene parkeersituatie in de nacht – Muggenlaan / achterzijde 't Liemerhof



Algemene parkeersituatie in de nacht – Jan Sassestraat / Viergang

Voor een uitgebreide analyse van deze parkeerdrukmeting kan het document 'Parkeerdrukmeting Centrumlocatie Nieuwveen 20-1-2021 en 29-1-2021' worden geraadpleegd. Hierbij is de praktijk onderzocht door middel van een veldonderzoek tijdens de nachtelijke uren.

Parkeerbeleid gemeente Nieuwkoop en loopafstand

In het parkeerbeleid van de gemeente Nieuwkoop wordt een loopafstand van 100 meter aangehouden voor de eerste auto. Voor een eventuele tweede auto is een langere loopafstand acceptabel.

In het parkeerbeleid is er sprake van een tekort aan parkeerplaatsen als:

- Structureel ten minste 90 procent van de aanwezige parkeercapaciteit is bezet. Dit wordt 's nachts gemeten;
- Er binnen 100 meter geen alternatieve parkeerruimte voor handen is. Dit moet blijken uit het parkeerdrukonderzoek.

Nieuwe parkeernorm Centrumlocatie Nieuwveen

Als parkeernorm voor het Centrumlocatie Nieuwveen kunnen de volgende cijfers worden toegepast bij een woningopgave van 46 eenheden:

- 23 woningen sociale huur (jongeren) 1,4 parkeerplaats per woning
- 23 woningen senioren 1,2 parkeerplaats per woning

42 parkeerplaatsen worden binnen het plangebied opgenomen. Daarbij dienen 18 parkeerplaatsen opgevangen te worden binnen de parkeergelegenheden in de omgeving. Dit blijkt mogelijk door de verschillende parkeerplaatsen in de omgeving die 's avonds en 's nachts een lage bezetting hebben.

Uit het parkeerdrukonderzoek blijkt dat er geen structureel parkeerprobleem is.

In de praktijk blijkt in overeenstemming te zijn met de parkeerdrukmeting van mei 2020.

Hiervoor is een aanvullend parkeerdrukonderzoek gehouden in januari 2021.

In het onderzoek van januari 2021 is meer ingezoomd op wegsegmentniveau. Dat heeft als voordeel dat op een kleine afstand al verschillen in parkeerdruk zichtbaar zijn.

Er zijn geen grote verschillen met het parkeerdrukonderzoek van mei 2020.

Ondanks de coronamaatregelen tijdens beide onderzoeken kan een reëel beeld van de parkeerdruk worden geschetst. Er is minder verkeer dan voor de coronapandemie en inwoners werken meer thuis, waardoor er meer auto's geparkeerd staan in de straat dan voor de coronapandemie.

Analyse parkeerdruk overdag

In Nederland wordt nabij publieksaantrekkende voorzieningen gebruikelijk het uitgangspunt gehanteerd dat als parkeerplaatsen voor meer dan 80% bezet zijn dit als een mogelijke probleemlocatie wordt beschouwd (zie kader).

Grenswaarde parkeerproblemen

Een te hoge parkeerdruk en het feit dat automobilisten meestal op een zo'n kort mogelijke afstand van hun bestemming af willen parkeren, leidt ertoe dat mensen hun auto op alternatieve plekken in de openbare ruimte ('fout') parkeren. Om parkeerproblemen te voorkomen moet dus een zekere restcapaciteit beschikbaar zijn. In de praktijk blijkt dat de hiervoor genoemde problemen meestal beginnen rond een bezettingsgraad van 0,8 tot 0,9, dus wanneer 80% of 90% van alle parkeerplaatsen in een bepaald (deel)gebied bezet zijn.

bron: KpVV (Kennisplatform Verkeer en Vervoer, 2014)

Ook de parkeeronderzoeken overdag zijn afgenomen tijdens de coronapandemie. Voor het parkeerdrukonderzoek tijdens winkeltijden in de omgeving van 't Liemerhof is onderzoek gedaan in de parkeerschijfzone. De parkeercapaciteit in de parkeerschijfzone bedraagt 102 parkeerplaatsen.

Hiervan hebben 29 parkeerplaatsen geen blauwe markering. Dit zijn op de Kerkstraat 4 parkeerplaatsen en Muggenlaan achter 't Liemerhof 25 parkeerplaatsen.

Op deze parkeerplaatsen is het gebruik van een parkeerschijf niet verplicht.

Op de marktdagen, maandag en donderdag komt tijdens de duur van markt de bezettingsgraad niet boven de 70% uit. Dat is bijzonder aangezien op de maandag er 6 parkeerplekken worden ingenomen door de marktkraam en op donderdag zelfs 12 parkeerplekken door marktkramen.



