



Parkeerbehoefte De Twee Gebroeders

Nieuwerkerk aan den IJssel

Spark

Nieuwstraat 4
2266 AD Leidschendam

+31 (0)70 317 70 05

info@spark-parkeren.nl

www.spark-parkeren.nl

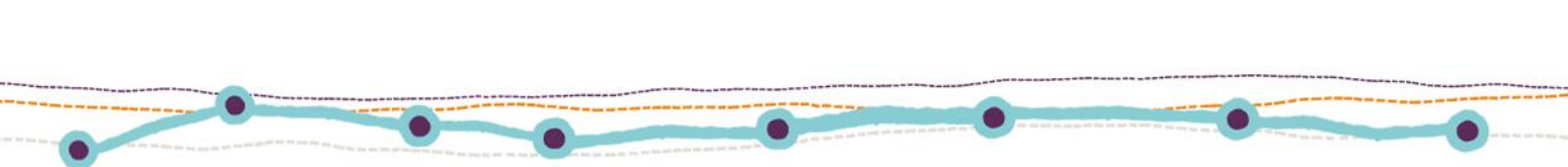
www.linkedin.com/company/spark-parking

Colofon

Opdrachtgever	Stebru
Titel	Parkeerbehoefte De Twee Gebroeders
Versie	6.0
Datum	4 november 2020
Projectteam Opdrachtgever	Judith Fledderus
Projectteam Spark	Ed van Savooyen Michel Houtkamp
Projectleider Spark	Ed van Savooyen

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Vraagstelling	4
1.2	Leeswijzer	4
2	Omvang parkeerbehoefte	5
2.1	Programma	5
2.2	Parkeernormen	5
2.3	Normatieve parkeerbehoefte	6
2.4	Parkeerbehoefte per tijdvak	6
3	Parkeerdrukmetingen	8
3.1	Onderzoeksmomenten en onderzoeksgebied	8
3.2	Onderzoeksgebied	9
3.3	Onderzoeksresultaten	11
4	Resultaten en conclusie	12
4.1	Toevoeging nieuw programma aan bestaande p-capaciteit	12
4.2	Gewenste/toegestane parkeerdruk	12
4.3	Conclusie	13
4.4	Robuustheid conclusie	13
	Bijlage 1 Nadere beschouwing parkeernorm	18
	Woonprogramma	18
	Woondoelelgroepen (samenstelling huishouden en leeftijd)	19



1 Inleiding

Stebru herontwikkelt in Nieuwerkerk aan den IJssel de voormalige Rabobank aan de straat Dorrestein. In dit project, De Twee Gebroeders genaamd, kunnen volgens de maximale planologische mogelijkheden in totaal 42 dure appartementen en een gezondheidscentrum worden gerealiseerd.

1.1 Vraagstelling

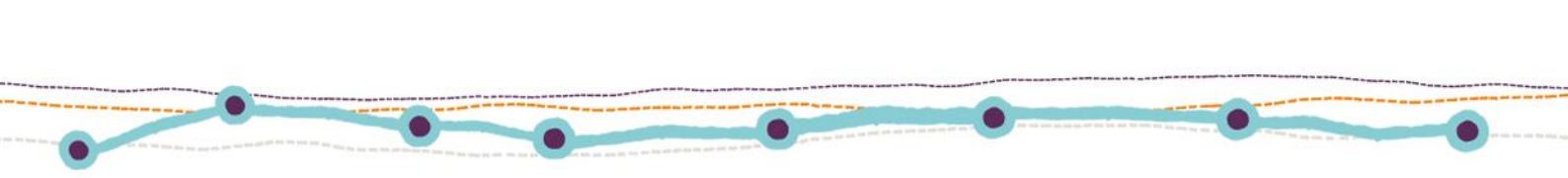
Aan Spark is gevraagd om aan de hand van de van toepassing zijnde gemeentelijke parkeernormen een inschatting te maken van de parkeerbehoefte van het project en hoe deze parkeerbehoefte opgelost kan worden door onder meer op een verantwoorde wijze gebruik te maken van de reeds bestaande parkeerplaatsen in de directe omgeving van het project.

