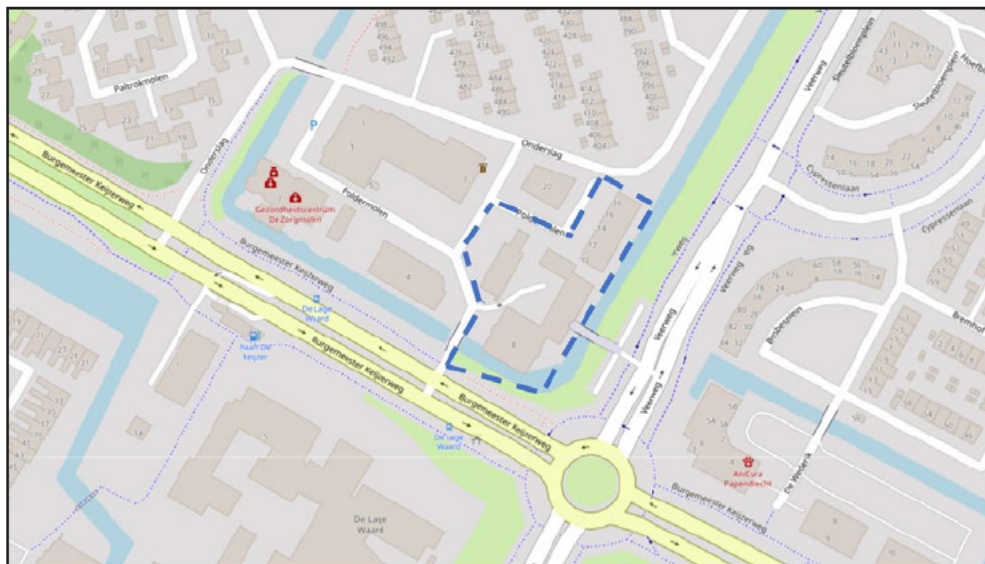


Opdrachtgever De Vries en Verburg Ontwikkeling B.V.
Datum 4 december 2023
Auteur [REDACTED]
Kenmerk 015279.20230613.N1.07
Pagina 1/17

Parkeerbehoefte Poldermolen 8 & Poldermolen 10 – 18 Papendrecht

1. Inleiding

De Vries en Verburg Ontwikkeling B.V. is voornemens een woningbouwontwikkeling inclusief zorgfuncties te realiseren op het perceel Poldermolen 8 in Papendrecht (zie figuur 1.1). De Vries en Verburg Ontwikkeling doet dat in samenspraak met een andere ontwikkelaar, die 28 koopappartementen (65 – 75 m² bvo) wil realiseren op de bestaande kantoorlocatie Poldermolen 10 t/m 18.



Figuur 1.1: Projectlocatie (bron: Openstreetmap)

Het programma is weergegeven in tabel 1.1. Als gevolg van het plan verdwijnt er 1.039 m² bvo kantoorruimte. Als gevolg van het bouwplan verdwijnen circa 10 parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

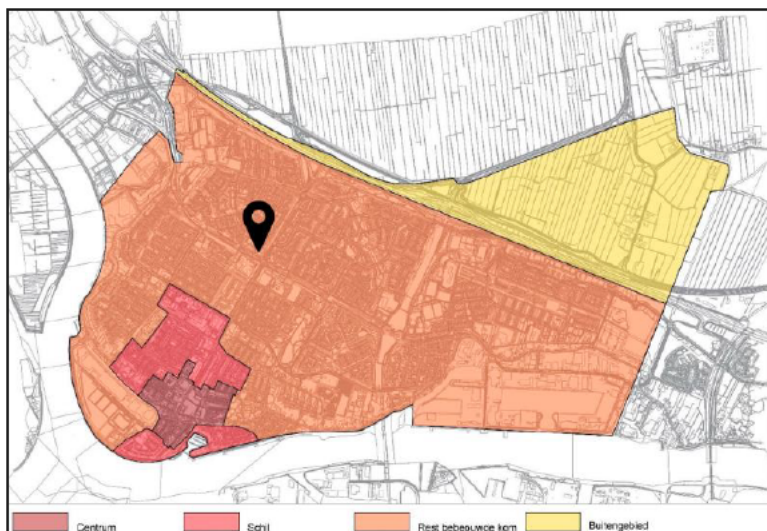
aantal	type
6	koop, appartement, duur
60	koop, appartement, midden
6	behandelkamers huisartsen
1	apotheek
28	koop, appartement, midden
- 1.039 m ² bvo	kantoren

Tabel 1.1: Programma en te verwijderen programma

De Vries en Verburg Ontwikkeling B.V. heeft Goudappel B.V. opdracht gegeven de parkeerbehoefte van de nieuwbouwontwikkeling in beeld te brengen.

