

Wooncompas
T.a.v. dhr. D. Ossewaarde
Postbus 91
2980 AB RIDDERKERK

Adres : Van Beethovenlaan 35
: 3741 HX BAARN
: Nederland
Telefoon : +31 (6) 41 96 88 97
Website : www.dickvanveen.nl
Email : info@dickvanveen.nl

Plaats/datum : Baarn, 11 mei 2023
Ons kenmerk : 2011 Wooncompas
Project : Parkeerbalans Dorpsdijk

1. Aanleiding, Vraag

Wooncompas werkt aan een nieuwbouwproject in de Vogelwijk in Rhoon. In dit buurtje, gelegen aan de Dorpsdijk, worden 33 bestaande eengezinswoningen gesloopt en is het de wens om 53 nieuwe appartementen te bouwen. De huidige doelgroep is gezinnen, sociale huur, de nieuwe, beoogde doelgroep zijn ouderenwoningen. Bij de buurttransformatie zal ook parkeergelegenheid verdwijnen en nieuw aangelegd worden. Wooncompas vraagt zich af hoeveel nieuwe parkeerplaatsen bij de nieuwbouw aangelegd moet worden, hoe dit zich verhoudt tot de gemeentelijke parkeerkencijfers, en in hoeverre de parkeerdruk in de buurt hierdoor verandert. Mocht het zo zijn dat het parkeeraanbod hierdoor stijgt, en de parkeerdruk in de toekomst dus daalt, dan kan dit aanleiding zijn om de parkeernorm voor de nieuwbouw beargumenteerd te verlagen.



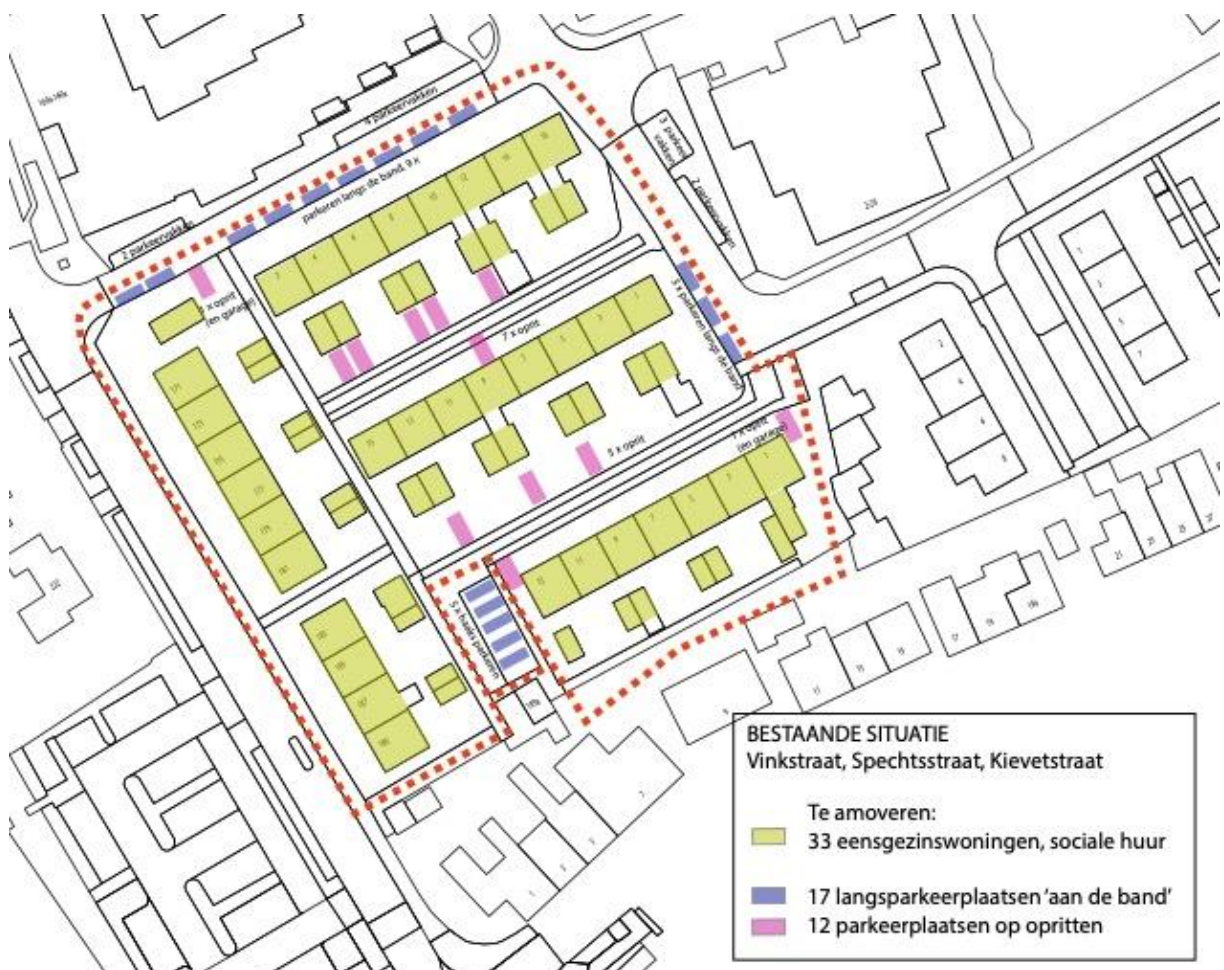
Figuur 1: overzicht planlocatie

2. Huidige situatie

In de bestaande situatie zijn er eensgezinswoningen (sociale huur) aanwezig aan de Vinkstraat, Spechtstraat en Kievitstraat. Deze laatste twee zijn doodlopend, en erg smal. Bij enkele woningen is parkeren op eigen terrein aanwezig, dat ook als zodanig in gebruik is. Bij anderen woningen lijkt dit niet meer te achterhalen. Op de Vinkstraat en Kievitsplantsoen is langsparkeren aanwezig, langs de band. In totaal zijn er 17 parkeerplaatsen 'aan de band' en 12 parkeerplaatsen op (minimale en veelal zelf ingerichte) inritten.

Bij het bepalen van de parkeerplaatsen 'aan de band' in dit onderzoek is uitgegaan van CROW richtlijnen voor de afmetingen en plaatsing van parkeerplaatsen. Deze zijn relatief ruim; in de praktijk parkeren veel gebruikers langs de band op een 'efficiëntere' wijze dan deze CROW richtlijnen.

