

Parkeerbalans t.b.v. 3 nieuwbouw woningen aan de Hoenderkamp te Heteren

Auteur:	ing. M. Raafs
Goedgekeurd:	A. Schuring
Projectnummer:	BEJ00114
Versie:	1.1
Datum:	22 juli 2016
Referentie:	150211_073016

Inhoudsopgave

1 INLEIDING.....	3
1.1 Inleiding	3
2 PARKEERCAPACITEIT	3
2.1 Parkeerbalans	3
2.1 Uitgangspunten parkeerbalans.....	3
2.2 Effect wijzigingen op parkeerbalans	4
2.3 Parkeerdruk	5
3. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN	6
3.1 Conclusie en aanbevelingen	6
Bijlage 1 – Gegevens momentopname 13-07-2016.....	7

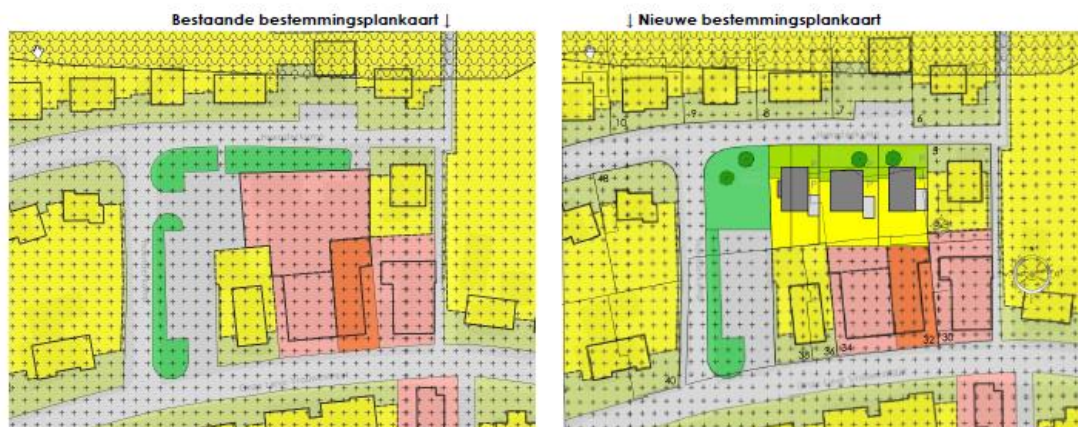
1 INLEIDING

1.1 Inleiding

Het plan omvat de realisatie van 3 woonhuizen aan de Hoenderkamp te Heteren op de locatie van een voormalige supermarkt. De ontwikkeling is verdeeld over 2 fasen: fase 1 met de bouw van de 1^e en 2^e woning en fase 2, de bouw van de derde woning. Voor deze woonhuizen moet een deel gemeentegrond nabij de voormalige supermarkt worden aangekocht voor de bouwkvavels. In verband met de nieuwe woningen, het vervallen van de supermarkt en het herbestemmen van gemeentegrond is gevraagd om de parkeercapaciteit te herevalueren. In figuur 1 is een overzicht van de geplande bouwkvavels weergegeven.



Figuur 1 – Overzicht geplande bouwkvavels



Figuur 2 – Aanpassing bestemmingsplankaart t.b.v. geplande bouwkvavels

2 PARKEERCAPACITEIT

2.1 Parkeerbalans

De parkeernormen zijn per gemeente vastgesteld. In het geval van Heteren, onderdeel van de gemeente Overbetuwe, is dit vermeld in de Nota parkeernormen, gemeente Overbetuwe 2014 van 18 februari 2014.

De woningen zijn gepland op de locatie van een voormalige supermarkt. De parkeercapaciteit van deze locatie is bepaald aan de hand van historische parkeerkencijfers, waarbij rekening is gehouden met aanwezigheid van de supermarkt. Omdat de locatie niet kan voldoen aan de huidige parkeernormen, zal hier onderbouwd moeten worden dat de aanwezige parkeerplaatsen voldoen aan de vraag. In de vigerende “Nota parkeernormen” van de gemeente Overbetuwe is bepaald dat de bezetting van de parkeerplaatsen in de nieuwe situatie de bezettingsgraad van 85% niet mag overschrijden.

