

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Postbus 161
7400 AD Deventer
T +31 (0)570 666 222
goudappel@goudappel.nl

Den Haag
Anna van Buerenplein 46
2595 DA Den Haag

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Woningbouwvereniging Sint Willibrordus

Parkeerbehoefte herstructurering C05B duplexwoningen Stompwijkstraat Wassenaar

Datum
Kenmerk
Eerste versie

25 juni 2020
006324.20200318.N1.05

1 Inleiding

Aan de Stompwijkstraat in Wassenaar, gelegen in een wijk aan de noordzijde van het centrum van Wassenaar, staat de realisatie van 87 nieuwe sociale huurappartementen op de planning. De doelgroep is hoofdzakelijk: tweepersoonsappartementen voor senioren (55+).

Voor de realisatie van de nieuwbouw dienen 40 bestaande woningen te worden gesloopt (zie figuur 1.1). De sloop van de 40 bestaande woningen en de realisatie van de 87 nieuwe sociale huurwoningen zorgt voor een verschuiving in de parkeerbehoefte en de verkeersgeneratie.

Woningbouwvereniging Sint Willibrordus heeft Goudappel Coffeng BV opdracht gegeven de nieuwe parkeerbehoefte te berekenen.



Figuur 1.1: Bestaande woningen

2 Parkeerbehoefte conform gemeentelijk beleid

In dit hoofdstuk wordt een parkeervraag conform het gemeentelijk parkeerbeleid berekend. De gemeente rekent met een parkeernorm van 1,8 parkeerplaats per woning (waarvan 0,3 parkeerplaats per woning voor bezoekers). Aangezien er woningen verdwijnen en er geparkeerd wordt in de openbare ruimte, mag er gesaldeerd worden.

De parkeernormen van de gemeente Wassenaar zijn afgeleid van parkeerkencijfers van landelijk kennisinstituut CROW (Publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren', december 2018).

Het beleidsuitgangspunt is dat de parkeerbehoefte op eigen terrein/binnen een project wordt gerealiseerd. Waar dat niet lukt kan gekeken worden of er in de omgeving voldoende capaciteit voorhanden is.

De hoogte van de parkeernorm is afhankelijk van een aantal kenmerken:

- De mate van stedelijkheid (hier: matig stedelijk).
- De ligging van het plangebied: binnen of buiten de bebouwde kom (hier: binnen de bebouwde kom).
- De ligging ten opzichte van het centrum (hier: rest van de bebouwde kom).
- De keuze van het parkeerkengetal binnen de range minimum – maximum (hier: maximum).

De huidige woningen worden gekenmerkt als sociale huurwoningen. De parkeernorm is 2,0 parkeerplaats per woning (waarvan 0,3 parkeerplaats per woning voor bezoekers).

De toekomstige woningen worden gekenmerkt als 'huur, etage, midden/goedkoop'. De parkeernorm is 1,8 parkeerplaats per woning (waarvan 0,3 parkeerplaats per woning voor bezoekers).

In tabel 2.1 zijn de parkeernormen weergegeven.

programma	aantal/omvang	norm	eenheid
bewoners bestaande bouw	40	1,7	woning
bezoekers bestaande bouw	40	0,3	woning
bewoners nieuwbouw	87	1,5	woning
bezoekers nieuwbouw	87	0,3	woning

Tabel 2.1: Programma ontwikkeling met bijbehorende parkeernormen conform gemeentelijk beleid

De ongewogen parkeervraag in de huidige situatie is:

- bewoners: $40 \times 1,7 = 68$ parkeerplaatsen;
- bezoekers: $40 \times 0,3 = 12$ parkeerplaatsen;
- totaal: 80 parkeerplaatsen.

De ongewogen parkeervraag in de toekomstige situatie is:

- bewoners: $87 \times 1,5 = 131$ parkeerplaatsen;
- bezoekers: $87 \times 0,3 = 26$ parkeerplaatsen;
- totaal: 157 parkeerplaatsen.

Om dubbelgebruik te faciliteren worden aanwezigheidspercentages aangehouden voor bewoners en bezoekers. De aanwezigheidspercentages zijn in tabel 2.2 weergegeven per maatgevende moment in de week.

	werkdag					zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	koopavond	nacht	middag	avond	middag
bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%

Tabel 2.2: Aanwezigheidspercentages

De parkeerbalans is weergegeven in tabel 2.3. Het uitgangspunt is dat de nieuw te realiseren 87 parkeerplaatsen op eigen terrein bestemd zijn voor bewoners. Voor deze parkeerplaatsen geldt dat dubbelgebruik niet mogelijk is. Om die reden is onderscheid gemaakt in de 87 vaste parkeerplaatsen en de parkeerbehoefte die in de openbare ruimte opgelost moet worden ($131 - 87 = 44$ parkeerplaatsen).

