

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Casuariestraat 9a
2511 VB Den Haag

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Woningstichting Heteren

Nieuwbouw Korte Molenstraat - Fazantstraat Driel

Verkeerskundige onderbouwing

Datum
Kenmerk
Eerste versie

7 juni 2018
WOH001/Vnj/0003.03

1 Inleiding

Woningstichting Heteren heeft het plan om op de hoek van de Fazantstraat en de Korte Molenstraat in Driel een appartementengebouw te realiseren met twaalf appartementen. Het pand volgt de bebouwingscontour van de bestaande bebouwing, maar wordt met drie woonlagen wel hoger. Voor dit bouwplan is een herziening van het bestemmingsplan noodzakelijk, de huidige bestemming is dienstverlening en de bebouwing wordt hoger dan het huidige bestemmingsplan toestaat. Voor deze ontwikkeling is een ontwerp bestemmingsplan opgesteld (Driel, Fazantstraat - Korte Molenstraat, NL.IMRO.1734.0269DRIEfazantstr-ONT1).



Figuur 1.1: Impressie van het plan, gezien vanaf de Korte Molenstraat

Woningstichting Heteren heeft Goudappel Coffeng BV gevraagd een parkeeronderzoek uit te voeren en een verkeerskundige onderbouwing van de ontwikkeling op te stellen.

2 Huidige bestemming

In het vigerende bestemmingsplan 'Driel' is de planlocatie benoemd als 'Dienstverlening', wat betekent dat op deze locatie (commerciële) dienstverlening en detailhandel mogelijk is. In het bestemmingsplan is één bedrijfswoning toegestaan. De omvang van de huidige bebouwing is circa 625 m² bvo.

In het verleden was hier een makelaardij aanwezig. Daarbij kon over de hele lengte van het pand haaks op eigen terrein geparkeerd worden aan de Korte Molenstraat en de Fazantstraat, wat twee keer 8 parkeerplaatsen betekende (rekening houdend met de plantenbakken in de bocht). Totaal waren er in het verleden 16 parkeerplaatsen beschikbaar.



Figuur 2.1: De vroegere situatie met de makelaardij (foto Cyclomedia 2014)

3 Beschrijving van het plan

Het ontwerp bestemmingsplan beschrijft de functie van deze locatie als volgt:

'De voor 'Wonen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

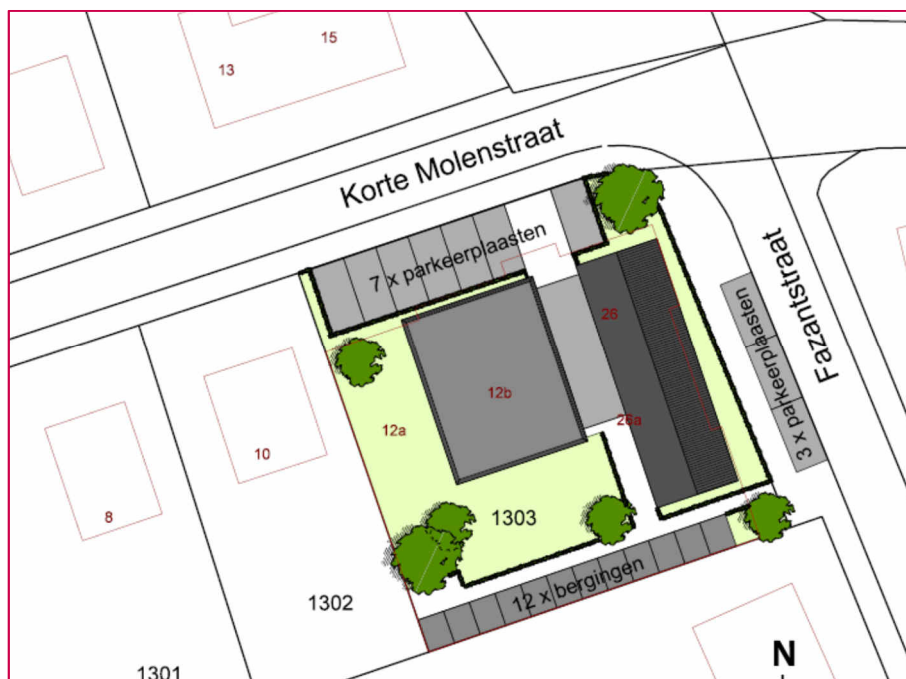
- a. wonen in gestapelde woningen, met dien verstande dat uitsluitend sociale huurwoningen zijn toegestaan;
- b. de uitoefening van een aan huis gebonden beroeps- of bedrijfsactiviteit;
- c. tuinen, erven en terrassen bij de woningen;
- d. water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
- e. parkeervoorzieningen ten behoeve van het wonen;
- f. nutsvoorzieningen;

een en ander met bijbehorende voorzieningen, waaronder bergingen.'