Opstelling markt op maandag 1-3-2021



Opstelling markt op donderdag 4-3-2021

Als de markt verplaatst zal worden naar het Weteringplein, dan ontstaat er meer parkeercapaciteit tijdens de markten en kan die bezetting dus lager uitvallen dan 70%

Drie drukst gemeten telmomenten

De drie drukst gemeten momenten op alle weekdays is hieronder in tabelvorm samengevat:

	1e drukste moment	2e drukste moment	3e drukste moment
ma.	12.00	17.00	18.00
di.	17.00	14.00	19.00
wo.	12.00	19.00	17.00
do.	12.00	17.00	10.00
vr.	12.00	15.00	10.00
za.	17.00	12.00	10.00
zo.	17.00	12.00	10.00
maandagmarkt			
donderdagmarkt			

Tabel drukste momenten in de week

Op basis van deze tabel zijn de drukste momenten de 12.00 uur (6 x), 17.00 (6x) en 10 uur (4x). De 12.00 en 17.00 uur zijn de momenten rond lunch- en dinertijd. De 12.00 uur was het drukste moment op de maandag, woensdag, donderdag en vrijdag. En de 17.00 uur was het drukste moment op zaterdag en zondag.

De 10.00 uur was het hoogst op vrijdag, zaterdag en zondag. Dit zijn de dagen dat veel mensen vrij zijn en gaan winkelen. De andere 10.00 was op donderdag, wanneer er markt is.

	1e drukste moment	2e drukste moment	3e drukste moment
ma.	61%	58%	57%
di.	59%	53%	52%
wo.	68%	60%	46%
do.	70%	69%	63%
vr.	69%	66%	57%
za.	69%	62%	56%
zo.	65%	53%	49%
maandagmarkt			
donderdagmarkt			

Tabel bezettingsgraad bij drukste momenten in de week

Deze tabel laat zien dat de parkeerdruk in de gehele parkeerschijfzone niet boven de 70% is uitgekomen. Voor de marktdagen is de bezettingsgraad gemeten minus het aantal parkeerplaatsen door de marktkramen.

In de tabel hieronder worden de aantallen vrije parkeerplaatsen in de gehele parkeerschijfzone aangegeven tijdens de drie drukste momenten op een dag.

	1e drukste moment	2e drukste moment	3e drukste moment
ma.	37	40	44
di.	38	48	49
wo.	33	41	55
do.	27	32	55
vr.	32	35	44
za.	32	39	45
zo.	36	48	52
maandagmarkt			
donderdagmarkt			

Tabel aantal vrije parkeerplaatsen bij drukste momenten in de week

	bezettingsgraad	vrije plaatsen
ma.	43%	58
di.	52%	49
wo.	60%	41
do.	47%	54
vr.	54%	47
za.	47%	54
zo.		
zondag 19.00 uur is niet geteld COOP sluit om 18.00 uur		

Tabel bezettingsgraad en aantal vrije parkeerplaatsen om 19.00 uur

Hierboven is een weergave gegeven van de bezettingsgraad en het aantal vrije parkeerplaatsen om 19.00 uur. Rond deze tijd zijn veel bewoners thuis, maar wordt er nog gewinkeld om de supermarkt tot 20.00 geopend is. Alleen op zondag is de supermarkt tot 18.00 uur geopend.

In de avonden blijkt dat de bezettingsgraad nog lager is dan overdag. De hoogste bezettingsgraad was op een woensdag (60%).

Bezettingsgraad parkeerterrein 't Liemerhof voor- en achterzijde

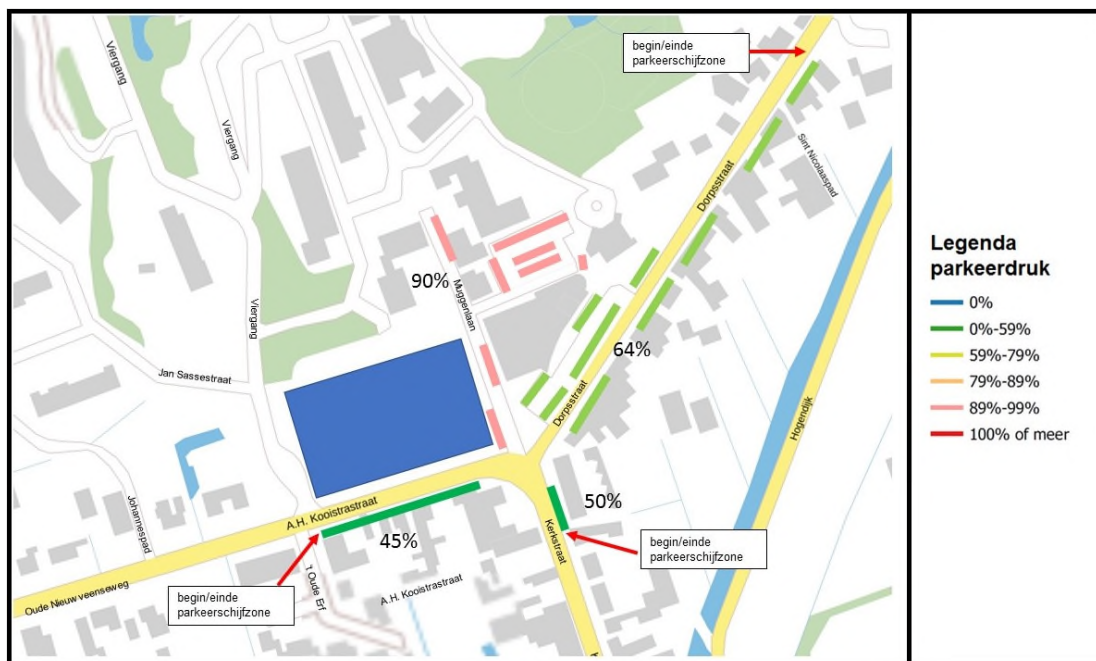
Als uitsluitend gekeken wordt naar het parkeerterrein vóór de COOP en aan de achterzijde van 't Liemerhof, dan waren er twee momenten dat de bezetting op 82% zat. Dit was op een woensdag om 12.00 uur en een zaterdag om 17.00 uur. Op alle overige telmomenten zat de bezetting dus onder de 82%.

