

In opdracht van:
CRA Vastgoed

Projectnummer:
M08036-R-E

Datum:
11 juli 2023

Onderbouwing parkeren
De Heikant Gennepe



1	INLEIDING	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Leeswijzer	4
2	UITGANGSPUNTEN PARKEERONDERBOUWING	5
2.1	Stedenbouwkundig plan	5
2.2	Inventarisatie parkeerbeleid	6
2.3	Niet gemeten momenten tijdens parkeerdrukonderzoek	8
2.4	Indeling in deelgebieden	8
2.5	Doorgerekende scenario's	11
3.	BEREKENING PARKEERVRAAG ONTWIKKELING	12
3.1	Parkeervraag deelgebieden behorende tot gebied west	12
3.2	Parkeervraag deelgebieden behorende tot gebied oost	13
3.3	Parkeervraag deelgebieden behorende tot gebied zuid	14
4.	BEPALING PARKEERCAPACITEIT ONTWIKKELING	15
4.1	Wijzigingen in parkeercapaciteit	15
4.2	Inzetbare parkeercapaciteit per deelgebied	16
5.	TOETSING TOEKOMSTIGE SITUATIE	20
5.1	Toekomstige situatie gebied west	20
5.2	Toekomstige situatie gebied oost	21
5.3	Toekomstige situatie gebied zuid	22
6.	CONCLUSIE	24
7.	BIJLAGEN	25
7.1	BIJLAGE 1 – BEREKENING NORMATIEVE PARKEERVRAAG PER DEELGEBIED	26
7.2	BIJLAGE 2 – UITGEVOERDE PARKEERDRUKONDERZOEK	29



Colofon

Johan Eggink, Mobycon

Copyright

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

No part of this book may be reproduced in any form, by print, photoprint, microfilm or any other means without written permission from the publisher.



2 UITGANGSPUNTEN PARKEERONDERBOUWING

We starten met het benoemen van de belangrijkste uitgangspunten voor de parkeeronderbouwing.

2.1 Stedenbouwkundig plan

Het stedenbouwkundig plan bestaat uit:

- 104 zorgwoningen;
- Een dagbesteding met plaats voor 75 cliënten;
- 199 marktwoningen, waarvan:
 - 32 vrijstaande woningen;
 - 56 twee-onder-een-kapwoningen;
 - 40 rijwoningen;
 - 31 seniorenwoningen;
 - 39 appartementen;
 - 1 woning in de uit te breiden Zonlichtheide.

Visueel is het stedenbouwkundig plan als volgt.



Figuur 2: Stedenbouwkundig plan



2.2 Inventarisatie parkeerbeleid

We gaan puntsgewijs in op de belangrijkste uitgangspunten die in het parkeerbeleid van de gemeente worden genoemd. Het vigerende parkeerbeleid van de gemeente Gennep is de 'Nota Parkeernormen Gennep 2015' (hierna 'Nota' genoemd).

2.2.1 Parkeren op eigen terrein

Volgens de Nota dienen in beginsel de benodigde parkeerplaatsen voor een ontwikkeling op eigen terrein gerealiseerd te worden (paragraaf 4.1). Daarbij is het eigen terrein gelijk aan het plangebied (zie definitie zoals genoemd in paragraaf 2.6.1). Wanneer het niet mogelijk is om de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein/plangebied te realiseren, dient gekeken te worden naar mogelijkheden om het bouwplan aan te passen, en daarna eventueel ontheffing aan te vragen. Echter, alle ingetekende parkeerplaatsen volgens het stedenbouwkundig plan liggen binnen het plangebied (op opritten of in de openbare ruimte), waarmee wordt voldaan aan wat de Nota benoemt.

2.2.2 Ligging ontwikkeling

De parkeernormen die de gemeente Gennep hanteert, zijn afhankelijk van de ligging van de ontwikkeling. Op basis van bijlage 2 van de Nota constateren we dat de ontwikkeling gelegen is in de 'rest bebouwde kom'.

2.2.3 Maximaal acceptabele loopafstand

De Nota geeft aan dat parkeerplaatsen binnen een bepaalde maximaal acceptabele loopafstand gelegen moeten zijn (paragraaf 4.3). In het geval van zowel woon- als zorgfuncties is de maximaal acceptabele loopafstand 100 meter.

2.2.4 Maximaal acceptabele parkeerdruk

De Nota geeft aan dat wanneer in de openbare ruimte voldoende restparkeercapaciteit beschikbaar is, ontheffing van de parkeereis kan worden verleend (paragraaf 4.4). Een belangrijke voorwaarde is dat de algehele parkeerdruk op de maatgevende dagen/tijdstippen na toevoeging van de extra parkeervraag de 85% niet mag overstijgen.

2.2.5 Benodigde meetmomenten parkeerdrukonderzoek

In de Nota wordt aangegeven dat wanneer een parkeerdrukonderzoek wordt uitgevoerd deze minimaal op een werkdag (dinsdag of donderdag) en een zaterdag moet worden uitgevoerd. Bij het plannen van het door ons uitgevoerde parkeerdrukonderzoek heeft de gemeente aangegeven dat een zaterdag in dit geval niet relevant was. We hebben dus in overleg met de gemeente enkel een meting gedaan op een dinsdag en een donderdag.



2.2.6 Te hanteren parkeernormen

We hanteren de volgende parkeernormen. De parkeernorm voor de zorgwoningen komt daarbij overeen met wat de zorgpartij heeft meegenomen in haar eigen berekening. Wel hebben we de totale parkeernorm van 0,6 parkeerplaatsen per zorgwoning uitgesplitst naar medewerkers en bezoekers.

Programma	Functie	Doelgroep	Parkeernorm
Vrijstaande woningen	Woonhuis	Bewoners woningen	1,7 pp per woning
Twee-onder-een-kapwoningen	Woonhuis	Bewoners woningen	1,7 pp per woning
Rijwoningen	Woonhuis	Bewoners woningen	1,7 pp per woning
Seniorenwoningen	Seniorenwoning	Bewoners woningen	1,2 pp per woning
Appartementen	Appartement/studio	Bewoners woningen	1,5 pp per woning
Zorgwoningen	Verpleeg- en verzorgingstehuis	Medewerkers zorgwoningen	0,3 pp per woning ¹
Dagbesteding	Verpleeg- en verzorgingstehuis ²	Medewerkers en bezoekers dagbesteding	0,3 pp per woning ¹
Bezoekers woningen	Bezoekers	Bezoekers woningen en zorgwoningen	0,3 pp per woning

Tabel 1: Parkeernorm per functie uit het programma

2.2.7 Aanwezigheidspercentages

Bij het berekenen van de parkeervraag is het mogelijk om rekening te houden met dubbelgebruik. Hiervan is sprake wanneer meerdere functies andere aanwezigheidsmomenten hebben en daardoor van dezelfde parkeerplaatsen gebruik kunnen maken. Dubbelgebruik is gebaseerd op zogenaamde aanwezigheidspercentages die door het CROW zijn opgesteld. Voor bewoners en bezoekers van bewoners gelden aparte aanwezigheidspercentages. Deze hebben we ook in de parkeerberekening gebruikt. De volgende tabel toont de aanwezigheidspercentages per functie uit het programma.