2. Autoparkeerbehoefte

De parkeerkencijfers uit CROW publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren' vormen de basis voor de parkeernormering van de gemeente Papendrecht. Het parkeernormenbeleid gaat uit van een gebiedsindeling binnen de bebouwde kom (centrum, schil centrum en rest bebouwde kom) en de stedelijkheidsgraad van de betreffende gemeente. Papendrecht is een 'sterk stedelijke' gemeente en de projectlocatie bevindt zich in het gebied 'rest bebouwde kom' (zie figuur 2.1).



Figuur 2.1: Projectlocatie conform parkeernormenbeleid

De parkeernormen van Papendrecht gaan uit van een bandbreedte: minimum – maximum. We bepalen eerst de positie op de bandbreedte om vervolgens de parkeerbehoefte voor het plan te berekenen.

Uit statistieken van het personenautobezit van gemeenten met stedelijkheidsgraad (zie bijlage 1) blijkt het volgende:

- minimum: 0,89 auto per woning;
- gemiddeld: 1,13 auto per woning;
- maximum: 1,36 auto per woning.

Het personenautobezit per woning in Papendrecht zit op 1,24 auto per woning. Dat ligt tussen het gemiddelde en maximum. Om die reden wordt binnen de bandbreedte van de parkeernorm hetzelfde gehanteerd: het gemiddelde van de gemiddelde/maximum parkeernorm. De ongewogen parkeerbehoefte (parkeernorm vermenigvuldigd met het programma) is weergegeven in tabel 2.1.

aantal	programma	parkeernorm	per	parkeerbehoefte
6	koop, etage, duur (bewoners)	1,8	woning	10,8
60	koop, etage, midden (bewoners)	1,6	woning	96
66	bezoekers	0,3	woning	19,8
6	huisartsenpraktijk	3,075	behandelkamer	18,5
1	apotheek	3,275	apotheek	3,3
28	koop, etage, midden (bewoners)	1,6	woning	44,8
28	bezoekers	0,3	woning	8,4
- 1.039 m ² bvo	kantoren	1,775	100 m ² bvo	-18,4

Tabel 2.1: Ongewogen parkeerbehoefte met gehanteerde parkeernorm (tussen gemiddelde en maximum)

Niet op ieder moment van de week is er sprake van een even hoge parkeerbehoefte per functie. Om die reden wordt er gewerkt met aanwezigheidspercentages conform het parkeernormenbeleid. Aangezien in de directe omgeving een kerk bevindt en deze functie een hoge parkeervraag heeft op zondagochtend, hebben we ook aanwezigheidspercentages voor dit moment toegevoegd.

De aanwezigheidspercentages zijn weergegeven in tabel 2.2. De parkeerbehoefte per moment van de week is weergegeven in tabel 2.3.

	werkdag					zaterdag		zondag	
	ochtend	middag	avond	koopavond	nacht	middag	avond	ochtend	middag
koop, etage, duur	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	90%	70%
koop, etage, midden	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	90%	70%
bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	20%	70%
huisartsenpraktijk	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%	10%
apotheek	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%	10%
kantoren	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%	0%

Tabel 2.2: Aanwezigheidspercentages

Per appartement wordt 1 parkeerplaats in eigendom uitgegeven. Voor deze parkeerplaatsen gelden de aanwezigheidspercentages niet. Het gaat dus om 94 parkeerplaatsen.

	werkdag					zaterdag		zondag	
	ochtend	middag	avond	koopavond	nacht	middag	avond	ochtend	middag
koop, etage, duur	2,4	2,4	4,3	3,8	4,8	2,9	3,8	4,3	3,4
koop, etage, midden	18,0	18,0	32,4	28,8	36,0	21,6	28,8	32,4	25,2
bezoekers	2,0	4,0	15,8	13,9	0,0	11,9	19,8	4,0	13,9
huisartsenpraktijk	18,5	13,8	1,8	1,8	0,0	1,8	1,8	1,8	1,8
apotheek	3,3	2,5	0,3	0,3	0,0	0,3	0,3	0,3	0,3
koop, etage, midden	8,4	8,4	15,1	13,4	16,8	10,1	13,4	15,1	11,8
bezoekers	0,8	1,7	6,7	5,9	0,0	5,0	8,4	1,6	5,9
kantoren	-18,4	-18,4	-0,9	-0,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
eigen parkeerplaats	94	94	94	94	94	94	94	94	94
totaal	128,9	126,3	169,7	161,1	151,6	147,7	170,5	153,5	156,2
totaal afgerond	129	127	170	162	152	148	171	154	157

