



Ruimte. Mensen. Toekomst.

Orthense Donk, Orthen Links

Onderbouwing parkeren

Concept

colofon

projectnaam
Orthense Donk, Orthen Links

projectnummer
P05993

IMRO-identificatienummer
<IMRO-identificatienummer>

opdrachtgever
BrabantWonen

Datum
23 mei 2023

BRO
projectleider
JvdA

projectteam
KTj

bron kapt
BRO

Bosscheweg 107
5282 WV Boxtel
+31 (0)411 850 400
info@bro.nl
www.bro.nl



Inhoudsopgave

1 Hoofdstuk

Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.

1 Inleiding

De wijk Orthen-Links in 's-Hertogenbosch is in de periode vanaf 2013 tot heden grotendeels herontwikkeld. Hiervoor is in 2013 het bestemmingsplan 'Orthen-Links' opgesteld. Eén locatie, bekend als fase 4, is destijds niet meegenomen in het bestemmingsplan 'Orthen-Links'. Initiatiefnemer BrabantWonen is in samenspraak met de gemeente voornemens om een appartementengebouw te realiseren met 22 sociale huurwoningen en een kleinschalig buurthuis. Hiermee wordt invulling gegeven aan fase 4 van het plan Orthen-Links en wordt de herontwikkeling van deze wijk afgerond.

Het complex zal worden gesitueerd tussen de wegen Orthensedonk, Van Wandelenstraat en de Margarethalaan, nabij de hoofdentree tot het woongebied. Om het plan mogelijk te maken zullen drie woningen aan de Margarethalaan plaats moeten maken voor de voorgenomen ontwikkeling. Deze woningen zullen worden gesloopt.



Figuur 1: ligging en begrenzing initiatieflocatie (bron: PDOK Viewer)

Voor de realisatie van het voorgenomen initiatief is een bestemmingsplanherziening noodzakelijk. In dat kader moet worden aangetoond dat er voldoende parkeerplaatsen voor het initiatief beschikbaar zijn in de beoogde situatie. In dit document wordt het initiatief getoetst aan het gemeentelijk parkeerbeleid, wordt de beoogde parkeeroplossing beschreven en wordt onderbouwd dat er voldoende parkeergelegenheid beschikbaar is. Hierbij worden zowel het initiatief als de parkeersituatie op wijkniveau beschouwd.

2 Beleidskader

De gemeente 's-Hertogenbosch heeft de Nota Parkeernormering 2021 vastgesteld op 27 november 2021. Dit is de opvolger van de Nota Parkeernormering 2016 en betreft thans het meest actuele beleid van de gemeente betreffende het thema parkeren. De nota geeft normen en richtlijnen voor functies en is een belangrijk instrument voor de gemeente om te sturen op het aantal parkeerplaatsen dat wordt gerealiseerd bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Deze normen moeten actueel zijn en aansluiten bij het beleid en de opgaven waar de stad voor staat, zoals de woningbouwopgave, bereikbaarheid, klimaat en economie. Om deze reden zijn de parkeernormen geactualiseerd.

De belangrijkste nieuwe keuze is de geactualiseerde bereikbaarheidsstrategie is om niet langer de knelpunten in het verkeerssysteem als uitgangspunt te nemen, maar om stedelijke dynamiek en ontwikkelingen centraal te stellen. De parkeernormen zijn aangepast, zodanig dat ze aansluiten bij de ambities van de gemeente met betrekking tot ruimtelijke ontwikkeling, bereikbaarheid en klimaat. Dit houdt in dat parkeernormen zijn verlaagd in de gebieden waar de ruimte het schaarsst is: in de (brede) binnenstad en de schil daaromheen. De parkeernormen leveren een bijdrage aan het oplossen van de verdichtingsopgave en aan het ontwikkelen van aantrekkelijke interactiemilieus. De parkeernormen in het overige gedeelte van de gemeente zijn grotendeels hetzelfde gebleven.

In de brede binnenstad (zone 1a en 1b) zijn de parkeernormen voor woningen verlaagd tot maximaal 1,0 parkeerplaats per woning. Ook in zone 2, de gereguleerde schil rondom het centrum, zijn de normen iets verlaagd. De uitdaging om efficiënt met de beschikbare ruimte om te gaan, is hier groot. De parkeernota betreft ook parkeernormen en regels voor fietsparkeren. Uitgangspunt is dat de parkeerbehoefte op eigen terrein wordt gerealiseerd.