Programma	Functie	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Vrijstaande woningen	Woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Twee-onder-een-kapwoningen	Woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Rijwoningen	Woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Seniorenwoningen	Woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Appartementen	Woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Zorgwoningen	Verpleeg-/verzorgingstehuis/aanleunwoning/verzorgingsflat	50%	50%	100%	25%	100%	100%	100%	100%
Dagbesteding	Verpleeg-/verzorgingstehuis/aanleunwoning/verzorgingsflat	50%	50%	100%	25%	100%	100%	100%	100%
Bezoekers woningen	Woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%

Tabel 2: Aanwezigheidspercentages

¹ De 'Nota Parkeernormen Gennep 2015' geeft aan dat bij de functie wonen het aandeel bezoekersparkeerplaatsen altijd 0,3 parkeerplaats per appartement/woning is. Aangezien de categorie 'verpleeg- en verzorgingstehuis' onder de functie wonen is geplaatst, gaan we ook voor de zorgwoningen en dagbesteding uit van een aandeel bezoekers van 0,3 parkeerplaats per woning/cliënt. De norm voor medewerkers is dan dus $(0,6 - 0,3 =) 0,3$ parkeerplaatsen per woning/cliënt. Het CROW geeft aan dat het aandeel bezoekers bij verpleeg- en verzorgingstehuizen in werkelijkheid 60% is. Volgens de definitie van de 'Nota Parkeernormen Gennep 2015' zou dit $(0,3 / 0,6 =) 50\%$ zijn. We hanteren echter het medewerkers- en bezoekersaandeel van beide 0,3 parkeerplaatsen.

² Deze functie komt van de beschikbare functies het meest overeen.



2.3 Niet gemeten momenten tijdens parkeerdrukonderzoek

Het door ons uitgevoerde parkeerdrukonderzoek van december 2022 hebben we uitgevoerd op de werkdagmiddag, -avond en -nacht. We gebruiken de resultaten van alleen die secties waar door de ontwikkeling gebruik gaat worden gemaakt van bestaande restcapaciteit. De resultaten geven we weer in bijlage 2. We gaven al aan waarom niet op zaterdag gemeten is (getoetste aanwezigheidsmomenten: zaterdagmiddag en -avond). Echter, ook tijdens de andere aanwezigheidsmomenten (werkdagochtend, koopavond en zondagmiddag) is geen parkeerdrukonderzoek uitgevoerd. Wat betreft de koopavond kunnen we er redelijkerwijs vanuit gaan dat de parkeerdruk op dat moment niet hoger zal zijn dan op de werkdagavond, gezien het gebied relatief ver van het centrum is gelegen. De parkeerdruk die we hebben gemeten op de werkdagavond hebben we daarom ook voor de koopavond gebruikt. Voor de overige momenten (werkdagochtend, zaterdagmiddag, zaterdagavond, zondagmiddag) zijn we worstcase ervan uitgegaan dat er geen restcapaciteit aanwezig is in de huidige situatie.

2.4 Indeling in deelgebieden

De functies van de ontwikkeling hebben we verdeeld over drie gebieden (west, oost en zuid). We hebben deze gebieden verder onderverdeeld in deelgebieden, omdat het plangebied relatief fors is qua oppervlakte en getoetst dient te worden of de parkeervoorzieningen op maximaal 100 meter gelegen zijn van de herkomst/bestemming.

We doorlopen bij het beoordelen van de beschikbare restcapaciteit de volgende stappen:

1. we berekenen de parkeervraag en maken onderscheid in bewoners (die in sommige gevallen op een oprit bij hun huis parkeren en in sommige gevallen in de openbare ruimte) en medewerkers/bezoekers (die in de openbare ruimte parkeren);
2. we kijken eerst naar de parkeercapaciteit in de directe omgeving van een concentratie aan woningen. Dit leidt tot 15 deelgebieden (zie de volgende figuur);
3. we gaan hierbij allereerst uit van het oplossen van de parkeervraag van bewoners op opritten;
4. indien de opritten onvoldoende capaciteit bieden voor de parkeervraag van bewoners, tellen we het deel van de parkeervraag dat daar niet kan worden opgelost op bij de parkeervraag voor medewerkers/bezoekers;
5. voor het restant in stap 4 gaan we na in hoeverre dit kan worden opgelost binnen het deelgebied;
6. indien hier onvoldoende restcapaciteit is, kijken we naar restcapaciteit in naastgelegen deelgebieden (binnen 100 meter loopafstand).

In sommige deelgebieden zullen gebruikers van de parkeerplaatsen mogelijk niet gebruikmaken van naastgelegen deelgebieden, ondanks dat deze binnen 100 meter gelegen zijn, maar zullen deze in het eigen deelgebied gebruikmaken van bijvoorbeeld de rijbaan. In de berekening hoeven we hier echter geen rekening mee te houden, omdat we enkel moeten voldoen aan de eisen uit de 'Nota Parkeernormen Gennep 2015'.

Deze werkwijze heeft geleid tot de volgende 15 deelgebieden.



