

Parkeeronderbouwing **Maupertuus, Driebergen**

Omgevingsvergunningen

Wijzigingsplannen

Uw specialist in Bestemmingsplannen

Rood voor Rood - Ruimte voor Ruimte

Ruimtelijk advies

Parkeeronderbouwing

Wijzigingsplan

Driebergen-Rijssenburg, Hoofdstraat 248

Plannaam: Hoofdstraat 248, Driebergen-Rijssenburg
Plantype: Parkeeronderbouwing ten behoeve van het wijzigingsplan
Datum: April 2023



Vestiging Almelo
Twentepoort Oost 16
7609 RG ALMELO

Vestiging Zwolle
Dr. Van Wiechenweg 2
8025 BZ ZWOLLE

Vestiging Utrecht
Euclideslaan 265
3584 BV UTRECHT

T: 0546-45 44 66
E: info@bjz.nu
I: www.bjz.nu

1. Inleiding

Onderwijsinstelling 'Maupertuus' is voornemens binnen Driebergen-Rijssenburg te verhuizen naar het kantoorpand aan de Hoofdstraat 248. De onderwijsinstelling heeft op het moment van het schrijven van deze onderbouwing 90 leerlingen. Op de school zitten kinderen met leer en/of ontwikkelingsproblematiek. Het onderwijs aanbod bestaat uit de basisschool, een tussenjaar voor hoogbegaafde kinderen, het voortgezet onderwijs en MBO 1 en 2. Jaarlijks worden circa 90 leerlingen ontvangen.

Het projectgebied is gelegen in het buitengebied van de gemeente Utrechtse Heuvelrug, in afbeelding 1.1 is de locatie van het plangebied opgenomen. Als gevolg van de ontwikkeling verandert de parkeerbehoefte van de bebouwing. Voorliggend parkeeronderbouwing toont aan dat de beoogde parkeerbehoefte op eigen terrein gerealiseerd kan worden.



Afbeelding 1.1 Locatieplangebied ten opzichte van Driebergen-Rijssenburg en de directe omgeving (Bron: Plattekaart.nl)

2. Parkeerbehoefte

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moet rekening worden gehouden met de parkeerbehoefte en de verkeersgeneratie die ontstaat door de nieuwe ontwikkeling. De gemeente Utrechtse Heuvelrug beschikt over een eigen parkeerbeleid (Parkeerbeleidsnota GUH). In dit beleidsstuk wordt gebruik gemaakt van de kencijfers zoals opgenomen in de publicatie 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, publicatie 381, december 2018.'

In de parkeernota wordt aangegeven dat op de gemeente Utrechtse Heuvelrug een stedelijkheidsgraad van het type 'weinig stedelijk' van toepassing is. Voor het plangebied geldt verder het gebiedstype 'buitengebied'.

Voorgenomen ontwikkeling gaat uit van de realisatie van een onderwijsinstelling voor zowel kinderen in het basisonderwijs, voortgezet onderwijs als MBO 1 en 2. In onderstaande tabel is de parkeerbehoefte per functie zoals opgenomen in de 'Parkeerbeleidsnota GUH' weergegeven.

Functie	Eenheid	Parkeerbehoefte
Basisschool	Per klaslokaal	0,5
Middelbare school	Per 100 leerlingen	3,9
ROC	Per 100 leerlingen	4,9

Deze parkeerbehoeftes komen overeen met de kencijfers uit de CROW publicatie, voor een weinig stedelijke gemeente. Opgemerkt wordt dat hierbij bij de basisschool kencijfers de parkeerbehoefte exclusief 'kiss & ride' parkeerbehoefte is.

De grootste parkeer- en verkeersdruk bij basisscholen ontstaat echter door het brengen en halen van kinderen. De hoeveelheid auto's die hiermee gemoeid is, is mede afhankelijk van de grootte van de school (aantal kinderen), hoeveel kinderen begeleid naar school komen en hoeveel kinderen 'overblijven'.

3. Situatie plangebied

3.1 Parkeerbeleidsnota Gemeente Utrechtse Heuvelrug

Doordat in voorliggend geval een onderwijsinstelling gerealiseerd wordt met speciaal onderwijs die onder te verdelen vallen in verschillende functies is in voorliggend gevalrekening gehouden met een worst-case scenario. Maximaal 5 parkeerplaatsen (uitgaand van de functie ROC) zal simpelweg niet volstaan in voorliggend geval. Daarom is hier gekozen de functie 'basisschool' te hanteren, hiervoor is de parkeerbehoefte namelijk het grootst.

