

Memo

memonummer 03
datum 29 mei 2018
aan B. van Hulten
van G. Lenten
kopie R. Coffeng
project Verkeerskundige aspecten Hofstede
projectnr. 0433910.00
betreft Beoordeling verkeersgeneratie en parkeerbehoefte

1. Aanleiding

Gemeente Rucphen werkt in samenwerking met projectontwikkelaars en een woningcorporatie aan de ontwikkeling van de nieuwbouwwijk "Hofstede". Hiervoor is in september 2016 een Voorontwerpbestemmingsplan opgesteld welke nu wordt uitgewerkt tot een Ontwerpbestemmingsplan. In dit plan komen twee verkeerskundige aspecten aan bod, namelijk de verkeersgeneratie en de parkeerbehoefte van de nieuwbouwwijk na realisatie. De verkeersgeneratie is berekend aan de hand van CROW-publicatie 317 "Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie" (2012) en de parkeerbehoefte op basis van de "Nota Parkeernormen Rucphen" (2011, herzien in 2015). Op basis van deze berekeningen is in het Voorontwerpbestemmingsplan geconcludeerd dat het verkeer van en naar de nieuwbouwwijk voldoende ontsloten kan worden via de beoogde ontsluiting en het bestaande wegennet, en dat het plan voorziet in voldoende parkeerplaatsen.

In tussentijd is door gemeente Rucphen in april 2017 een nieuwe "Nota Parkeernormen Rucphen" vastgesteld. In de versie van 2011 ontbraken verkeersgeneratie kencijfers, deze zijn nu toegevoegd. Voorts zijn de kencijfers met betrekking tot de parkeerbehoefte uitgebreid met verschillende typen functies en sluiten meer dan voorheen aan op de kencijfers van de eerder genoemde CROW-publicatie.

Antea Group is gevraagd om de reeds uitgevoerde berekeningen met betrekking tot de verkeersgeneratie en de parkeerbehoefte van de nieuwbouwwijk tegen het licht te houden, maar daarnaast vooral te onderzoeken in hoeverre de berekeningen aansluiten op de kencijfers van het onlangs vastgestelde nieuwe "Nota Parkeernormen Rucphen". Hierbij is ook rekening gehouden met een gefaseerde realisatie van de nieuwbouwwijk, namelijk in een fase 1a, 1b en een fase 2. Immers ook wanneer het lang duurt voordat opvolgende fases worden gerealiseerd, moeten de beschikbare ontsluiting en aantal parkeerplaatsen voldoen voor de reeds gerealiseerde woningen.

2. Resultaten berekeningen in Ontwerpbestemmingsplan "Hofstede" concept 20 sept. 2017

In het Voorontwerpbestemmingsplan (september 2016) is de verkeersgeneratie en de parkeerbehoefte voor de gehele nieuwbouwwijk berekend. Het Ontwerpbestemmingsplan dat op korte termijn ter inzage wordt gelegd, gaat met name in op de realisatie van fase 1a en 1b. In het concept van 20 september 2017 zijn reeds berekeningen opgenomen specifiek voor deze twee fases, welke in de volgende tabellen zijn weergegeven.

De berekeningen voor een indicatie van de verkeersgeneratie voor fase 1a en 1b zijn uitgevoerd aan de hand van de kencijfers in CROW-publicatie 317 met de volgende uitgangspunten:

- Stedelijkheidsgraad: weinig stedelijk (500-1000 adressen per km²)
- Stedelijke zone: rest bebouwde kom
- In de typen woningen opgenomen in genoemde CROW-publicatie komen seniorenwoningen niet voor, hiervoor is de categorie "aanleunwoning en serviceflat" gebruikt
- Het gemiddelde van de minimale en maximale kencijfers is genomen

In tabel 1 is de berekening voor fase 1a en 1b zoals uitgevoerd in concept Ontwerpbestemmingsplan weergegeven.