3 Parkeeropgave auto's

3.1 Algemeen

Binnen de gemeente is onderscheid gemaakt in 7 zones, om te voorzien in een parkeerbehoefte voor verschillende gebiedstypen. Het plangebied valt binnen de gebiedsindeling zone 3 'Bebouwde kom binnen de ring & centrum Rosmalen'.

Het initiatief voorziet in het volgende programma:

- 22 gestapelde woningen van BrabantWonen (sociale huur);
- Buurthuisfunctie (ca. 82 m² bvo).

Hierna wordt de parkeerbehoefte voor deze functies berekend.

3.2 Parkeerbehoefte woningen

In de Nota Parkeernormering 2016 werd een aparte parkeernorm gehanteerd voor woningen in de categorie aanleunwoningen. De functie aanleunwoning/zorgwoning kan echter breed worden geïnterpreteerd en is moeilijk te definiëren. Bovendien is het in de praktijk moeilijk te bepalen wanneer iets als aanleunwoning kan worden zou moeten worden aangemerkt. In de actuele Nota Parkeernormering 2021 wordt daarom de term aanleunwoning niet meer gebruikt. Voor woningen met zorg en zorginstellingen gelden de volgende parkeernormen:

- Intramurale zorgwoningen vallen onder de categorie verpleeghuis/verzorgingshuis.
- Extramurale zorgwoningen worden beschouwd als reguliere woningen en hiervoor gelden dus de parkeernormen voor reguliere woningen.

Het plan betreft woningen waar begeleiding wordt verzorgd door Cello. Dit kan worden gezien als extramurale zorg. Het initiatief zal daarom moeten voldoen aan de reguliere parkeernorm voor reguliere woningen.

3.2.1 Normatieve parkeerbehoefte

Voor sociale huurwoningen, niet-grondgebonden, geldt binnen zone 3 een parkeernorm van 0,9 parkeerplaatsen per woning. Daarvan bedraagt het bezoekersaandeel 0,2 parkeerplaatsen per woning. De normatieve parkeerbehoefte voor de beoogde woningen is daarmee als volgt:

Functie	Parkeernorm	Aantal	Totaal
Sociale huur (niet-grondgebonden), bewoners	0,7 p.p./woning	22	15,4 p.p.
Sociale huur (niet-grondgebonden), bezoekers	0,2 p.p./woning	22	4,4 p.p.
Parkeerbehoefte normatief			19,8 p.p.

Tabel 1: normatieve parkeerbehoefte woningen toekomstige situatie

3.2.2 Saldering

Bij verbouw en functiewijziging wordt in de nota rekening gehouden met de normatieve parkeerbehoefte van de oorspronkelijke situatie. Het uitgangspunt hierbij is dat de parkeerbehoefte van de oorspronkelijke situatie negatief wordt opgenomen bij de te berekenen parkeerbehoefte voor de nieuwe situatie. Dit heet 'salderen'.

Hierbij dient rekening te worden gehouden met de aanwezigheidspercentages die voor de oorspronkelijke functie golden. Voor de berekening van het saldo is het maatgevende tijdstip na verbouw bepalend.

Het saldo wordt berekend door de (niet afgeronde) parkeerbehoefte op het maatgevende tijdstip na de verbouw te verminderen met de (eveneens niet afgeronde) parkeerbehoefte van de bestaande situatie op dat zelfde tijdstip. Het verschil is dan uitgangspunt voor de parkeereis.

Vóór de herstructurering van de wijk Orthen Links waren in het plangebied 8 rijwoningen aanwezig. In de huidige situatie zijn nog 3 van deze oorspronkelijke woningen aanwezig. Voor onderhavige opgave wordt daarom uitgegaan van 3 te verwijderen woningen. Voor deze woningen is een parkeernorm van 1,1 parkeerplaats per woning van toepassing. Na saldering resulteert de volgende parkeerbehoefte:

Functie	Parkeernorm	Aantal	Totaal
Toekomstig: sociale huur (niet-grondgebonden)	0,9 p.p./woning	22	19,8 p.p.
Minus: huidig: sociale huur (grondgebonden)	1,1 p.p./woning	3	3,3 p.p.
Parkeerbehoefte na saldering			16,5 p.p.

Tabel 2: parkeerbehoefte na saldering

De parkeerbehoefte na saldering bedraagt 16,5 p.p. Daarvan betreft het bewonersaandeel 12,7 p.p. en het bezoekersaandeel 2,8 p.p.