Figuur 3: Indeling gebieden west, oost en zuid in 15 deelgebieden

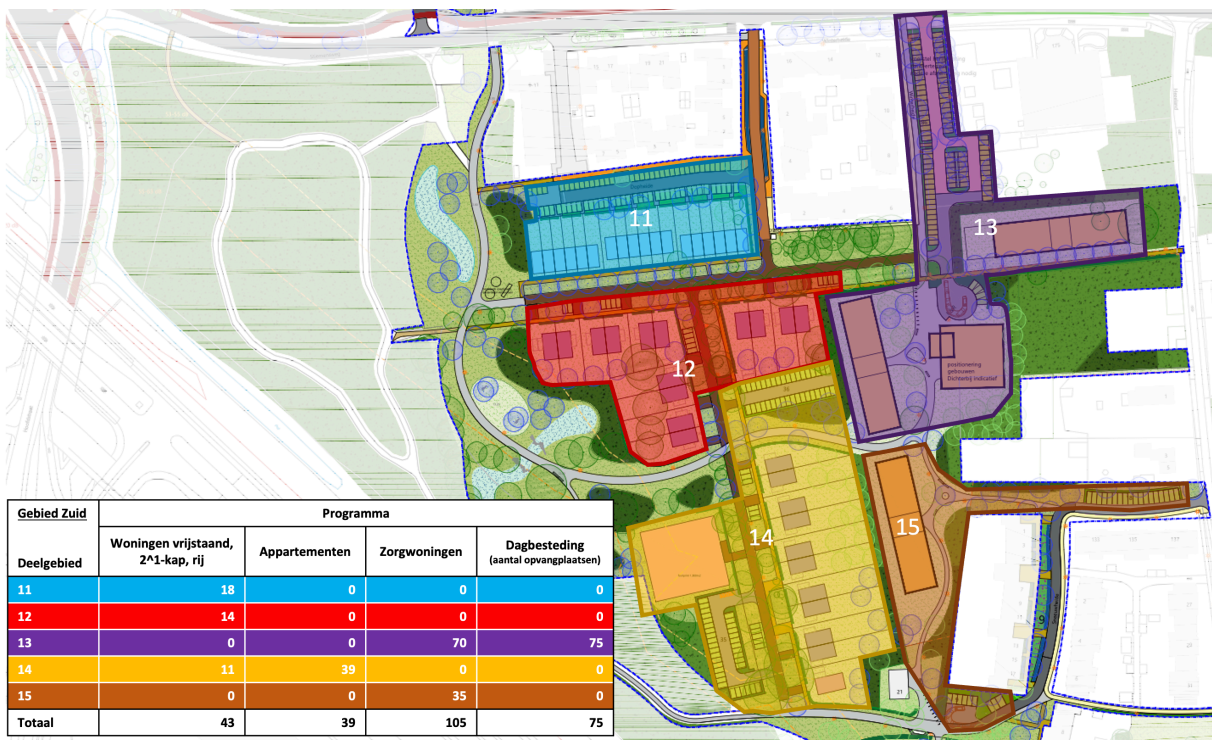
In de volgende figuren tonen we het programma per deelgebied.



Figuur 4: Stedenbouwkundig plan per deelgebied voor gebied west



Figuur 5: Stedenbouwkundig plan per deelgebied voor gebied oost



Figuur 6: Stedenbouwkundig plan per deelgebied voor gebied zuid



Het aantal aangeboden parkeerplaatsen per deelgebied, uitgesplitst naar parkeerplaatsen op opritten en parkeerplaatsen in de openbare ruimte, is als volgt.

Gebied West Deelgebied	Parkeeraanbod		Gebied Oost Deelgebied	Parkeeraanbod		Gebied Zuid Deelgebied	Parkeeraanbod	
	Op opritten	Openbare ruimte		Op opritten	Openbare ruimte		Op opritten	Openbare ruimte
1	12	5	5	11	3	11	0	(incl. bestaand) 71
2	22	5	6	12	2	12	16	15
3	8	5	7	0	30	13	0	(incl. bestaand) 90
4	28	11	8	8	4	14	12	82
Totaal	70	26	9	6	35	15	0	27
			10	0	37	Totaal	28	254
			Totaal	37	111			

Tabel 3: Parkeercapaciteit per deelgebied

2.5 Doorgerekende scenario's

In deelgebied 13 (het parkeerterrein van de huidige Mikadoschool) is momenteel niet bekend of de Mikadoschool zal blijven bestaan, of dat de school zal worden vervangen door jongerenhuisvesting. Het plan is namelijk om in dit deelgebied voor de ontwikkeling gebruik te maken van bestaande parkeercapaciteit. In beide gevallen zal een ander aantal parkeerplaatsen nodig zijn. We rekenen daarom twee scenario's door: een scenario waarbij de Mikadoschool behouden blijft en een scenario waarbij de school wordt vervangen door jongerenhuisvesting. Uiteindelijk zal het aantal benodigde parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd dat rekening houdt met het 'zwaarste scenario', oftewel volgens de situatie die leidt tot het nodig hebben van het meest aantal parkeerplaatsen.



3. BEREKENING PARKEERVRAAG ONTWIKKELING

In dit hoofdstuk berekenen we de parkeervraag van de ontwikkeling. De normatieve parkeervraag (dus nog zonder rekening te houden met dubbelgebruik aan de hand van aanwezigheidspercentages) benoemen we in bijlage 1. We beperken ons in dit hoofdstuk tot de parkeervraag per aanwezigheidsmoment en per deelgebied. We maken onderscheid tussen de parkeervraag van bewoners (die in beginsel op een eigen oprit parkeren en in sommige gevallen in de openbare ruimte) en de parkeervraag van bezoekers en medewerkers (die in de openbare ruimte parkeren).

3.1 Parkeervraag deelgebieden behorende tot gebied west

De parkeervraag van de deelgebieden 1 tot en met 4 (behorende tot gebied west) tonen we in de volgende tabel. In de separaat meegestuurde Excel tonen we de parkeervraag per functie en per deelgebied.

Deelgebied	Locatie	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
1	Bewoners	7	7	13	14	11	9	11	10
	Medewerkers en bezoekers	1	1	2	0	2	2	3	2
	Totaal	8	8	15	14	13	11	14	12
2	Bewoners	12	12	20	23	18	14	18	16
	Medewerkers en bezoekers	1	1	4	0	3	3	4	3
	Totaal	13	13	24	23	21	17	22	19
3	Bewoners	5	5	8	9	7	6	7	6
	Medewerkers en bezoekers	1	1	2	0	2	1	2	2
	Totaal	6	6	10	9	9	7	9	8
4	Bewoners	12	12	22	24	20	15	20	17
	Medewerkers en bezoekers	1	1	4	0	3	3	5	3
	Totaal	13	13	26	24	23	18	25	20
Totaal west	Bewoners	36	36	63	70	56	44	56	49
	Medewerkers en bezoekers	4	4	12	0	10	9	14	10
	Totaal	40	40	75	70	66	53	70	59

Tabel 4: Parkeervraag per deelgebied per aanwezigheidsmoment voor gebied west



3.2 Parkeervraag deelgebieden behorende tot gebied oost

De parkeervraag van de deelgebieden 5 tot en met 10 (behorende tot gebied oost) tonen we in de volgende tabel. In de separaat meegestuurde Excel tonen we de parkeervraag per functie en per deelgebied.