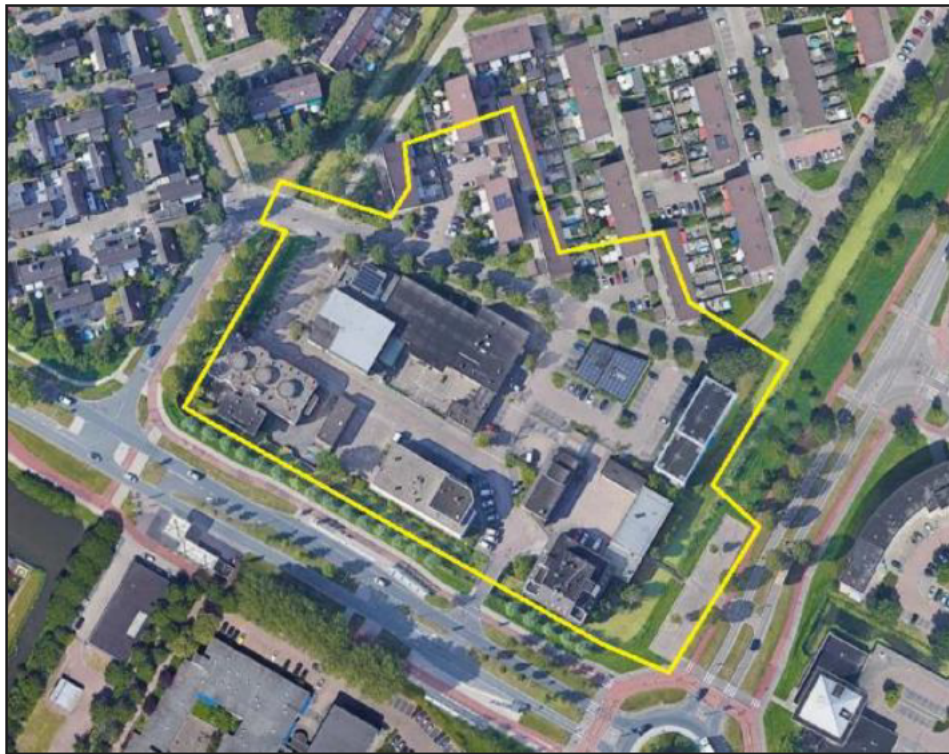
Tabel 2.3: Gewogen parkeerbehoefte per moment van de week

Uit tabel 2.3 blijkt dat op het drukste moment 171 parkeerplaatsen nodig zijn in de avonduren. Tijdens kantooruren is de maximale parkeerbehoefte 129 parkeerplaatsen.

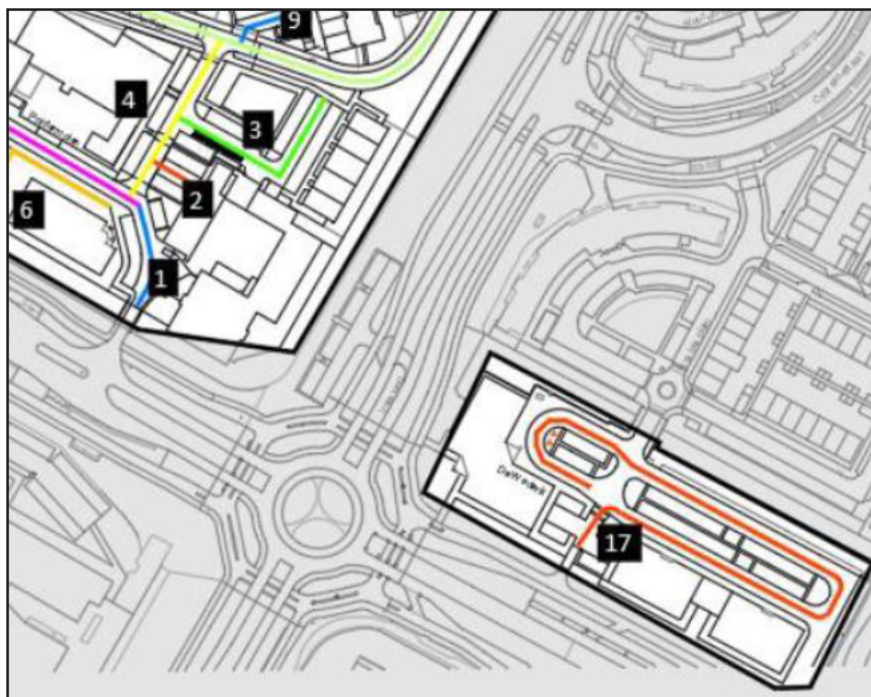
Op eigen terrein worden 94 parkeerplaatsen aangelegd. Dit houdt een tekort in van maximaal $(171 - 94 =) 77$ parkeerplaatsen. Om die reden is gekeken naar de omgeving van het plangebied.