1.2 Leeswijzer

In de voorliggende rapportage zijn de gestelde vraag, de gekozen aanpak om deze vraag te beantwoorden en de resultaten en conclusies van de uitgevoerde werkzaamheden weergegeven. In hoofdstuk 2 wordt de omvang van de te faciliteren parkeerbehoefte van het project berekend en beschreven.

In hoofdstuk 3 worden de resultaten weergegeven van de in 2018 en 2019 in de omgeving van het project uitgevoerde parkeeronderzoeken..

In hoofdstuk 4 wordt beschreven of en hoe de parkeerbehoefte van het project op verantwoorde wijze kan worden opgelost.



2 Omvang parkeerbehoefte

De projectlocatie bevindt zich in een bestaande woonwijk en zal in de plaats komen van een voormalig Rabobank filiaal. In dit hoofdstuk wordt de parkeerbehoefte van het volgens de maximale planologische mogelijkheden te realiseren nieuwe programma beschreven.

2.1 Programma

Het volgens de maximale planologische mogelijkheden te realiseren programma van het project DTG bestaat uit de volgende onderdelen:

- 42 dure huurappartementen;
- Een gezondheidscentrum bestaande uit 16 behandelkamers van verschillende gezondheidsinstellingen en/of een apotheek;
- Een toevoeging van in totaal 12 parkeerplaatsen, bestaande uit
 - 10 parkeerplaatsen rondom de projectlocatie waardoor aldaar de parkeercapaciteit van 46 plaatsen in de huidige situatie toeneemt tot 56 plaatsen in de nieuwe situatie (zie bijlage 1);
 - 2 parkeerplaatsen aan de Dorrestein (zie bijlage 2).

2.2 Parkeernormen

De ontwikkeling van het project DTG is inmiddels al enkele jaren gaande. Zodoende zijn de parkeernormen van toepassing zoals de gemeente Zuidplas die heeft benoemd in haar 'Beleidsnota Parkeernormen' d.d. 29 september 2013¹. Conform deze beleidsnota is voor alle functies de maximale norm toegepast. De toegepaste parkeernormen zijn in Tabel 1 weergegeven.

Functie	Parkeernorm	per	
Appartement huur duur	2,2	1	woning
Gezondheidscentrum	2,4	1	behandelkamer
Apotheek	3,4	1	apotheek

Tabel 1 Van toepassing zijnde gemeentelijke parkeernormen

Bij deze parkeernormen is rekening gehouden met de parkeerbehoefte van de bezoekers van de bewoners van de appartementen (0,3 parkeerplaatsen per woning). Het resterende deel geldt als

¹ In november 2019 heeft de Gemeente Zuidplas nieuw parkeerbeleid vastgesteld waarbij het overgangsrecht van toepassing is (artikel 2.2). Het voorliggende rapport is gebaseerd op de parkeernormen uit de Parkeernota Zuidplas 2013, omdat de bouwplannen reeds zijn afgestemd op dit beleid en er contractuele afspraken zijn gemaakt over het parkeren tussen gemeente en Stebru.

norm voor de bewoners zelf. Dat betekent dat voor de dure appartementen 1,9 parkeerplaatsen per woning voor de bewoners worden gerealiseerd.

2.3 Normatieve parkeerbehoefte

Het programma gecombineerd met de parkeernormen die zijn benoemd in paragraaf 2.2 leidt tot de in onderstaande Tabel 2 weergegeven normatieve parkeerbehoefte.

Functie	Normatieve parkeerbehoefte
Appartementen - bewoners	80
Appartementen - bezoekers	13
Gezondheidscentrum	38
Totaal	131

Tabel 2 Normatieve parkeerbehoefte

Uit de tabel blijkt dat de normatieve parkeerbehoefte voor het totale programma 131 parkeerplaatsen bedraagt. Voor de berekening van de parkeerbehoefte van het Gezondheidscentrum is uitgegaan van 16 behandelkamers. De hiermee gemoeide normatieve parkeerbehoefte van 38 parkeerplaatsen wordt als 'taakstellend' beschouwd. Het is daarmee mogelijk dat door de toevoeging van een apotheek aan het Gezondheidscentrum een aantal behandelkamers zal moeten vervallen om binnen de berekende normatieve parkeerbehoefte van 38 plaatsen te kunnen blijven.