Het maatgevende moment is de zaterdagavond. De nieuwbouw heeft dan 148 parkeerplaatsen nodig. Dit zijn 82 parkeerplaatsen extra ten opzichte van de parkeerbehoefte van de huidige situatie (66 parkeerplaatsen).

functie	ongewogen parkeervraag	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners									
bestaande bouw	-68	-34	-34	-61	-54	-68	-41	-54	-48
bezoekers									
bestaande bouw	-12	-1	-2	-10	-8	0	-7	-12	-8
totaal bestaande bouw	-80	-35	-36	-71	-62	-68	-48	-66	-56
bewoners									
nieuwbouw (vaste parkeerplaatsen)	84	84	84	84	84	84	84	84	84
bewoners									
nieuwbouw	47	24	24	42	38	47	28	38	33
bezoekers									
nieuwbouw	26	3	5	21	18	0	16	26	18
totaal nieuwbouw	157	111	113	147	140	131	128	148	135
saldo	77	76	77	76	78	63	80	82	79

Tabel 2.3: Parkeervraag conform beleid

3 Parkeeraanbod

Op eigen terrein worden 87 parkeerplaatsen aangeboden (zie figuur 3.1). Als gevolg van het verdwijnen van de Stompwijkstraat ontstaat aan de zijde van de Zuidwijklaan en Sandelandstraat extra ruimte. Het gaat hierbij om circa 17,5 meter nieuw trottoir langs beide wegen. Dit komt overeen met circa 3 parkeerplaatsen aan zowel de Zuidwijklaan als Sandelandstraat. Het totaal aantal nieuwe parkeerplaatsen is daarmee 93.

Door het verdwijnen van de Stompwijkstraat verdwijnen 18 parkeerplaatsen. Per saldo neemt het parkeeraanbod toe met 72 parkeerplaatsen.

Het parkeeraanbod (+72) neemt dus minder toe dan de maximale parkeerbehoefte op zaterdagavond (+82). Er is daarmee een tekort op de parkeerbalans. Op het maatgevende moment (de zaterdagavond) betekent dit dat 10 parkeerplaatsen gevonden moeten worden in de omliggende openbare ruimte (zie tabel 3.1 voor alle momenten). In hoofdstuk 4 wordt hier verder op ingegaan.

functie	ongewogen parkeervraag	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
extra parkeervraag	77	76	77	76	78	63	80	82	79
extra parkeeraanbod	72	72	72	72	72	72	72	72	72
saldo		-4	-5	-4	-6	9	-8	-10	-7

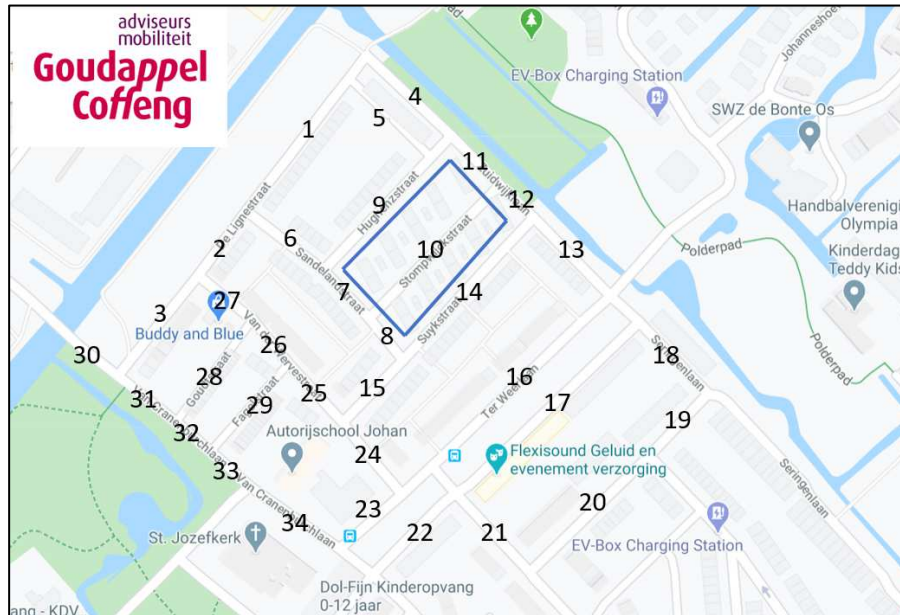
Tabel 3.1: Saldo (extra parkeeraanbod -/- extra parkeervraag)



Figuur 3.1: Ontwerp parkeervoorziening op eigen terrein

4 Huidige parkeersituatie

Goudappel Coffeng heeft in het directe omgeving van het plangebied (zie figuur 4.1) een parkeerdrukonderzoek uitgevoerd.