Tijdens de feestdagen als Pasen, Hemelvaart en Kerst kan de piekbezetting hoger uitvallen, omdat er dan meer mensen vrij zijn en gaan winkelen. Deze tellingen tijdens een feestdag of tijdens een vakantieperiode (schoolvakantie) worden in het beginsel gezien als een niet representatief telmoment.

Twee drukst gemeten telmomenten

Hieronder volgen de twee drukste momenten tijdens een getelde week.

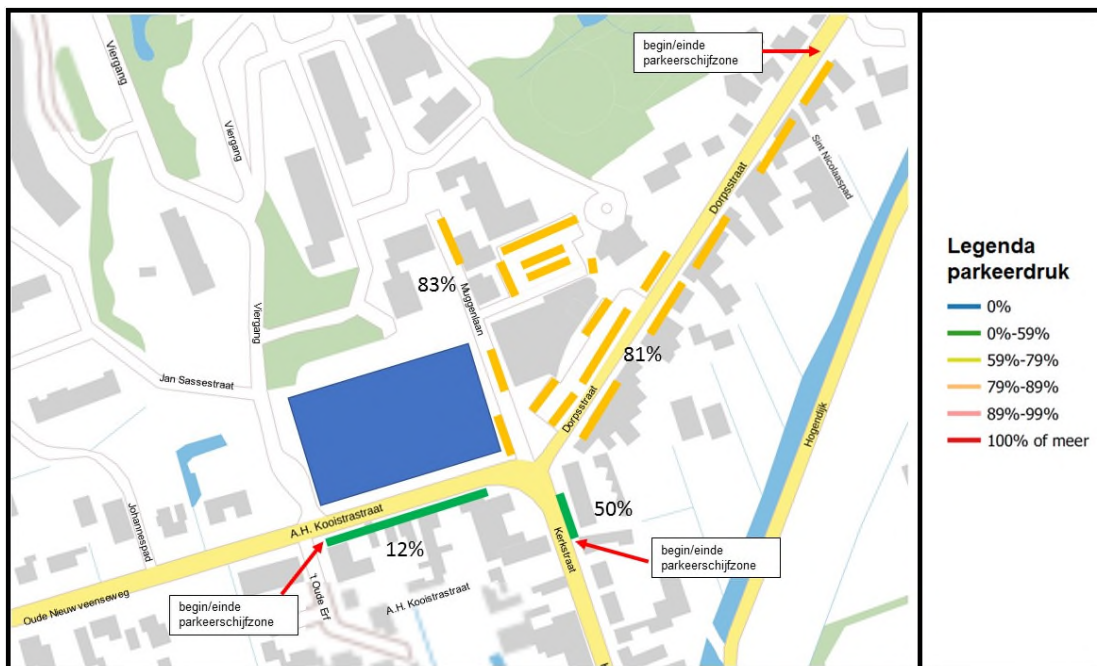
Dit is de vrijdag om 12.00 uur en zaterdag om 17.00 uur. De marktdag wordt niet in beschouwing genomen omdat de markt verplaatst zal worden naar het nieuwe Weteringplein.



Uitsnede parkeerdrukonderzoek 5-2-2021 Nieuwveen

Straat	Capaciteit openbaar	Bezetting openbaar	Bezettingsgraad in %
A.H. Kooistrastraat	9	4	45%
Kerkstraat	4	2	50%
Dorpsstraat	61	39	64%
Muggenlaan	28	25	90%

Bezettingsgraad parkeren 5-2-2021 omgeving Centrumlocatie Nieuwveen



Uitsnede parkeerdrukonderzoek 6-2-2021 Nieuwveen

Straat	Capaciteit openbaar	Bezetting openbaar	Bezettingsgraad in %
A.H. Kooistrastraat	9	1	12%
Kerkstraat	4	2	50%
Dorpsstraat	61	49	81%
Muggenlaan	28	23	83%

Bezettingsgraad parkeren 6-2-2021 omgeving Centrumlocatie Nieuwveen

Op de kaarten is af te lezen dat er op diverse locaties in de parkeerschijfzone een hogere bezettingsgraad is dan 80%.

Ter plaatse is geconstateerd dat bedrijfsvoertuigen van de supermarkt geparkeerd worden langs de zijgevel aan de Muggenlaan. Zij maakten geen gebruik van de openbare parkeerplaatsen, maar tellen wel mee in het onderzoek. Ditzelfde geldt voor een bedrijfsvoertuig van een hondentrimsalon. Deze parkeert buiten de parkeervakken op de Muggenlaan.



