

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Casuariestraat 9a
2511 VB Den Haag

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Woningbouwvereniging Bergopwaarts

Parkeerbalans ontwikkeling Europastraat Deurne

Datum
Kenmerk
Eerste versie

23 september 2015
BOP002/Nbc/0010.05
11 juni 2015

1 Inleiding

Bouwaccent is in opdracht van Woningbouwvereniging Bergopwaarts bezig met de ontwikkeling van woningbouw op het terrein gelegen aan de Europastraat te Deurne. Het beoogde programma voorziet in 95 extra wooneenheden en de ontwikkeling en realisatie van de openbare ruimte bestaande uit infrastructuur, parkeerplaatsen en een groene woonomgeving. Het bestemmingsplan bevat ook de bestaande woningen aan de Europastraat 37 t/m 47 A en de woning aan de Lindelaan 47.

Bouwaccent heeft Goudappel Coffeng BV verzocht een parkeerbalans op te stellen ten behoeve van de geplande ontwikkeling. Onderzocht is of voldaan wordt aan de gemeentelijke parkeernota. Indien niet geheel op eigen terrein geparkeerd kan worden, zijn andere/aanvullende mogelijkheden bekeken. In deze notitie wordt het resultaat gepresenteerd. Hoofdstuk 2 beschrijft de aanpak en gehanteerde uitgangspunten. In hoofdstuk 3 wordt het resultaat van de parkeerbalans gepresenteerd. Hoofdstuk 4 beschrijft de mogelijke oplossingsrichtingen en in hoofdstuk 5 worden tot slot de conclusies getrokken.

2 Aanpak en uitgangspunten

2.1 Aanpak

Zoals beschreven in de inleiding omvat het bestemmingsplan de ontwikkeling van de extra woningen en de bestaande woningen aan de Europastraat 37 t/m 47 A en Lindelaan 47. Om ervoor te zorgen dat de bestaande woningen niet dubbel worden meegeteld (in zowel de parkeerbalans als de meting in de huidige situatie) zijn de bestaande woningen alleen meegenomen in de parkeerdrukmeting zoals beschreven

in hoofdstuk 4. Voor de extra woningen is een parkeerbalans opgesteld. Bij het opstellen van een parkeerbalans wordt de parkeervraag van een ontwikkeling afgezet tegen het parkeeraanbod. De parkeervraag wordt berekend door de omvang van elke functie te vermenigvuldigen met de bijbehorende gemeentelijke parkeernorm¹ (het aantal benodigde parkeerplaatsen per functie-eenheid, bijvoorbeeld per vierkante meter bvo).

De berekende parkeervraag als gevolg van de geplande ontwikkeling wordt afgezet tegen het geplande parkeeraanbod. Zo ontstaat uiteindelijk de parkeerbalans.

2.2 Uitgangspunten

2.2.1 Het functieprogramma

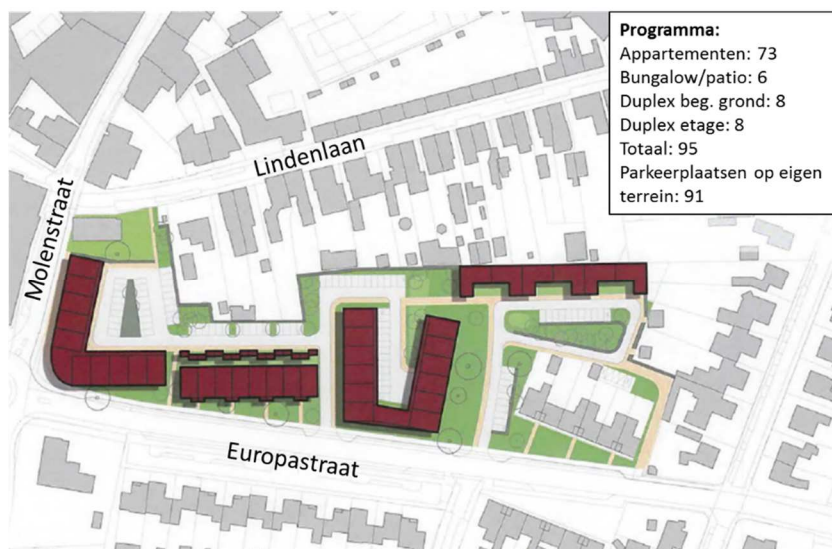
Het functieprogramma op de ontwikkellocatie bestaat in totaal uit 95 extra woningen van verschillende categorieën. De woningtypen en aantallen staan weergegeven in tabel 2.1. Het oppervlakte per woning is weergegeven in 'gebruikersoppervlakte' (go). Daarnaast bestaat de ontwikkeling uit de realisatie van 91 extra parkeerplaatsen op eigen terrein.