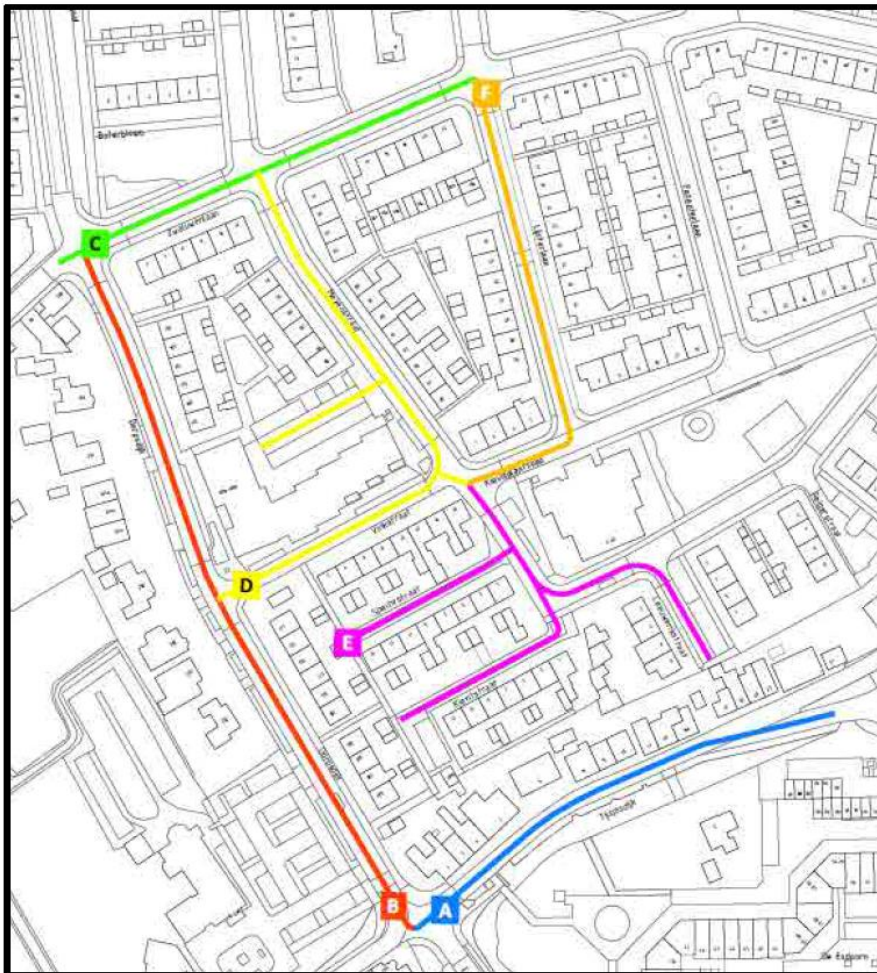
Aan de hand van een parkeerdrukmeting is het gebruik van de actuele parkeercapaciteit in beeld gebracht. Geconcludeerd wordt dat de parkeerdruk niet hoog is. In de volgende paragraaf wordt nader op deze parkeerdrukmeting ingegaan.



Figuur 2: Overzicht parkeersituatie bestaande situatie

3. Parkeerdruk

Er is een parkeerdrukmeting uitgevoerd in het plangebied en nabije omgeving. De parkeerdruk is achteraf berekend door het aantal geparkeerde voertuigen af te zetten tegen de beschikbare openbare parkeergelegenheid. Deze omgeving is, in overleg met de gemeente, vastgesteld als het directe plangebied, de buurt ten noorden, en de Dorpsdijk. Daarnaast is ook de Tijsjesdijk, direct ten zuiden van het plangebied meegenomen in de meting. Het grootste deel van de woningen in dit deel van de Tijsjesdijk heeft immers haar achterzijde direct aan het plangebied.



Figuur 3: Telgebied parkeerdrukmeting

Parkeercapaciteit

Het bepalen van wat als een straatparkeerplek wordt meegeteld is een van de belangrijkste aannames bij een parkeerdrukmeting. Met name bij deze telling, waar het totaal aantal plekken in de verschillende zones erg beperkt is (kleine zones), maakt dit het verschil tussen een lage en een hoge parkeerdruk. In deze parkeerdrukmeting is uitgegaan van het RVV en de CROW-ASVV inrichtingsrichtlijnen. Deze laatste zijn ruim; in de praktijk zal men bij hoge parkeerdruk 'compacter' parkeren en zo de effectieve capaciteit uitbreiden (en de parkeerdruk verlagen). De onderzochte parkeerdruk is daarmee een bovengrens.

Bij het bepalen van de parkeercapaciteit is uitgegaan van:

- De lengte van een parkeerplaats is 6 meter;
- Geparkeerde auto's mogen een straat niet blokkeren; men moet er met 3.0 meter langs kunnen rijden;
- Bij een oprit is een ruimte aangehouden van minimaal 1 meter aan weerszijden;
- Bij kruispunten mag niet binnen 5 meter van een hoek worden geparkeerd;
- Tegenover haakse parkeervakken moet een rijbaan van 5.0 m breed vrijgelaten worden.

In het plangebied is de bestaande parkeercapaciteit per 'zone' als volgt in kaart gebracht.

	Parkeerhaven	Parkeren langs de Band	Gehandicapten parkeerplaats	Totale openbare capaciteit	Parkeren op eigen terrein
<i>Gebied A</i>	17	0	1	18	2
<i>Gebied B</i>	18	18	1	37	10
<i>Gebied C</i>	0	14	0	14	4
<i>Gebied D</i>	29	23	2	54	2
<i>Gebied E</i>	16	6	2	24	13
<i>Gebied F</i>	0	20	0	20	3
Totaal	80	81	6	167	34

Bijlage 1 laat de bestaande parkeercapaciteit in de buurt zien.

Parkeerdrukmeting

Er zijn een drietal tellingen uitgevoerd in de wijk. Omdat het plangebied grotendeels uit woningen bestaat en dubbelgebruik minder relevant. Bovendien is door het huidige corona-thuiswerkbeleid minder verschil in parkeren overdags en 's avonds. Daarom is gekozen om alle drie telmomenten als nachtelijke telling uit te voeren, zodat de maximale parkeerdruk vanuit bewoners in beeld komt. Geteld is op:

Telmoment	Datum	Aanvangstijd	Eindtijd
<i>Dinsdagavond</i>	6 april 2021	23.30	00:30
<i>Donderdagavond</i>	8 april 2021	23.30	00:30
<i>Zaterdagavond</i>	10 april 2021	23.30	00:30

Binnen de onderzoeksperiode zijn, behalve het thuiswerkbeleid (wat geen rol speelt bij een nachtelijke telling) geen (weers)omstandigheden geconstateerd die het parkeergedrag en daarmee de resultaten hebben kunnen beïnvloeden. Voor zover waarneembaar is tijdens het veldwerk alles normaal verlopen.

De gemeten parkeerdruk op de telmomenten is te zien in Bijlage 2. Op de volgende pagina is de conclusietabel te zien.