In voorliggend plan worden in totaal 21 klaslokalen beoogd. Deze zullen niet allen tegelijk in gebruik genomen worden, zo zal voor sommige vakken een apart lokaal worden ingericht (denk hier bijvoorbeeld aan een tekenlokaal). Ook betreffen het dermate kleine lokale, voor kleinere groepen. Desalniettemin zal met 21 klaslokalen gerekend worden, omwille de worst-case berekening.

Op basis van de het de gemeentelijke 'Parkeerbeleidsnota GUH' resulteert dit in de volgende berekening:

$$21 * 0,5 = 10,5 \text{ afgerond } 11 \text{ parkeerplaatsen.}$$

Opgemerkt wordt dat hierin (op basis van de CROW) geen 'kiss & ride' parkeerbehoefte is opgenomen.

3.2 CROW-parkeervraagcalculator

Door dezelfde uitgangspunten als hierboven in acht te nemen geeft de CROW-parkeervraagcalculator het volgende beeld:

	parkeerplaatsen	bezoekersparkeren	verkeersgeneratie
Parkeervraag totaal	15,75	7,56	15,75
basisonderwijs	15,75	7,56	15,75
Maatgevend moment	werkdagochtend: 15,75		
Maatgevend moment	werkdagmiddag: 15,75		

(Voor de overige dagdelen (in de avond, nacht en het weekend) geldt bij het basisonderwijs geen parkeerbehoefte)

Wederom is hierbij geen sprake van 'kiss & ride' parkeerbehoefte.

3.3 Kiss & Ride

Waar voorheen de Kiss & Ride parkeerbehoefte kon berekend worden met de CROW rekentool 'Verkeersgeneratie & Parkeren' is dat in de huidige CROW-parkeervraagcalculator niet meer mogelijk. Daarom is in voorliggend geval handmatig de berekening gemaakt. Hierbij is wederom uitgegaan van een worst-case berekening door ervan uit te gaan dat alle 90 kinderen met de auto zullen worden gebracht, ook is de parkeerduur voor onderbouwleerlingen gehanteerd, die een langere parkeerduur hebben dan bovenbouwleerlingen. De parkeerberekening voor Kiss & Ride is als volgt:

$$\text{Aantal leerlingen} * \text{Percentage met auto} * \text{Reductiefactor dubbeltelling} * \text{Parkeerduur} = \text{Aantal parkeerplaatsen.}$$

Bij voorliggend plan geeft dit het volgende beeld:

$$90 * 100\% * 0,75 * 0,5 = 33,75 \text{ parkeerplaatsen}$$

Afgerond zijn daarmee 34 parkeerplaatsen benodigd ten behoeve van de kiss & ride. Echter is aannemelijk dat bij speciaal onderwijs de reductiefactor dubbeltelling (welke rekening houdt met meerdere kinderen uit bijvoorbeeld hetzelfde gezin die tegelijk naar school worden gebracht) lager uit zal vallen dan 0,75. Zonder deze reductiefactor toe te passen krijgt men een parkeerbehoefte van 45 parkeerplaatsen voor het brengen en ophalen van de kinderen. Echter zal de daadwerkelijke verkeersgeneratie lager uitvallen gezien het grootste gedeelte van de leerlingen (bovenbouw, voortgezet onderwijs en MBO leerlingen) veelal op de fiets zullen komen.

3.3 Parkeerterrein

Bij de huidige bebouwing is een parkeerterrein aanwezig, deze blijft bij de onderwijsinstelling behouden. Afbeelding 3.1 geeft een luchtfoto van het terrein weer. In totaal zijn er 67 parkeerplaatsen aanwezig op het terrein. Hiermee kan ruimschoots aan de parkeerbehoefte zoals omschreven in zowel het gemeentelijk beleid als door het CROW worden voldaan. Zodoende blijven er nog minimaal 51 parkeerplaatsen over voor het ophalen en wegbrengen van de kinderen. Bovenstaande worst-case berekening laat zien dat hier 45 parkeerplaatsen voor benodigd zijn, in werkelijkheid zal deze lager zijn.



Afbeelding 3.1 Luchtfoto van het parkeerterrein (Bron: PDOK.nl, bewerkt)

3.4 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het huidige parkeerterrein van voldoende omvang is om de beoogde parkeerbehoefte op te vangen. Naast de parkeerbehoefte voor de reguliere functie van een onderwijsinstelling resteren er voldoende parkeerplaatsen voor het wegbrengen en ophalen van de kinderen tijdens de piekmomenten. In de parkeeronderbouwing is rekening gehouden met een worst-case scenario ten aanzien van het planologisch mogelijke, in werkelijkheid zal de parkeerbehoefte lager uitvallen dan hierboven uiteengezet. Onderwijs instelling 'Maupertuus' heeft aangegeven dat in de huidige situatie 20 tot 25 leerlingen dagelijks met de auto worden gehaald en gebracht en dat het niet aannemelijk is dat dit zal toenemen.