Type woning	Kencijfer	Eenheid	Aantal	Verkeersgeneratie
Vrijstaande woning	8,2	per woning	11	90,2
Twee-onder-een-kapwoning	7,8	per woning	26	202,8
Seniorenwoning	2,6	per woning	19	49,4
Rijwoning	7,4	per woning	68	503,2
Totaal				845,6

Tabel 1 Berekende verkeersgeneratie fase 1a en 1b in concept Ontwerpbestemmingsplan, september 2017

De wijk Hofstede zal na realisatie van fase 1a en 1b op een gemiddelde weekdag een verkeersgeneratie hebben van 846 motorvoertuigenbewegingen per etmaal. In het concept Ontwerpbestemmingsplan is geconcludeerd dat de beoogde ontsluiting van de nieuwbouwwijk en het bestaande wegennet voldoende capaciteit bieden om dit aantal motorvoertuigbewegingen te verwerken.

De parkeerbehoefte is berekend op basis van de kencijfers “Nota parkeernormen Rucphen” (2011, herzien in 2015). In deze voormalig geldende nota was de parkeernorm per prijs categorie van de woning vastgesteld, onderverdeeld in goedkoop, middel en duur. De berekening van de parkeerbehoefte voor fase 1a en fase 1b zoals opgenomen in het concept Ontwerpbestemmingsplan is weergegeven in Tabel 2. Op basis van deze berekening komt de parkeerbehoefte van fase 1a en 1b uit op 197 parkeerplaatsen.

Type woning	Kencijfer	Eenheid	Aantal	Parkeerbehoefte
Woning duur	1,85	per woning	37	69
Woning middel	1,7	per woning	19	33
Woning goedkoop	1,4	per woning	68	95
Totaal benodigd				197

Tabel 2 Berekende parkeerbehoefte fase 1a en 1b in concept Ontwerpbestemmingsplan, september 2017

Voor het berekenen van het aantal beschikbare parkeerplaatsen in fase 1a en 1b zijn de volgende uitgangspunten gebruikt in het concept Ontwerpbestemmingsplan, onder andere op basis van “Nota parkeernormen Rucphen” (2011, herzien in 2015):

- Vrijstaande woning, dubbele oprit zonder garage, theoretisch aantal parkeerplaatsen: 2, rekencijfer: 1,7
- Twee-onder-een-kap, enkele oprit zonder garage, theoretisch aantal parkeerplaatsen: 1, rekencijfer: 0,8
- Seniorenwoning, geen parkeerplaats op eigen terrein
- Rijwoning, geen parkeerplaats op eigen terrein
- 157 openbare parkeerplaatsen

Categorieën	Kencijfer	Eenheid	Aantal	Parkeerplaatsen
Vrijstaande woning	1,7	per woning	11	19
Twee-onder-een-kapwoning	0,8	per woning	26	21
Seniorenwoning	0	per woning	19	
Rijwoningen	0	per woning	68	
Openbaar	1	per parkeerplaats	157	157
Totaal				197

Tabel 3 Berekende aantal parkeerplaatsen fase 1a en fase 1b in concept Ontwerpbestemmingsplan, september 2017

In het concept van het Ontwerpbestemmingsplan wordt op basis van bovenstaande berekening geconcludeerd dat het aantal te realiseren parkeerplaatsen voorziet in de toekomstige parkeerbehoefte betreffende fase 1a en 1b. In tabel 4 is dit geïllustreerd aan de hand van een parkeerbalans voor fase 1a en 1b.