De Jong Civiel heeft in 2023 parkeertellingen uitgevoerd in de omgeving van de Poldermolen (Parkeeronderzoek Poldermolen Papendrecht, 6 september 2023). Er is onderzoek gedaan naar 164 parkeerplaatsen in de directe omgeving van het plangebied (zie figuur 2.2). Van dat aantal liggen 20 parkeerplaatsen op eigen terrein, dus die tellen niet mee.

Voor de zondagochtend is aanvullend onderzoek gedaan naar het parkeerterrein De Wederik (zie figuur 2.3 – sectie 17). Dit parkeerterrein ligt op circa 300 meter vanaf de kerk. Dit is een acceptabele loopafstand voor sociale activiteiten. Dit past binnen de lijn zoals deze in het onlangs vastgestelde Mobiliteitsplan van de gemeente Papendrecht is opgenomen. De looproute loopt via een rotonde, waar voetgangers via de voetgangersoversteekplaats (zebrapad) veilig kunnen oversteken.



Figuur 2.2: Onderzoeksgebied parkeertellingen (bron: De Jong Civiel)



Figuur 2.3: Onderzoeksgebied parkeertellingen De Wederik – sectie 17 (bron: De Jong Civiël)

De resultaten van het parkeeronderzoek zijn weergegeven in tabel 2.4 (dinsdag en zaterdag) en tabel 2.5 (zondag).

	capaciteit	parkeerdruk	parkeerbezetting
dinsdagmiddag	144	72	50%
dinsdagavond	144	11	8%
dinsdagnacht	144	33	23%
zaterdagmiddag	144	20	14%

Tabel 2.4: Resultaten parkeeronderzoek dinsdag & zaterdag (onderzoeksgebied figuur 2.2)

Als gevolg van het bouwplan verdwijnen circa 10 parkeerplaatsen in de openbare ruimte. De restcapaciteit is daarmee:

- dinsdagmiddag: $((85\% - 50\%) \times 144) - 10 = 40$ parkeerplaatsen;
- dinsdagavond: $((85\% - 8\%) \times 144) - 10 = 100$ parkeerplaatsen;
- dinsdagnacht: $((85\% - 23\%) \times 144) - 10 = 79$ parkeerplaatsen;

- zaterdagmiddag: $((85\% - 14\%) \times 144) - 10 = 92$ parkeerplaatsen.

zondagochtend	capaciteit	parkeerdruk	parkeerbezetting
onderzoeksgebied figuur 2.2	144	109	76%
onderzoeksgebied figuur 2.3	74	4	5%
totaal	218	113	52%

Tabel 2.5: Resultaten parkeeronderzoek zondagochtend (onderzoeksgebied figuur 2.2/2.3)

Uit het onderzoek (zie tabel 2.5) blijkt dat op het drukste moment (de zondagochtend) 113 van de 218 parkeerplaatsen bezet zijn (52% parkeerbezetting). De parkeerbezetting mag maximaal 85% zijn (dit is de maximaal acceptabele parkeerbezetting die de gemeente Papendrecht hanteert). Dit betekent op de zondagochtend een restcapaciteit van $(85\% - 52\% = 33\% \times 218 =)$ 71 parkeerplaatsen.

De parkeerbalans is weergegeven in tabel 2.6. Uit de tabellen blijkt dat er ruim voldoende restcapaciteit is in de openbare ruimte. Er is sprake van een acceptabele parkeersituatie.

	werkdag					zaterdag		zondag	
	ochtend	middag	avond	koopavond	nacht	middag	avond	ochtend	middag
parkeerbehoefte	129	127	170	162	152	148	171	154	157
eigen terrein	94	94	94	94	94	94	94	94	94
gebruik maken bestaande capaciteit	35	33	76	68	58	54	77	60*	63
openbare ruimte restcapaciteit									
openbare ruimte beschikbaar op dit moment		40	100		79	92		71	
openbare ruimte beschikbaar na realisatie van het plan		7	24		21	38		11	

* dit is inclusief parkeerterrein De Wederik

Tabel 2.6: Parkeerbalans

3. Fietsparkeerbehoefte

Voor de fietsparkeerbehoefte van woningen wordt aangesloten bij het gestelde in de Amsterdamse Bouwbrief (zie tabel 3.1).

Gebruiksoppervlakte woning (m ²)	Aantal plekken in fietsrek
< 50	2
>50 - < 75	3
>75 - <100	4
>100	5
>125	6

Tabel 3.1: Fietsparkeernormen

Voor bezoekers van de woningen wordt uitgegaan van 0,5 fietsparkeerplaats per woning. Totaal gaat het om: 94 woningen x 0,5 = 47 fietsparkeerplaatsen. De fietsparkeerplaatsen voor bezoekers worden zo dicht mogelijk bij de ingang van de appartementengebouwen geplaatst.

