



Memo

Aan : Rob Swartjes, Woonstichting Valburg
C.c. : -
Van : Mark Mallens, Mobycon
Betreft : Memo parkeerdrukmeting Beatrixstraat Zetten
Datum : 6 december 2018
Kenmerk : 5978-M-E3

Geachte heer Swartjes,

In deze memo vindt u de resultaten van de parkeerdrukmetingen die in week 48 hebben plaatsgevonden. In deze memo is ook een theoretische analyse opgenomen naar de toekomstige parkeervraag als gevolg van de geplande ontwikkeling.

1. Aanleiding

Aan de Beatrixstraat in Zetten staan momenteel een aantal eengezinswoningen en duplexwoningen. Voor deze locatie is een nieuwbouwplan ontwikkeld waarbij 18 nieuwe appartementen en 3 grondgebonden woningen worden gebouwd op de plek van de huidige bebouwing.

Op basis van een parkeerdrukmeting hebben we vastgesteld of in de omgeving voldoende ruimte is om de parkeervraag van de nieuwbouw op te vangen. Daarnaast gaan we in deze memo kort in op de verkeersafwikkeling in de Irenestraat, de enige ontsluitingsroute voor het parkeerterrein (sectie 26) achter de nieuwbouwlocatie.

De Beatrixstraat ligt net ten noorden van het plangebied, de Irenestraat direct ten zuiden. In een straal van 100 meter rondom het plangebied is de parkeerdruk in de openbare ruimte gemeten. De afstand van 100 meter relateert aan de acceptabele loopafstand die het CROW hanteert voor parkeren bij de functie wonen.

2. Omgeving

Het onderzoeksgebied is weergegeven op onderstaande afbeelding:



Afbeelding 1 Onderzoeksgebied parkeerdrukmeting Zetten

3. Parkeervraag nieuwe ontwikkeling

In het plangebied worden 18 nieuwe appartementen en 3 grondgebonden woningen gebouwd. Locatie is het centrum van Zetten. Uitgangspunten hierbij zijn als volgt:

- de grondgebonden woningen vallen in de categorie 'huurhuis, sociale huur', parkeernorm is 1,7;
- de appartementen zijn in de categorie 'huur, etage, goedkoop', parkeernorm is 1,5;

Van de 21 sociale huurwoningen is besloten om 4 woningen in de vrije sector te verhuren. Dit heeft invloed op de bijbehorende parkeernorm. De parkeernorm stijgt voor deze 4 woningen van 1,5 (categorie sociale huur) naar 1,7 (categorie huur midden/duur), wat resulteert in een toename van 0,8 in de parkeernorm (0,2 toename voor 4 woningen).

Op basis van de 'Nota parkeernormen gemeente Overbetuwe 2016' heeft dat de volgende theoretische parkeervraag tot gevolg:

14 appartementen (norm is 1,5 per woning) = 21 parkeerplaatsen

4 woningen in de vrije sector (norm is 1,7 per woning) = 6,8 parkeerplaatsen

3 woningen (norm is 1,7 per woning) = 5,1 parkeerplaatsen

Totaal zijn dan 33 parkeerplaatsen nodig (32,9 afgerond naar boven), 7 daarvan kunnen op het terrein van de ontwikkeling worden gerealiseerd. Dit houdt in dat nog 26 parkeerplaatsen elders moeten worden gevonden.

De 33 parkeerplaatsen zijn nodig als alle bewoners aanwezig zijn, normaliter is dat 's nachts. Overdag is de parkeerdruk die door bewoners wordt veroorzaakt veel lager, op werkdagen overdag is dat 50%. Deze percentages zijn ook opgenomen in de Nota Parkeernormen van de gemeente in Bijlage 2 onder 'Dubbelgebruik'.

4. Onderzoeksopzet

We hebben op drie dagen in week 48 op zes momenten per onderzoeksdag de parkeerdruk geme-

ten:

Dinsdag 28 november: 07:00 uur; 10:00 uur; 13:00 uur; 16:00 uur; 19:00 uur; 22:00 uur.

Vrijdag 1 december: 07:00 uur; 10:00 uur; 13:00 uur; 16:00 uur; 19:00 uur; 22:00 uur.

Zaterdag 2 december: 07:00 uur; 10:00 uur; 13:00 uur; 16:00 uur; 19:00 uur; 22:00 uur.

Deze dagen en tijden komen overeen met dagen en tijden genoemd in de 'Nota parkeernormen gemeente Overbetuwe 2016', met de uitzondering van de vrijdag, omdat dit de koopavond in Zetten is.