Deelgebied	Locatie	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
5	Bewoners	6	6	10	11	9	7	9	8
	Medewerkers en bezoekers	1	1	2	0	2	2	2	2
	Totaal	7	7	12	11	11	9	11	10
6	Bewoners	6	6	10	11	9	7	9	8
	Medewerkers en bezoekers	1	1	2	0	2	2	2	2
	Totaal	7	7	12	11	11	9	11	10
7	Bewoners	15	15	27	29	24	18	24	21
	Medewerkers en bezoekers	1	2	5	0	5	4	6	5
	Totaal	16	17	32	29	29	22	30	26
8	Bewoners	5	5	8	9	7	6	7	6
	Medewerkers en bezoekers	1	1	2	0	2	1	2	2
	Totaal	6	6	10	9	9	7	9	8
9	Bewoners	15	15	26	29	24	18	24	21
	Medewerkers en bezoekers	1	2	5	0	4	4	6	4
	Totaal	16	17	31	29	28	22	30	25
10	Bewoners	17	17	29	33	26	20	26	23
	Medewerkers en bezoekers	1	2	6	0	5	4	7	5
	Totaal	18	19	35	33	31	24	33	28
Totaal oost	Bewoners	64	64	110	122	99	76	99	87
	Medewerkers en bezoekers	6	9	22	0	20	17	25	20
	Totaal	70	73	132	122	119	93	124	107

Tabel 5: Parkeervraag per deelgebied per aanwezigheidsmoment voor gebied oost



3.3 Parkeervraag deelgebieden behorende tot gebied zuid

De parkeervraag van de deelgebieden 11 tot en met 16 (behorende tot gebied zuid) tonen we in de volgende tabel. In de separaat meegestuurde Excel tonen we de parkeervraag per functie en per deelgebied.

Deelgebied	Locatie	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
11	Bewoners	16	16	28	31	25	19	25	22
	Medewerkers en bezoekers	1	2	5	0	4	4	6	4
	Totaal	17	18	33	31	29	23	31	26
12	Bewoners	12	12	22	24	20	15	20	17
	Medewerkers en bezoekers	1	1	4	0	3	3	5	3
	Totaal	13	13	26	24	23	18	25	20
13	Bewoners	0	0	0	0	0	0	0	0
	Medewerkers en bezoekers	24	26	61	11	59	57	65	59
	Totaal	24	26	61	11	59	57	65	59
14	Bewoners	39	39	70	78	62	47	62	55
	Medewerkers en bezoekers	2	3	12	0	11	9	15	11
	Totaal	41	42	82	78	73	56	77	66
15	Bewoners	0	0	0	0	0	0	0	0
	Medewerkers en bezoekers	7	8	19	3	18	17	21	18
	Totaal	7	8	19	3	18	17	21	18
Totaal zuid	Bewoners	67	67	120	133	107	81	107	94
	Medewerkers en bezoekers	35	40	101	14	95	90	112	95
	Totaal	102	107	221	147	202	171	219	189

Tabel 6: Parkeervraag per deelgebied per aanwezigheidsmoment voor gebied zuid



4. BEPALING PARKEERCAPACITEIT ONTWIKKELING

In dit hoofdstuk gaan we in op de wijzigingen in de parkeercapaciteit in diverse deelgebieden en wat dit betekent voor de parkeercapaciteit die inzetbaar is voor de ontwikkeling in die deelgebieden. Vervolgens geven we aan wat in de toekomstige situatie de parkeercapaciteit per deelgebied zal zijn, uitgesplitst naar parkeerplaatsen op opritten en parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

4.1 Wijzigingen in parkeercapaciteit

In deelgebieden 11 en 13 is sprake van een wijziging in de parkeercapaciteit. We beschrijven beide.

4.1.1 Wijzigingen in parkeercapaciteit deelgebied 11

Zoals aangegeven wordt aan de Dopheide (deelgebied 11) voor de invulling van de parkeervraag van de ontwikkeling gebruikgemaakt van bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Dit zijn in de huidige situatie 25 parkeerplaatsen. De maximaal acceptabele bezetting van deze parkeerplaatsen is 85%, zoals aangegeven in paragraaf 2.2.4, oftewel 21 parkeerplaatsen. Echter, er wordt ook extra parkeercapaciteit toegevoegd, waarbij deze 85%-regel niet geldt. Er worden 46 parkeerplaatsen toegevoegd aan de bestaande parkeerplaatsen. We tonen in de volgende tabel wat dit betekent voor de restcapaciteit die per aanwezigheidsmoment in deelgebied 11 beschikbaar is om in te zetten voor de ontwikkeling.

	Werkdag- ochtend	Werkdag- middag	Werkdag- avond	Werkdag- nacht	Koop- avond	Zaterdag- middag	Zaterdag- avond	Zondag- middag
Parkeercapaciteit openbare ruimte huidige situatie	25	25	25	25	25	25	25	25
Maximaal acceptabele parkeerbezetting openbare ruimte huidige situatie (85%)	21	21	21	21	21	21	21	21
Parkeerplaatsen openbare ruimte nu in gebruik	21	14	8	2	8	21	21	21
Restcapaciteit huidige situatie tot 85%	0	7	13	19	13	0	0	0
Extra toe te voegen parkeercapaciteit openbare ruimte	46	46	46	46	46	46	46	46
Parkeercapaciteit openbare ruimte, inzetbaar voor ontwikkeling	46	53	59	65	59	46	46	46

Tabel 7: Inzetbare parkeercapaciteit Dopheide (deelgebied 11) voor ontwikkeling

4.1.2 Wijzigingen in parkeercapaciteit deelgebied 13

Ook in deelgebied 13 (het parkeerterrein van de huidige Mikadoschool) wordt voor de invulling van de parkeervraag van de ontwikkeling gebruikgemaakt van bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Dit zijn in de huidige situatie 50 parkeerplaatsen. De maximaal acceptabele bezetting is daarmee 42 parkeerplaatsen.

Zoals aangegeven was tijdens het parkeerdrukonderzoek de Mikadoschool niet in gebruik. We hebben daarom in het geval van het eerste scenario de theoretische parkeervraag van de huidige school gebruikt, om zo te bepalen welk deel van de parkeerplaatsen in deelgebied 13 voor de school beschikbaar moet blijven. De berekening van de theoretische parkeervraag van de huidige school is via de ontwikkelaar aangeleverd.

Verder wordt extra parkeercapaciteit toegevoegd, namelijk 40 parkeerplaatsen. We tonen in de volgende tabel wat dit betekent voor de restcapaciteit die per aanwezigheidsmoment in deelgebied 13 beschikbaar is om in te zetten voor de ontwikkeling in het scenario van het blijven bestaan van de huidige school.