Het plan omvat 12 driekamer appartementen van circa 50 m². De appartementen hebben een kleine gecombineerde woonkamer/keuken en twee slaapkamers. Er is niet voorzien in eigen buitenruimte in de vorm van balkons of loggia's. De appartementen zijn klein maar groter dan bijvoorbeeld micro-woningen of studio's die in stedelijke gebieden worden gebouwd. We beschouwen de appartementen voor wat betreft verkeersgeneratie en parkeren als goedkope huurappartementen.



Op de begane grond is voor iedere woning een berging aanwezig, die los staan van het hoofdgebouw. Bij het plan is een inrichtingsplan opgesteld. Daarin zijn 10 parkeerplaatsen opgenomen, 7 haaksparkerplaatsen op eigen terrein aan de Korte Molenstraat en 3 langsparkerplaatsen aan de Fazantstraat.



Figuur 3.1: inpassing van het plan met 10 parkeerplaatsen

In de toelichting op het ontwerp bestemmingsplan is opgenomen: 'De appartementen zijn specifiek bedoeld voor urgentiegevalen, zoals starters, gescheiden ouders en statushouders.' Het is de vraag of deze toevoeging iets betekent voor de verkeersaspecten of parkeren. Werkende starters en werkende gescheiden ouders beschikken net zo vaak over een auto als andere bewoners van goedkope huurappartementen. Voor statushouders geldt waarschijnlijk dat zij niet over een auto kunnen beschikken, maar vooraf is niet bekend welk aandeel deze groep zal hebben.

In de 'Woonagenda Overbetuwe 2020' van december 2016 beschrijft de gemeente in hoofdstuk 4 de urgentiegevallen en hoe de gemeente daar mee om wil gaan. Maar dat levert geen aanvullende informatie op over de inkomens en/of autobezit van de toekomstige bewoners.

Het bestemmingsplan maakt het niet onmogelijk dat op termijn of in geval van leegstand een of meer woningen aan minder urgente groepen zullen worden toegewezen indien de bedoelde urgente groepen zich niet melden. Onze conclusie is dan ook dat deze woningen voor wat betreft de verkeersaspecten als 'normale' huurappartementen moeten worden beschouwd.

4 Parkeren

De gemeente Overbetuwe heeft de parkeernormen vastgelegd in de 'Nota Parkeernormen gemeente Overbetuwe 2016'. Deze normen zijn gebaseerd op de kencijfers uit de CROW-publicatie 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'. De kencijfers kennen een bandbreedte. Op basis van het relatief hoge autobezit onder de inwoners neemt de gemeente de maximale waarde van de kencijfers als uitgangspunt.

Indien bij een plan de berekende parkeerbehoefte niet op eigen terrein kan worden opgevangen, moet worden onderzocht of de parkeerbehoefte kan worden opgevangen op bestaande parkeerruimte of door aanleg van parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

Het plan is omschreven als appartementen specifiek voor urgente gevallen. Hiermee geeft de gemeente Overbetuwe invulling aan de wens om woningen toe te voegen voor deze groepen. Dit type woning is niet apart benoemd in de Nota Parkeernormen. In de toelichting bij het ontwerp bestemmingsplan is voor de nieuwe woonbestemming de parkeernorm voor kamerverhuur (niet studenten) aangehouden. Een norm die gehanteerd kan worden bij kamerverhuur en studio's (éénkamerwoningen met eigen sanitair). Gezien de omvang en indeling van de appartementen voldoen deze niet aan de omschrijving kamerverhuur of studio, deze appartementen vallen onder de omschrijving goedkope etagewoningen.

De parkeernormen die op basis van het huidige bestemmingsplan van belang zijn:

- Commerciële dienstverlening: 3,8 pp/100 m² bvo.
- Detailhandel: 2,2 tot 5,1 pp/100 m² (kringloopwinkel tot buurtsupermarkt).
- Wonen: 1,8 (huur, etage, goedkoop).