Figuur 4.1: Onderzoeksgebied parkeerdrukonderzoek in omgeving van (omkaderd) plangebied (ondergrond: Google)

In tabel 4.1 zijn de telresultaten weergegeven. Het drukste moment is de nachtperiode: dan is 76% van de parkeercapaciteit bezet. Tot 90% is er sprake van een acceptabele parkeerbezetting. Er is daarmee een restcapaciteit van 14% (69 parkeerplaatsen) beschikbaar binnen een loopafstand van 250 meter vanaf de projectlocatie.

sectie	capaciteit	zaterdag		werkdag	
		middag	avond	avond	nacht
1	30	10	11	12	12
2	12	7	3	6	5
3	16	10	11	9	13
4	18	8	10	11	12
5	0	0	0	0	0
6	9	8	6	6	5
7	6	3	5	6	6
8	5	2	3	3	4
9	26	11	16	14	17
10	18	6	7	7	10
11	4	2	3	2	2
12	3	2	2	1	1
13	9	8	8	8	8
14	20	10	14	18	16
15	14	9	13	9	12
16	28	18	21	18	20
17	73	42	51	53	67
18	19	14	17	14	17
19	23	12	19	21	22
20	38	21	27	30	37
21	7	4	6	4	4
22	17	9	10	12	16
23	0	0	0	0	0
24	23	18	17	20	18
25	15	3	8	8	8
26	13	9	8	9	10
27	11	6	6	5	5
28	8	6	8	8	6
29	8	3	5	6	6
30	0	0	0	1	0
31	4	2	2	2	4
32	3	1	1	2	2
33	3	0	2	3	2
34	8	5	5	4	5
totaal	491	269	325	332	372
		55%	66%	68%	76%

Tabel 4.1: Resultaten parkeerdrukonderzoek (gehele onderzoeksgebied)

Voor de woningen is de acceptabele loopafstand 100 meter. Rondom de nieuwbouw zijn op dit moment 64 parkeerplaatsen (zie tabel 4.2). Tot 90% is er sprake van een acceptabele bezetting, dat zijn dus 58 parkeerplaatsen. In tabel 4.2 zijn de resultaten uit het parkeeronderzoek weergegeven voor het kleinere onderzoeksgebied direct rondom het plangebied. Daaruit blijkt dat de parkeerbehoefte maximaal 46 parkeerplaatsen is tijdens de nacht (dus nog 12 parkeerplaatsen restcapaciteit). Op de zaterdagavond zijn nog 15 parkeerplaatsen beschikbaar.

Uit vorig hoofdstuk bleek dat op het drukste moment (de zaterdagavond) 10 parkeerplaatsen nodig zijn in de openbare ruimte. Ook op andere momenten zijn extra parkeerplaatsen (6 tot 8) nodig. Uit het parkeeronderzoek blijkt dat die restcapaciteit beschikbaar is. Hiermee wordt voldaan aan de beleidsrichtlijnen.

sectie	capaciteit	zaterdag		werkdag	
		middag	avond	avond	nacht
7	6	3	5	6	6
8	5	2	3	3	4
9	26	11	16	14	17
11	4	2	3	2	2
12	3	2	2	1	1
14	20	10	14	18	16
totaal	64	30	43	44	46
		47%	67%	69%	72%
restcapaciteit		28	15	14	12
benodigd		8	10	6	0
zijn		OK	OK	OK	OK