2.4 Parkeerbehoefte per tijdvak

Bij ontwikkelingen zoals DTG waarbij meerdere functies gebruik maken van dezelfde parkeer-voorziening(en) is zogenaamd 'dubbelgebruik' mogelijk. Hiertoe worden de meest recente aanwezigheidspercentages toegepast die het CROW heeft opgesteld (de gemeente Zuidplas heeft in de Beleidsnota Parkeernormen 2013 opgenomen dat deze aanwezigheidspercentages van toepassing zijn). De toegepaste aanwezigheidspercentages zijn weergegeven in onderstaande Tabel 3².

Omdat de gemeente Zuidplas heeft aangegeven dat voor deze ontwikkeling ook de parkeerbehoefte op de zaterdagochtend moet kunnen worden beschouwd, zijn voor de zaterdagochtend dezelfde aanwezigheidspercentages toegepast als die van toepassing zijn voor de zaterdagmiddag. De Beleidsnota Parkeernormen van de Gemeente Zuidplas als ook de CROW-publicaties bevatten namelijk geen aanwezigheidspercentages voor de zaterdagochtend.

² De in de tabel genoemde percentages zijn overigens gelijk aan de percentages zoals opgenomen in Bijlage 3 van de Nota Parkeernormen 2019.

Functie	werkdag- ochtend	werkdag- middag	werkdag- avond	koop- avond	werkdag- nacht	zaterdag- ochtend	zaterdag- middag	zaterdag- avond	zondag- middag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	60%	100%	70%
Sociaal medisch	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%	10%

Tabel 3 Aanwezigheidspercentages

Door de normatieve parkeerbehoefte per functie (zie paragraaf 2.3) te vermenigvuldigen met het aanwezigheidspercentage per tijdvak en het resultaat per functie bij elkaar op te tellen ontstaat inzicht in de maatgevende parkeerbehoefte van het totale programma; het aantal parkeerplaatsen dat maximaal nodig is bij dubbelgebruik van de parkeercapaciteit.

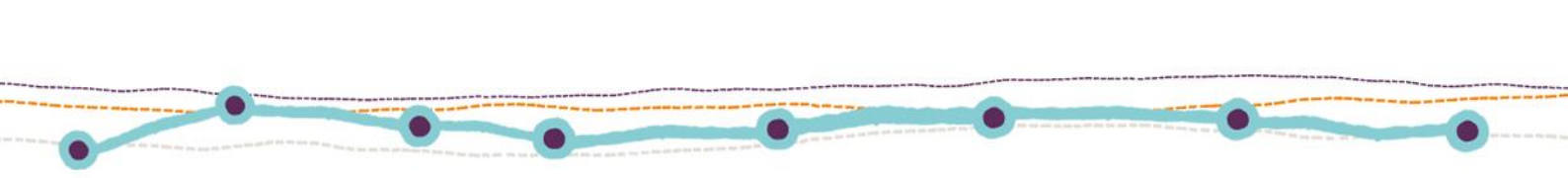
In onderstaande Tabel 4 is de parkeerbehoefte per dagdeel weergegeven. Daarbij is rekening gehouden met de genoemde toename van de parkeercapaciteit met 10 plaatsen.

Functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	werkdag nacht	zaterdag ochtend	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Appartementen – bewoners	40	40	72	64	80	48	48	64	56
Appartementen – bezoekers	1	3	10	9	0	8	8	13	9
Gezondheidscentrum	38	29	4	4	0	4	4	4	4
Subtotaal (afgerond)	80	72	86	77	80	60	60	81	69
Toevoeging parkeercapaciteit	12	12	12	12	12	12	12	12	12
Resterende parkeerbehoefte	68	60	74	65	68	48	48	69	57

Tabel 4 Parkeerbehoefte per dagdeel

Uit de tabellen blijkt dat het maatgevende moment van het in het project DTG te ontwikkelen programma de werkdagavond is. Op dat moment zijn er 86 parkeerplaatsen benodigd.