	Parkeer- haven	Parkeren langs de band	Gehandicap- ten parkeer- plaats	Totale openbare capaciteit	Parkeren op eigen terrein	Parkeerdruk Dinsdagnac- ht	Parkeerdruk Donderda- g nacht	Parkeerdruk Zaterdag nacht
Gebied A	17	0	1	18	2	83%	78%	100%
Gebied B	18	18	1	37	10	43%	38%	38%
Gebied C	0	14	0	14	4	79%	93%	79%
Gebied D	29	23	2	54	2	72%	63%	70%
Gebied E	16	6	2	24	13	96%	88%	88%
Gebied F	0	20	0	20	3	90%	65%	75%
Totaal	80	81	6	167	34	73%	65%	68%

De drie tellingen laten een redelijk vergelijkbaar beeld zien. De gemiddelde parkeerdruk varieert tussen de 65% en 73%, wat ruimschoots binnen de 90% 'grenswaarde' ligt. De gemiddelde parkeerdruk is hiermee niet problematisch; er zijn binnen korte loopafstanden nog relatief veel vrije plekken te vinden. Dat betekent niet dat ten alle tijden een plek direct 'voor de deur' beschikbaar is, maar wel dat binnen de acceptabele loopafstanden (straal van 50 meter) een plek te vinden is.

Kleurentabel bezettings-
graad conform CROW

	<50%
	50 tot 75%
	75 tot 90%
	90 tot 100%
	> 100%

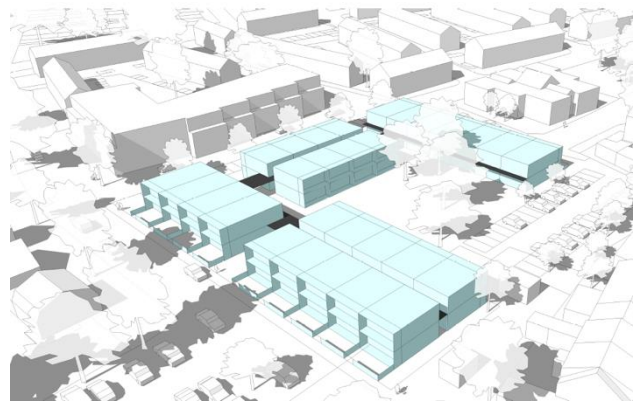
Daarbij vallen binnen de deelgebieden een aantal aspecten op:

- De parkeerdruk in zone A (Tijssesdijk) ligt op alle drie meetmomenten relatief hoog. Dit plangebied ligt enerzijds niet 'in de loop' van de andere zones en doet zo minder mee in de parkeerbalans. Anderzijds wordt het nieuwe parkeerterrein van de nieuwbouw pal achter deze woningen aangelegd, waardoor het voor bewoners van die straat mogelijk aantrekkelijk wordt om aan de achterzijde te parkeren in plaats van aan de voorzijde.
- Op de Dorpsdijk is de parkeerdruk zeer laag ligt en zijn veel vakken beschikbaar. De parkeervakken op eigen terrein zijn wel bezet. De telling is exclusief het grote parkeerterrein bij de kerk.
- De parkeerdruk in zone C (Zwaluwenlaan 2-22), D (Mezenstraat) E (Spechtstraat e.o.) en F (Lijsterlaan) varieert tussen 63% en 98%. De pieken en dalen verschillen in de drie metingen: Wanneer de ene zone drukker is, is de andere net wat rustiger.
- Het plangebied van de nieuwbouw valt binnen zone D en E. Met name de Vinkstraat heeft veel capaciteit over, terwijl op het Kievitsplantsoen (in zone E) auto's vaak 'fout' geparkeerd staan; daar waar conform de drukmeting aan de westzijde van de straat plek is voor 3 auto's staan er 4 tot 5.

Geconcludeerd wordt dat er momenteel een acceptabele nachtelijke parkeerdruk is. Er zijn in alle zones parkeerplaatsen vrij, en bereikbaar met relatief korte loopafstanden. Wel zijn de 'interne woonstraten' (Mezenstraat, Spechtstraat e.o.) over het algemeen wat drukker; hier wordt de 85% grens soms gehaald (maar dan is de straat eraan toe wat rustiger). De Vinkstraat staat relatief leeg.

4. Beoogde plansituatie

Het nieuwbouwplan (figuur 4) ligt aan de Dorpsdijk, de Vinkstraat en het Kievitsplantsoen. De huidige 33 woningen worden gesloopt, en ook de Spechtstraat en de Kievitstraat worden opgeheven. Op dit terrein worden 53 etagewoningen gebouwd, voor een oudere doelgroep. De woningen zijn georiënteerd op de omliggende straten; aan de binnenzijde ontstaat een hofje, naast een parkeerkoffer



Het nieuwe ontwerp worden ook 55 nieuwe straatparkeerplaatsen toegevoegd, naast 8 ruimte reserveringen voor eventueel extra parkeervakken, totaal 63 stuks.

- 21 haakse parkeervakken langs de Vinkstraat
- 4 langsparkeervakken langs het Kievitsplantsoen
- 20 haakse parkeervakken in een parkeerkoffer binnen het buurtje.

Hiervoor verdwijnt het parkeren langs de trottoirband op de Vinkstraat (zuidzijde), en Kievitsplantsoen (westzijde), in totaal 17 parkeerplaatsen. Ook de 12 opritten verdwijnen.



Figuur 4: Overzicht beoogde parkeersituatie nieuwbouw

5. Parkeerbalans

Parkeernormen gemeente

De parkeervraag van de nieuwbouw is bepaald door het vigerende parkeerkencijfer per woningtype x het woonprogramma te nemen. De gemeentelijke parkeernormen zijn verwoord in het 'Handboek Verkeersmaatregelen GVVP Albrandswaard' uit 2012. Hierbij zijn onder andere de volgende uitgangspunten aangehouden:

- *"De parkeernormen zijn gebaseerd op de CROW parkeerkencijfers (publicatie 182, parkeerkencijfers, september 2008), waarbij met betrekking tot de stedelijkheid, stedelijke zone en minimale/maximale norm afgestemd is op de situatie in Albrandswaard."*
- *"Bij nieuwe woningbouwprojecten geldt dat bij elke woning minimaal één parkeerplaats op eigen terrein gerealiseerd dient te worden."*

Deze parkeerkencijfers worden door het CROW gepresenteerd in een bandbreedte. Hierdoor is het voor iedere gemeente/locatie mogelijk een beargumenteerde keuze te maken in een hoger dan wel lager parkeeraanbod, oftewel een volgend of sturend parkeerbeleid. Hierover stelt het Handboek dat:

- *"Gezien het relatief lage aantal van het gemiddeld autobezit per huishouden, maar met het oog op een toenemend autobezit in de toekomst, is het aannemelijk om binnen de gemeente Albrandswaard uit te gaan van de minimale parkeernorm zoals aangegeven door het CROW."*
- *"Binnen de gemeente Albrandswaard is echter geconcludeerd dat er sprake is van een hoger autobezit bij goedkopere woningen. Daarom kan voor woningen binnen deze prijsklasse overwogen worden de maximale parkeernorm toe te passen."*

Voor het woningtype dat gepland is, sociale huur, etagewoningen, was op de locatie als 'rest bebouwde kom' (de locatie ligt aan de Dorpsdijk, buiten het winkelhart) de bandbreedte van het parkeerkencijfer 'woning goedkoop' van toepassing, te weten 1,4 (1,7) pp/woning.

Het parkeerbeleid van Albrandswaard is verouderd en wordt momenteel herzien. Toch is de 2012 versie het vigerend beleid, en wordt aangenomen dat wijzigingen op de actualiteit slechts binnen dit vastgestelde beleid kunnen plaatsvinden.