woningtype	oppervlakte	aantal
appartementen	70 m ² go	73
duplexwoningen	60 m ² go	8
duplexwoningen	80 m ² go	8
patiwoningen	100 m ² go	6
totaal aantal woningen		95
totaal aantal parkeerplaatsen op eigen terrein		91

Tabel 2.1: Het functieprogramma op de ontwikkellocatie

In figuur 2.2 is een ontwerpschets van de planontwikkeling opgenomen. De te realiseren woningen zijn hierin rood van kleur weergegeven. De grijze blokjes zijn bestaande woningen/functies. Deze zijn in de berekening van de parkeervraag niet meegenomen, omdat de bestaande woningen/functies reeds in een parkeeroplossing voorzien.

¹ Gemeente Deurne: Nota Parkeernormen 2013. Vastgesteld door de gemeenteraad op 14 mei 2013.



Figuur 2.2: Het plangebied (ontwerp: Vissers & Roelands d.d. 16 april 2015)

2.2.2 Gemeentelijke parkeernormen

De gemeente Deurne heeft vastgestelde gemeentelijke parkeernormen opgenomen in het gemeentelijke Nota Parkeernormen 2013. Deze parkeernormen vormen het uitgangspunt in deze parkeerbalans. In de parkeernormen is onderscheid gemaakt in de ligging van de ontwikkellocatie ten opzichte van het centrum en in woningtypen. De ontwikkellocatie bevindt zich in het centrum van Deurne (betaald parkeren in het openbare gebied). Hier zijn de laagste gemeentelijke parkeernormen van toepassing. In tabel 2.2 staan de gehanteerde parkeernormen per type woning weergegeven.

woningtype	woningtype gemeentelijk parkeerbeleid	gemeentelijke parkeernorm	aandeel bezoek	opmerking
appartementen	huurwoning, etage, midden/goedkoop	1,1	0,3	indicatie gebruikersoppervlakte tussen 90 en 120 m ²
duplexwoningen*	huurwoning, etage, midden/goedkoop	1,1	0,3	indicatie gebruikersoppervlakte tussen 90 en 120 m ²
patiwoningen	koopwoning, etage, midden	1,4	0,3	indicatie gebruikersoppervlakte tussen 90 en 120 m ²

* De 16 duplexwoningen zijn allen kleiner dan 90 tot 120 m² go. Voor huurwoningen is binnen de parkeernormen geen parkeernorm beschikbaar voor kleinere woningen. De gehanteerde parkeernorm is op basis van de gebruikersoppervlakte naar verwachting aan de hoge kant.

Tabel 2.2: Gehanteerde gemeentelijke parkeernorm per woningtype

In de gemeentelijke parkeernorm voor woningen is een aandeel bezoekersparkeren van 0,3 parkeerplaatsen per woning opgenomen.

3 Resultaat parkeerbalans

In tabel 3.1 is het resultaat van de parkeerbalans weergegeven.

functie	parkeervraag
appartementen	58
duplexwoningen	13
patiwoningen	7
bezoekers	29
totaal*	106
parkeeraanbod	91
tekort/overschot	-15

* De totaaloptelling kan afwijken van de afzonderlijke waarden, vanwege afrondingsverschillen.

Tabel 3.1: Resultaat van de parkeerbalans

Voor de complete planontwikkeling bedraagt de totale parkeervraag van de bewoners en bezoekers zonder rekening te houden met aanwezigheidspercentages 106 parkeerplaatsen. Het aandeel bezoekersparkeerplaatsen bedraagt hierin 29. Op de geplande parkeercapaciteit van 91 parkeerplaatsen geeft de totale parkeervraag, inclusief de 29 bezoekersparkeerplaatsen, een tekort van 15 parkeerplaatsen.