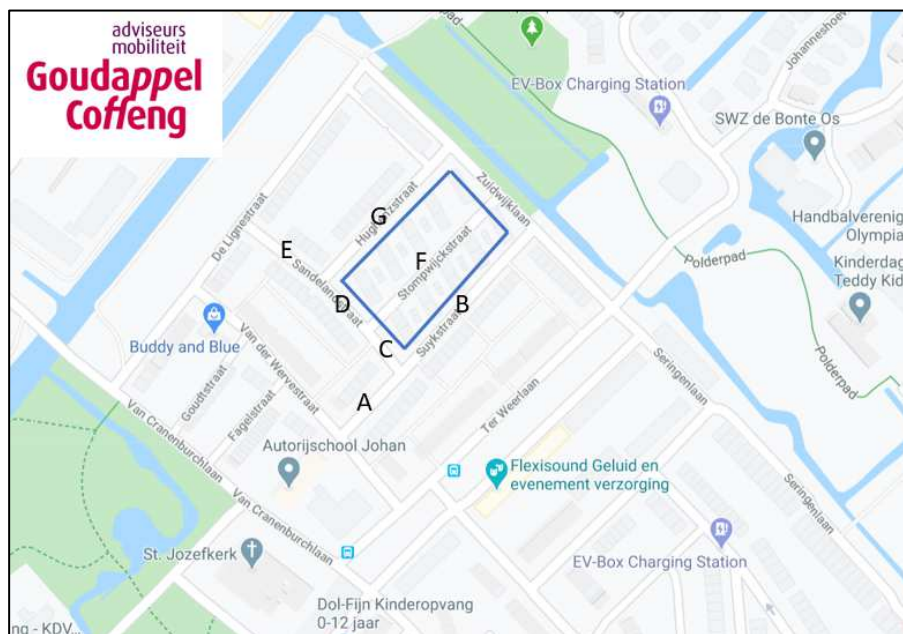
Tabel 4.2: Resultaten parkeerdrukonderzoek (rondom het plangebied)

5 Verkeersgeneratie

De verkeersgeneratie is bepaald aan de hand van kencijfers van landelijk kennisinstituut CROW ('Publicatie 381: Toekomstbestendig parkeren').

Voor de omliggende straten van het plangebied (zie figuur 6.1) is een verkeersprognose opgesteld voor de volgende situaties:

- de huidige situatie;
- de toekomstige situatie met 80 appartementen in plaats van 40 grondgebonden woningen;
- de toekomstige situatie met 80 appartementen in plaats van 40 grondgebonden woningen, het verwijderen van de Stompwijkstraat & de realiseren van de toegang.



Figuur 5.1: Onderzoeksgebied

Tot een verkeersdruk van 1.000 motorvoertuigen per etmaal is er sprake van een verkeersveilige verkeersdruk.

5.1 Huidige situatie

De verkeersgeneratie per rijwoning is als volgt:

- 7,5 motorvoertuigbewegingen per weekdag per woning;
- 8,3 motorvoertuigbewegingen per werkdag per woning (bestaande uit 4,15 aankomende en 4,15 vertrekkende motorvoertuigbewegingen).

Het aantal motorvoertuigbewegingen per straat is weergegeven in tabel 5.1.

	straat	aantal woningen	aankomst	vertrek	aankomst	vertrek
A	Suykstraat	15	4,15	4,15	62	62
B	Suykstraat	24	4,15	4,15	100	100
C	Sandelandstraat	2	4,15	4,15	8	8
D	Sandelandstraat	6	4,15	4,15	25	25
E	Sandelandstraat	10	4,15	4,15	42	42
F	Stompwijkstraat	20	4,15	4,15	83	83
G	Hughenzstraat	20	4,15	4,15	83	83

Tabel 5.1: Aankomsten en vertrekken per straat (werkdag, etmaal)

	straat	motorvoertuigbewegingen
A	Suykstraat	176
B	Suykstraat	195
C	Sandelandstraat	210
D	Sandelandstraat	224
E	Sandelandstraat	222
F	Stompwijkstraat	106
G	Hughenzstraat	106

Tabel 5.2: Verkeersdruk per straat (huidige situatie, werkdag, etmaal)

Uit tabel 5.2 blijkt dat in alle straten in de huidige situatie er sprake is van een verkeersveilige verkeersdruk.

5.2 Toekomstige situatie zonder infrastructurele aanpassingen

De verkeersgeneratie per nieuwbouwappartement is als volgt:

- 4,0 motorvoertuigbewegingen per weekdag per woning;
- 4,44 motorvoertuigbewegingen per werkdag per woning (bestaande uit 2,22 aankomende en 2,22 vertrekkende motorvoertuigbewegingen).