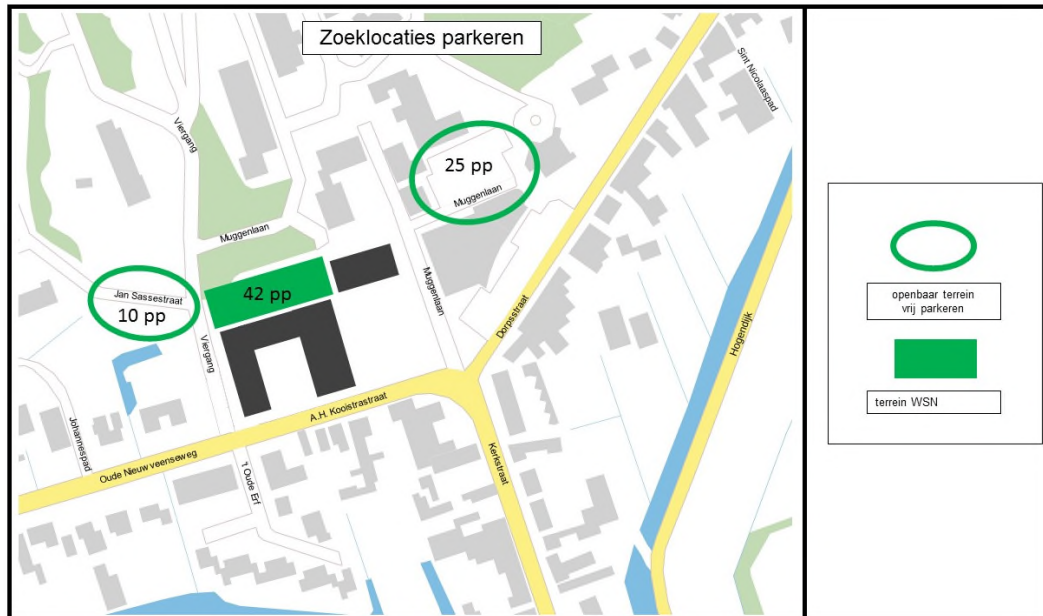
Verder waren de parkeerplaatsen aan de noordzijde van de Dorpsstraat meestal bezet door langparkeerders (bewoners). De parkeerplaatsen aan de A.H. Kooistrastraat hadden veruit de laagste bezettingsgraad.

Mocht in de toekomst blijken dat er in de avonden een hoge parkeerdruk (groter dan 80%) ontstaat, dan kan onderzocht worden of de venstertijden van de parkeerschijfzone verruimd moeten worden naar 19.00 uur. Dit kan nodig zijn om te kunnen voorzien in voldoende parkeeraanbod voor bewoners en bezoekers.

Afwegingen, provinciaal beleid en parkeren langzaam verkeer

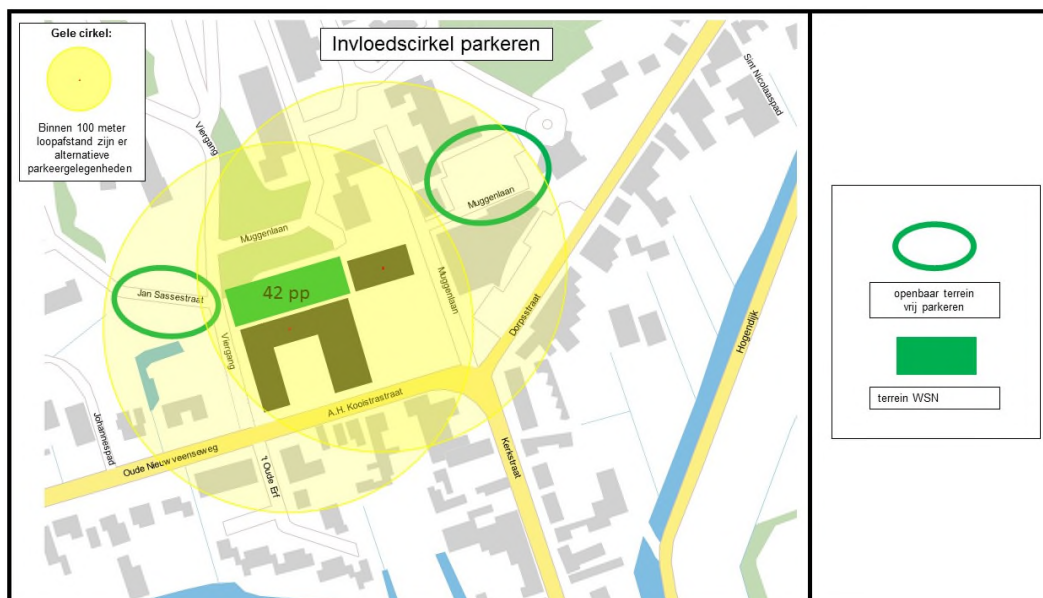
Zoeklocaties parkeren

Uit de parkeeronderzoeken is gebleken dat er in de omgeving van het plangebied restcapaciteit voor het parkeren aanwezig is.



Voor het invullen van de parkeeropgave zijn er zoeklocaties te vinden binnen 100 meter loopafstand. Deze locaties staan hierboven.

De tekening hieronder geeft weer dat op een centraal punt in de wooncomplexen deze zoeklocaties te bereiken zijn binnen 100 meter loopafstand.



Buiten het plangebied dat hieraan grenst ligt een bestaand parkeerterrein van 22 parkeerplaatsen van Ipse de Bruggen. Deze parkeerplaatsen worden in eerste instantie niet meegenomen in de parkeeropgave, aangezien Ipse de Bruggen plannen heeft deze parkeerplaatsen op eigen terrein te verplaatsen.