In het gemeentelijk parkeerbeleid is echter opgenomen dat voor iedere nieuwe woning 1 parkeerplaats op eigen terrein dient te worden gerealiseerd. Dat betekent op basis van het voorgestelde programma dat er minimaal 95 parkeerplaatsen op eigen terrein beschikbaar zouden moeten zijn. Het parkeeraanbod is in dat geval structureel hoger dan de berekende parkeervraag op basis van dubbelgebruik op de verschillende momenten in de week. Dit past niet in de visie van de gemeente Deurne om het parkeren optimaal en duurzaam te faciliteren. Er wordt dan immers gebouwd voor leegstand.

4 Oplossingsrichtingen

Het te realiseren parkeeraanbod van 91 parkeerplaatsen is net niet voldoende om op alle momenten van de week de parkeervraag te faciliteren. Op de volgende manieren kan hiervoor een oplossing worden gevonden:

- meer parkeerplaatsen op eigen terrein in het ontwerp van de plankaart;
- opvangen in de bestaande openbare ruimte (parkeerdrukmeting).

4.1 Meer parkeerplaatsen op eigen terrein

Het realiseren van meer parkeerplaatsen binnen het plangebied is niet mogelijk zonder dat dit ten koste gaat van de opzet van de openbare ruimte. Extra parkeerplaatsen zal ten koste gaan van openbaar groen. Daarnaast is in de plankaart ervoor gekozen een loopstrook langs de rijloper voor het autoverkeer te realiseren. Deze ligt altijd aan de overzijde van parkeercapaciteit. Binnen het plangebied is geen mogelijkheid aanwezig extra parkeerplaatsen te realiseren zonder dat de loopstrook gekruist moet worden. Daarmee heeft het realiseren van extra parkeercapaciteit een relatief grote impact in het plangebied.

4.2 Parkeerdrukmeting

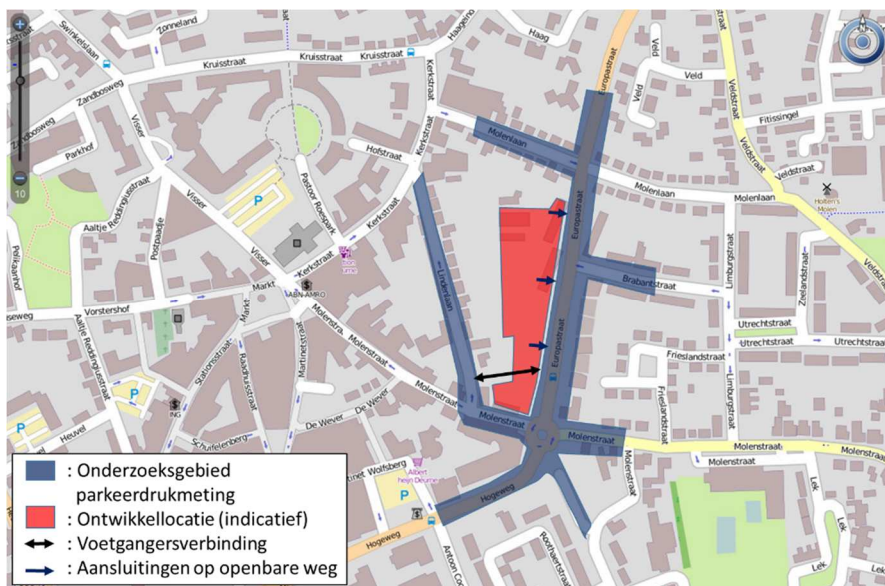
Binnen het gemeentelijke parkeerbeleid wordt, als niet voldaan kan worden aan de gemeentelijke parkeernorm, een compensatieregeling voorgesteld. Deze regeling biedt de mogelijkheid, binnen bepaalde kaders, gebruik te maken van bestaande parkeerplaatsen in de omgeving. Om te beoordelen of de openbare parkeercapaciteit kan worden betrokken in de parkeeroplossing mag na realisatie en ingebruikneming van de te realiseren functie(s) de parkeerdruk niet boven de 80% uitkomen. Bij het bepalen van de locatie(s) van deze openbare parkeerplaatsen geldt het afstandscriterium (zie ook kader). De parkeerdruk is het percentage parkeerplaatsen op de openbare weg waarop auto's geparkeerd staan. Daarbij wordt eerst het gebied bepaald waarin het onderzoek zal plaatsvinden. Vervolgens wordt het aantal legale parkeerplaatsen geteld, waarna op verschillende tijdstippen het aantal geparkeerde auto's wordt geteld.