	Werkdag- ochtend	Werkdag- middag	Werkdag- avond	Werkdag- nacht	Koop- avond	Zaterdag- middag	Zaterdag- avond	Zondag- middag
Parkeercapaciteit openbare ruimte huidige situatie	50	50	50	50	50	50	50	50
Maximaal acceptabele parkeerbezetting openbare ruimte huidige situatie (85%)	42	42	42	42	42	42	42	42
Parkeerplaatsen openbare ruimte benodigd voor school, uitgaand van parkeernormen gemeente	37	37	0	0	0	0	0	0
Restcapaciteit huidige situatie tot 85%	5	5	42	42	42	42	42	42
Extra toe te voegen parkeercapaciteit openbare ruimte	40	40	40	40	40	40	40	40
Parkeercapaciteit openbare ruimte, inzetbaar voor ontwikkeling	45	45	82	82	82	82	82	82

Tabel 8: Inzetbare parkeercapaciteit deelgebied 13 voor ontwikkeling in geval van school (scenario 1)

In het scenario waarbij de school wordt vervangen door jongerenhuisvesting hebben we ook de theoretische parkeervraag van deze functie aangeleverd gekregen. We tonen in de volgende tabel wat dit betekent voor de restcapaciteit die per aanwezigheidsmoment in deelgebied 13 beschikbaar is om in te zetten voor de ontwikkeling in het scenario van het vervangen van de school door jongerenhuisvesting.

	Werkdag- ochtend	Werkdag- middag	Werkdag- avond	Werkdag- nacht	Koop- avond	Zaterdag- middag	Zaterdag- avond	Zondag- middag
Parkeercapaciteit openbare ruimte huidige situatie	50	50	50	50	50	50	50	50
Maximaal acceptabele parkeerbezetting openbare ruimte huidige situatie	42	42	42	42	42	42	42	42
Parkeerplaatsen openbare ruimte benodigd voor jongerenhuisvesting, uitgaand van parkeernormen gemeente	12	12	25	22	22	17	24	20
Restcapaciteit huidige situatie tot 85%	30	30	17	20	20	25	18	22
Extra toe te voegen parkeercapaciteit openbare ruimte	40	40	40	40	40	40	40	40
Parkeercapaciteit openbare ruimte inzetbaar voor ontwikkeling	70	70	57	60	60	65	58	62

Tabel 9: Inzetbare parkeercapaciteit deelgebied 13 voor ontwikkeling in geval van jongerenhuisvesting (scenario 2)

4.2 Inzetbare parkeercapaciteit per deelgebied

We geven per gebied (west, oost, zuid) aan wat de parkeercapaciteit is die inzetbaar is voor de ontwikkeling, waarbij we onderscheid hebben gemaakt tussen parkeercapaciteit op opritten en in de openbare ruimte.

4.2.1 Inzetbare parkeercapaciteit deelgebieden behorende tot gebied west

De volgende tabel toont de inzetbare parkeercapaciteit voor de deelgebieden 1 tot en met 4, behorende tot gebied west.



Deelgebied	Locatie	Parkeercapaciteit
1	Op opritten	12
	Openbare ruimte	5
	Totaal	17
2	Op opritten	22
	Openbare ruimte	5
	Totaal	27
3	Op opritten	8
	Openbare ruimte	5
	Totaal	13
4	Op opritten	28
	Openbare ruimte	11
	Totaal	39
Totaal west	Op opritten	70
	Openbare ruimte	37
	Totaal	107

Tabel 10: Inzetbare parkeercapaciteit voor ontwikkeling in gebied west

4.2.2 Inzetbare parkeercapaciteit deelgebieden behorende tot gebied oost

De volgende tabel toont de inzetbare parkeercapaciteit voor de deelgebieden 5 tot en met 10, behorende tot gebied oost.

Deelgebied	Locatie	Parkeercapaciteit
5	Op opritten	11
	Openbare ruimte	3
	Totaal	14
6	Op opritten	12
	Openbare ruimte	2
	Totaal	14
7	Op opritten	0
	Openbare ruimte	30
	Totaal	30
8	Op opritten	8
	Openbare ruimte	4
	Totaal	12
9	Op opritten	6
	Openbare ruimte	35
	Totaal	41
10	Op opritten	0
	Openbare ruimte	37
	Totaal	37
Totaal oost	Op opritten	37
	Openbare ruimte	111
	Totaal	148

Tabel 11: Inzetbare parkeercapaciteit voor ontwikkeling in gebied oost



4.2.3 Inzetbare parkeercapaciteit deelgebieden behorende tot gebied zuid

De volgende tabel toont de inzetbare parkeercapaciteit voor de deelgebieden 11 tot en met 16, behorende tot gebied zuid, in het scenario waarbij de huidige Mikadoschool blijft bestaan.

Deelgebied	Locatie	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
11	Op opritten	0	0	0	0	0	0	0	0
	Openbare ruimte	46	53	59	65	59	46	46	46
	Totaal	46	53	59	65	59	46	46	11
12	Op opritten	16	16	16	16	16	16	16	16
	Openbare ruimte	15	15	15	15	15	15	15	15
	Totaal	31	31	31	31	31	31	31	31
13	Op opritten	0	0	0	0	0	0	0	0
	Openbare ruimte	45	45	82	82	82	82	82	82
	Totaal	45	45	82	82	82	82	82	82
14	Op opritten	12	12	12	12	12	12	12	12
	Openbare ruimte	82	82	82	82	82	82	82	82
	Totaal	94	94	94	94	94	94	94	94
15	Op opritten	0	0	0	0	0	0	0	0
	Openbare ruimte	27	27	27	27	27	27	27	27
	Totaal	27	27	27	27	27	27	27	27
Totaal zuid	Op opritten	28	28	28	28	28	28	28	28
	Openbare ruimte	215	222	265	271	265	252	252	252
	Totaal	243	250	293	299	293	280	280	245

Tabel 12: Inzetbare parkeercapaciteit voor ontwikkeling in gebied zuid voor scenario 1 (school)



De volgende tabel toont de inzetbare parkeercapaciteit voor de deelgebieden 11 tot en met 16, behorende tot gebied zuid, in het scenario waarbij de huidige Mikadoschool wordt vervangen door jongerenwoningen.