Voor het bepalen van de fietsparkeerbehoefte van andere functies wordt aangesloten bij de fietsparkeerkencijfers uit de publicatie 'Leidraad Fietsparkeren' van CROW. De fietsparkeernormen zijn als volgt:

- huisarts: 1,7 fietsparkeerplaats per 100 m² bvo;
- apotheek: 11 fietsparkeerplaatsen per locatie (t.b.v. werknemers en bezoekers).

De fietsparkeerplaatsen voor het gezondheidscentrum (huisarts/apotheek) worden zo dicht mogelijk bij de ingang van het complex geplaatst.

4. Verkeersgeneratie

De verkeersgeneratie van de nieuwbouwontwikkeling is berekend aan de hand van de verkeersgeneratiekencijfers uit CROW publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren'. Gerekend is met het maximale verkeerskengetal.

De verkeersgeneratiekencijfers zijn weergegeven in tabel 4.1. De minimale en maximale verkeersgeneratie is weergegeven in tabel 4.2.

	verkeersgeneratie maximaal	per
koop, etage, duur	8,3	woning
koop, etage, midden	6,7	woning
huisartsenpraktijk	27,7	behandelkamer
apotheek	146,7	apotheek
kantoor	6,5	100 m ² bvo

Tabel 4.1: Verkeersgeneratiekencijfers (motorvoertuigbewegingen per werkdagmaal)

aantal	programma	verkeersgeneratie	per	totaal
6	koop, etage, duur	8,3	woning	49,8
60	koop, etage, midden	6,7	woning	402
6	huisartsenpraktijk	27,7	behandelkamer	166,2
1	apotheek	146,7	apotheek	146,7
28	koop, etage, midden	6,7	woning	188
-1.039	kantoor	6,5	100 m ² bvo	-67,5
	totaal			886

Tabel 4.2: Maximale verkeersgeneratie (motorvoertuigbewegingen per werkdagemaal)

Voor de mate van verkeersafwikkeling wordt gekeken naar de maatgevende spitsuren. De verkeersgeneratie per spitsuur wordt bepaald door de volgende spitsfactoren:

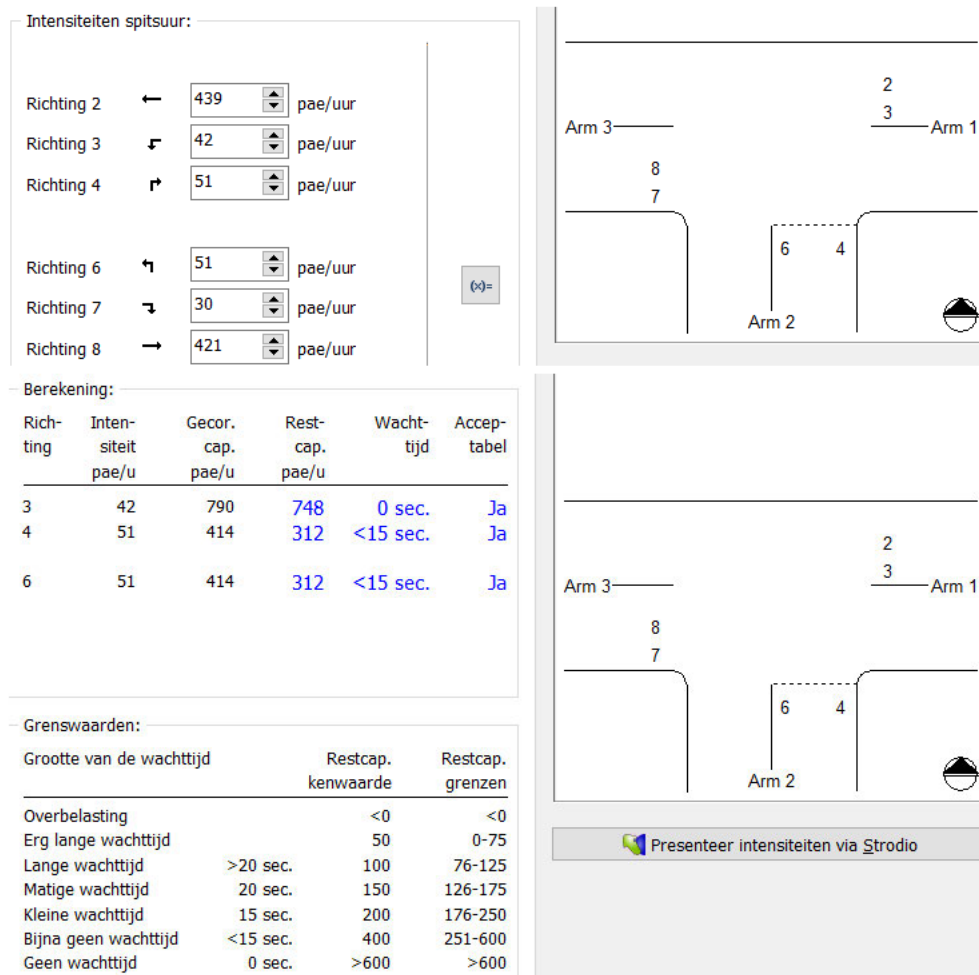
- woningen:
 - ochtendspits: 8% (89% vertrek en 11% aankomst);
 - avondspits: 9% (20% vertrek en 80% aankomst);
- huisartsenpraktijk/apotheek:
 - ochtendspits: 9% (50% vertrek en 50% aankomst);
 - avondspits: 9% (50% vertrek en 50% aankomst).
- kantoren:
 - ochtendspits: 10% (9% vertrek en 91% aankomst);
 - avondspits: 9% (90% vertrek en 10% aankomst).