2.1 Uitgangspunten parkeerbalans

De veranderingen van de parkeerdruk voortvloeiende uit de nieuw te bouwen woningen kunnen bepaald worden aan de hand van de kencijfers uit de parkeernorm. De nieuw te bouwen woningen zijn vrijstaande koopwoningen en de bijbehorende parkeernorm is af te lezen uit de tabel in figuur 3. Voor een vrijstaande koopwoning in de overige kernen van de gemeente Overbetuwe is het minimum aantal parkeerplaatsen per woning vastgesteld op 2,7.

Wonen	Elst-Zetten		Overige kernen	Buiten-gebied	Aandeel bezoekers	Eenheid per
	Centrum	Rest bebouwde kom	Rest bebouwde kom			
Koop, vrijstaand	2,2	2,6	2,7	2,8	0,3 pp/woning	Woning
Koop, 2 onder 1 kap	2,1	2,5	2,6	2,6	0,3 pp/woning	Woning
Koop, tussen/hoek	1,9	2,3	2,4	2,4	0,3 pp/woning	Woning

Figuur 3 – Parkeernormen auto 2014, Bijlage 2, “Nota parkeernormen gemeente Overbetuwe 2014”

Niet alle parkeercapaciteit dient op openbaar terrein worden voorzien. De meeste woningen zijn voorzien van een vorm van oprit en/of garage, echter deze mag niet in zijn volledigheid meegerekend worden in een parkeerbalans. In figuur 4 is te zien hoeveel parkeerplaatsen voor een combinatie van oprit en garage meegerekend mogen worden. In het geval van de voorgenomen ontwikkelingen is een garage met een lange oprit van toepassing. Dit geeft een berekeningsaantal van 1,3 parkeerplaatsen per woning.

Rekenwaarden	Theoretisch aantal	Berekenings-aantal	Opmerking afmeting
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	Oprit min. 5,0 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	Oprit min. 10,5 meter diep
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	Oprit min. 5,0 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0	-
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	-
Garage met enkele oprit	2	1,0	Oprit min. 5,0 meter diep
Garage met lange oprit	3	1,3	Oprit min. 10,5 meter diep
Garage met dubbele oprit	3	1,8	Oprit min. 5,0 meter breed

Figuur 4 – Rekenwaarden, Bijlage 2, “Nota parkeernormen gemeente Overbetuwe 2014”

2.2 Effect wijzigingen op parkeerbalans

De genoemde wijzigingen hebben invloed op de parkeerbalans op 3 manieren:

- De nieuw te bouwen woningen creëren extra vraag naar parkeerplaatsen;
- Door de locatie van de kavels komen parkeerplaatsen te vervallen;
- Door het verdwijnen van de supermarkt neemt vraag naar parkeercapaciteit af.

Uit figuur 3 en 4 is af te leiden dat voor de nieuw te bouwen woningen 8,1 aanvullende parkeerplaatsen nodig zijn (het aantal woningen (3) vermenigvuldigd met de plaatselijke parkeernorm (2,7)). Dit getal mag verminderd worden met parkeerplaatsen op eigen terrein, welke vastgesteld is op 1,3 parkeerplaatsen. De totale toegevoegde parkeerlast komt hierbij neer op $(2,7 - 1,3) \times 3 = 4,2$ parkeerplaatsen.

Op de parkeerplaats van de supermarkt zijn 18 parkeerplaatsen aanwezig. Om plaats te maken voor de kavels van de nieuw te bouwen woningen en openbaar groen zullen hier 4 parkeerplaatsen van komen te vervallen, zie figuur 2.