De huidige parkeerplaatsen op het eigen terrein van Ipse de Bruggen zullen overdag in gebruik zijn door personeel en bezoekers van de cliënten van Ipse de Bruggen. 's Avonds zullen er minder personeel en bezoekers aanwezig zijn, waardoor deze parkeerplaatsen niet of nauwelijks bezet zullen zijn.

Deze parkeerplaatsen zouden dan eventueel als overloop kunnen fungeren voor de Centrumlocatie Nieuwveen.

Momenteel vinden er ontwikkelingen plaats op het terrein van Ipse de Bruggen. Niet bekend is wat voor gevolgen dat heeft voor het parkeren op het terrein van Ipse de Bruggen, zodat deze rapportage zich richt op de openbare parkeerplaatsen.

Aan het begin van de Jan Sassestraat is er daarnaast een parkeerstrook van 10 parkeerplaatsen 's avonds en 's nachts ook dagelijks leeg staan. Deze parkeerplaatsen zijn daarnaast aangewezen als Kiss & Ride-plaatsen voor de kinderopvang.

Tijdens haal- en brengmomenten in de ochtend- en avondspits zullen er meer verkeersbewegingen en kortparkeerders zijn. Deze verkeersbewegingen zijn inherent aan kinderopvang, maar hebben geen invloed op de parkeerdruk in de avond en de nacht. Voor het personeel zijn er parkeerplaatsen naast de kinderopvang.

Parkeerschijfzone omgeving 't Liemerhof

Rondom het 't Liemerhof zijn er verschillende parkeerplaatsen die buiten de tijden van parkeerschijfzone gebruikt kunnen worden voor langparkeren.

Aan de voorzijde zijn 35 parkeerplaatsen en aan de achterzijde zijn er 25 parkeerplaatsen die in de nachtelijke uren een lage parkeerdruk hebben.

Deze parkeerplaatsen vallen binnen de parkeerschijfzone (blauwe zone), maar de parkeerschijf is alleen verplicht op parkeerplaatsen met een blauwe markering. Deze markering ligt alleen in de Dorpsstraat, A.H. Kooistrastraat en het parkeerterrein aan de voorzijde van 't Liemerhof.

De aantallen parkeerplaatsen met blauwe markering in de parkeerschijfzone zijn als volgt:

- Parkeerterrein voorzijde 't Liemerhof: 35 parkeerplaatsen, waarvan 1 algemene gehandicaptenparkeerplaats
- Dorpsstraat: 27 parkeerplaatsen
- Muggenlaan: 3 parkeerplaatsen
- A.H. Kooistrastraat: 9 parkeerplaatsen

Het parkeerterrein aan de achterzijde van 't Liemerhof heeft geen blauwe markering. Hier geldt dus geen verplichting om de parkeerschijf te gebruiken.

Parkeersituatie omgeving 't Liemerhof

In de omgeving van de Centrumlocatie Nieuwveen geldt een parkeerschijfzone van maandag tot en met zaterdag van 8.00 – 18.00 uur. Bezoekers mogen twee aaneengesloten uren parkeren met gebruikmaking van de parkeerschijf. Tussen 18.00 en 8.00 uur van maandag tot en met zaterdag en zondagen geldt vrij parkeren.

Het uitgangspunt van de parkeerschijfzone is een goede benutting van de parkeercapaciteit en een goede balans tussen kortparkeren en langparkeren. Er dient voorkomen te worden dat (een deel van) de parkeercapaciteit wordt bezet door langparkeerders. Dit is vooral van belang rond winkels en voorzieningen waar sprake is van veel bezoekers die voornamelijk kortdurend parkeren, bijvoorbeeld de supermarkt, bakker, slager en kapsalon. Met de invoering van een parkeerschijfzone is deze ruimte 'gereserveerd' voor de kortparkeerder. De tijden van de parkeerschijfzone zijn zoveel mogelijk in overeenstemming met de openingstijden van de supermarkt en winkels.

Bij een hoog aantal parkeerbewegingen wordt de parkeerplaats door veel verschillende parkeerders gebruikt en is er meer belang bij een parkeerschijfzone. In dat geval wordt namelijk voorkomen dat langparkeerders de capaciteit van deze parkeerplaatsen gebruiken.

Tijdens marktdagen, op maandagmiddag tussen 13.00 en 17.00 uur en donderdagochtend tussen 8.00 en 13.00 uur, worden er 6 resp. 12 parkeerplaatsen in gebruik genomen voor het uitstallen van marktkramen. Hierdoor is het tijdens deze perioden drukker dan op een reguliere weekdag. Dit zorgt voor extra zoekverkeer naar een parkeerplaats en druk op de parkeerplaatsen rondom het 't Liemerhof. Er geldt een parkeerverbod op deze parkeerplaatsen voor de marktkramen op maandag van 12.00 tot 17.00 uur en donderdag van 6.00 tot 13.00 in verband met de opbouw.

Echter in de planontwikkeling is het verplaatsen van de markt naar het nieuwe Weteringplein mogelijk, zodat de 6 resp. 12 parkeerplaatsen tijdens marktdagen weer beschikbaar zijn voor het parkeren.