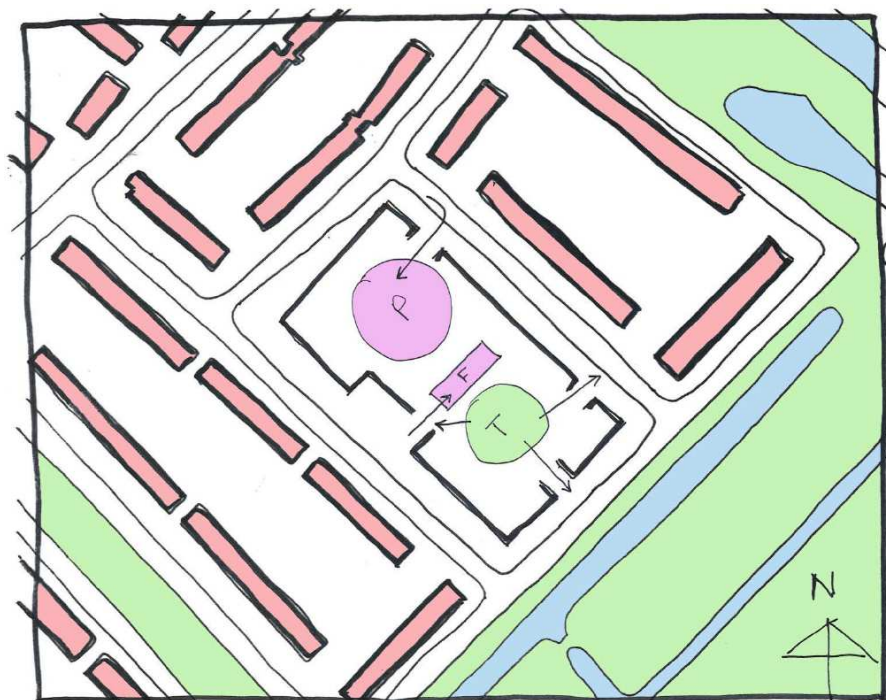
	straat	motorvoertuigbewegingen
A	Suykstraat	180
B	Suykstraat	200
C	Sandelandstraat	215
D	Sandelandstraat	230
E	Sandelandstraat	228
F	Stompwijkstraat	112
G	Hughenzstraat	109

Tabel 5.3: Verkeersdruk per straat (toekomstige situatie, werkdag, etmaal)

Uit tabel 5.3 blijkt dat in alle straten in de toekomstige situatie er sprake is van een verkeersveilige verkeersdruk.

5.3 Toekomstige situatie met infrastructurele aanpassingen

Woningbouwvereniging Sint Willibrordus is voornemens de Stompwijkstraat te sluiten voor doorgaand verkeer (zie figuur 6.2). Het centrale parkeerterrein van de nieuwbouw is ontsloten via Hugheznstraat.



Figuur 5.2: Voorgestelde verkeerscirculatie

	straat	motorvoertuigbewegingen
A	Suykstraat	169
B	Suykstraat	167
C	Sandelandstraat	215
D	Sandelandstraat	220
E	Sandelandstraat	228
G	Hugheznstraat	263

Tabel 5.4: Verkeersdruk per straat (toekomstige situatie met gewijzigde verkeerscirculatie, werkdag, etmaal)

Uit tabel 5.4 blijkt dat in alle straten in de toekomstige situatie met gewijzigde verkeerscirculatie er sprake is van een verkeersveilige verkeersdruk.

6 Conclusie

Aan de Stompwijkstraat in Wassenaar, gelegen in een wijk aan de noordzijde van het centrum van Wassenaar, staat de realisatie van 87 nieuwe sociale huurappartementen op de planning. Voor de realisatie van de nieuwbouw dienen 40 bestaande woningen te worden gesloopt. De sloop van de 40 bestaande woningen en de realisatie van de 87 nieuwe sociale huurwoningen zorgt voor een verschuiving in de parkeerbehoefte en de verkeersgeneratie.

Op basis van de parkeernormen van de gemeente Wassenaar blijkt dat de nieuwbouw 148 parkeerplaatsen nodig heeft. Per saldo neemt de parkeerdruk met maximaal 82 parkeerplaatsen toe. Het parkeeraanbod neemt per saldo toe met 72 parkeerplaatsen. Uit parkeeronderzoek in de omgeving van de planontwikkeling blijkt dat de benodigde 10 parkeerplaatsen op het drukste moment (de zaterdagavond) in de directe omgeving (100 meter) te vinden zijn, zonder dat dit leidt tot een onacceptabele parkeerbezetting in de omgeving.

De woningbouwontwikkeling leidt tot een hogere verkeersdruk in de omgeving, maar in alle omliggende straten is er sprake van een verkeersveilige verkeersdruk.