De verkeersgeneratie per spitsuur is weergegeven in tabel 4.3 (maximale variant).

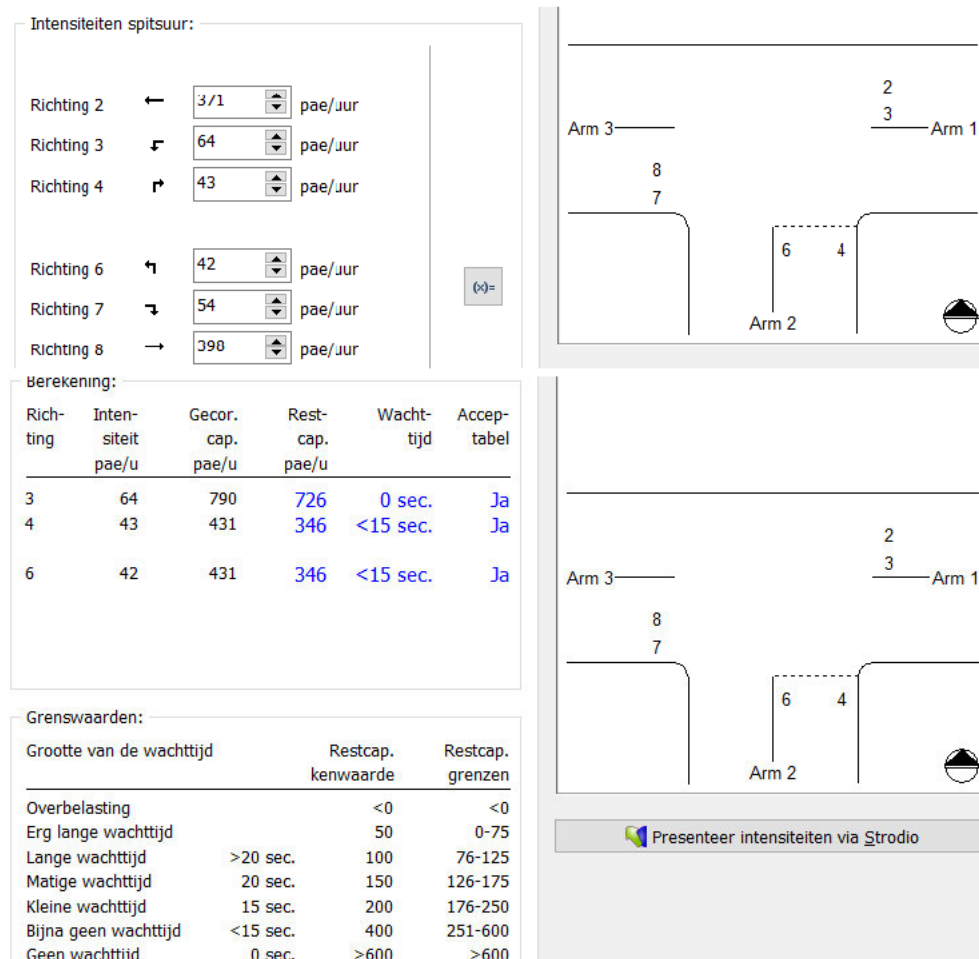
aantal	programma	ochtendspits	vertrek	aankomst	avondspits	vertrek	aankomst
6	koop, etage, duur	4	4	0	4	1	4
60	koop, etage, midden	32	29	4	36	7	29
6	huisartsenpraktijk	15	7	7	15	7	7
1	apotheek	13	7	7	13	7	7
28	koop, etage, midden	15	13	2	17	3	14
-1.039	kantoor	-7	-1	-6	-6	-5	-1
totaal		73	59	14	80	20	60

Tabel 4.3: Maximale verkeersgeneratie (motorvoertuigbewegingen per spitsuur)