De volgende wijzigingen worden voorgesteld:

1. De destijds vastgestelde parkeernormen golden voor de stedelijkheidsgraat 'weinig stedelijk'. Ondertussen heeft het CBS Albrandswaard heringedeeld in de stedelijkheidsgraad 'matig stedelijk'. Daarom zal het parkeerkencijfer hierop aangepast worden.
2. De destijds vastgestelde parkeernormen waren gebaseerd op de CROW parkeerkencijfers uit 2008. Ondertussen heeft het CROW een herziening uitgebracht, 2018. Daarom zal het parkeerkencijfer hierop aangepast worden.
3. Bij deze wijziging van de CROW parkeerkencijferpublicatie is er onderscheid gemaakt in woningtypes. De woningtypes zijn uitgesplitst in 'koop' en 'huur', waarbij huur verder is uitgesplitst in 'vrije sector' en 'sociale huur, eengezinswoning'

en 'sociale huur etagewoning'. Het type 'goedkope (koop)woning' wordt nu veranderd in 'huurwoning, sociale huur, etagewoning'. Het bijbehorende parkeerkencijfer is 1.0 – 1.8 pp/woning. Bijlage 3 geeft de parkeerkencijfers van de CROW publicatie.

4. Bij goedkope woningen kan overwogen worden de bovengrens van de bandbreedte aan te houden, zo stelt het gemeentelijk parkeerbeleid bij haar parkeernormen 2008. Met de specialisatie in parkeernormen is ook de aandacht voor verschillende doelgroepen die in de woningen leven toegenomen. De doelgroep 'ouderen' heeft doorgaans een gemiddelde tot lagere parkeervraag. Dit is leeftijdsafhankelijk; vanaf tot circa 75 jaar, en nog wel zelfstandig wonend zonder relatie met een zorginstelling heeft een normale parkeervraag, boven de 75 of boven de 55 met een zorgindicatie heeft een lagere parkeervraag. Sommige gemeenten in Nederland hebben daarvoor de parkeernorm voor deze doelgroep aangepast: Wij stellen voor om ook bij Albrandswaard te overwegen om de parkeernorm voor de nieuwbouwwoningen te minimaliseren op de ondergrens (1.0 pp/woning) en te maximaliseren op de gemiddelde van de CROW richtlijn (1.4 pp/woning). Deze parkeernormen zijn allen inclusief bezoekersparkeren.

Parkeervraag nieuwbouw

De tabel laat de berekening van de nieuwbouw parkeervraag zien. De totale parkeervraag is minimaal 53 parkeerplaatsen en maximaal 75 pp. (incl. parkeren voor bezoek/visite).

aantal	type	CROW woningtype	kencijfer ondergrens	kencijfer gemid. = norm BAR	aantal pp (obv laag kencijfer)	aantal pp (obv gem kencijfer)
53	Etagewoningen voor ouderen	huur, etage, midden/goedkoop	0,8	1,4	53	74,2
				totaal	53	75

Tabel 1: parkeervraag nieuwbouw

Het nieuwbouwprogramma bestaat, net als het te slopen woonareaal, voor 100% uit woningen. Er is geen dubbelgebruik mogelijk.

Parkeerbalans nieuwbouw

In het ontwerp kunnen 63 parkeerplaatsen aangelegd worden. Hiervan liggen er 25 langs de straat in parkeervakken, en maximaal 38 in een parkeerkoffer binnen het hofje.

De parkeervraag van het nieuwbouwprogramma bedraagt 53 tot 75 parkeerplaatsen. Wanneer uitgegaan wordt van de maximale parkeervraag is de parkeerbalans niet kloppend. Wanneer de minimale parkeervraag aangehouden wordt (100% van de ouderen >75 jr of >55 jr met een zorgindicatie) dan worden er 10 parkeerplaatsen te veel aangelegd.

Aangenomen wordt dat in de praktijk de groep oudere bewoners gemengd zijn: deels >75 jr, deels < 75 jr, deels een zorgindicatie, deels niet. Aan de gemiddelde

parkeervraag $(53+76)/2=64$ parkeerplaatsen wordt op 1 na voldaan, waarbij vrijwel geen extra druk op de omgeving buiten het plangebied wordt voorzien.

Bij de parkeernorm is 0,3 pp per woning inbesloten ten behoeve van bezoekers/visite. Gemeentelijk uitgangspunt is dat deze zoveel mogelijk openbaar terrein geplaatst is. 25 van de 27 parkeerplaatsen liggen langs de straat, ruim voldoende om te voldoen aan deze eis.

Geconcludeerd wordt dat er met 63 parkeerplaatsen, waarvan 55 plaatsen direct en 8 als ruimtereserveringen, voldoende parkeren aangelegd wordt binnen het plangebied om aan de parkeervraag van de nieuwbouw te voorzien.

Controle van de parkeerbalans: 'Gelijkblijvende parkeerdruk in de buurt'

Uitgaande van het principe dat de nieuwbouwontwikkeling de actuele parkeerdruk in de wijk niet mag verzwaren, maar ook niet hoeft te verlichten wordt in deze paragraaf aanvullend gekeken naar een passend aantal nieuwbouw parkeerplaatsen waarbij de huidige parkeerdruk in stand (ongeveer) houdt. Met andere woorden: hoeveel parkeerplaatsen dienen er in de nieuwbouw aangelegd te worden om de parkeerdruk gemiddeld genomen gelijk te houden.

Om een gelijke parkeerdruk te houden onderscheid ik twee aspecten: de parkeervraag van de nieuwbouw, vastgesteld op gemiddeld 64 parkeerplaatsen volgens bovenstaande berekening en de theoretische parkeervraag van de 'oudbouw'. De parkeervraag van de oudbouw wordt bepaald aan de hand van het te slopen woonprogramma. Dit geeft een grove, theoretische indicatie van 53 parkeerplaatsen (uitgaande van een gemiddeld parkeerkencijfer voor dat woningtype), zie bijlage 3 voor de CROW parkeerkencijfers 2018).

aantal	type	CROW woningtype	kencijfer ondergrens	kencijfer bovengrens	kencijfer gemid. = norm BAR	aantal pp (obv gem kencijfer)
33	Eengezinswoningen, strokenbouw	Huurwoning, sociale huur	1,2	2,0	1,6	52,8
					totaal	53

Tabel 2: theoretische parkeervraag oudbouw.

Bij het amoveren van de oudbouw worden ook parkeerplaatsen opgeheven (17 stuks langsparkeren langs het Kievitsplantsoen en de Vinkstraat, naast 12 stuks opritten/carports). De huidige parkeervraag is aanzienlijk groter dan de 29 parkeerplaatsen die opgeheven worden; de bestaande bewoners parkeren nu ook veelal elders in de buurt. Daarnaast blijkt uit de parkeerdrukmeting dat de huidige parkeerdruk niet bijzonder hoog is. Er zijn her en der nog plekken beschikbaar in de direct omliggende straten. Doordat de parkeervraag van de huidige bebouwing wegvalt en de nieuwbouw veel nieuwe eigen parkeerplaatsen meebrengt, zal parkeerdruk in de buurt, op straat, hiermee aanzienlijk verlaagd worden.