3.2.3 Dubbelgebruik

Omdat de werkelijke vraag naar parkeerplaatsen niet de hele dag hetzelfde is, maakt de gemeente in de nota gebruik van aanwezigheidspercentages. Hierbij worden de meest actuele aanwezigheidspercentages van het CROW gehanteerd. Deze aanwezigheidspercentages maken per functie inzichtelijk wanneer het maatgevend (drukste) moment is. Op basis van de aanwezigheidspercentages krijgt men inzicht in hoeverre dubbelgebruik mogelijk is. Een voorwaarde voor het toepassen van aanwezigheidspercentages is dat de parkeervoorzieningen openbaar toegankelijk zijn en dat ook in de nabije toekomst blijven. In hoofdstuk 4 van deze memo wordt op dit laatste ingegaan.

In bijlage 3 bij de nota zijn aanwezigheidspercentages voor verschillende functies opgenomen. Op basis van deze kencijfers bedraagt de parkeerbehoefte per tijdvak het volgende:

	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop-avond	Za. mid-dag	Za. avond	Zo. mid-dag
Aanwezigheid bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
P.p. bewoners	6,4	6,4	11,4	12,7	10,2	7,6	10,2	8,9

Aanwezigheid bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	80%	70%
P.p. bezoekers	0,4	0,8	3,0	0	2,7	2,3	3,0	2,7
Totaal p.p. nodig	6,8	7,2	14,4	12,7	12,9	9,9	13,2	11,6

Tabel 3: toepassing aanwezigheidspercentages/dubbelgebruik

Het maatgevende moment is de werkdag avond. De parkeerbehoefte voor de woningen bedraagt afgerond 14 parkeerplaatsen.

3.3 Parkeerbehoefte buurthuis

Het initiatief ziet tevens op het realiseren van een buurthuis (ca. 82 m² bvo). Er zijn geen parkeernormen opgenomen in de gemeentelijke parkeernota voor buurthuis/buurtcentrum. Het betreft een buurtcentrum voor de lokale buurt. Dit betekent dat bezoekers vrijwel uitsluitend te voet of met de fiets zullen komen. Voor incidenteel autobezzoek en voor de beheerder van het buurthuis wordt worst case uitgegaan van een parkeerbehoefte van 2 parkeerplaatsen voor deze functie. In de toelichting bij het bestemmingsplan 'Orthen Links' is eveneens uitgegaan van een parkeerbehoefte van 2 parkeerplaatsen voor deze functie.

Deze functie wordt wegbestemd ter plaatse van de vigerende bestemming 'Gemengd'. Het betreft hier dus een verplaatsing, die netto geen additionele parkeerbehoefte met zich meebrengt.

Voor het buurthuis behoeven daarom geen additionele parkeerplaatsen te worden gerealiseerd.