Parkeerbalans	Parkeerbehoefte	Parkeerplaatsaanbod	Vershil
Fase 1a en 1b	197	197	0

Tabel 4 Parkeerbalans fase 1a en fase 1b op basis van concept Ontwerpbestemmingsplan, september 2017

3. Nieuwe doorberekeningen op basis van "Nota parkeernormen Rucphen" versie 2017

Zoals eerder beschreven is in 2017 de vernieuwde "Nota parkeernormen Rucphen" vastgesteld door de gemeente. Een grote wijziging ten opzichte van de vorige versie betreft de toevoeging van kencijfers voor verkeersgeneratie. Deze kencijfers zijn gebaseerd op de kencijfers van CROW-publicatie 317, waarvan het gemiddelde als uitgangspunt is genomen. Voorts zijn de parkeerkecijfers fors uitgebreid en sluiten deze beter aan op de CROW-publicatie, de parkeerkecijfers zijn nu bijvoorbeeld voor wonen gebaseerd op de typen categorie woning (zoals koop hoekhuis en sociale huurwoning) in plaats van prijs woning (zoals goedkoop en duur).

De gemaakte berekeningen voor de verkeersgeneratie en parkeerbehoefte zijn in deze notitie eveneens doorgerekend, aan de hand van deze onlangs vastgestelde "Nota parkeernormen Rucphen" (2017).

De gebruikte categorieën type woningen en daarbij horende aantallen zijn gebaseerd op tekening "Exploitatie "Hofstede" Rucphen" opgesteld door Bureau Dhondt (12.006.00, V029/1). Een verschil met de uitgangspunten van de vorige berekeningen betreffen de seniorenwoningen. Deze zijn in het concept Ontwerpbestemmingsplan ingedeeld in de categorie "aanleunwoning en serviceflat". De CROW beschouwt dit als een zelfstandige woning met beperkte zorgvoorziening. In de beoogde ontwikkeling worden de seniorenwoningen niet als zodanig op de markt gezet. Gezien het merendeel van deze seniorenwoningen in de koopsector vallen is de kans op (veel) jongere senioren/bewoners reëel, waardoor er een grote kans bestaat dat deze mensen nog werken en auto's in bezit hebben. Bij deze nieuwe berekeningen zijn de vijf seniorenhuurwoningen geplaatst in de categorie "huurhuis, sociale huur" en de overige 15 seniorenkoopwoningen in de categorie "koop, tussen/hoek".

3.1 Verkeersgeneratie op basis van "Nota parkeernormen Rucphen" versie 2017

Hieronder de nieuwe doorrekeningen voor de verkeersgeneratie per fase, op basis van "Nota parkeernormen Rucphen" vastgesteld in 2017 (tabel 5 t/m 8). Na de tabellen zijn de uitkomsten geanalyseerd en vergeleken met de berekeningen van de conceptversie van het Ontwerpbestemmingsplan.

Verkeersgeneratie FASE 1a				
Type woning	Kencijfer	Eenheid	Aantal	Verkeersgeneratie
Koop, vrijstaand	8,2	per woning	6	49,2
Koop, twee-onder-een-kap	7,8	per woning	20	156,0
Koop, tussen/hoek	7,4	per woning	26	192,4
Huurhuis, vrije sector	7,4	per woning	5	37,0
Huurhuis, sociale huur	5,6	per woning	40	224,0
Totaal			97	658,6

Tabel 5 Berekening verkeersgeneratie "Hofstede" fase 1a op basis kencijfers "Nota parkeernormen Rucphen" (2017)

Verkeersgeneratie FASE 1b				
Type woning	Kencijfer	Eenheid	Aantal	Verkeersgeneratie
Koop, vrijstaand	8,2	per woning	0	0
Koop, twee-onder-een-kap	7,8	per woning	6	46,8
Koop, tussen/hoek	7,4	per woning	21	155,4
Huurhuis, vrije sector	7,4	per woning	0	0
Huurhuis, sociale huur	5,6	per woning	0	0
Totaal			27	202,2

Tabel 6 Berekening verkeersgeneratie "Hofstede" fase 1b op basis kencijfers "Nota parkeernormen Rucphen" (2017)