Enquête WSN en WDA

Terugkomend op de parkeerdruk is vaak de veronderstelling is dat bewoners een of twee auto's hebben. Een enquête gehouden in 2019 door Woningstichting Nieuwkoop (WSN) en Woondiensten Aarwoude (WDA) laat zien dat die veronderstelling niet klopt. Mobycon heeft dit onderzoek gevalideerd en concludeert dat de enquête valide, betrouwbaar en representatief is.

Voor de enquête voor het autobezit onder senioren van verschillende seniorencomplexen in centrumlocaties die is gehouden, heeft niet ieder huishouden gereageerd, waardoor er geen volledig beeld is weergegeven van het werkelijke autobezit van de bewoners van seniorencomplexen van de Woningstichting Nieuwkoop en Woondiensten Aarwoude. Mobycon concludeert echter dat de enquête wel representatief is.

Ook moet opgemerkt worden dat de enquête geen rekening heeft gehouden met toekomstige situaties zoals verhuizingen waarbij senioren zonder auto een seniorenwoning verlaten en nieuwe senioren met geen, 1 of 2 auto's zich gaan vestigen.

Daarnaast kunnen de bewoners die niet hebben gereageerd geen, 1 of 2 auto's in bezit hebben waardoor het getal van het gemiddelde autobezit ook anders is dan dat er nu is uitgekomen. Dit is ook van invloed op de parkeernorm.

De uitkomst van de enquête is dat het gemiddelde autobezit onder senioren (65+) van appartementen op centrumlocaties 0,5 per huishouden is. Dit is exclusief 0,3 bezoekersparkeren.

Rapport 'Onderbouwing parkeernormen gemeente Nieuwkoop (2021)

In het onderzoek van Mobycon op de parkeernorm van 1,0 voor seniorenappartementen is een inschatting gemaakt of deze toegepast kan worden voor de ontwikkeling van de Centrumlocatie Nieuwveen.

Gebaseerd op het verwachte autobezit en de locatie specifieke kenmerken, zoals de aanwezigheid van loop- en fietsinfrastructuur en de diverse voorzieningen is een parkeernorm geadviseerd voor seniorenappartementen van 1,2. Dit is inclusief 0,3 parkeerplaats voor bezoekers.

De tabel hieronder laat een aangepaste parkeernorm van 1,2 parkeerplaats per woning voor senioren en 1,4 parkeerplaats per woning voor starters wordt toegepast in het nog aan te passen nieuwe parkeerbeleid in 2021.

aan te leggen parkeerplaatsen	parkeervraag bij opgave 23 woningen sociale huur 23 woningen senioren			parkeervraag bij opgave 46 woningen sociale huur
	volgens ontwikkelaar	volgens variant	volgens nieuw parkeerbeleid	volgens parkeerbeleid
	bij parkeernorm 1,4 jongeren	bij parkeernorm 1,4 jongeren	bij parkeernorm 1,4 jongeren	bij parkeernorm 1,8 huurwoning sociale huur
	bij parkeernorm 1,2 senioren	bij parkeernorm 1,9 senioren	bij parkeernorm 1,2 senioren	
op eigen terrein	42	42	42	42
in openbare ruimte	18	34	18	41
totale parkeervraag	60	76	60	83

Nieuwe parkeernormen volgens gemeentelijk parkeerbeleid 2021

23 woningen sociale huur (jongeren) 1,4 parkeerplaats per woning

23 woningen senioren 1,2 parkeerplaats per woning

Totaal benodigd: 60 parkeerplaatsen

In de openbare ruimte zullen er 18 parkeerplaatsen gevonden moeten worden.

Rapport 'Parkeren en verstedelijking' – Provincie Zuid-Holland (2017)

In het rapport van de provincie Zuid-Holland staat omschreven dat het mogelijk is om de parkeernorm afhankelijk te maken van de bestaande bezettingsgraad in de omgeving.

Gemeenten baseren hun parkeernormen op CROW-richtcijfers. Het CROW, een kennisplatform voor mobiliteit, publiceert deze richtcijfers om een indicatie te geven van de hoeveel verkeersgeneratie en parkeerbezetting die een ontwikkeling kan verwachten. Echter verheffen gemeenten veelal deze richtlijnen tot norm, waardoor van tevoren vastgesteld wordt hoeveel parkeerplaatsen er gerealiseerd moeten worden, ongeacht de doelgroep en andere aanwezige of toekomstig te realiseren mobiliteitsalternatieven. Het CROW is zelf tegen het zonder meer verheffen van hun richtcijfers tot normen en benadrukt het belang van de mogelijkheden voor maatwerk.

Dit betekent, dat als blijkt dat in een gebied er een relatief lage parkeerdruk is, er een lagere parkeernorm kan worden toegepast.

Als in het verleden al verschillende parkeerplaatsen zijn aangelegd, dan kunnen deze bestaande parkeerplaatsen in een gebied beter benut worden.

Er kunnen dus parkeerplaatsen meegerekend worden in de berekening om te voldoen aan de parkeerbehoefte van het plan.

De huidige opgave richt zich in toenemende mate op kleinere huishoudens en een stedelijke woonwens. Die woonwens maakt een ander soort mobiliteitsbeleid beter mogelijk.

Rapport 'Parkeren in relatie tot (toekomstig) autobezit & -gebruik' – BPD (2018)

Ook dit rapport laat zien dat veel gemeenten kiezen om cijfers van het CROW te gebruiken als leidraad. Het vaststellen van parkeernormeringen op basis van autobezit is een methode die verrassend genoeg minder vaak wordt toegepast.