4 Parkeeroplossing auto's

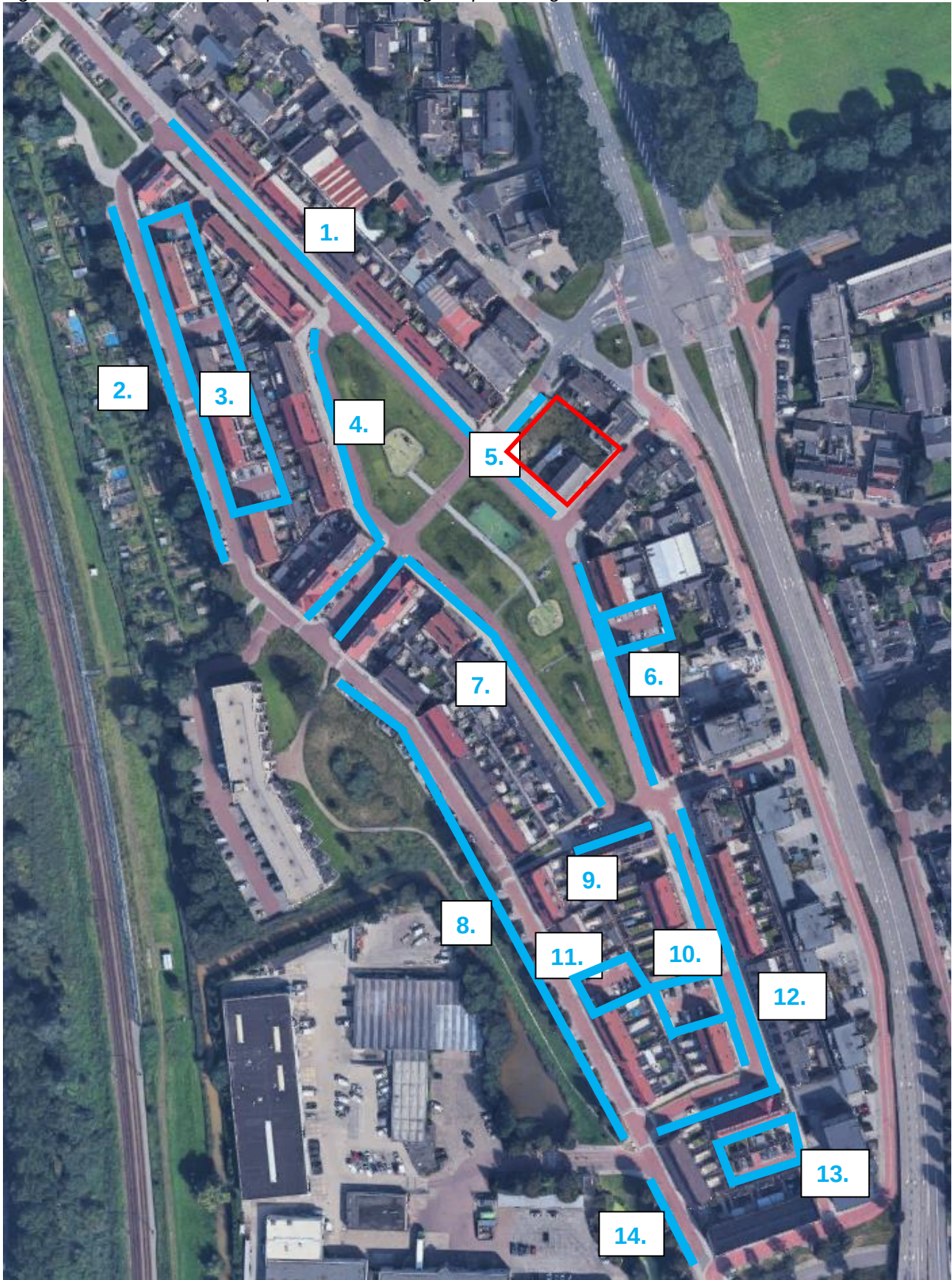
Uitgangspunt in de Nota is dat parkeren op eigen terrein moet plaatsvinden. In dit geval is echter van belang dat bij de herontwikkeling van de wijk Orthen West reeds onderzoek is gedaan naar de parkeersituatie voor de nieuwe wijk, die inmiddels met uitzondering van de onderhavige ontwikkeling is gerealiseerd. In dit onderzoek is uitgegaan van een totale parkeerbehoefte van 309 parkeerplaatsen conform de door de raad vastgestelde parkeernormen uit 2003. Het parkeren is in het openbaar gebied gerealiseerd. In figuur 2 zijn de beschikbare parkeerplekken weergegeven. Deze zijn door BRO geïnventariseerd op basis van recente luchtfoto's en een bezoek ter plaatse (april 2023). De totale parkeercapaciteit binnen de wijk is hieronder in beeld gebracht.¹ De nummering correspondeert met figuur 2.

Nummer	Beschrijving	Aantal p.p.
1	Orthensedonk/Hertog Godfriedstraat noordoost (langsparkeren)	28
2	Adelheidstraat t/m Adelheidplein westzijde (haaks parkeren)	42
3	Adelheidstraat oostzijde (3 parkeerhofjes)	38
4	Orthensedonk westzijde + noord Van Wandelenstraat noordzijde (langsparkeren)	20
5	Van Wandelenstraat/Orthensedonk nabij plangebied (langsparkeren)	7
6	Orthensedonk oostzijde tussen Margarethalaan en Conraadstraat (langsparkeren + één parkeerhofje)	31
7	Orthsedonk westzijde + Van Wandelenstraat zuidzijde (langsparkeren)	26
8	Adelheidstraat westzijde tot ingang WeenerXL (haaks parkeren)	45
9	Conraadstraat (langsparkeren aan doodlopende straat)	6
10	Sint Willibrordusstraat westzijde (langsparkeren + één parkeerhofje)	31
11	Adelheidstraat oostzijde (parkeerhofje)	16
12	Sint Willibrordusstraat oost- en zuidzijde (langsparkeren)	25
13	Parkeerhof ten noorden van Orthen	10
14	Adelheidstraat westzijde tussen Orthen en WeenerXL (langsparkeren)	5
Totaal		330

Tabel 4: parkeercapaciteit Orthen West

¹ Voor de realisatie van Villa Orthen (50 appartementen), uiterst westelijk in de wijk, is een separaat parkeerterrein met 66 parkeerplaatsen gerealiseerd. Dit is buiten beschouwing gelaten.