Verkeersgeneratie FASE 2				
Type woning	Kencijfer	Eenheid	Aantal	Verkeersgeneratie
Koop, vrijstaand	8,2	per woning	11	90,2
Koop, twee-onder-een-kap	7,8	per woning	34	265,2
Koop, tussen/hoek	7,4	per woning	15	111,0
Huurhuis, vrije sector	7,4	per woning	0	0
Huurhuis, sociale huur	5,6	per woning	0	0
Totaal			60	466,4

Tabel 7 Berekening verkeersgeneratie "Hofstede" fase 2 op basis kencijfers "Nota parkeernormen Rucphen" (2017)

Verkeersgeneratie per fase en gehele ontwikkeling	mvt/etmaal gem. weekdag	Omrekenfactor (CROW-317)	mvt/etmaal gem. werkdag	Drukste mvt/uur (10% mvt/etm)
Fase 1a	658,6	1,11	731,0	73
Fase 1b	202,2	1,11	224,4	22
Fase 2	466,4	1,11	517,7	52
Fase 1a en 1b	860,8	1,11	955,5	96
Alle fases	1327,2	1,11	1473,2	147

Tabel 8 Verkeersgeneratie per fase en gehele ontwikkeling "Hofstede" op basis kencijfers "Nota parkeernormen Rucphen" (2017)

In het concept Ontwerpbestemmingsplan is voor een gemiddelde weekdag tot een resultaat van 846 motorvoertuigbewegingen per etmaal (mvt/etm) gekomen voor fase 1a en 1b, op basis van de nieuwe "Nota parkeernormen Rucphen" is het resultaat 861 mvt/etm. Deze relatief kleine toename is vooral toe te schrijven door de seniorenwoningen niet als "aanleuningswoningen en serviceflats" te beschouwen, maar als reguliere koop hoek-/tussenwoningen en sociale huurwoningen.

Voorts wordt in het concept Ontwerpbestemmingsplan een verkeersgeneratie van 1280 mvt/etm genoemd voor de gehele wijk (fase 1a, 1b en 2). Op basis van de nieuwe berekeningen is hier eveneens eenzelfde kleine stijging te zien vanwege bovenstaande reden, namelijk 1327 mvt/etmaal.

De CROW kencijfers voor verkeersgeneratie geven een indicatie van het gemiddelde aantal motorvoertuigenbewegingen op een weekdag. Aangezien deze kencijfers de basis zijn van de nieuwe "Nota parkeernormen Rucphen", is ook de CROW-omrekenfactor van 1,11 toepasbaar om tot het gemiddelde aantal motorvoertuigenbewegingen voor een werkdag te komen. In tabel 7 is deze omrekenfactor toegepast, te samen met een indicatie van het drukste uur (vuistregel 10% van het gemiddelde aantal mvt/etm op een werkdag).

3.2 Ontsluiting "Hofstede" via het bestaande wegennet

Voor wat betreft de categorisering van de omliggende wegen is het van belang dat de functie, vorm en gebruik met elkaar corresponderen en toename in intensiteiten niet leiden tot problemen op het gebied van de leefbaarheid. De omliggende wegen die onderdeel uit (kunnen) maken van de ontsluiting van de nieuwbouwwijk "Hofstede" betreffen erftoegangswegen, zoals opgenomen in het Wegcategoriseringsplan van gemeente Rucphen (2014). In dit plan is voor dergelijke gecategoriseerde wegen een grenswaarde opgenomen van maximaal 3000 mvt/etmaal, met een uitloop tot maximaal 5000 mvt/etmaal voor wijkverzamelwegen. Uit onderstaande berekening blijkt dat de intensiteiten op omliggende bestaande wegen met de gehele ontwikkeling "Hofstede" niet toenemen tot de grenswaarde van de 3000 mvt/etmaal, waarmee "Hofstede" voldoende ontsloten kan worden via het bestaande wegennet zonder dat de leefbaarheid in het geding komt.