Het afstandscriterium

De oplossing voor het parkeren moet wel duurzaam zijn. Dat betekent onder meer dat de parkeervoorziening zich op een acceptabele loopafstand van de functie bevindt. Voor Deurne centrum, waarin de ontwikkellocatie zich bevindt, geldt hierbij een afstand van maximaal 200 meter.

4.2.1 Het onderzoek

Goudappel Coffeng heeft op verzoek van Woningbouwvereniging Bergopwaarts een parkeerdrukmeting uitgevoerd. In figuur 4.1 is het onderzoeksgebied weergegeven. Het onderzoeksgebied omvat ook de bestaande woningen aan de Europastraat (37 t/m 47a) en de woning aan de Lindenlaan 47.



Figuur 4.1: Onderzoeksgebied ten behoeve van de parkeerdrukmeting (loopafstand bepaald op basis van mogelijke looproutes plangebied met behulp van afstandmeten.nl)

Het onderzoek is, conform het gemeentelijke parkeerbeleid, uitgevoerd op de volgende momenten:

- | | |
|----------------------------|------------------|
| ■ doordeweekse avond/nacht | 23.00-01.00 uur; |
| ■ doordeweekse ochtend | 10.00-12.00 uur; |
| ■ doordeweekse middag | 13.00-15.00 uur; |
| ■ koopavond (vrijdag) | 18.00-20.00 uur; |
| ■ zaterdagmiddag | 13.00-15.00 uur. |

Het onderzoek is uitgevoerd op vrijdag 29 en zaterdag 30 mei 2015. De nachtmeting is gehouden in de nacht van maandag 1 op dinsdag 2 juni 2015. Deze momenten zijn afgestemd met de gemeente Deurne.

4.2.2 Het resultaat

Het resultaat van de parkeerdrukmeting is beknopt weergegeven in tabel 4.1. In bijlage 1 zijn de uitgebreide resultaten opgenomen. Het totale parkeeraanbod in het studiegebied is 147 parkeerplaatsen.

tijdstip →	vrijdag 29 mei				zaterdag 30 mei		maandag 1 juni		
	10.00	11.00	13.00	14.00	18.00	19.00	13.00	14.00	23.00
parkeeraanbod	147	147	147	147	147	147	147	147	147
parkeervraag	40	40	44	43	53	52	63	63	36
parkeerdruk	27%	27%	30%	29%	36%	35%	43%	43%	24%

Tabel 4.1: Beknopte resultaten parkeerdrukmeting

Zoals te zien in tabel 4.1 blijft de parkeerdruk op alle momenten beneden de 80%. De piekmomenten zijn zichtbaar op zaterdag (43%). In de nachtperiode is de parkeerdruk het laagst (24%). Dit betekent dat binnen het onderzoeksgebied voldoende ruimte is om het tekort van 15 parkeerplaatsen, zoals geconcludeerd in de parkeerbalans, op te vangen. Vanwege de zeer beperkte parkeerdruk in de omgeving van de ontwikkellocatie wordt het realiseren van extra parkeerplaatsen op het eigen terrein niet noodzakelijk geacht. Op piekmomenten is in de omgeving voldoende parkeercapaciteit in de omgeving beschikbaar.