Deelgebied	Locatie	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
11	Op opritten	0	0	0	0	0	0	0	0
	Openbare ruimte	46	53	59	65	59	46	46	46
	Totaal	46	53	59	65	59	46	46	11
12	Op opritten	16	16	16	16	16	16	16	16
	Openbare ruimte	15	15	15	15	15	15	15	15
	Totaal	31	31	31	31	31	31	31	31
13	Op opritten	0	0	0	0	0	0	0	0
	Openbare ruimte	70	70	57	60	60	65	58	62
	Totaal	70	70	57	60	60	65	58	62
14	Op opritten	12	12	12	12	12	12	12	12
	Openbare ruimte	82	82	82	82	82	82	82	82
	Totaal	94	94	94	94	94	94	94	94
15	Op opritten	0	0	0	0	0	0	0	0
	Openbare ruimte	27	27	27	27	27	27	27	27
	Totaal	27	27	27	27	27	27	27	27
Totaal zuid	Op opritten	28	28	28	28	28	28	28	28
	Openbare ruimte	240	247	240	249	243	235	228	232
	Totaal	268	275	268	277	271	263	256	225

Tabel 13: Inzetbare parkeercapaciteit voor ontwikkeling in gebied zuid voor scenario 2 (jongerenwoningen)



5. TOETSING TOEKOMSTIGE SITUATIE

In dit hoofdstuk toetsen we de toename in parkeervraag aan de beschikbare parkeercapaciteit. Op basis van de uitgangspunten zoals genoemd in paragraaf 2.4, hebben we per deelgebied het overschot/tekort in parkeerplaatsen kunnen bepalen. We beperken ons in dit rapport tot het tonen van overschot/tekort per deelgebied en per locatie. Oftewel, we tonen per deelgebied het overschot/tekort in parkeerplaatsen op opritten, het overschot/tekort in parkeerplaatsen in de openbare ruimte en het totale overschot/tekort per deelgebied. De meer gedetailleerde berekening per functie, per locatie, per deelgebied en per aanwezigheidsmoment is te vinden in de separaat meegestuurde Excel.

5.1 Toekomstige situatie gebied west

Voor gebied west – bestaande uit de deelgebieden 1 tot en met 4 – zien we dat in geen enkel deelgebied sprake is van een tekort in aantal parkeerplaatsen, zo is te zien in de volgende tabel. Op alle momenten is het totaal per deelgebied groter dan 0, dus is sprake van een overschot. Voor gebied west valt de parkeerbalans dus gunstig uit conform dit stedenbouwkundige plan. In theorie zouden zelfs enkele parkeerplaatsen kunnen vervallen in gebied west³.

Deelgebied	Locatie	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
1	Op opritten	5	5	-1	-2	1	3	1	2
	Openbare ruimte	4	4	3	5	3	3	2	3
	Totaal	9	9	2	3	4	6	3	5
2	Op opritten	10	10	2	-1	4	8	4	6
	Openbare ruimte	4	4	1	5	2	2	1	2
	Totaal	14	14	3	4	6	10	5	8
3	Op opritten	3	3	0	-1	1	2	1	2
	Openbare ruimte	4	4	3	5	3	4	3	3
	Totaal	7	7	3	4	4	6	4	5
4	Op opritten	16	16	6	4	8	13	8	11
	Openbare ruimte	10	10	7	11	8	8	6	8
	Totaal	26	26	13	15	16	21	14	19
Totaal west	Op opritten	34	34	7	0	14	26	14	21
	Openbare ruimte	22	22	14	26	16	17	12	16
	Totaal	56	56	21	26	30	43	26	37

Tabel 14: Tekort/overschot in parkeercapaciteit per deelgebied voor gebied west

³ Er zouden 2 parkeerplaatsen kunnen vervallen in deelgebied 1, 3 parkeerplaatsen in deelgebied 2, 3 parkeerplaatsen in deelgebied 3 en 13 parkeerplaatsen in deelgebied 4.



5.2 Toekomstige situatie gebied oost

Voor gebied oost – bestaande uit de deelgebieden 5 tot en met 10 – zien we dat alleen in deelgebied 7 een tekort in aantal parkeerplaatsen optreedt op de werkdagavond, zo is te zien in de volgende tabel. Het tekort van 2 parkeerplaatsen kan echter worden gecompenseerd door het overschot in parkeerplaatsen in deelgebieden 6 en 10 op dat moment (in beide gebieden 2 parkeerplaatsen). Deze deelgebieden liggen binnen 100 meter loopafstand van deelgebied 7. Voor gebied oost valt de parkeerbalans dus gunstig uit conform dit stedenbouwkundige plan. In theorie zouden zelfs enkele parkeerplaatsen kunnen vervallen in gebied oost.⁴

Deelgebied	Locatie	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
5	Op opritten	5	5	1	0	2	4	2	3
	Openbare ruimte	2	2	1	3	1	1	1	1
	Totaal	7	7	2	3	3	5	3	4
6	Op opritten	6	6	2	1	3	5	3	4
	Openbare ruimte	1	1	0	2	0	0	0	0
	Totaal	7	7	2	3	3	5	3	4
7	Op opritten	-15	-15	-27	-29	-24	-18	-24	-21
	Openbare ruimte	29	28	25	30	25	26	24	25
	Totaal	14	13	-2	1	1	8	0	4
8	Op opritten	3	3	0	-1	1	2	1	2
	Openbare ruimte	3	3	2	4	2	3	2	2
	Totaal	6	6	2	3	3	5	3	4
9	Op opritten	-9	-9	-20	-23	-18	-12	-18	-15
	Openbare ruimte	34	33	30	35	31	31	29	31
	Totaal	25	24	10	12	13	19	11	16
10	Op opritten	-17	-17	-29	-33	-26	-20	-26	-23
	Openbare ruimte	36	35	31	37	32	33	30	32
	Totaal	19	18	2	4	6	13	4	9
Totaal oost	Op opritten	-27	-27	-73	-85	-62	-39	-62	-50
	Openbare ruimte	105	102	89	111	91	94	86	91
	Totaal	78	75	16	26	29	55	24	41

Tabel 15: Tekort/overschot in parkeercapaciteit per deelgebied voor gebied oost

⁴ In theorie kunnen 10 parkeerplaatsen vervallen in deelgebied 9, 2 parkeerplaatsen in deelgebied 5 en 2 parkeerplaatsen in deelgebied 8.



5.3 Toekomstige situatie gebied zuid

5.3.1 Scenario bestaande Mikadoschool (scenario 1)

In het scenario dat de Mikadoschool blijft bestaan zien we voor gebied zuid – bestaande uit de deelgebieden 11 tot en met 15 – dat in geen enkel deelgebied sprake is van een tekort in aantal parkeerplaatsen, zo is te zien in de volgende tabel. Voor gebied zuid valt de parkeerbalans dus gunstig uit conform dit stedenbouwkundige plan in het scenario dat de Mikadoschool blijft bestaan.