De norm voor wonen houden we ook aan voor de bedrijfswoning die in de huidige situatie mogelijk is.

functie	omvang	norm	eenheid	aantal pp	na afronding	beschikbaar
buurtsupermarkt	625	5,1	100 m ²	31,9		
bedrijfswoning	1	1,8	woning	1,8		
totaal winkelbestemming				33,7	34	n.v.t.
commerciële dienstverlening	625	3,8	100 m ²	23,8		

functie	omvang	norm	eenheid	aantal pp	na afronding	beschikbaar
bedrijfswoning	1	1,8	woning	1,8		
totaal commerciële dienstverlening				25,6	26	16
appartementen	12	1,8	woning	21,6	22	10

Tabel 4.1: Raming parkeervraag op basis van parkeernormen

Tabel 4.1 geeft de parkeervraag voor de afzonderlijke bestemmingen. De nieuwe bestemming heeft minder parkeerplaatsen nodig dan de huidige bestemming. Maar door dat er minder parkeerplaatsen direct bij het plan liggen, blijft de druk op de omgeving vergelijkbaar. Daarbij is nog geen rekening gehouden met dubbelgebruik.

	werkdag					zaterdag		zondag- middag
	ochtend	middag	avond	koopavond	nacht	middag	avond	
woningen bewoners	50	50	90	80	100	60	80	70
woningen bezoekers	10	20	80	70	0	60	100	70
commerciële dienstverlening	100	100	5	75	0	0	0	0
Detailhandel	30	60	10	75	0	100	0	0
Supermarkt	30	60	40	80	0	100	40	0

Tabel 4.2: Aanwezigheidspercentages bij dubbelgebruik

In het algemeen geldt dat het parkeren bij een solitaire commerciële voorziening in een woongebied zonder overlast deels in de omgeving kan worden opgelost in de vorm van dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Voor de makelaardij gold dat een korte piek overdag opgevangen kon worden op vrije parkeerplaatsen in de omgeving. Voor extra woningen in een woongebied geldt dit niet, er moet worden onderzocht of de benodigde 12 parkeerplaatsen in de omgeving beschikbaar zijn. De bezettingsgraad van de parkeerplaatsen in de omgeving mag, inclusief die van de nieuwe ontwikkeling, niet hoger worden dan 85%.

Gezien de beperkte omvang van de woningen en het inkomen van de doelgroep kan de vraag worden gesteld of het logisch is om de maximumwaarde van de CROW kencijfers toe te passen zoals voorgeschreven in de Nota Parkeernormen. De bandbreedte die het CROW aangeeft is voor deze woningcategorie 1,0 tot 1,8 parkeerplaats per woning, waarvan 0,3 voor bezoek. In de Nota is een mogelijkheid opgenomen om af te wijken van de parkeereis indien de initiatiefnemer aantoont dat er gegronde redenen zijn om van de parkeernorm af te wijken. Hetzelfde geldt afwijking van de verplichting de parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren.

In het licht van de naar verwachting beperkte inkomsten van de toekomstige bewoners en de beperkte omvang van de appartementen is de verwachting dat het autobezit onder de bewoners lager zal zijn dan bij ruimere woningen. Hooguit één auto per woning lijkt een reëel uitgangspunt. Inclusief een toeslag voor bezoek wordt de parkeernorm in dit geval dan 1,3 parkeerplaats per woning. In de praktijk is het aantal daadwerkelijk benodigde parkeerplaatsen kleiner dan we op basis van de norm berekenen, 16 parkeerplaatsen in plaats van 22. Maar voor de toets hanteren we de norm.

5 Parkeeronderzoek

De Nota Parkeernormen van de gemeente schrijft verschillende onderzoeksdagen en tijdstippen voor. Daarmee kan voor gebieden met gemengde functies goed worden onderzocht hoe de parkeervraag fluctueert afhankelijk van de piekmomenten voor de verschillende functies. Voor gebieden met veel werkgelegenheid en voorzieningen is overdag de parkeerdruk hoog, bij aanwezigheid van veel horeca de middag en avond.