Om de (theoretische) parkeerdruk in de buurt gelijk te houden, kan gesteld worden dat de nieuwbouw slechts aan de 'extra' parkeervraag moet voldoen: het verschil tussen de nieuwe parkeervraag (65 pp) en de oude theoretische parkeervraag (53 pp)

is 12 parkeerplaatsen: het nieuwbouwplan kan daarmee met het herbouwen van het huidige te amoveren parkeerareaal (29 stuks) + extra nieuw aan te leggen plaatsen bij de nieuwbouw (12 stuks) voldoen aan de parkeervraag bij gelijkblijvende parkeerdruk: 41 parkeervakken. Dit aantal kan als ondergrens gezien worden. Hiermee wordt evenwel wel een kans om de parkeerdruk in de buurt iets te verlichten gemist, maar uit de parkeerbalans bleek dat de parkeerdruk niet bijzonder hoog was.

Geconcludeerd wordt dat door het aanleggen van 41 parkeerplaatsen voor de nieuwbouw, de actuele parkeerdruk in de buurt gelijk zal blijven. Doordat er in het ontwerp 63 parkeerplaatsen aangelegd worden zal de parkeerdruk op straat, in de buurt rondom de nieuwbouw, dalen.

5. Conclusies en aanbevelingen

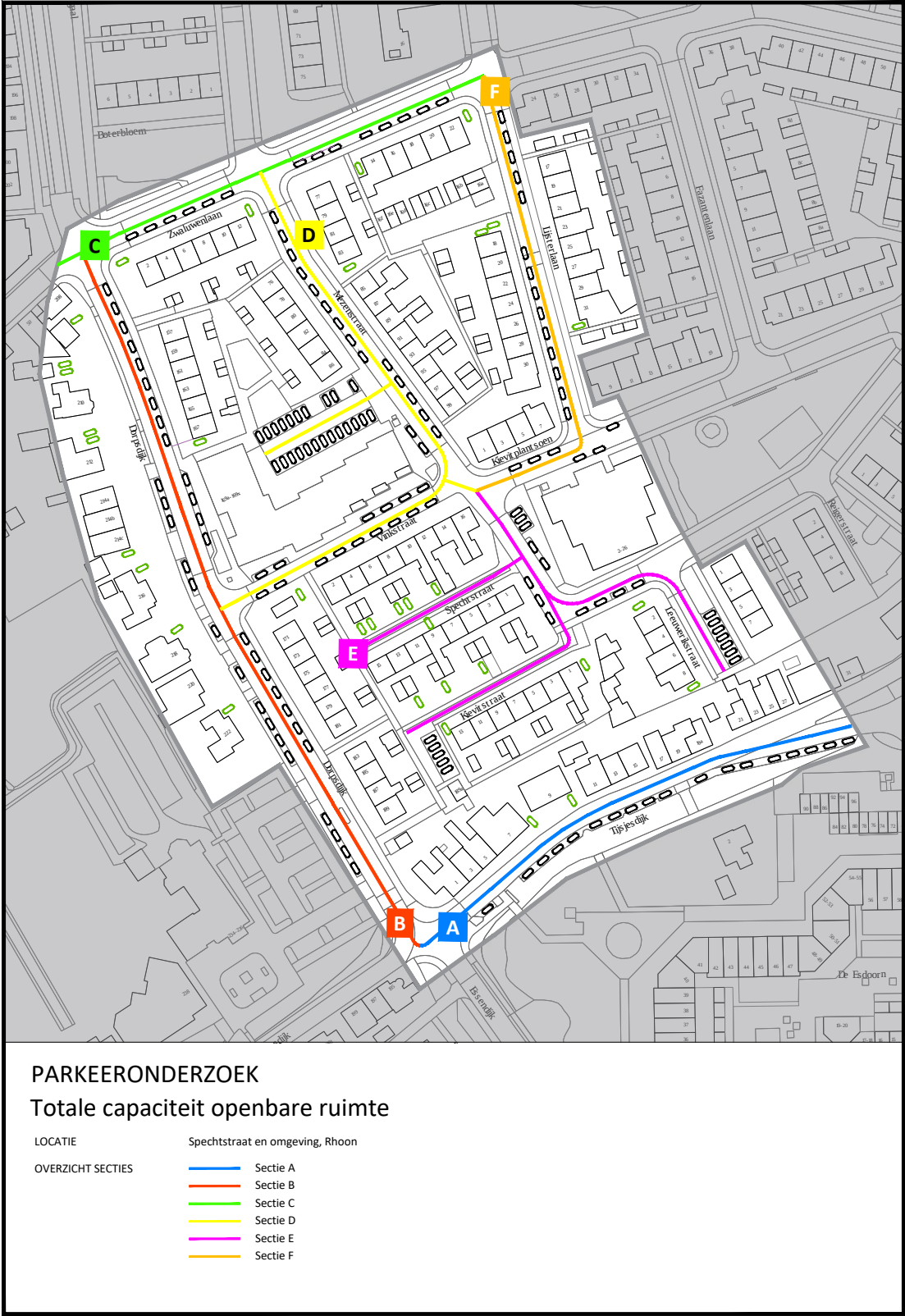
Geconcludeerd wordt dat door de aanleg van de 53 etagewoningen voor ouderen (sociale huur) er een nieuwe parkeervraag van 63 parkeerplaatsen is. Daar wordt in het voorliggende ontwerp aan voldaan. Het totaal ontwerp is te zien in bijlage 4.

Voorts wordt geconcludeerd dat de sloop van de oudbouw en voorzien in de eigen parkeervraag van de nieuwbouw een verlichting van de parkeerdruk in de buurt van circa 18 parkeerplaatsen met zich meebrengt. De actuele parkeerdruk in de directe buurt is aanzienlijk, doch niet boven enige grenswaarden. Wanneer het uitgangspunt 'parkeerdruk in de buurt mag gelijk blijven' wordt gehanteerd hoeft de nieuwbouw slechts 46 parkeervakken aan te leggen.

Geadviseerd wordt niet de absolute ondergrens op te zoeken; de huidige buurt heeft een parkeerdruk die niet hoog is, maar ook zeker niet laag. Een zekere verlichting komt de gehele buurt ten goede. Tegelijkertijd stimuleert het aanbieden van gemakkelijk toegankelijke extra parkeerplaatsen ook het autobezit en autogebruik, ten koste van andere modaliteiten. De gulden middenweg lijkt hiermee de juiste.

Door niet van 64 parkeerplaatsen, maar iets minder plaatsen uit te gaan ontstaan kansen om de omgeving te verbeteren. Er ontstaat ruimte voor meer bomen, grotere plantvakken (klimaatadaptatie), meer trottoirruimte en iets passender passende bochtstralen. Bij het hof ontstaat daarmee een veiligere en ruimere toegang tot het parkeerterrein; langs de straat ontstaat meer rust en ruimte voor de voetganger en voor groen. Bijlage 5 laat dit bijgewerkte ontwerp zien, wat uitgaat van 62 parkeerplaatsen.