Deelgebied	Locatie	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
11	Op opritten	-16	-16	-28	-31	-25	-19	-25	-22
	Openbare ruimte	45	51	54	65	55	42	40	42
	Totaal	29	35	26	34	30	23	15	20
12	Op opritten	4	4	-6	-8	-4	1	-4	-1
	Openbare ruimte	14	14	11	15	12	12	10	12
	Totaal	18	18	5	7	8	13	6	11
13	Op opritten	0	0	0	0	0	0	0	0
	Openbare ruimte	21	19	21	71	23	25	17	23
	Totaal	21	19	21	71	23	25	17	23
14	Op opritten	-27	-27	-58	-66	-50	-35	-50	-43
	Openbare ruimte	80	79	70	82	71	73	67	71
	Totaal	53	52	12	16	21	38	17	28
15	Op opritten	0	0	0	0	0	0	0	0
	Openbare ruimte	20	19	8	24	9	10	6	9
	Totaal	20	19	8	24	9	10	6	9
Totaal zuid	Op opritten	-39	-39	-92	-105	-79	-53	-79	-66
	Openbare ruimte	180	182	164	257	170	162	140	157
	Totaal	141	143	72	152	91	109	61	91

Tabel 16: Tekort/overschot in parkeercapaciteit per deelgebied voor gebied zuid voor scenario 1 (school)



5.3.2 Scenario vervangen Mikadoschool door jongerenwoningen (scenario 2)

In het scenario dat de Mikadoschool wordt vervangen door jongerenwoningen, zien we dat in deelgebied 13 op sommige momenten een tekort in aantal parkeerplaatsen optreedt. Dit is op de werkdagavond en zaterdagavond. Deze tekorten zijn echter oplosbaar met behulp van de restcapaciteit die op die momenten aanwezig is in deelgebied 12 en 15. Voor gebied zuid valt de parkeerbalans dus gunstig uit conform dit stedenbouwkundige plan in het scenario dat de Mikadoschool wordt vervangen door jongerenwoningen. In theorie zouden zelfs enkele parkeerplaatsen kunnen vervallen in gebied zuid in scenario 2.⁵

Deelgebied	Locatie	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
11	Op opritten	-16	-16	-28	-31	-25	-19	-25	-22
	Openbare ruimte	45	51	54	65	55	42	40	42
	Totaal	29	35	26	34	30	23	15	20
12	Op opritten	4	4	-6	-8	-4	1	-4	-1
	Openbare ruimte	14	14	11	15	12	12	10	12
	Totaal	18	18	5	7	8	13	6	11
13	Op opritten	0	0	0	0	0	0	0	0
	Openbare ruimte	46	44	-4	49	1	8	-7	3
	Totaal	46	44	-4	49	1	8	-7	3
14	Op opritten	-27	-27	-58	-66	-50	-35	-50	-43
	Openbare ruimte	80	79	70	82	71	73	67	71
	Totaal	53	52	12	16	21	38	17	28
15	Op opritten	0	0	0	0	0	0	0	0
	Openbare ruimte	20	19	8	24	9	10	6	9
	Totaal	20	19	8	24	9	10	6	9
Totaal zuid	Op opritten	-39	-39	-92	-105	-79	-53	-79	-66
	Openbare ruimte	205	207	139	235	148	145	116	137
	Totaal	166	168	47	130	69	92	37	71

Tabel 17: Tekort/overschot in parkeercapaciteit per deelgebied voor gebied zuid voor scenario 2 (jongerenwoningen)

5.3.3 Conclusie gebied zuid op basis van 'zwaarste scenario'

Het scenario waarbij de meeste parkeerplaatsen nodig zijn, is het scenario waarbij de Mikadoschool wordt vervangen door jongerenwoningen. Ook in dat scenario valt de parkeerbalans in totaliteit gunstig uit en zijn er geen extra parkeerplaatsen nodig.

⁵ In theorie kunnen 15 parkeerplaatsen vervallen in deelgebied 11 en 12 parkeerplaatsen in deelgebied 14.



6. CONCLUSIE

Op basis van de parkeernormen zoals vermeld in de 'Nota Parkeernormen Gennep 2015' hebben we de parkeervraag van de ontwikkeling berekend. De gebieden west, oost en zuid hebben we opgedeeld in deelgebieden om te voldoen aan de regelgeving volgens deze Nota.

De parkeervraag hebben we afgezet tegen de parkeercapaciteit die volgens het stedenbouwkundig plan beschikbaar is voor de ontwikkeling, rekening houdend met bestaande/nieuwe functies die los staan van de ontwikkeling en met bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Hieruit blijkt dat in alle deelgebieden de parkeerbalans positief uitvalt, dus dat er voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd conform het huidige stedenbouwkundige plan.

Daarmee kunnen we concluderen dat het aspect parkeren de ontwikkeling niet in de weg staat.





7. BIJLAGEN



7.1 BIJLAGE 1 – BEREKENING NORMATIEVE PARKEERVRAAG PER DEELGEBIED

Normatieve parkeervraag deelgebieden behorende tot gebied west

De normatieve parkeervraag van de deelgebieden 1 tot en met 4 – uitgesplitst naar bewoners en naar medewerkers en bezoekers – is als volgt.

Deelgebied	Locatie	Normatieve parkeervraag
1	Bewoners	14
	Medewerkers en bezoekers	3
	Totaal	17
2	Bewoners	23
	Medewerkers en bezoekers	4
	Totaal	27
3	Bewoners	9
	Medewerkers en bezoekers	2
	Totaal	11
4	Bewoners	24
	Medewerkers en bezoekers	5
	Totaal	29
Totaal west	Bewoners	70
	Medewerkers en bezoekers	14
	Totaal	84

Tabel 18: Normatieve parkeervraag per deelgebied voor gebied west



Normatieve parkeervraag deelgebieden behorende tot gebied oost

De normatieve parkeervraag van de deelgebieden 5 tot en met 10 – uitgesplitst naar bewoners en naar medewerkers en bezoekers – is als volgt.