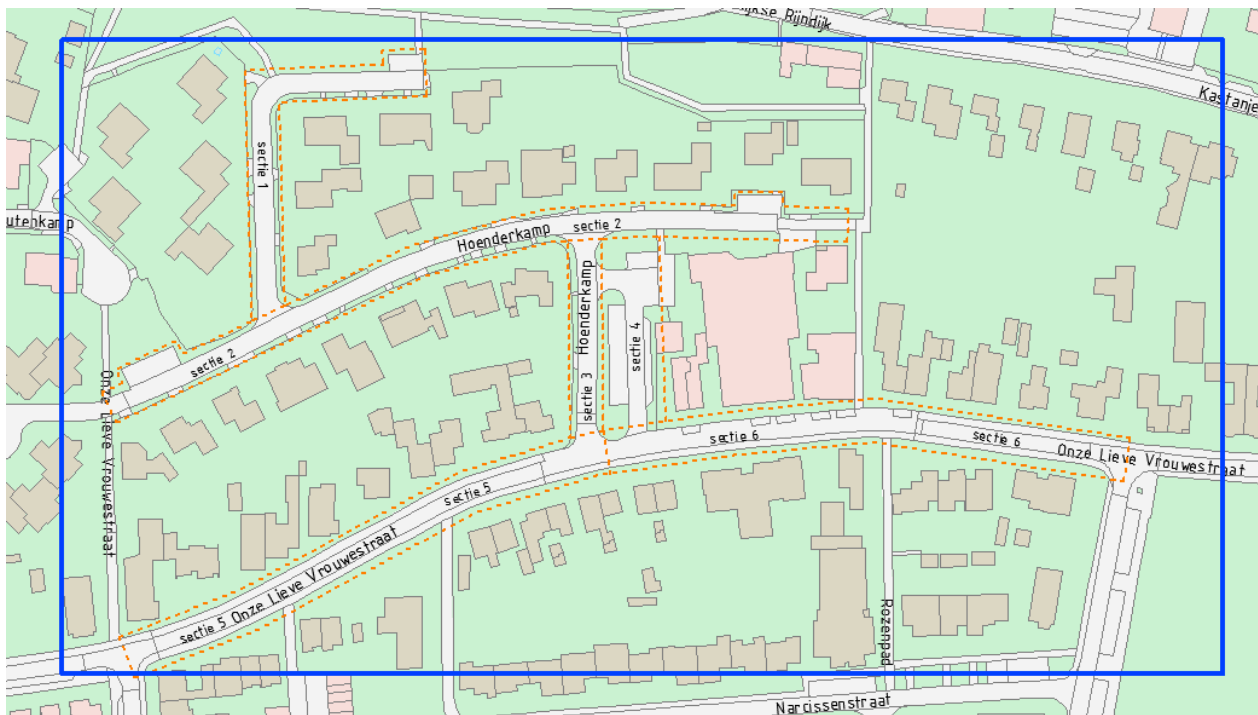
Door het verdwijnen van de supermarkt zal de vraag naar parkeerplekken afnemen. Omdat niet te achterhalen is met welke kengetallen in het verleden gerekend is, kan men niet vaststellen hoeveel van deze parkeerplekken aan de supermarkt toegekend waren.

2.3 Parkeerdruk

In hoofdstuk 3 van de Nota Parkeernormen gemeente Overbetuwe 2014 staat vermeld: "De bezettingsgraad in de omgeving mag, inclusief die van de nieuwe ontwikkeling, niet hoger worden dan 85%". Deze eis wordt getoetst aan de hand van momentopnames conform de nota. De nota schrijft voor dat gemeten moet worden op een woensdag op de volgende 4 tijdstippen 6.00, 11.00, 15.00 en 19.00 uur. Voor deze meting is een gebied vastgesteld, dit gebied is weergegeven in figuur 6. Het gebied is vervolgens opgedeeld in 6 secties. De meting is uitgevoerd op woensdag 13 juni 2016.

In bijlage 1 zijn de gegevens van deze meting weergegeven. Van de 6 secties is ten eerste aangegeven hoe veel parkeerplekken er aanwezig zijn verdeeld over privé terrein en openbaar gebied. Vervolgens is aangegeven per sectie en per tijdstip wat de bezetting is geweest. Conform de nota is voor privéparkeerplaatsen een rekenwaarde aangegeven van 1,0. In de praktijk blijkt echter dat er in sommige gevallen meerdere auto's op de oprit van één woning staan. Dit is hoofdzakelijk van toepassing op de secties 1 en 5 waar slechts enkele parkeerplaatsen op openbaar terrein zijn. Uit de gegevens blijkt dan ook dat hier op sommige momenten meer dan 100% bezetting is.