Bijlage 1: Bestaande parkeercapaciteit in de buurt



Bijlage 2: Uitkomsten parkeerdrukmeting, per meetmoment.

Bijlage A

Onderzoeksresultaten parkeertellingen

Kleurentabel bezettingsgraad CROW	
	< 50%
	50 tot 75%
	75 tot 90%
	90 tot 100%
	≥ 100%

Secctie	Straatnaam	Openbare parkeerplaats	Parkeergelegen- heid langs band	Mindervalide parkeerplaats	Totale capaciteit	Bezette openbare parkeerplaats	Parkeren langs band	Bezette mindervalide parkeerplaats	Fout parkeren	Totale bezetting	Bezetting Capaciteit (bezettingsgraad)
Parkeersituatie dinsdagavond 06-04-2021 om 23:30 - 00:30											
A	Tijpsiedijk 1-27	17	0	1	18	13	0	1	1	15	83%
B	Dorpsdijk 189-208	18	18	1	37	11	4	1	0	16	43%
C	Zweluwenlaan 2-22	0	14	0	14	0	11	0	0	11	79%
D	Mezenstraat 77-99, Vinkstraat	29	23	2	54	24	13	2	0	39	72%
E	Spechtstraat, Kievlitsstraat en Leeuwerikstraat	16	6	2	24	15	4	0	4	23	96%
F	Uijsterlaan 17-30, Kievlitslaan 1-7	0	20	0	20	0	17	0	1	18	90%
Totaal		80	81	6	167	63	49	4	6	122	73%

Parkeersituatie donderdagavond 08-04-2021 om 23:30 - 00:30											
A	Tijpsiedijk 1-27	17	0	1	18	13	0	1	0	14	78%
B	Dorpsdijk 189-208	18	18	1	37	9	4	1	0	14	38%
C	Zweluwenlaan 2-22	0	14	0	14	0	13	0	0	13	93%
D	Mezenstraat 77-99, Vinkstraat	29	23	2	54	24	8	2	0	34	63%
E	Spechtstraat, Kievlitsstraat en Leeuwerikstraat	16	6	2	24	14	3	0	4	21	88%
F	Uijsterlaan 17-30, Kievlitslaan 1-7	0	20	0	20	0	13	0	0	13	65%
Totaal		80	81	6	167	60	41	4	4	109	65%

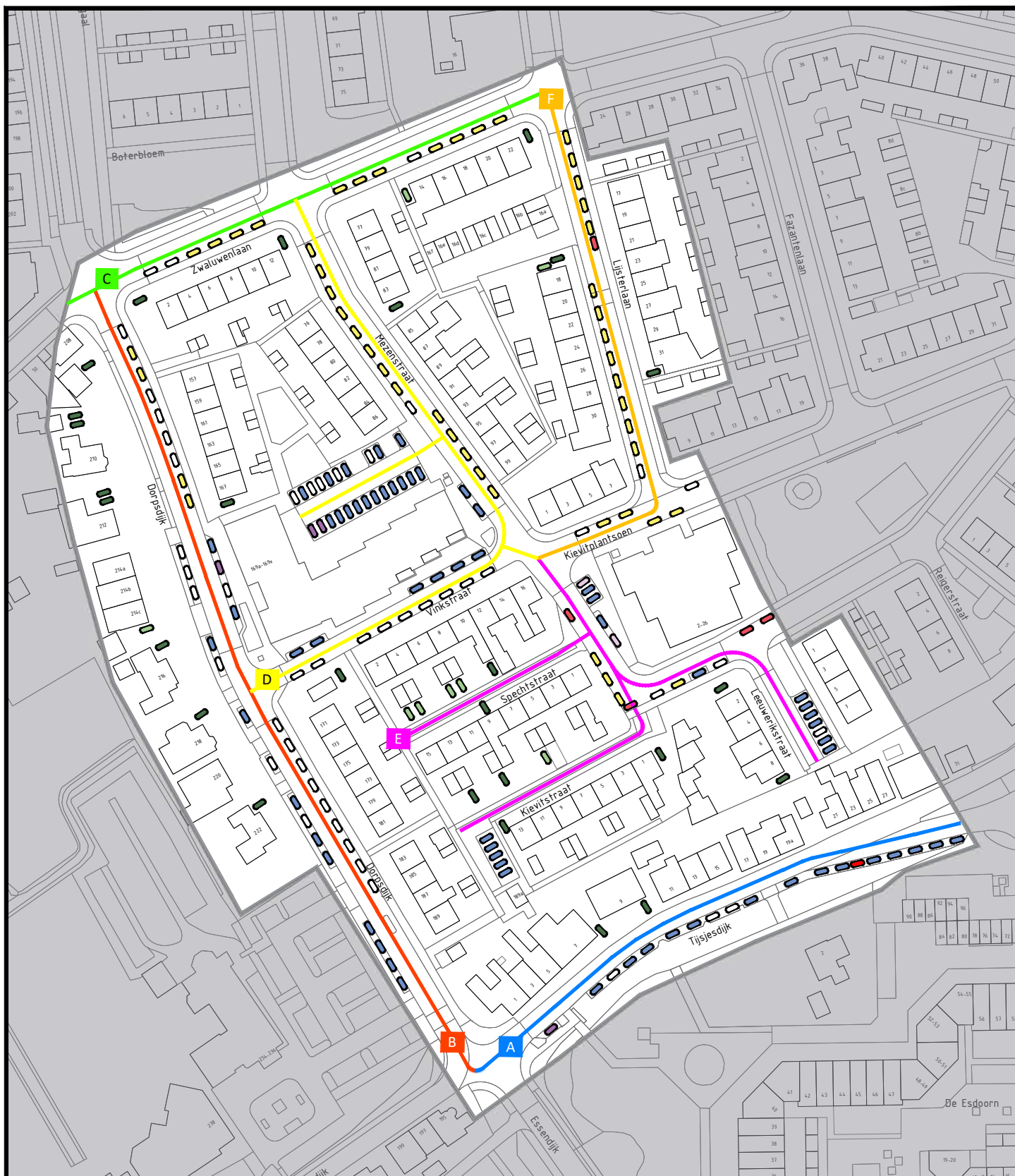
Parkeersituatie zaterdagavond 10-04-2021 om 23:30 - 00:30											
A	Tijpsiedijk 1-27	17	0	1	18	16	0	1	1	18	100%
B	Dorpsdijk 189-208	18	18	1	37	9	4	1	0	14	38%
C	Zweluwenlaan 2-22	0	14	0	14	0	11	0	0	11	79%
D	Mezenstraat 77-99, Vinkstraat	29	23	2	54	24	12	2	0	38	70%
E	Spechtstraat, Kievlitsstraat en Leeuwerikstraat	16	6	2	24	15	2	1	3	21	88%
F	Uijsterlaan 17-30, Kievlitslaan 1-7	0	20	0	20	0	15	0	0	15	75%
Totaal		80	81	6	167	64	44	5	4	117	70%