Op elk van de momenten is vanaf het startmoment een ronde gemaakt door het gebied waarbij alle geparkeerde voertuigen zijn geteld. Samen met een capaciteitsinventarisatie die we voorafgaand aan het onderzoek hebben gedaan kunnen we daarmee de parkeerdruk vaststellen. Tijdens het onderzoek is alleen openbare parkeercapaciteit geïnterpreteerd (daartoe behoren ook gehandicaptenparkeerplaatsen, laad- en losplaatsen, oplaadpunten en gereserveerde parkeerplaatsen). De privéparkeercapaciteit, inclusief opritten, is buiten beschouwing gelaten. Op plekken waar geen vakindeling aanwezig is, is op basis van het telprotocol van de gemeente Den Haag de capaciteit bepaald. Op basis van de weglengte is dan de capaciteit berekend.

5. Resultaten huidige situatie

In de onderstaande tabellen zijn de maximale bezettingen en parkeerdruk per onderzoeksdag weergegeven. De cellen waarin een parkeerdruk hoger dan 85% is opgenomen zijn oranje gearceerd. Deze mate van parkeerdruk is een belangrijke indicator van de benutting van capaciteit, omdat dit een omslagpunt vormt voor zoekverkeer. Bij een bezetting van meer dan 85% ontstaat veel meer zoekverkeer en wordt vaker foutgeparkeerd, wat onwenselijk is uit het oogpunt van verkeersveiligheid en leefbaarheid in een bepaald gebied. Een parkeerdruk van 100% of hoger is in rood gearceerd. Op die momenten wordt er feitelijk foutgeparkeerd.

<i>Dinsdag 21 november</i>			Bezetting					
Sectie	Straatnaam	Cap.	7.00u	10.00u	13.00u	16.00u	19.00u	22.00u
1	Bakkerstraat	9	22%	33%	33%	33%	33%	89%
2	Bakkerstraat	2	0%	0%	0%	0%	0%	50%
3	Beatrixplein	49	0%	61%	67%	76%	8%	0%
4	Beatrixstraat	5	0%	60%	80%	60%	20%	20%
5	Beatrixstraat	4	0%	0%	75%	25%	25%	0%
6	Beatrixstraat	0	-	-	-	-	-	-
7	Damstraat	15	40%	27%	33%	20%	47%	33%
8	Damstraat	6	17%	17%	17%	17%	100%	0%
9	Damstraat	0	-	-	-	-	-	-
10	Damstraat	7	29%	14%	100%	43%	14%	29%
11	Hoofdstraat	12	8%	42%	33%	58%	25%	8%
12	Hoofdstraat	8	0%	75%	63%	88%	13%	0%
13	Hoofdstraat	14	29%	29%	64%	79%	29%	14%
14	Hoofdstraat	9	0%	11%	22%	33%	11%	11%
15	Irenestraat	9	44%	56%	78%	89%	67%	56%
16	Julianaplein	68	0%	39%	61%	85%	24%	1%
17	Julianaplein	11	9%	-	-	-	45%	18%
18	Julianaplein	1	0%	0%	0%	0%	0%	0%
19	Julianaplein	6	33%	33%	83%	50%	33%	33%
20	Ploegstraat	3	0%	0%	0%	0%	0%	0%
21	Ploegstraat	8	63%	63%	63%	63%	88%	88%
22	Steenbeekstraat	19	11%	5%	11%	16%	0%	5%
23	Tussen de Heggen	12	67%	8%	25%	33%	0%	33%
24	Veldstraat	3	67%	33%	67%	67%	33%	0%
25	Wouterplasstraat	0	-	-	-	-	-	-
26	P. terrein Irenestraat	36	33%	33%	28%	36%	36%	31%
	<i>Totaal onderzoeksgeb.</i>	316	16%	36%	49%	55%	26%	17%

<i>Vrijdag 24 november</i>			Bezetting					
Sectie	Straatnaam	Cap.	7.00u	10.00u	13.00u	16.00u	19.00u	22.00u
1	Bakkerstraat	9	22%	56%	44%	78%	13%	22%
2	Bakkerstraat	2	0%	50%	50%	50%	0%	0%
3	Beatrixplein	49	0%	84%	45%	65%	43%	0%
4	Beatrixstraat	5	0%	40%	40%	40%	80%	20%
5	Beatrixstraat	4	0%	0%	0%	25%	50%	0%
6	Beatrixstraat	0	-	-	-	-	-	-
7	Damstraat	15	36%	27%	33%	43%	64%	43%
8	Damstraat	6	33%	33%	17%	0%	0%	0%
9	Damstraat	0	-	-	-	-	-	-
10	Damstraat	7	57%	29%	57%	14%	0%	29%
11	Hoofdstraat	12	0%	58%	50%	33%	42%	25%
12	Hoofdstraat	8	0%	100%	75%	100%	75%	0%
13	Hoofdstraat	14	14%	50%	36%	43%	36%	7%
14	Hoofdstraat	9	11%	14%	75%	0%	78%	78%
15	Irenestraat	9	44%	33%	33%	56%	78%	100%
16	Julianaplein	68	1%	68%	50%	66%	68%	0%
17	Julianaplein	11	9%	36%	73%	9%	73%	0%
18	Julianaplein	1	0%	0%	0%	0%	0%	0%
19	Julianaplein	6	33%	83%	67%	33%	50%	50%
20	Ploegstraat	3	0%	0%	0%	0%	0%	0%
21	Ploegstraat	8	75%	75%	50%	63%	75%	88%
22	Steenbeekstraat	19	11%	16%	16%	11%	11%	21%
23	Tussen de Heggen	12	67%	50%	42%	33%	67%	92%
24	Veldstraat	3	50%	50%	0%	50%	50%	50%
25	Wouterplasstraat	0	-	-	-	-	-	-
26	P. terrein Irenestraat	36	31%	33%	28%	28%	25%	25%
	<i>Totaal onderzoeksgeb.</i>	316	17%	54%	44%	46%	48%	21%