Bij vrijwel alle gemeenten zijn de verschillen tussen het gemiddelde autobezit en parkeernormen groot tot zeer groot. Uit die analyse blijkt dat gemeenten over het algemeen veel meer ruimte eisen om auto's te parkeren dan in praktijk nodig is.

Aanwezigheidspercentages bij dubbelgebruik openbare parkeerplaatsen

Bij de berekening van het aantal parkeerplaatsen wordt bij gebiedsontwikkeling gebruik gemaakt van aanwezigheidspercentages. Bij meerdere functies kan er namelijk sprake zijn van een verschillend patroon van tijden waarop gebruikers, of bewoners aanwezig zijn. Zo is de parkeerdruk bij woningen bijvoorbeeld vooral 's avonds en 's nachts groot. Overdag ligt de aanwezigheid lager, omdat een groot deel van de bewoners met de auto naar het werk, op bezoek of uit winkelen gaat.

Dit biedt mogelijkheden om andere functies deze ruimte te laten benutten. Zo kan dubbelgebruik van parkeerplaatsen plaatsvinden.

Als de volledige parkeervraag van een functie gedurende een periode volledig aanwezig is geldt een aanwezigheidspercentage van 100%. Deze cijfers zijn afkomstig van het CROW. Het komt dus nooit voor op een bepaald dagdeel dat alle functies tegelijk een aanwezigheidspercentage hebben van 100%.

	Werkdagochtend	Werkdagmiddag	Werkdagavond	Koopavond	Werkdagnacht	Zaterdagmiddag	Zaterdagavond	Zondagmiddag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
Supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%

Voor de duidelijkheid, bovenstaande percentages worden toegepast wanneer minimaal twee functies gebruik kunnen maken van dezelfde openbare parkeervoorziening. Hierbij gaat het om de mate waarin een parkeervoorziening afwisselend door bewoners of hun bezoekers of de bezoekers van winkels kunnen worden gebruikt. Deze uitwisselbaarheid van parkeerplaatsen zorgt ervoor dat de openbare ruimte efficiënt wordt benut.

Gehandicaptenparkeerplaatsen

Houdt bij het verdere ontwerp van de parkeerplaatsen ook rekening met gehandicaptenparkeerplaatsen voor senioren. Deze zijn een meter breder dan de standaard parkeerplaatsen in verband met het makkelijk in- en uitstappen. Goede uitstapstroken zijn daarbij ook van belang. Er zijn geen normen of eisen voor aantallen gehandicaptenparkeerplaatsen.

Klimaatadaptatie

In 2050 moet Nieuwkoop een klimaatneutrale gemeente zijn. Klimaatadaptatie (waaronder waterberging), biodiverse vergroening, circulariteit en duurzame mobiliteit zijn thema's met een directe relatie met parkeren.

Door klimaatverandering ontstaat er wateroverlast door hevige buien. De riolering kan zulke zware regenbuien niet verwerken. Daar komt bij dat het verharde oppervlak de laatste jaren is toegenomen, waardoor niet al het water kan wegzakken in de bodem. Door verharding en bebouwing blijft minder ruimte over voor groen en water.

Voor een betere waterberging in het stedelijk gebied is openbare ruimte nodig, dus ook parkeerplaatsen en weginfrastructuur. Meer groen en water in plaats van parkeerplaatsen draagt bij aan het voorkomen van hittestress. Het verdient dan ook de aanbeveling om de bestrating van de parkeerplaatsen uit te voeren in halfverharding.

Laadpalen elektrische voertuigen

In de toekomst zal er meer gebruik gemaakt gaan worden van elektrische auto's. Het plaatsen van een laadpaal (ook in openbaar gebied) gebeurt op initiatief van een aanwonende. Het verdient echter aanbeveling om bij de ondergrondse infrastructuur rekening te houden met loze leidingen voor laadpalen, om toekomstige aanleg eenvoudig te realiseren.

Parkeren van fietsen, bromfietsen, scooters, scootmobielen

Voor een goede ruimtelijke inrichting en om het gebruik van de fiets te stimuleren, is de aanwezigheid van voldoende fietsparkeervoorzieningen voor bezoekers van belang. Er is hiervoor geen norm of eis van toepassing.

Vanuit het parkeerbeleid van de gemeente Nieuwkoop is er een verplichting om de mogelijkheid te waarborgen om fietsen, bromfietsen, scooters en scootmobielen te stallen. Een woonfunctie moet als nevenfunctie over een niet-gemeenschappelijke afsluitbare berging beschikken met een vloeroppervlakte van ten minste 5 m² bij een breedte van ten minste 1,8 meter en een hoogte daarboven van ten minste 2,30 meter.

Bij een woonfunctie met een gebruiksoppervlakte van niet meer dan 50 m² mag de bergruimte gemeenschappelijk zijn, indien de vloeroppervlakte van de bergruimte ten minste 1,5 m² per woonfunctie bedraagt:

Samengevat betekent dit:

woonfunctie	berging	vloeroppervlakte	breedte	hoogte
< 50 m ²	mag gemeenschappelijk	≥ 5 m ²	≥ 1,80 m	≥ 2,30 m
≥ 50 m ²	niet-gemeenschappelijk	≥ 1,5 m ²		

De ontwikkelaar (in dit geval de corporatie) mag zelf een van deze twee mogelijkheden kiezen.