Deelgebied	Locatie	Normatieve parkeervraag
5	Bewoners	11
	Medewerkers en bezoekers	2
	Totaal	13
6	Bewoners	11
	Medewerkers en bezoekers	2
	Totaal	13
7	Bewoners	29
	Medewerkers en bezoekers	6
	Totaal	35
8	Bewoners	9
	Medewerkers en bezoekers	2
	Totaal	11
9	Bewoners	29
	Medewerkers en bezoekers	6
	Totaal	35
10	Bewoners	33
	Medewerkers en bezoekers	7
	Totaal	40
Totaal oost	Bewoners	122
	Medewerkers en bezoekers	25
	Totaal	147

Tabel 19: Normatieve parkeervraag per deelgebied voor gebied oost



Normatieve parkeervraag deelgebieden behorende tot gebied zuid

De normatieve parkeervraag van de deelgebieden 11 tot en met 15 – uitgesplitst naar bewoners en naar medewerkers en bezoekers – is als volgt.

Deelgebied	Locatie	Normatieve parkeervraag
11	Bewoners	31
	Medewerkers en bezoekers	6
	Totaal	37
12	Bewoners	24
	Medewerkers en bezoekers	5
	Totaal	29
13	Bewoners	0
	Medewerkers en bezoekers	65
	Totaal	65
14	Bewoners	78
	Medewerkers en bezoekers	15
	Totaal	93
15	Bewoners	0
	Medewerkers en bezoekers	21
	Totaal	21
Totaal zuid	Bewoners	133
	Medewerkers en bezoekers	112
	Totaal	245

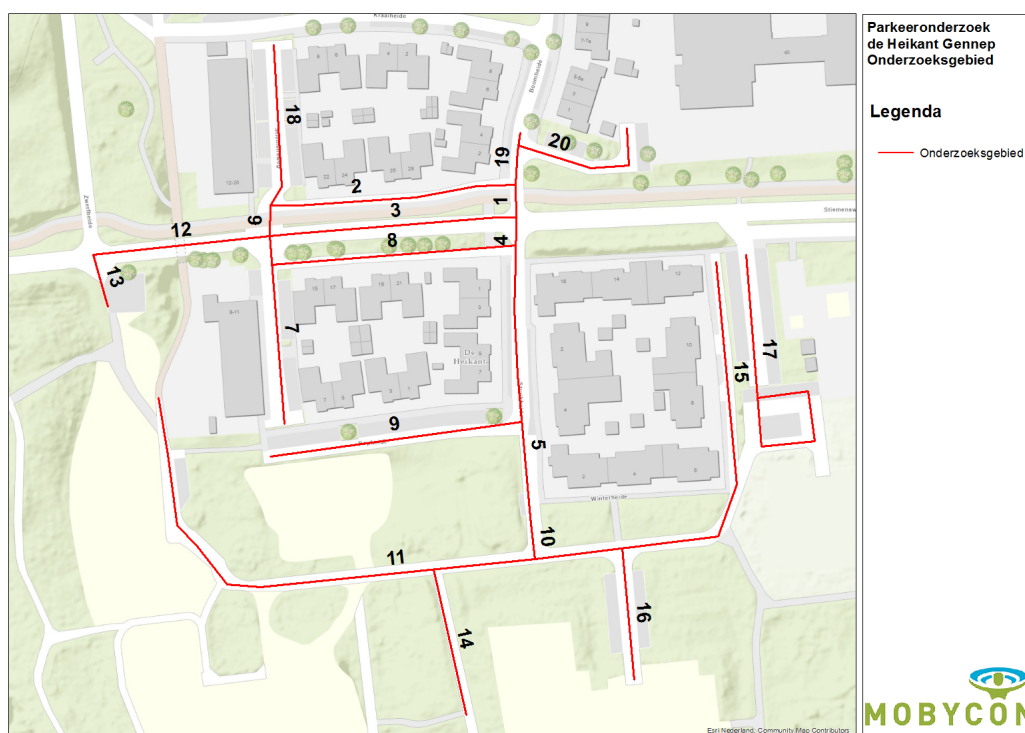
Tabel 20: Normatieve parkeervraag per deelgebied voor gebied zuid

7.2 BIJLAGE 2 – UITGEVOERDE PARKEERDRUKONDERZOEK

In deelgebied 11 (Dopheide) en 13 (parkeerterrein van de Mikadoschool) zal gebruik worden gemaakt van al bestaande parkeerplaatsen om de parkeervraag van de ontwikkeling in te vullen. Om na te gaan in hoeverre voldoende parkeerplaatsen in deze deelgebieden aanwezig zullen zijn, brengen we de restcapaciteit in de openbare ruimte in beeld.

Onderzoeksgebied

In de onderstaande afbeelding is het totale onderzoeksgebied van het parkeerdrukonderzoek van destijds afgebeeld. De Dopheide (deelgebied 11) betreft sectie 9. Het parkeerterrein van de Mikadoschool (deelgebied 13) betreft sectie 17.



Figuur 7: Onderzoeksgebied parkeerdrukonderzoek

Telmomenten

Destijds waren dit de telmomenten, zoals afgestemd met de gemeente Gennep:

- dinsdag 13 december (14:00-15:00);
- dinsdag 13 december (21:00-22:00);
- woensdag 14 december (00:00-01:00);
- donderdag 15 december (14:00-15:00);
- donderdag 15 december (21:00-22:00);
- vrijdag 16 december (00:00-01:00).

Tijdens het parkeerdrukonderzoek was de Mikadoschool niet in gebruik, waardoor het parkeerterrein van de school (sectie 17) vrijwel niet werd gebruikt. De resultaten van deze sectie zijn dus niet representatief. We hebben daarom een andere methode gehanteerd om rekening te houden met de parkeerplaatsen die voor de Mikadoschool nodig zijn. Hier gaan we in hoofdstuk 5 nader op in.



Resultaten parkeerdrukonderzoek

Onderstaande tabel geeft de resultaten van de Dopheide (sectie 9) beknopt weer. We hebben per aanwezigheidsmoment (overeenkomstig paragraaf 2.2.6) de maatgevende parkeerbezetting en -druk dikgedrukt. Deze hebben we gebruikt in het verdere onderzoek om de restcapaciteit van dit deelgebied te bepalen.

Telmoment	Aanwezigheidsmoment	Capaciteit	Bezetting	Parkeerdruk	Restcapaciteit tot 85% parkeerdruk
Di 13-12, 14-15 u	Werkdagmiddag	25	12	50%	9
Di 13-12, 21-22 u	Werkdagavond	25	5	20%	16
Wo 14-12, 00-01 u	Werkdagnacht	25	1	4%	20
Do 15-12, 14-15 u	Werkdagmiddag	25	14	56%	7
Do 15-12, 21-22 u	Werkdagavond	25	8	32%	13
Vr 16-12, 00-01 u	Werkdagnacht	25	2	8%	19

Tabel 21: Resultaten parkeerdrukonderzoek Dopheide (deelgebied 11, sectie 9)