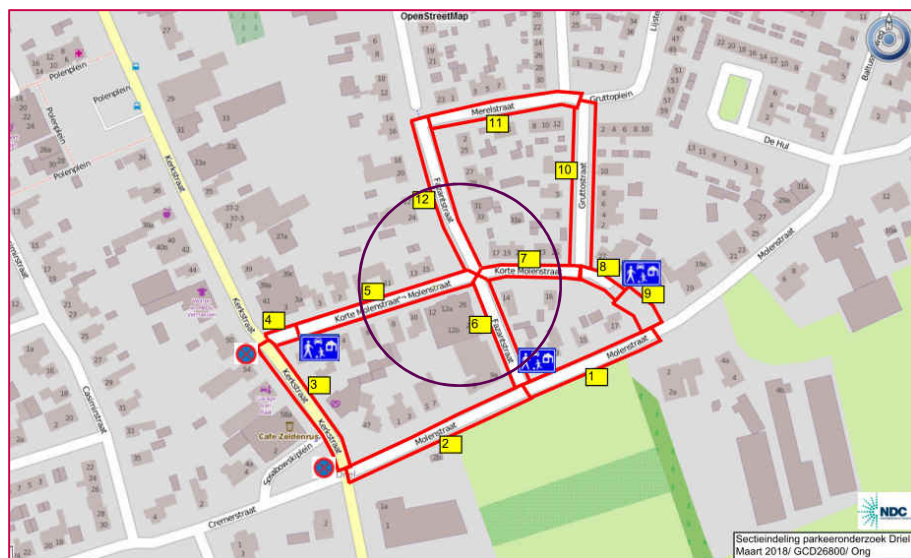
Het CROW geeft in het Handboek parkeren (een van de documenten waarop het gemeentelijke parkeerbeleid op is gestoeld) ten aanzien van de onderzoeksperiode het volgende aan:

4.3.4 Bepalen van de onderzoeksperiode

Het is belangrijk om goed na te denken over de periode waarop het onderzoek moet worden verricht. De onderzoeksperiode wordt bepaald door het type gebied of de type functie(s) waarvan de parkeervraag moet worden gemeten. Gezocht moet worden naar de periode waarbinnen de parkeervraag maximaal is om zo te komen tot een representatief en objectief beeld van de parkeersituatie. Bij een woonwijk is bijvoorbeeld de avond- en nachtsituatie het representatieve moment, dan zijn immers de meeste bewoners thuis. Voor een centrumgebied met een winkelgebied is dit vaak de zaterdagmiddag. Ook dagen waarop de markt wordt georganiseerd, zijn vaak representatief voor de parkeervraag van een winkelgebied: vaak is er dan extra vraag naar parkeerplaatsen en in veel gevallen is de beschikbare parkeercapaciteit dan wat lager doordat op een aantal parkeerplaatsen marktkramen zijn opgesteld. Bij metingen op locaties waar veel bedrijven zijn gevestigd, wordt vaak de dinsdag of donderdag als representatief moment gehanteerd.

Voor een woongebied met weinig andere functies is er geen aanleiding voor het herhaald tellen op verschillende momenten door de week en over de dagen. De parkeerdruk op momenten dat alle bewoners thuis zijn is hier van belang. Die parkeerdruk is ongeveer constant door de week. De maatgevende parkeerdruk treedt 's nachts op, op werkdagen. Een nachtelijke parkeertelling biedt het benodigde inzicht om te toetsen of een bouwplan van beperkte omvang op grond van de parkeersituatie mogelijk is of niet.

In de nacht van dinsdag 20 op woensdag 21 maart 2018 is 's nachts om 04.30 uur een parkeertelling uitgevoerd in de straten in de omgeving. In het hele onderzoeksgebied zijn 82 parkeerplaatsen aanwezig.



Figuur 5.1: De onderzochte straten met sectie-indeling met cirkel loopafstand 50 m.

omschrijving sectie	capaciteiten			parkeerdruk 04.30 uur	
	vrij	vergunning	totaal	bezet	vrij
1 Molenstraat	7		7	0	7
2 Molenstraat	11		11	4	7
3 Kerkstraat	4		4	0	4
4 Korte Molenstraat	4	2	6	3	3
5 Korte Molenstraat (woonerf)	6		6	3	3
6 Fazantstraat (woonerf)	4		4	2	2
7 Korte Molenstraat (woonerf)	6		6	5	1
8 Korte Molenstraat (woonerf)	0		0	0	0
9 Korte Molenstraat	5		5	4	1
10 Gruttostraat (woonerf)	8		8	9	-1
11 Merelstraat (woonerf)	11		11	8	3
12 Fazantstraat (woonerf)	14		14	4	10
Totaal	80	2	82	42	40