Opstelplaatsen scootmobielen

Door toename van het aantal senioren maakt het noodzakelijk bij de opstalontwikkeling om rekening te houden met opstelplaatsen voor scootmobielen. Hiervoor zijn geen normen beschikbaar.

De benodigde opstelruimte voor een scootmobiel is minimaal 90 x 140 centimeter. Om te draaien is een cirkel van 200 cm doorsnede nodig.

Ondergrondse containers

Bij het inrichtingsplan dient nadrukkelijk rekening gehouden worden met de toegankelijkheid voor senioren bij de ondergrondse containers.

Extra aandacht is nodig voor de bereikbaarheid van de containers voor de afvalinzamelaar en de manoeuvreerruimte naast de containers.

Let hierbij op gebruikers met hulpmiddelen (handbewogen rolstoel, rollator, scootmobiel). Bedenk dat bijvoorbeeld een rollatorgebruiker de vuilniszak los op de rollator moet transporteren. Bij elke drempel en elke oprit is het risico dat de vuilniszak van de rollator valt. Plaats ondergrondse containers zodanig dat aan de bedieningszijde extra veel ruimte is.

Conclusie

De gemeente en WSN trekken met het oog op het maatschappelijk- en ruimtelijk belang samen op in de ontwikkeling van de Centrumlocatie Nieuwveen. Momenteel ligt er een eindversie van het stedenbouwkundig plan en is een toets uitgevoerd op de daarin opgenomen parkeernormeringen. De parkeernorm van 1,4 voor starters is opgenomen vooruitlopend op het aan te passen parkeerbeleid in 2021.

In het aanvullende onderzoek van Mobycon wordt geconcludeerd dat een parkeernorm van 1,2 voor senioren afdoende is.

Eerder is er aangegeven dat er 42 parkeerplaatsen worden aangelegd binnen het plangebied op basis van het woningbouwprogramma:

- 23 woningen sociale huur (jongeren) 1,4 parkeerplaats per woning
- 23 woningen senioren 1,2 parkeerplaats per woning

Daarnaast dienen 18 parkeerplaatsen opgevangen te worden binnen de parkeergelegenheden in de omgeving.

Voor het hierboven genoemde woningbouwprogramma zijn de parkeernormen mede gebaseerd op basis van de enquête van de WSN / WDA. Hieruit is gebleken dat senioren circa de helft 1 of 2 auto's heeft en de andere helft geen auto. Opgemerkt moet worden dat bij de enquête niet elk huishouden heeft gereageerd.

Parkeeronderzoeken

In de directe omgeving is geconstateerd dat er veel openbare parkeerplaatsen liggen die niet of nauwelijks gebruikt worden. Daarbij zijn de parkeerdrukmetingen van mei 2020 en januari, februari en maart 2021 van de gemeente Nieuwkoop leidend geweest.

Uit de parkeerdrukmetingen van mei 2020 en januari 2021 blijkt dat dit mogelijk is door de verschillende parkeerplaatsen in de omgeving die 's avonds en 's nachts een lage bezetting hebben en daardoor restcapaciteit hebben.

Hierbij moet opgemerkt worden dat de parkeerplaatsen op het terrein van Ipse de Bruggen niet tot het openbaar terrein gebied horen. Deze parkeerplaatsen zijn niet noodzakelijk voor het toepassen van de restcapaciteit. Wel zijn hier mogelijkheden om in overleg met Ipse de Bruggen afspraken te maken tot het gedeeld gebruik van het parkeerterrein.

Binnen 100 meter loopafstand zijn er voldoende parkeerplaatsen in de omgeving te vinden. In de Jan Sassestraat en de achterzijde van 't Liemerhof zijn er parkeerplaatsen beschikbaar waar geen parkeerschijf benodigd is.

Daarnaast blijkt uit de parkeerdrukmetingen van januari, februari en maart 2021 tijdens de winkeltijden rondom 't Liemerhof dat er in de gehele parkeerschijfzone voldoende parkeergelegenheid is. De parkeerdruk komt tijdens de drukste momenten niet boven de 70% uit. Wel zijn er op het parkeerterrein vóór de COOP en aan de achterzijde van 't Liemerhof momenten dat de bezetting rond de 80% ligt. Dit waren piekmomenten rond 12.00 en 17.00 uur.

Als het dubbelgebruik van het parkeerterrein aan de voorzijde van 't Liemerhof wordt meegerekend buiten de tijden van de parkeerschijfzone, dan is hier ook aanvullende capaciteit.

De rapporten 'Parkeren en verstedelijking' van de provincie Zuid-Holland en 'Parkeren in relatie tot (toekomstig) autobezit & -gebruik' van BPD geeft aan dat het mogelijk is om de parkeernorm afhankelijk te maken van de bestaande bezettingsgraad (aanwezigheidspercentage) in de omgeving. Als er blijkt dat er weinig parkeerdruk is op in het verleden aangelegde parkeergelegenheden, dan kunnen bestaande parkeergelegenheden beter benut worden. Deze parkeergelegenheden kunnen dan mee worden genomen in de berekening om te voldoen aan de parkeerbehoefte van het plan.

Met vriendelijke groet,

Edward van 't Zelfde
Verkeerskundige Beheer Openbare Ruimte