<i>Zaterdag 25 november</i>			Bezetting					
Sectie	Straatnaam	Cap.	7.00u	10.00u	13.00u	16.00u	19.00u	22.00u
1	Bakkerstraat	9	22%	33%	44%	56%	11%	22%
2	Bakkerstraat	2	0%	0%	0%	0%	50%	50%
3	Beatrixplein	49	2%	67%	47%	69%	10%	2%
4	Beatrixstraat	5	0%	20%	20%	40%	100%	20%
5	Beatrixstraat	4	0%	0%	25%	25%	25%	0%
6	Beatrixstraat	0	-	-	-	-	-	-
7	Damstraat	15	43%	43%	40%	40%	40%	60%
8	Damstraat	6	0%	0%	17%	0%	17%	0%
9	Damstraat	0	-	-	-	-	-	-
10	Damstraat	7	50%	14%	29%	29%	43%	100%
11	Hoofdstraat	12	0%	42%	25%	33%	0%	8%
12	Hoofdstraat	8	0%	88%	75%	75%	0%	0%
13	Hoofdstraat	14	14%	64%	64%	29%	36%	29%
14	Hoofdstraat	9	0%	0%	22%	22%	78%	67%
15	Irenestraat	9	78%	67%	89%	56%	56%	67%
16	Julianaplein	68	3%	91%	47%	76%	3%	0%
17	Julianaplein	11	0%	100%	100%	27%	27%	55%
18	Julianaplein	1	0%	0%	0%	0%	0%	0%
19	Julianaplein	6	50%	83%	83%	17%	83%	100%
20	Ploegstraat	3	0%	0%	0%	0%	0%	0%
21	Ploegstraat	8	63%	88%	50%	88%	63%	88%
22	Steenbeekstraat	19	5%	5%	5%	5%	11%	11%
23	Tussen de Heggen	12	67%	58%	67%	67%	67%	75%
24	Veldstraat	3	100%	100%	50%	33%	33%	33%
25	Wouterplasstraat	0	-	-	-	-	-	-
26	P. terrein Irenestraat	36	33%	44%	28%	28%	22%	22%
	<i>Totaal onderzoeksgeb.</i>	316	19%	60%	45%	50%	24%	25%

6. Parkeerbeleid gemeente Overbetuwe

Bij nieuwbouw of verbouw van bestaande woningen moeten de uitgangspunten uit de Nota Parkeernormen 2016 worden gevolgd. In principe wordt de parkeervraag van een ontwikkeling op het eigen terrein opgelost, al staat dit niet expliciet in de beleidsdocumenten. De gemeente biedt echter ook een drietal mogelijkheden om hiervan af te wijken. Hierbij heeft de gemeente een voorkeursvolgorde in de Nota Parkeernormen opgenomen:

- parkeeren opvangen door benutting bestaande parkeerruimte (paragraaf 3.1);
- aanleg parkeerplaatsen in de openbare ruimte (paragraaf 3.2);
- afwijkingsbevoegdheid (paragraaf 3.3).

In het eerste geval moet middels een parkeerbalans duidelijk worden gemaakt dat binnen acceptabele loopafstanden voldoende parkeerruimte beschikbaar is. Voor woningen is die acceptabele loopafstand vastgesteld op 100 meter (richtlijn CROW). De bezettingsgraad in de omgeving mag daarbij niet hoger dan 85% worden. Dat is wat we in deze notitie doen.

Indien geen ruimte beschikbaar is in de vorm van bestaande parkeerplaatsen, kunnen tegen vergoeding door de initiatiefnemer ook nieuwe parkeerplaatsen worden aangelegd. Hierbij worden specifieke eisen gesteld aan locatie en kwaliteit van de omgeving.