Omdat er zal worden voorzien in 12 nieuwe parkeerplaatsen, dienen nog minimaal 48 (op zaterdagochtend en -middag) en maximaal 74 (op werkdagavond) parkeerplaatsen te worden gerealiseerd of beschikbaar te zijn om de parkeerbehoefte van het project volledig te kunnen faciliteren.



3 Parkeerdrukmetingen

In 2018 en 2019 heeft Stebru door het onderzoeksbureau Trajan parkeeronderzoeken laten uitvoeren in de directe omgeving van de projectlocatie. Dit hoofdstuk bevat de uitkomsten van deze onderzoeken.

3.1 Onderzoeksmomenten en onderzoeksgebied

Om meer inzicht te krijgen in de parkeersituatie in Nieuwkerk is op 31 mei 2018, 2 juni 2018 en 16 maart 2019 een parkeerdrukonderzoek uitgevoerd. De parkeeronderzoeken hebben plaatsgevonden buiten de schoolvakanties en zijn daarmee representatief.

Representativiteit parkeeronderzoek - aantal metingen en meetmomenten

Voor de representativiteit van een parkeeronderzoek is het belangrijk om te meten op een moment waarop er zo weinig mogelijk versturende factoren zijn (zoals evenementen, vakantieperiodes, weersomstandigheden). Als een meting wordt uitgevoerd op een moment met zo weinig mogelijk versturende factoren is de representativiteit hoog. Als de uitkomsten van een parkeeronderzoek aan de normale bandbreedten en verwachtingspatronen voldoen, dan is er geen reden om aan te nemen dat er zich een versturende factor heeft voorgedaan.

De momenten die gemeten zijn, zijn mede gebaseerd op de door het CROW in haar publicaties over parkeerkencijfers benoemde maatgevende momenten. Hieruit kan worden afgeleid wat representatieve meetmomenten zijn voor de parkeerdruk behorende bij welke parkeerdoelgroep (bewoners, werkenden, bezoekers winkels etc.). De gehanteerde meetmomenten (donderdagochtend, donderdagavond, zaterdagochtend en zaterdag(na)middag) zijn hierop gebaseerd.

Het eerste parkeeronderzoek uit 2018 heeft plaatsgevonden op een weekdagmiddag, de koopavond en de zaterdagochtend (donderdag 31 mei en zaterdag 2 juni 2019). Op verzoek van de Initiatiefgroep heeft een aanvullend onderzoek plaatsgevonden (zaterdag 16 maart 2019), waarbij naast een nieuwe meting van de parkeerdruk op zaterdagochtend ook een meting heeft plaatsgevonden op zaterdagmiddag.

Parkeeronderzoeken in 2020

Omdat in de Ruimtelijke Commissie van de Gemeente Zuidplas vragen zijn gesteld over de uitgevoerde parkeeronderzoeken zoals hierboven vermeld, heeft de wethouder beloofd aan de Initiatiefgroep en aan de Winkeliersvereniging Dorrestein om in samenspraak nieuwe parkeerdrukmetingen uit te voeren in 2020.

Deze parkeerdrukmetingen hebben in opdracht van de Gemeente Zuidplas plaatsgevonden in maart en september 2020. De onderzoeken zijn uitgevoerd door Datacount (www.datacount.nl). De resultaten van deze onderzoeken konden echter niet worden gebruikt omdat voor het overgrote deel van de onderzoeksresultaten geldt dat deze een niet representatief beeld tonen. Dit is het gevolg van de van toepassing zijnde maatregelen in het kader van COVID-19 en het als gevolg daarvan veranderde parkeergedrag van mensen (andere intensiteiten, andere spreiding e.d.)