Figuur 2: overzicht bestaande parkeervoorzieningen openbaar gebied Orthen West



Uit dit overzicht in tabel 4 en figuur 2 blijkt dat in de gehele wijk in totaal circa 330 parkeerplaatsen in het openbaar gebied beschikbaar zijn.

Kwantitatieve beschouwing

Om te kunnen bepalen of de bestaande parkeervoorzieningen in het openbaar gebied toereikend zijn om de parkeerbehoefte van het initiatief te kunnen opvangen, is onderzoek verricht naar de bestaande parkeerbehoefte van de wijk. In de wijk zijn de volgende woningen gerealiseerd, waarbij de parkeerbehoefte op basis van de huidige parkeernormen is berekend (op basis van ligging binnen zone 3). Opgemerkt wordt dat hierbij worst case volledig is uitgegaan van de parkeernorm voor grondgebonden woningen >80 m² en niet van sociale huurwoningen (grondgebonden), waarvoor een lagere parkeernorm geldt. Ook is worst case geen rekening gehouden met aanwezigheidspercentages (dubbelgebruik).

Beschrijving	Aantal	Parkeernorm	P.p. benodigd
Fase 0: grondgebonden woningen >80 m ²	12	1,4/woning	16,8
Fase 1, 2 en 3: grondgebonden woningen >80 m ²	156	1,4/woning	218,4
Bestaand ² : grondgebonden woningen >80 m ²	45	1,4/woning	63
Totaal	213		298,2

Tabel 5: parkeerbalans Orthen West excl. planontwikkeling

Uit deze parkeerbalans blijkt dat de parkeerbehoefte in de huidige situatie 298 parkeerplaatsen bedraagt. Dit betekent dat binnen de wijk een overschot van circa 32 parkeerplaatsen aanwezig is. De toekomstige parkeeropgave van 14 extra parkeerplaatsen kan kwantitatief dus zonder meer worden opgevangen. Ook na realisatie van het initiatief zijn er nog voldoende parkeerplaatsen binnen de wijk aanwezig. Daarbij dient nogmaals te worden benadrukt dat de bestaande parkeerbehoefte worst case is beschouwd en in werkelijkheid lager zal zijn vanwege de reducties bij toepassing van dubbelgebruik en voor sociale huurwoningen.

Kwalitatieve beschouwing

Naast een kwantitatieve berekening, is ook van belang dat parkeervoorzieningen evenwichtig over wijk verdeeld zijn, zodat er voor bewoners en bezoekers op acceptabele loopafstand voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Conform de Nota en de kencijfers van het CROW is een loopafstand tot 100 meter voor bewoners en bezoekers van woningen in beginsel als een acceptabele loopafstand te beschouwen. Binnen deze afstand is sectie 5 geheel gelegen en grote delen van secties 1, 4, 6 en 7. In totaal zijn binnen acceptabele loopafstand bij benadering de volgende parkeerplaatsen aanwezig:

- Sectie 1: 13 p.p.
- Sectie 4: 20 p.p.
- Sectie 5: 7 p.p.
- Sectie 6: 28 p.p.
- Sectie 7: 20 p.p.

² Dit betreft woningen die aanwezig waren vóór de herontwikkeling van Orthen West en welke gehandhaafd zijn. Exclusief de 3 woningen in het plangebied, die zullen worden gesloopt.

Dit betekent dat er ca. 88 parkeerplaatsen binnen acceptabele loopafstand beschikbaar zijn. Het initiatief legt beslag op 14 van deze parkeerplaatsen. Dit is een betrekkelijk beperkt aandeel, als gevolg waarvan niet te verwachten valt dat hierdoor een parkeerprobleem binnen dit gebied ontstaat. Hierbij is van belang dat voor alle woningen binnen Orthen West meerdere parkeervoorzieningen binnen acceptabel loopafstand gelegen zijn, waardoor de totale parkeerverdeling binnen de wijk kan fluctueren. Hoewel uit het overzicht van de beschikbare parkeergelegenheid op te maken valt dat het aantal parkeerplaatsen aan westelijke zijde van de wijk iets groter is dan centraal en oostelijk in de wijk, is er geen sprake van een disbalans.