4.3 Parkeerregulering

De planontwikkeling is gelegen in het centrum van Deurne. In de omgeving is sprake van betaald parkeren en vergunninghouders parkeren. Het niet reguleren van het parkeeraanbod behorend bij de geplande ontwikkeling heeft als risico dat parkeerplaatsen bezet zullen worden door bezoekers en werknemers aan het centrum die niet willen betalen voor een parkeerplaats. Om dit risico uit te sluiten is het gewenst het parkeeraanbod behorend bij de ontwikkeling te reguleren. Regulering is denkbaar op de volgende manieren:

- Het juridisch afsluiten van het parkeerterrein met behulp van een bord 'Eigen weg, verboden voor onbevoegden'. In theorie is deze manier van afsluiten functioneel, maar valt of staat in de praktijk door handhaving. Bewoners zullen dat zelf moeten doen of de politie laten doen. Dat kan weerstand opleveren. Naar verwachting is deze oplossing in de praktijk niet wenselijk.
- Het afsluiten van de toegangswegen tot het plangebied middels slagbomen. Hierdoor is er sprake van een privé parkeerterrein voor de bewoners. Het gebied wordt middels meerdere wegen aangesloten op de Europastraat. Voor parkeerregulering zijn meerdere slagbomen noodzakelijk. De bewoners kunnen middels een voorhoudpas of afstandsbediening het terrein oprijden. Een dergelijk systeem moet operationeel zijn inclusief een intercom voor bezoekers. De kosten hiervoor zijn hoog en het levert naar verwachting hinder op bij de dagelijkse gebruikers. Bij een dergelijke ontwikkeling op deze schaal is het werken met slagbomen niet gebruikelijk en niet wenselijk.
- Het toewijzen van parkeercapaciteit en deze afsluiten middels een verzinkbare beugel. Alle parkeerplaatsen worden afzonderlijk voorzien van een verzinkbare beugel. Bewoners hebben een sleutel om de beugel in te klappen. Nadeel is dat dubbelgebruik van de parkeerplaatsen wordt uitgesloten en dat de parkeercapaciteit in het plangebied

onvoldoende is om de parkeervraag op het maatgevende moment te faciliteren. Daarnaast is een dergelijk systeem voor de bewoners niet prettig en wordt op deze schaal in principe niet toegepast.

- In overleg met de gemeente opnemen binnen het gereguleerde openbare parkeer-areaal. Dit betekent dat de parkeercapaciteit gelegen binnen het plangebied wordt opgenomen in het betaald parkeren gebied. Bewoners van de te ontwikkelen woningen kunnen een vergunning aanschaffen. Het grootste deel van de te realiseren parkeercapaciteit binnen het plangebied is gelegen aan de achterzijde van de woningen. De verwachting is dat hierdoor, op het moment dat het onderdeel is van het betaald parkeren, de parkeerplaatsen in beperkte mate door bijvoorbeeld centrumbezoekers wordt gebruikt. In de praktijk is dit de meest gewenste oplossing.

5 Conclusies

Uit dit onderzoek worden de volgende conclusies getrokken:

- De ontwikkeling bestaat uit 95 extra woningen en de realisatie van in totaal 91 extra parkeerplaatsen op eigen terrein. Daarnaast worden in het bestemmingsplan ook de bestaande woningen aan de Europastraat 37 t/m 47a en Lindelaan 47 opgenomen.
- De te realiseren parkeercapaciteit op eigen terrein binnen het plangebied is niet toereikend om de parkeervraag van de geplande woningen, inclusief bezoekersparkeren, te faciliteren. Het tekort bedraagt 15 parkeerplaatsen.
- Met behulp van een parkeerdrukmeting is de restcapaciteit in de omgeving van het plangebied inzichtelijk gemaakt (inclusief het gebied rondom de bestaande woningen aan de Europastraat 37 t/m 47a en Lindelaan 47). Op alle meetmomenten is het mogelijk om het tekort van 15 parkeerplaatsen op te vangen in de omgeving. Hiermee blijft de parkeerdruk in de omgeving in alle gevallen ruim beneden de 80%.
- Het realiseren van extra parkeerplaatsen in het plangebied heeft een grote impact op de inrichting van het plangebied. Vanwege de lage parkeerdruk in de omgeving van het plangebied wordt het realiseren van extra parkeercapaciteit op eigen terrein niet noodzakelijk geacht.
- De parkeercapaciteit binnen het plangebied in overleg met de gemeente onderbrengen in het betaald parkeren gebied, in combinatie met vergunningen voor bewoners, heeft de voorkeur.