In tabel 9 zijn de beschikbare intensiteitsgegevens van de omliggende bestaande wegen weergegeven. Dit betreffen het aantal motorvoertuigen per etmaal op een gemiddelde werkdag. Aangezien de meetgegevens van verschillende data dateren en het bestaande wegennet ook in de toekomst moet voldoen, zijn de intensiteitsgegevens met een jaarlijkse groeipercentage van 0,97% (op basis van de gemeentelijke tellingen) doorgerekend tot het jaar 2030.

De straat Kade heeft de grootste verkeersintensiteit met circa 1590 mvt/etmaal op een gemiddelde werkdag in het jaar 2030, tussen de Turfgreef en de Kerkstraat. Vrijwel de totale verkeersgeneratie van ontwikkeling "Hofstede" (1473 mvt/etmaal) kan ontsloten worden via de Kade, aangezien het totaal van 3063 mvt/etmaal de grenswaarde van maximaal 3000 mvt/etmaal minimaal overschrijd. In de praktijk zal het motorverkeer van en naar "Hofstede" zich verdelen over de omliggende wegen. Daarmee blijven de intensiteiten op de omliggende bestaande wegen inclusief de gehele ontwikkeling van "Hofstede" onder de grenswaarde van maximaal 3000 mvt/etmaal.

Meetlocatie	Meetdatum	mvt/etmaal gem. werkdag	Jaarlijkse groeipercentage	mvt/etmaal gem. werkdag 2030
Kerkstraat 1	oktober 2016	820	0,97%	939
Kade 6	november 2016	1381	0,97%	1590
Kade 63	mei 2017	633	0,97%	718
Pierestraat 8	mei 2009	453	0,97%	555

Tabel 9 Motorvoertuigen per etmaal op een gemiddelde werkdag omliggende bestaande wegen ontwikkeling "Hofstede"

3.3 Parkeerbehoefte op basis van "Nota parkeernormen Rucphen" versie 2017

In de volgende tabellen (tabel 10 t/m 12) zijn de nieuwe doorrekeningen weergegeven voor het bepalen van de parkeerbehoefte per fase, op basis van "Nota parkeernormen Rucphen" (2017). Na de tabellen worden de uitkomsten geanalyseerd en vergeleken met de berekeningen van de conceptversie van het Ontwerpbestemmingsplan.

Parkeerbehoefte FASE 1a				
Type woning	Kencijfer	Eenheid	Aantal	Parkeerbehoefte
Koop, vrijstaand	2,3	per woning	6	13,8
Koop, twee-onder-een-kap	2,2	per woning	20	44
Koop, tussen/hoek	2	per woning	26	52
Huurhuis, vrije sector	2	per woning	5	10
Huurhuis, sociale huur	1,6	per woning	40	64
Totaal			97	183,8

Tabel 10 Berekening parkeerbehoefte "Hofstede" fase 1a op basis kencijfers "Nota parkeernormen Rucphen" (2017)

Parkeerbehoefte FASE 1b				
Type woning	Kencijfer	Eenheid	Aantal	Parkeerbehoefte
Koop, vrijstaand	2,3	per woning	0	0
Koop, twee-onder-een-kap	2,2	per woning	6	13,2
Koop, tussen/hoek	2	per woning	21	42
Huurhuis, vrije sector	2	per woning	0	0
Huurhuis, sociale huur	1,6	per woning	0	0
Totaal			27	55,2

Tabel 11 Berekening parkeerbehoefte "Hofstede" fase 1b op basis kencijfers "Nota parkeernormen Rucphen" (2017)

Parkeerbehoefte FASE 2				
Type woning	Kencijfer	Eenheid	Aantal	Parkeerbehoefte
Koop, vrijstaand	2,3	per woning	11	25,3
Koop, twee-onder-een-kap	2,2	per woning	34	74,8
Koop, tussen/hoek	2	per woning	15	30
Huurhuis, vrije sector	2	per woning	0	0
Huurhuis, sociale huur	1,6	per woning	0	0
Totaal			60	130,1