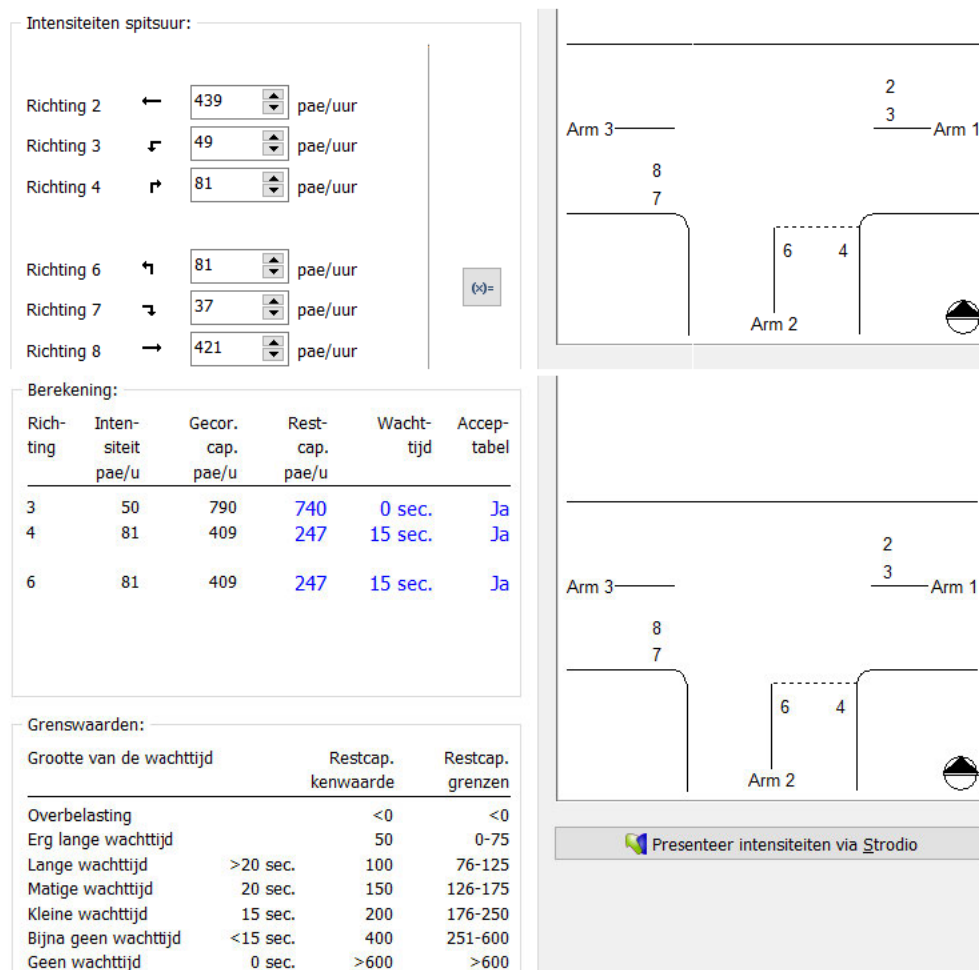
Voor het kruispunt Burgemeester Keijzerweg – Onderslag is een kruispuntberekening met behulp van de methode Harders gemaakt voor de referentie- en plansituaties met maximale verkeersgeneratie. De verkeersintensiteiten en uitkomsten zijn weergegeven in figuur 4.1 tot en met 4.4. De verkeersintensiteiten voor de referentievariant zijn afkomstig van het verkeersmodel van Drechtsteden.