Parkeren op eigen terrein	Bezette plek parkeren op eigen terrein	Bezetting Capaciteit (bezettingsgraad)
------------------------------	--	--

2	2	100%
10	9	90%
4	3	75%
2	2	100%
13	8	62%
3	2	67%
34	26	76%

2	2	100%
10	9	90%
4	3	75%
2	1	50%
13	8	62%
3	3	100%
34	26	76%

2	0	0%
10	9	90%
4	3	75%
2	1	50%
13	6	46%
3	3	100%
34	22	65%



PARKEERONDERZOEK

LOCATIE	Spechtstraat en omgeving, Rhoon
ONDERZOEKSPERIODE	06-04-2021 t/m 10-04-2021
OPDRACHTGEVER	Gemeente Albrandswaard
FORMAAT	A4 staand
ONDERZOEKSMOMENT	06-04-2021 om 23:30 - 00:30 (dinsdagavond)

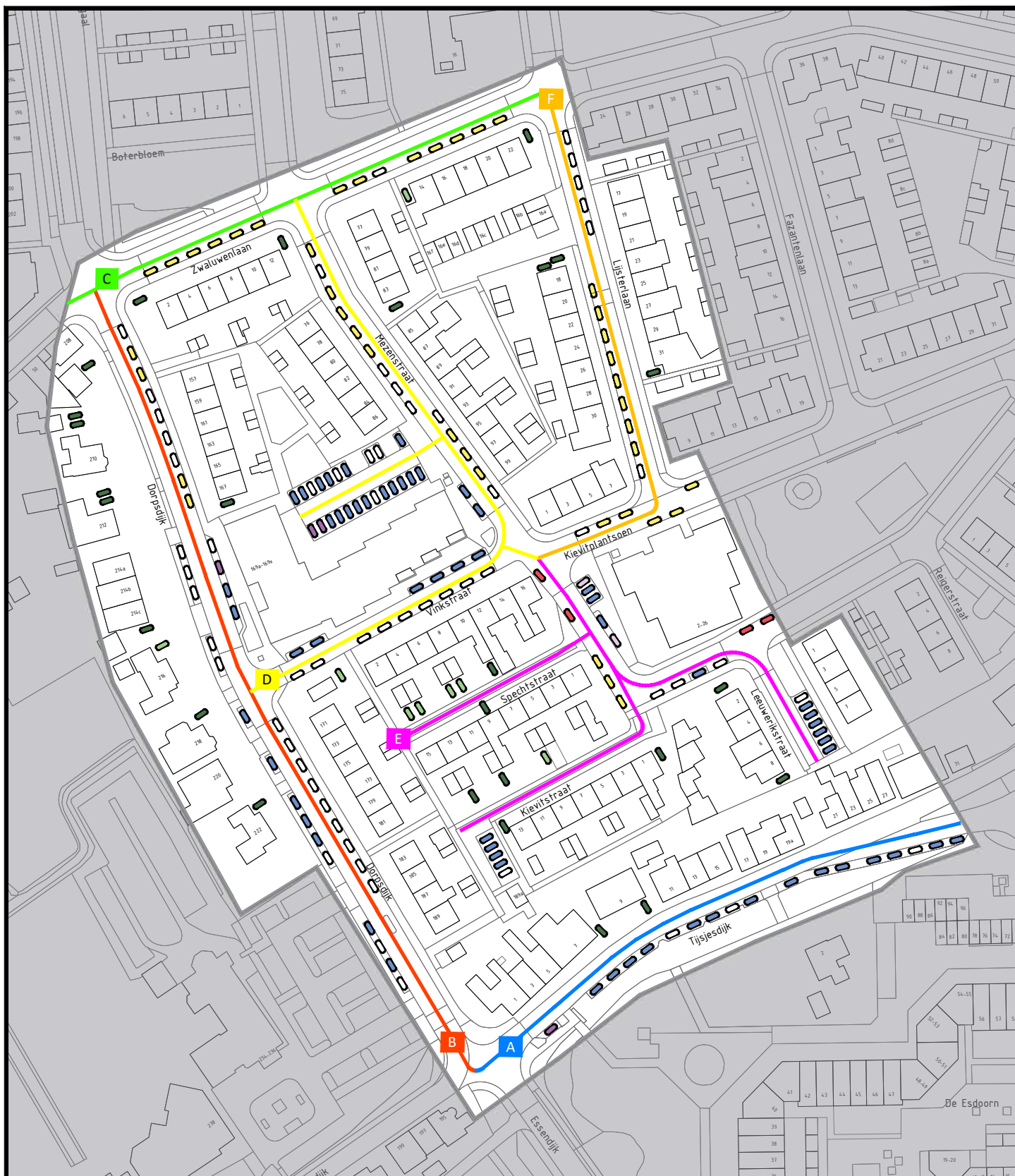
OVERZICHT SECTIES

—	Sectie A
—	Sectie B
—	Sectie C
—	Sectie D
—	Sectie E
—	Sectie F

LEGENDA

	Lege openbare parkeerplaats		Bezette plek parkeren eigen terrein		Parkeren langs band
	Bezette openbare parkeerplaats		Lege mindervalide parkeerplaats		Fout parkeren
	Lege plek parkeren eigen terrein		Bezette mindervalide parkeerplaats		Aanhanger / container / werkverkeer

DE JONG CIVIEL



PARKEERONDERZOEK

LOCATIE	Spechtstraat en omgeving, Rhoon
ONDERZOEKSPERIODE	06-04-2021 t/m 10-04-2021
OPDRACHTGEVER	Gemeente Albrandswaard
FORMAAT	A4 staand
ONDERZOEKSMOMENT	08-04-2021 om 23:30 - 00:30 (donderdagavond)