Tabel 12 Berekening parkeerbehoefte "Hofstede" fase 2 op basis kencijfers "Nota parkeernormen Rucphen" (2017)

De totale parkeerbehoefte op basis van de nieuwe doorberekeningen voor fase 1a en 1b betreft 239 parkeerplaatsen, en voor de gehele ontwikkeling 369 parkeerplaatsen (zie tabel 13). Deze nieuw doorberekende parkeerbehoefte toont

een verschil met de eerder gemaakte berekeningen. In het concept Ontwerpbestemmingsplan is namelijk een parkeerbehoefte van 197 parkeerplaatsen berekend voor fase 1a en 1b, in het Voorontwerpbestemmingsplan werd voor het totale plan een parkeerbehoefte berekend van 309 parkeerplaatsen. Op basis van de nieuwe berekeningen is de parkeerbehoefte respectievelijk met 42 parkeerplaatsen (voor fase 1a en 1b) en 60 parkeerplaatsen toegenomen (voor de gehele ontwikkeling). Dit komt doordat in de nieuwe "Nota parkeernormen Rucphen" de parkeernormen hoger zijn dan in de vorige nota, voorheen gold bijvoorbeeld voor een middel dure twee-onder-een-kapwoning een parkeernorm van 1,7, nu geldt een parkeernorm van 2,2.

Totale parkeerbehoefte	Parkeerbehoefte
Fase 1a	183,8
Fase 1b	55,2
Fase 2	130,1
Fase 1a en 1b	239
Alle fases	369,1

Tabel 14 Parkeerbehoefte per fase en gehele ontwikkelingen "Hofstede" op basis kencijfers "Nota parkeernormen Rucphen" (2017)

4. Parkeerplaatsaanbod ontwikkeling "Hofstede"

In tabel 13 is het aantal beschikbare parkeerplaatsen per fase en van het gehele plan berekend. Het totale parkeerplaatsaanbod in de wijk wordt gevormd door openbare parkeerplaatsen en parkeerplaatsen op eigen terrein. Voor het berekenen van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein is onderstaande omrekentabel (Figuur 1) uit de "Nota parkeernormen Rucphen" (2017) toegepast. In de praktijk blijkt dat het theoretisch aantal beschikbare parkeerplaatsen op eigen terrein niet representatief is voor het daadwerkelijk gebruik ervan, garages worden bijvoorbeeld vaak niet gebruikt voor het parkeren van motorvoertuigen. Hierbij zijn de volgende uitgangspunten gebruikt, dit op basis van de gebruikte uitgangspunten in het concept Ontwerpbestemmingsplan en van tekening "Exploitatie "Hofstede" Rucphen" opgesteld door Bureau Dhondt (12.006.00, V029/1):

- Vrijstaande woning (incl. 5 sociale huurwoningen), dubbele oprit zonder garage, berekeningsaantal: 1,7
- Twee-onder-een-kapwoning, enkele oprit zonder garage, berekeningsaantal: 0,8
- Seniorenwoningen, geen parkeerplaats op eigen terrein
- Rijwoningen, geen parkeerplaats op eigen terrein
- Aantal openbare parkeerplaatsen fase 1a: 123
- Aantal openbare parkeerplaatsen fase 1b: 34
- Aantal openbare parkeerplaatsen fase 2: 65

Tabel 2.4 Omrekentabel garages / opritten

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal auto's	Berekenings-aantal	Opmerking
Enkel oprit zonder garage	1	0,8	min. 5 m. diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	min. 10 m. diep
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	4,5 m. breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	
Garage met enkele oprit	2	1,0	min. 5 m. diep
Garage met lange oprit	3	1,3	min. 10 m. diep
Garage met dubbele oprit	3	1,8	4,5 m. breed

Figuur 1 Omrekentabel garages/opritten "Nota parkeernormen Rucphen" (2017)