Op basis van de voorgaande beschouwingen kan dan ook worden geconcludeerd dat ook na realisatie van het plan sprake blijft van een voldoende evenwichtige verdeling van beschikbare parkeerplaatsen binnen de wijk, waarbij de kans dat bewoners of bezoekers niet binnen acceptabele loopafstand een parkeerplek zullen vinden, gering is.

5 Parkeeropgave en -oplossing fietsen

5.1 Fietsparkeeropgave woningen

In par. 3.2 van de Nota zijn fietsparkeernormen voor nieuwbouwwoningen opgenomen. Hierbij geldt de volgende normering:

Woninggrootte (m ² BVO)	Aantal fietsparkeerplaatsen (niet-grondgebonden woningen)
<40 m ²	2
40 – 80 m ²	3
>80 m ²	4

Tabel 6: fietsparkeernormen niet-grondgebonden nieuwbouwwoningen

Een berging, die voldoet aan de eisen uit het Bouwbesluit (artikel 4.31), telt hierbij mee voor 2 plaatsen.

Het nieuwbouwplan voorziet in 22 niet-grondgebonden woningen met een oppervlakte van ca. 49 m² per woning. Dit resulteert in de volgende fietsparkeerbehoefte voor het initiatief:

Functie	Parkeernorm	Aantal	Totaal
Woning niet-grondgebonden 40-80 m ²	3 / woning	22	66 p.p.
Parkeerbehoefte totaal			66 p.p.

Tabel 7: fietsparkeerbehoefte woningen toekomstige situatie

Het plan voorziet in een gezamenlijke fietsenstalling op begane grondniveau naast het gebouw. Deze zal een capaciteit van circa XX plaatsen hebben. Hiermee wordt in voldoende fietsparkeerplaatsen voor de bewoners voorzien. De woningen krijgen een gemeenschappelijke afsluitbare berging. Deze kan niet als fietsparkeervoorziening worden beschouwd.

Voor bezoekers hanteert de gemeente een richtlijn van 0,5 parkeerplaatsen per woning. Dit betekent dat in totaal minimaal 11 parkeerplaatsen voor fietsen in de openbare ruimte benodigd zijn.

PM: komen er aparte voorzieningen voor bezoekers? Zo ja, waar en hoeveel?

5.2 Fietsparkeerbehoefte buurthuis

Het initiatief ziet tevens op het realiseren van een buurthuis (ca. 82 m² bvo). Er zijn geen fietsparkeernormen opgenomen in de Nota voor buurthuis/buurtcentrum. Het betreft een buurtcentrum voor de lokale buurt. Bezoekers zullen naar verwachting deels per fiets komen, maar grotendeels te voet. Voor deze functie kan worden volstaan met enkele fietsparkeerplaatsen. PM: komen er aparte voorzieningen voor bezoekers?

Deze functie wordt wegbestemd ter plaatse van de vigerende bestemming 'Gemengd'. Het betreft hier dus een verplaatsing, die netto geen additionele parkeerbehoefte met zich meebrengt.

Voor het buurthuis behoeven daarom geen additionele parkeerplaatsen te worden gerealiseerd.

5.3 Kwalitatieve beschouwing fietsparkeervoorziening

Gemakkelijke bereikbaarheid is een vereiste voor een gemeenschappelijke fietsparkeervoorziening voor bewoners. In de Nota zijn hiertoe criteria gesteld. Het resultaat van deze bereikbaarheidsaspecten mag per saldo niet negatief zijn. Hieronder wordt aan deze criteria getoetst (alleen de van toepassing zijnde criteria).

Bereikbaarheidsaspect	Toets
Fietsenberging bereikbaar via één deur	+
Elektronische sloten op deuren of automatisch bedienbare deuren naar fietsenberging	+ PM: is dit het geval?
Gelegen op maaiveldniveau	+

Tabel 8: kwalitatieve beoordeling fietsparkeervoorziening bewoners

Uit de bovenstaande toetsing blijkt dat de beoogde gemeenschappelijke voorziening voldoende bereikbaar is. Er is sprake van een positieve score.

Ruimte. Mensen. Toekomst.

Amsterdam

Rhijnspoorplein 38
1018 TX Amsterdam
+31 (0)20 506 19 99

Boxtel

Bosscheweg 107
5282 WV Boxtel
+31 (0)411 850 400

Venlo

Industriestraat 94
5931 PK Tegelen
+31 (0)77 373 06 01

info@bro.nl
www.bro.nl