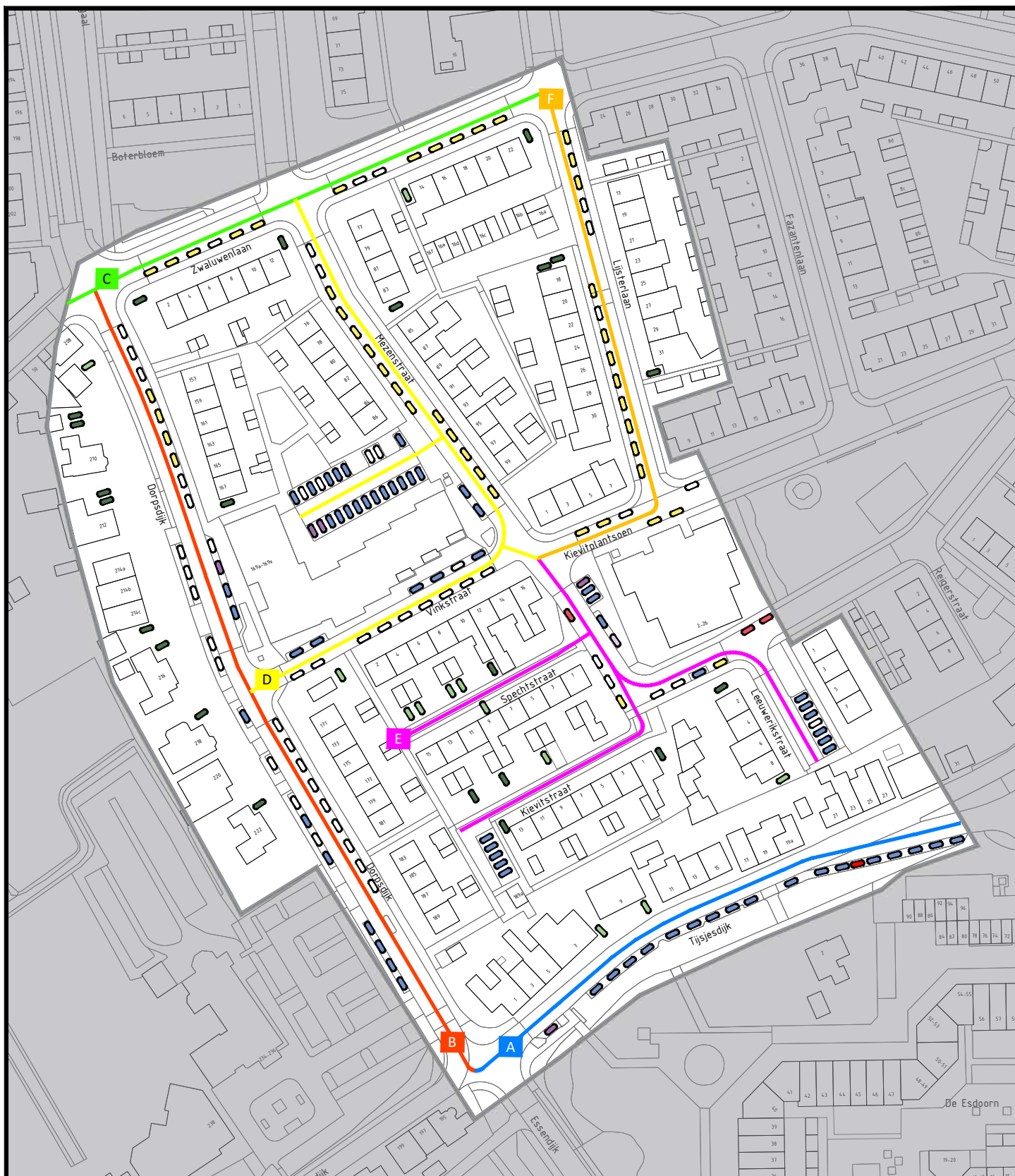
OVERZICHT SECTIES

—	Sectie A
—	Sectie B
—	Sectie C
—	Sectie D
—	Sectie E
—	Sectie F

LEGENDA

	Lege openbare parkeerplaats		Bezette plek parkeren eigen terrein		Parkeren langs band
	Bezette openbare parkeerplaats		Lege mindervalide parkeerplaats		Fout parkeren
	Lege plek parkeren eigen terrein		Bezette mindervalide parkeerplaats		Aanhanger / container / werkverkeer

DE JONG CIVIEL



PARKEERONDERZOEK

LOCATIE	Spechtstraat en omgeving, Rhoon
ONDERZOEKSPERIODE	06-04-2021 t/m 10-04-2021
OPDRACHTGEVER	Gemeente Albrandswaard
FORMAAT	A4 staand
ONDERZOEKSMOMENT	10-04-2021 om 23:30 - 00:30 (zaterdagavond)

OVERZICHT SECTIES

—	Sectie A
—	Sectie B
—	Sectie C
—	Sectie D
—	Sectie E
—	Sectie F

LEGENDA

	Lege openbare parkeerplaats		Bezette plek parkeren eigen terrein		Parkeren langs band
	Bezette openbare parkeerplaats		Lege mindervalide parkeerplaats		Fout parkeren
	Lege plek parkeren eigen terrein		Bezette mindervalide parkeerplaats		Aanhanger / container / werkverkeer

DE JONG CIVIEL

Bijlage 3: CROW parkeerkencijfers 2018

Albrandswaard: Matig Stedelijk, Vogelbuurt: Rest Bebouwde Kom.

In november 2018 is de aangepaste gemeentelijke parkeernormen vastgesteld (parkeernota deel 3), waarbij aansluiting is gezocht bij de gemiddelde CROW-parkeernormen.

De rood omcirkelde vakken zijn de relevante kencijfers voor de nieuwbouw in deze studie.

huur, huis, vrije sector									
	Parkeerkencijfers (per woning)								
	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		Aandeel oplaadpunten
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
Zeer sterk stedelijk	0,9	1,7	1,1	1,9	1,3	2,1	1,5	2,3	0,3 - 0,5% per woning
Sterk stedelijk	1,0	1,8	1,2	2,0	1,4	2,2	1,6	2,4	
Matig stedelijk	1,1	1,9	1,3	2,1	1,5	2,3	1,6	2,4	
Weinig stedelijk	1,1	1,9	1,4	2,2	1,6	2,4	1,6	2,4	
Niet stedelijk	1,1	1,9	1,4	2,2	1,6	2,4	1,6	2,4	
Opmerking Aandeel bezoekers: 0,3 pp per woning									

Huur, huis, sociale huur									
	Parkeerkencijfers (per woning)								
	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		Aandeel oplaadpunten
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
Zeer sterk stedelijk	0,7	1,5	0,8	1,6	0,9	1,7	1,1	1,9	0,07 - 0,2% per woning
Sterk stedelijk	0,8	1,6	0,9	1,7	1,1	1,9	1,2	2,0	
Matig stedelijk	0,9	1,7	1,0	1,8	1,2	2,0	1,2	2,0	
Weinig stedelijk	0,9	1,7	1,0	1,8	1,2	2,0	1,2	2,0	
Niet stedelijk	0,9	1,7	1,0	1,8	1,2	2,0	1,2	2,0	
Opmerking Aandeel bezoekers: 0,3 pp per woning									

Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)									
	Parkeerkencijfers (per woning)								
	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		Aandeel oplaadpunten
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
Zeer sterk stedelijk	0,5	1,3	0,6	1,4	0,7	1,5	0,9	1,7	0,3 - 0,5% per woning
Sterk stedelijk	0,6	1,4	0,7	1,5	0,9	1,7	1,0	1,8	
Matig stedelijk	0,7	1,5	0,8	1,6	1,0	1,8	1,0	1,8	
Weinig stedelijk	0,7	1,5	0,8	1,6	1,0	1,8	1,0	1,8	
Niet stedelijk	0,7	1,5	0,8	1,6	1,0	1,8	1,0	1,8	
Opmerking Aandeel bezoekers: 0,3 pp per woning									

Parkeerkencijfers CROW, 2018

Bijlage 4: Ontwerp nieuwbouw, 64 pp.



Bijlage 5: Bijgewerkt ontwerp nieuwbouw met meer bomen en groen, 55 pp.