Fases en gehele ontwikkeling	Aantal vrijstaande woningen (1,7 pp)	Aantal 2-onder-1-kap (0,8 pp)	Berekend aantal parkeerplaatsen op eigen terrein	Aantal openbare parkeerplaatsen	Totaal aantal parkeerplaatsen
Fase 1a	11	20	34,7	123	157,7
Fase 1b	0	6	4,8	34	38,8
Fase 2	11	34	45,9	65	110,9
Fase 1a en 1b	11	26	39,5	157	196,5
Alle fases	22	60	85,4	222	307,4

Tabel 14 Berekening parkeerplaatsaanbod "Hofstede" per fase en gehele ontwikkeling

Het berekende parkeeraanbod van de totale ontwikkeling "Hofstede" wijkt beperkt af van het parkeerplaatsaanbod genoemd in het Voorontwerpbestemmingsplan, waar uit wordt gegaan van 316 beschikbare parkeerplaatsen. Het berekende parkeeraanbod van 197 parkeerplaatsen voor fase 1a en 1b komt echter overeen met het berekende parkeeraanbod in het concept Ontwerpbestemmingplan.

5. Parkeerbalans

In tabel 14 zijn de eerder berekende parkeerbehoefte en parkeerplaatsaanbod op basis van "Nota parkeernormen Rucphen" (2017) per fase en voor de gehele ontwikkeling weergegeven, waarna vervolgens eenvoudig te berekenen is in hoeverre het geplande parkeerplaatsaanbod kan voorzien in de berekende parkeerbehoefte.

	Parkeerbehoefte	Parkeerplaatsaanbod	Tekort
Fase 1a	183,8	157,7	-26,1
Fase 1b	55,2	38,8	-16,4
Fase 2	130,1	110,9	-19,2
Fase 1a en 1b	239	196,5	-42,5
Alle fases	369,1	307,4	-61,7

Tabel 14 Parkeerbalans per fase en gehele ontwikkeling "Hofstede"

Uit bovenstaande tabel blijkt dat het parkeeraanbod in alle fases op basis van de "Nota parkeernormen Rucphen" (2017) niet kan voorzien in de parkeerbehoefte van de te ontwikkelen nieuwbouwwijk "Hofstede", dit in tegenstelling tot de conclusie van het concept Ontwerpbestemmingsplan. Zoals eerder aangegeven komt dit voort uit het feit dat in de nieuwe "Nota parkeernormen Rucphen" hogere parkeernormen zijn opgenomen dan in de vorige nota. Om te voldoen aan de parkeerbehoefte op basis van de nieuwe parkeernormen moeten in de gehele ontwikkeling nog 62 aanvullende parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Wellicht kan een deel van de oplossing gevonden worden in het concreter maken van de beschikbare parkeerplaatsen op eigen terrein. Nu wordt van enkele en dubbele opritten uitgegaan zonder garages, terwijl er misschien lange opritten met garages worden gerealiseerd.

6. Conclusies en aanbevelingen

6.1 Verkeersgeneratie

De totale verkeersgeneratie van de gehele ontwikkeling "Hofstede" betreft circa 1472 motorvoertuigbewegingen per etmaal op een gemiddelde werkdag. De totale verkeersgeneratie kan voldoende ontsloten worden via het bestaande omliggende wegennet, zonder dat de leefbaarheid in het geding komt. De intensiteiten blijven namelijk onder de maximale grenswaarde van 3000 mvt/etmaal voor erftoegangswegen. Rekening houdend met een jaarlijkse groei van 0,97% van de huidige intensiteiten tot het jaar 2030. Deze grenswaarde wordt minimaal overschreden indien de totale verkeersgeneratie via de drukste weg wordt ontsloten (De Kade tussen de Turfgreef en de Kerkstaat), namelijk met 63 motorvoertuigen per etmaal. Echter zal het verkeer van en naar de "Hofstede" zich verdelen over De Kade en Kerkstraat, en in mindere mate over de Pierestraat. Een gefaseerde realisatie van "Hofstede", waarbij fase 1a en 1b slechts ontsloten worden via de Pierestraat en de Kade, is daarmee goed uitvoerbaar.