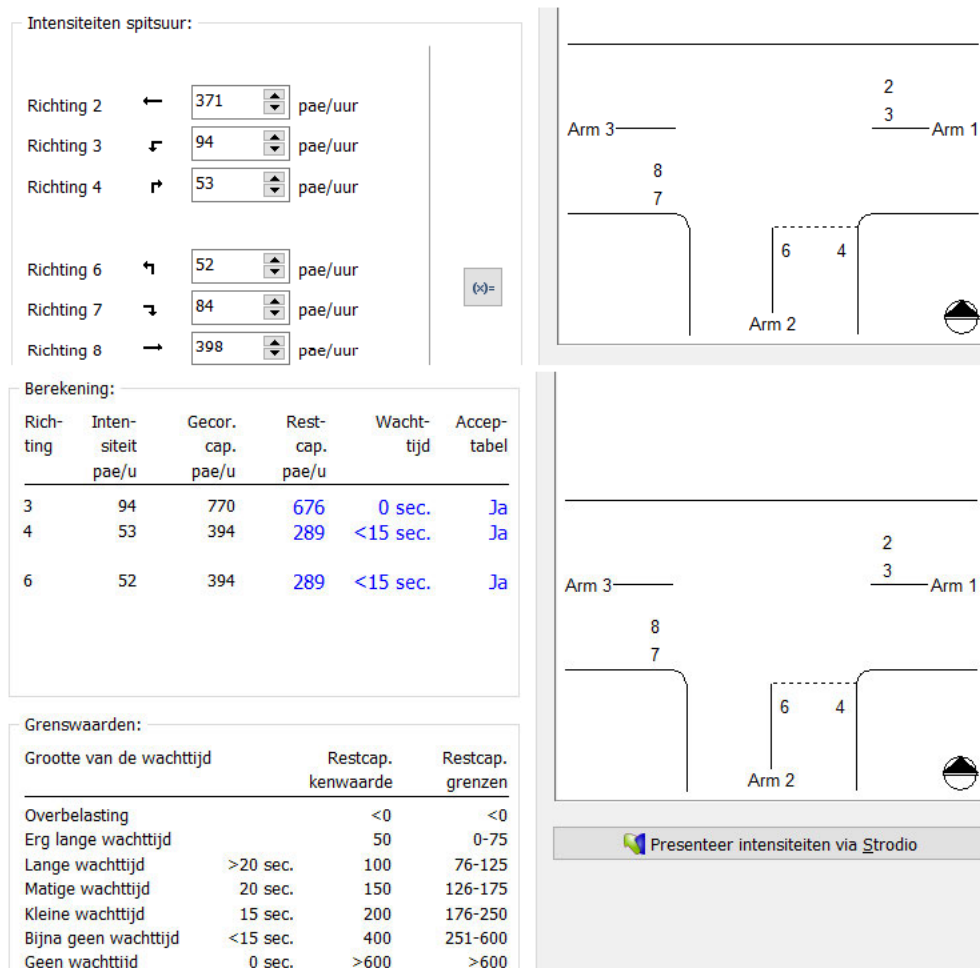
Figuur 4.1: Kruispuntberekening referentievariant ochtendspitsuur



Figuur 4.2: Kruispuntberekening referentievariant avondspitsuur



Figuur 4.3: Kruispuntberekening planvariant ochtendspitsuur



Figuur 4.4: Kruispuntberekening planvariant avondspitsuur

Uit de figuren blijkt dat in alle situaties er bijna geen wachttijd is. Er is sprake van een acceptabele verkeerssituatie.

5. Conclusie

De Vries en Verburg Ontwikkeling B.V. is voornemens een woningbouwontwikkeling inclusief zorgfuncties te realiseren op het perceel Poldermolen 8 in Papendrecht. Uit de parkeerstudie

blijkt dat er ruim voldoende parkeercapaciteit is op eigen terrein en de omliggende openbare ruimte.

Het extra verkeer kan op een acceptabele wijze verwerkt worden op het kruispunt Burgemeester Keijzerweg – Onderslag.

Bijlage 1 Personenautobezit per woning

Alblasserdam	1,22	minimum	0,89
Alkmaar	1,04	gemiddeld	1,13
Almerlo	1,12	maximum	1,36
Alphen aan den Rijn	1,25		
Amersfoort	1,10	Papendrecht	1,24
Apeldoorn	1,19		
Arnhem	0,96		
Assen	1,10		
Baarn	1,21		
Barendrecht	1,35		
Bergen op Zoom	1,21		
Breda	1,14		
Brunssum	1,22		
Capelle aan den IJssel	1,07		
Den Helder	1,01		
Deventer	1,07		
Ede	1,28		
Enschede	1,00		
Etten-Leur	1,31		
Gooise Meren	1,22		
Gorinchem	1,11		
Haarlemmermeer	1,33		
Hardenwijk	1,22		
Heemskerk	1,20		
Heerlen	1,05		
Hellevoetsluis	1,31		
Helmond	1,20		
Hendrik-Ido-Ambacht	1,36		
Hengelo	1,12		
Hillegom	1,28		
Hoorn	1,09		
Houten	1,23		
Huizen	1,26		
IJsselstein	1,23		
Katwijk	1,12		
Kerkrade	1,11		
Krimpen aan den IJssel	1,20		
Leeuwarden	0,95		
Lisse	1,27		
Maassluis	1,15		
Middelburg	1,05		
Nieuwegein	1,12		
Nijmegen	0,94		
Nissewaard	1,17		
Oegstgeest	1,12		
Oosterhout	1,32		
Papendrecht	1,24		
Pijnacker-Nootdorp	1,32		
Purmerend	1,13		
Ridderkerk	1,19		
Roermond	1,13		
Roosendaal	1,23		
s-Hertogenbosch	1,15		
Sittard-Geleen	1,17		
Stedrecht	1,16		
Veenendaal	1,19		
Veldhoven	1,29		
Velsen	1,18		
Venlo	1,13		
Vlissingen	1,02		
Voorschoten	1,14		
Waddinxveen	1,31		
Wageningen	0,89		
Weesp	1,03		
Zaanstad	1,09		
Zandvoort	1,05		
Zeist	1,13		
Zutphen	1,09		
Zwijndrecht	1,17		
Zwolle	1,00		