Tabel 5.1: Samenvatting van de resultaten van het parkeeronderzoek

Van de 82 aanwezige parkeerplaatsen zijn er 's nachts 42 bezet, 40 parkeerplaatsen zijn vrij. Niet alle vrije parkeerplaatsen in de buurt zijn aantrekkelijk voor de nieuwe bewoners. Mensen parkeren bij voorkeur in de eigen straat of om de hoek op een loopafstand tot 50 meter van de woning. Op basis van een loopafstand tot ongeveer 50 meter zijn de parkeerplaatsen aan de Fazantstraat (sectie 6 en 12) en de Korte Molenstraat (sectie 5 en 7) aantrekkelijk voor de bewoners van de nieuwbouwontwikkeling. Daar zijn 's nachts in totaal 16 parkeerplaatsen vrij, voldoende om de toename van de parkeervraag op te vangen. De gemeente hanteert als uitgangspunt is dat de maximale parkeerbezetting 85% is. Daarmee wordt voorkomen dat men de hele buurt moet afrijden op zoek naar een vrije parkeerplaats. De gemiddelde parkeerbezetting in de buurt blijft ook met de nieuwe ontwikkeling onder de norm van 85% bezetting. Het gedeelde gebruik van de parkeer-

plaatsen kan er op sommige momenten toe leiden dat de huidige bewoners in de toekomst op sommige momenten wat verder van de woning moeten parkeren dan nu. Maar als totaal is er in de buurt voldoende parkeerruimte vrij om dat op te vangen.

Gezien de doelgroep van de nieuwe woningen is de verwachting dat het aantal auto's dat de bewoners bezit kleiner is. Het aantal auto's dat in de buurt een parkeerplaats moet vinden is dan ook kleiner. Daarmee zijn de parkeereffecten van de nieuwbouw naar alle waarschijnlijkheid kleiner dan hier beschreven.

6 Verkeersgeneratie

Het veranderen van de functie van een locatie heeft invloed op de hoeveelheid verkeer in een straat. Hierna hebben we de verkeersgeneratie bepaald op basis van CROW publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'.

functie	omvang	kental	verkeersgeneratie	
			weekdag	werkdag
buurtsupermarkt	625	131,2 mvt/100m ² bvo	820	nvt
makelaardij	625	17,7 mvt/100m ² bvo	111	147
appartementen	12	4,5 mvt/woning	54	60

Tabel 6.1: verkeersgeneratie

De appartementen genereren op werkdagen 60 autobewegingen per etmaal op. In het drukste avondspitsuur gaat het om ongeveer 10% daarvan, 6 auto's per uur extra. Dit is minder dan de eerdere functies die op deze locatie mogelijk waren. De toename ten opzichte van de huidige situatie is in de praktijk nauwelijks waar te nemen en heeft daarmee geen invloed op de gebruiksmogelijkheden of het functioneren van het woonerf.

7 Uitbreidingsmogelijkheden parkeren

De inrichting van de straten rond het plan is recent aangepast, de straten zijn ingericht als woonerf. Op sommige plekken in de wijk is een knik in de straat aanwezig door wisselend links en rechts parkeren. Bij de herinrichting is de rijloper in de Fazantstraat dicht tegen de bouwlocatie gelegd dan de vroegere rijbaan (zie Figuur 7.2). Daardoor is het niet mogelijk om in de Fazantstraat net als in het verleden haaksparkeerplaatsen direct tegen de bebouwing te realiseren. Er is wel ruimte voor de langspaarkeerplaatsen die in het plan zijn opgenomen. Direct rond het bouwplan zijn er daarmee geen mogelijkheden om extra parkeerruimte te realiseren.



Figuur 7.1: De Fazantstraat voorheen



Figuur 7.2: De Fazantstraat met nieuwe inrichting

8 Conclusie

Bij het nieuwbouwplan is er ruimte om op eigen terrein en op straat een deel van de benodigde parkeerplaatsen te realiseren. Voor een deel wordt de parkeervraag op openbaar terrein opgelost. Op basis van de parkeeranalyse en het parkeeronderzoek blijkt dat

het resterende deel van de benodigde parkeerplaatsen in de omgeving kan worden gevonden, de nieuwe bewoners maken gebruik van vrije parkeerplaatsen in de directe omgeving. Voor de huidige bewoners kan dit betekenen dat zij op sommige momenten iets verder van huis moeten parkeren.

De hoeveelheid verkeer die samenhangt met de appartementen is kleiner dan de eerdere functies die op deze locatie mogelijk waren. De toename ten opzichte van de huidige situatie is in de praktijk nauwelijks waar te nemen en heeft daarmee geen invloed op de gebruiksmogelijkheden of het functioneren van het woonerf.