Het college kan tenslotte nog besluiten af te wijken van de parkeereis, als met goede onderbouwing aannemelijk kan worden gemaakt dat de parkeernorm naar beneden zou moeten worden bijgesteld.

7. Conclusie

Parkeerbalans

De huidige woningen op de plek van de nieuwe ontwikkeling veroorzaken uiteraard een bepaalde parkeerdruk. Omdat deze verdwijnen, kan de parkeerdruk die door de bestaande woningen wordt veroorzaakt, in mindering worden gebracht op het totaal. Er staan nu 8 woningen (4 duplex en 4 grondgebonden woningen), waarvan zes met eigen oprit. Op basis van een norm van 1,7 per woning zorgen de 8 woningen voor een parkeerbehoefte van 13,6 parkeerplaatsen ($8 \times 1,7$). Daarop mogen de opritten in mindering worden gebracht (0,8 per oprit), dus dat is 4,8 parkeerplaats minder ($6 \times 0,8$). In totaal zijn er dus $13,6 - 4,8 = 8,8$, dus 9 parkeerplaatsen die in mindering kunnen worden gebracht op de benodigde capaciteit van de nieuwe ontwikkeling.

De parkeerplaats achter de huidige bebouwing (sectie 26 in de parkeerdrukmeting) heeft 36 parkeerplaatsen, waar een maximale bezettingsgraad van 44% is geconstateerd (zaterdag om 10 uur, 16 parkeerplaatsen bezet). Indien we, zoals genoemd in de 'Nota parkeernormen gemeente Overbetuwe 2016' in paragraaf 3.1, uitgaan van een maximale bezetting van 85%, kunnen we met een capaciteit van 30 parkeerplaatsen rekenen ($36 \times 85\%$). Dan zouden er op het drukst gemeten moment 14 (30-16) vrije parkeerplaatsen overblijven.

We hebben gezien dat op basis van de ontwikkeling 33 parkeerplaatsen nodig zijn. Met 14 vrije parkeerplaatsen op het parkeerterrein zijn er nog 19 elders nodig. Daarvan worden 7 parkeerplaatsen op eigen terrein aangelegd. Dat betekent nog een tekort van 12. Langs de toegangsweg naar het parkeerterrein kunnen nog 3 parkeerplaatsen worden aangelegd, wat het tekort tot 9 beperkt. Dit is exact de parkeerdruk die door de huidige woningen wordt veroorzaakt en dus kan worden verminderd op het totaal.

De maximaal te verwachten parkeerdruk voor de nieuwe ontwikkeling die in de omgeving moet worden opgevangen (26 parkeerders) kan dan ook worden verwerkt.

Verkeersafwikkeling Irenestraat

Indien we de 'Nota parkeernormen gemeente Overbetuwe 2016' als basis nemen is het plangebied getypeerd als matig stedelijk en centrum. In combinatie met het aantal en de soort functies die in de nieuwe situatie worden gebouwd kunnen we ook de te verwachten verkeersgeneratie afleiden. De verkeersgeneratie is de som van alle verkeersbewegingen van en naar de woningen. Omdat die niet zijn gespecificeerd in de 'Nota parkeernormen gemeente Overbetuwe 2016', halen we deze uit CROW-richtlijnen, waarop ook de nota is gebaseerd. Het kencijfer voor de verkeersgeneratie is dan (maximum CROW-cijfers):

- Sociale huurwoningen (huurhuis, sociale huur): 4,7
- Appartementen (huur, etage, goedkoop): 3,6

Voor de sociale huurwoningen betekent dat een verkeersgeneratie van 14,1 ($3 \times 4,7$). Voor de appartementen betekent dat een verkeersgeneratie van 64,8 ($18 \times 3,6$). Totaal betekent dat een verkeersgeneratie van afgerond 79 voertuigen per etmaal.

De huidige intensiteit is onbekend, maar gezien de aard en inrichting van de Irenestraat (woonstraat, alleen eengezinswoningen, geen doorgaande route) is de intensiteit naar verwachting laag. Toevoegen van 79 voertuigbewegingen per etmaal zou dan ook geen problemen moeten geven. Richtlijnen bieden hiervoor niet veel houvast. Het meest recente ASVV (2012) geeft het volgende aan met betrekking tot de omvang van 30 km/h zones:

'De wetgeving gaat uit van een zodanige inrichting en beeld van de weg en de omgeving dat de maximumsnelheid redelijkerwijze voortvloeit uit die inrichting. Strikt genomen is er geen sprake meer van een intensiteitscriterium. Van belang zijn meer de stedenbouwkundige opzet, de uitstraling en de vormgeving van het gebied en de wegen.'

In dat opzicht past de beperkte toevoeging van de nieuwe ontwikkeling in de Irenestraat.