In het concept Ontwerpbestemmingsplan is voor een gemiddelde weekdag tot een resultaat van 846 motorvoertuigbewegingen per etmaal (mvt/etm) gekomen voor fase 1a en 1b, op basis van de nieuwe “Nota parkeernormen Rucphen” is het resultaat 861 mvt/etm. Deze relatief kleine toename is vooral toe te schrijven door de seniorenwoningen niet als “aanleuningswoningen en serviceflats” te beschouwen, maar als reguliere koop hoek-/tussenwoningen en sociale huurwoningen.

6.2 Parkeerbehoefte

Uit de parkeerbalans blijkt een tekort van 62 parkeerplaatsen in de gehele ontwikkeling “Hofstede”. In de voorlopige ontwerp-tekening (“Exploitatie “Hofstede” Rucphen” opgesteld door Bureau Dhondt (12.006.00, V029/1)) zijn ter hoogte van de twee-onder-een-kapwoningen en vrijstaande woningen enkele langspaarkeervakken ingetekend, door deze dubbel in te tekenen kunnen 29 parkeerplaatsen worden gewonnen. Daarnaast is het advies om de langspaarkeervakken aan het openbaar groen tussen perceel E en H van fase 1b om te zetten naar haakse parkeervakken, waarmee ruimte ontstaat voor 6 extra parkeerplaatsen. Gezien de omliggende geplande seniorenwoningen aan het openbaar groen, is het wenselijk dat er op korte afstand voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn.

Met bovenstaande geadviseerde wijzigingen is het tekort van het aantal parkeerplaatsen relatief eenvoudig terug brengen tot 27 parkeerplaatsen.

Daarnaast kunnen op meerdere locaties extra langspaarkeervakken ingetekend worden, zoals op de ontsluitingsweg naar de Pierestraat en in de vele groenstroken van fase 2. Echter komen deze openbare parkeerplaatsen dan te liggen op locaties waar reeds voldoende parkeergelegenheid beschikbaar is voor de toekomstige aanwonenden. Het advies is om te controleren in hoeverre de uitgangspunten die nu gehanteerd zijn om het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein te berekenen (zie hoofdstuk 4), aansluiten bij de verdere concretisering van het plan “Hofstede”. Indien de vrijstaande woningen en twee-onder-een-kapwoningen worden voorzien van garages en langere opritten, sluiten de nu gehanteerde uitgangspunten daar niet voldoende op aan. Mocht dit namelijk het geval zijn dan is er sprake van maximaal 117,6 berekende parkeerplaatsen op eigen terrein, waar nu uitgegaan wordt van 85,4 berekende parkeerplaatsen op eigen terrein. Het verschil van 32 parkeerplaatsen kan de parkeerbalans sluitend maken, zonder dat er extra parkeerplaatsen worden gerealiseerd op locaties waar reeds voldoende parkeerplaatsen gepland zijn.

In het concept Ontwerpbestemmingsplan werd uitgegaan van een parkeerbehoefte van 197 parkeerplaatsen berekend voor fase 1a en 1b, in het Voorontwerpbestemmingsplan werd voor het totale plan een parkeerbehoefte berekend van 309 parkeerplaatsen. Op basis van de nieuwe berekeningen is de parkeerbehoefte respectievelijk met 42 parkeerplaatsen (voor fase 1a en 1b) en 60 parkeerplaatsen toegenomen (voor de gehele ontwikkeling). Dit komt doordat in de nieuwe “Nota parkeernormen Rucphen” de parkeernormen hoger zijn dan in de vorige nota, daarmee sluiten de vorige berekeningen niet aan op de actuele kencijfers.