De tweede tabel van bijlage 1 geeft de nieuwe situatie weer, waarbij de 4 parkeerplaatsen van de voormalige supermarkt zijn verminderd en de aanvullende parkeerlast van 4,2 op het openbare gebied is vermeerderd. Voor de parkeerbelasting van sectie 2 (de straat van de nieuw te bouwen woningen) stijgt hierbij van gemiddeld 72% naar gemiddeld 90%. De parkeerbelasting van het aangrenzende openbare parkeerterrein blijft echter zeer beperkt. Deze stijgt met slechts 6 procentpunten van 22% naar 28%.



Figuur 6 – Overzicht onderzoeksgebied met sectie indeling

3. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

3.1 Conclusie en aanbevelingen

Door de inpassing van de nieuw te bouwen woningen kan in eerste instantie niet voldaan worden aan de vigerende parkeernorm. De nieuwe woningen vereisen 4,2 aanvullende parkeerplaatsen op het openbare terrein. Aanvullend zullen door de nieuwe woningen 4 parkeerplaatsen verdwijnen. Om de parkeercapaciteit alsnog te kunnen waarborgen is een parkeerbalans opgesteld. Door observatie is duidelijk geworden of de parkeercapaciteit in de nabije omgeving voldoende zal zijn in de nieuwe situatie.

In het onderzoeksgebied zijn relatief weinig openbare parkeerplekken en veel woningen met een privé oprit. Volgens de nota parkeernormen mag een woning met een oprit maar als één parkeerplaats worden gerekend, in de praktijk blijkt echter dat hier in veel gevallen twee of meer auto's worden geparkeerd. Uit de gegevens blijkt dan ook dat in sommige secties de 100% overschreden wordt.

Het onderzoeksgebied heeft tijdens de momentopname een belasting van gemiddeld 61%. Door de geplande aanpassingen zal deze belasting verhoogd worden naar 65%. Voor de parkeerbelasting van sectie 2 (de straat van de nieuw te bouwen woningen) stijgt hierbij van gemiddeld 72% naar gemiddeld 90%. De parkeerbelasting van het aangrenzende openbare parkeerterrein blijft echter zeer beperkt, deze stijgt met slechts 6 procentpunten van 22% naar 28%.

Concluderende uit bovenstaande is het duidelijk dat de parkeercapaciteit in de nieuwe situatie gewaarborgd blijft.

Bijlage 1 – Gegevens momentopname 13-07-2016

Huidige situatie

SECTIE	CAPACITEIT		Bezetting per tijdstip in aantallen				Bezetting per tijdstip in percentage				Gem. bezetting
	openbaar	eigen terrein	6:00	11:00	15:00	19:00	6:00	11:00	15:00	19:00	
1	4	9	15	10	12	10	115%	77%	92%	77%	90%
2	11	12	22	14	13	17	96%	61%	57%	74%	72%
3	0	2	1	1	1	0	50%	50%	50%	0%	38%
4	19	0	3	3	4	7	16%	16%	21%	37%	22%
5	12	10	22	19	18	18	100%	86%	82%	82%	88%
6	15	8	12	10	12	17	52%	43%	52%	74%	55%
Totaal bezetting:							72%	56%	59%	57%	61%

Toekomstig scenario

SECTIE	CAPACITEIT		Bezetting per tijdstip in aantallen				Bezetting per tijdstip in percentage				Gem. bezetting
	openbaar	eigen terrein	6:00	11:00	15:00	19:00	6:00	11:00	15:00	19:00	
1	4	9	15	10	12	10	115%	77%	92%	77%	90%
2	11	12	26,2	18,2	17,2	21,2	114%	79%	75%	92%	90%
3	0	2	1	1	1	0	50%	50%	50%	0%	38%
4	15	0	3	3	4	7	20%	20%	27%	47%	28%
5	12	10	22	19	18	18	100%	86%	82%	82%	88%
6	15	8	12	10	12	17	52%	43%	52%	74%	55%
Totaal bezetting:							75%	59%	63%	62%	65%