Bijlage 1 Resultaat parkeerdrukmeting

= 0 - 84% bezetting
 = 85 - 100% bezetting
 = >100% bezetting
 geen capaciteit, geen bezetting

Sectienr. Nieuw	Omschrijving nieuwe secties
--------------------	-----------------------------

1	Hogeweg
2	Molenstraat
3	Stijn Streuvelsstraat (doodlopende stuk)
4	Molenstraat
5	Lindenlaan
6	Kerkstraat
7	Molenlaan
8	Molenlaan
9	Europastraat
10	Europastraat
11	Europastraat
12	Brabantstraat
13	Europastraat (voor woningen)

Capaciteiten					Totaal
Vrij	vergunn.	betaald	Invalide	Inv op K	

					0
					0
17					17
		5	1		6
	21	3			24
		7			7
		10			10
		10			10
					0
		15			15
		38			38
29				2	29
		8			8

46	21	96	1	2	164
----	----	----	---	---	-----

46	21	79	1	2	147
----	----	----	---	---	-----

Secties 6 en 7 zijn wel waargenomen, maar liggen in theorie op een te grote loopafstand en zijn daarom in de analyse niet meegenomen.

Bijzonderheden:

Sectienr.

- 1 geen bijzonderheden
- 2 Zeilbergesestraat afgesloten vanaf Peellandsingel
- 3 parkeren op koopavond beide kanten van de weg
- 4 Invalide parkeerplaats is gratis, max 3 uur betaald parkeren maandag t/m zaterdag
- 5 3 betaalde plaatsen rest is bewonersvergunning betaald parkeren maandag t/m zaterdag
- 6 betaald parkeren maandag t/m zaterdag
- 7 betaald parkeren maandag t/m zaterdag
- 8 betaald parkeren maandag t/m vrijdag.
bord P-zone mist aan zijde Europastraat
- 9 geen bijzonderheden
- 10 betaald parkeren maandag t/m vrijdag.
- 11 betaald parkeren maandag t/m vrijdag.
- 12 2 plaatsen invalide op kenteken niet meegenomen in capaciteit
- 13 betaald parkeren maandag t/m vrijdag.
alleen parkeervakken meegenomen in capaciteit.

Weerbeeld:

Vrijdag 29 mei
 Zaterdag 30 mei
 Maandag 1 juni

Algeheel beeld:

Vrijdag 29 mei
 Zaterdag 30 mei
 Maandag 1 juni

Parkeerdruk per uur in aantallen									
vrijdag 29 mei						zaterdag 30 mei		maandag 1 juni	
10.00 uur	11.00 uur	13.00 uur	14.00 uur	18.00 uur	19.00 uur	13.00 uur	14.00 uur	23.00 uur	

0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16	18	20	18	15	9	15	13	2	2
0	0	0	3	2	3	4	0	0	0
9	7	8	7	9	11	11	13	13	13
1	3	3	2	3	2	3	3	1	1
1	2	3	4	5	5	5	5	0	0
0	1	0	0	1	1	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1	1	2	2	3	2	0	0	0	0
0	1	0	1	2	4	10	13	0	0
13	11	13	11	21	20	19	20	18	18
1	1	1	1	0	2	4	4	3	3

42	45	50	49	61	59	71	71	37	37
----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

40	40	44	43	53	52	63	63	36	36
----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

27% 27% 30% 29% 36% 35% 43% 43% 24%

Droog en bewolkt, ongeveer 14 graden Celcius. Na 19.00 uur regenachtig
 Droog en af en toe zonnig, ongeveer 16 graden Celcius
 Droog en ongeveer 13 graden Celcius.

Rustig winkelend publiek, niet al te druk.
 Avondvierdaagse. Toch niet veel drukker op parkeerplaatsen. Veel op fiets en lopend.
 Zeilbergesestraat afgesloten vanaf Peellandsingel