3.2 Onderzoeksgebied

De parkeeronderzoeken hebben plaatsgevonden in de directe omgeving (binnen ca. 100 meter loopafstand³) van het project. In onderstaand figuur is het parkeeronderzoeksgebied weergegeven.



Figuur 1 – Onderzoeksgebied parkeerdrukmetingen - loopafstand 100 meter (bron: Parkeeronderzoek Trajan)

De omvang en afbakening van dit gebied is naderhand afgestemd met de Gemeente Zuidplas en de Initiatiefgroep Rabobank Beijerinkstraat⁴.

Bij de vaststelling van het onderzoeksgebied is rekening gehouden met het ontwikkelproject aan de Kamerlingh Onnesstraat (voormalige schoollocatie 'Tweemaster'), ter voorkoming dat zowel het project DTG van Stebru als het project aan de Kamerlingh Onnesstraat van dezelfde parkeerplaatsen gebruik zouden maken.

Binnen het in figuur 1 weergegeven onderzoeksgebied zijn door Trajan tijdens de door hen uitgevoerde onderzoeken in totaal 267 parkeerplaatsen aangetroffen, waarvan 8 parkeerplaatsen voor mindervaliden.

De verdeling van het aantal parkeerplaatsen is weergegeven in onderstaand figuur.

³ Ten behoeve van het onderzoeksgebied is uitgegaan van een maximale loopafstand van 100 meter; althans een acceptabele loopafstand in de openbare ruimte. Hierbij is rekening gehouden met de vuistregels voor loopafstanden die zijn opgenomen in de Nota Parkeernormen uit 2013. In de Nota Parkeernormen 2019 zijn deze loopafstanden overigens verruimd. .

⁴ Een groep personen bestaande uit directe belanghebbenden (o.a. omwonenden van het project) die als klankbordgroep optreedt naar Stebru en de Gemeente met betrekking tot het project DTG.

Tabel 2 parkeercapaciteit naar straat

Straat	Capaciteit openbaar	Capaciteit bijzonder	Totaal
Dorrestein	161	7	168
J.A. Beijerinkstraat	49	1	50
Kamerlingh Onnesstraat	16		16
Kleine Vinkstraat	16		16
Middenmolensingel	9		9
Prins Alexanderpad	8		8
Totaal	259	8	267

Figuur 2 – Onderzoeksgebied parkeerdrukmetingen - parkeercapaciteit (bron: Parkeeronderzoek Trajan)

Naderhand heeft door de Initiatiefgroep en de Gemeente Zuidplas een schouw van de parkeercapaciteit plaatsgevonden, waaruit bleek⁵ dat in er sprake zou zijn van 277 functionele, openbaar toegankelijke parkeerplaatsen (waarvan 8 parkeerplaatsen voor mindervaliden). De uitkomsten van deze schouw zijn door Trajan nader beschouwd en hieruit kwam naar voren dat er drie wijzigingen moeten worden doorgevoerd in het eerder door Trajan vastgestelde aantal van 267 parkeerplaatsen:

- Twee parkeerplaatsen gelegen aan Dorrestein waren inmiddels aan de parkeercapaciteit onttrokken en getransformeerd tot parkeerplaatsen ten behoeve van scootmobielen.
- Aan de Kamerlingh Onnesstraat moeten 3 extra parkeerplaatsen worden meegeteld. Dit betreft de parkeerplaatsen die zijn gesitueerd tegenover de dwarsparkeerplaatsen waar kan worden (en in de praktijk ook wordt) geparkeerd
- Ook aan de Kleine Vinkstraat is sprake van meer parkeercapaciteit dan aanvankelijk aangenomen. Dit betreft 6 extra parkeerplaatsen waarop in de praktijk al wordt geparkeerd.

Met bovengenoemde correcties komt het aantal parkeerplaatsen in het onderzoeksgebied uit op 274 parkeerplaatsen (267 -/- 2 + 3 + 6). Dit is drie parkeerplaatsen minder dan de door de Initiatiefgroep en de Gemeente Zuidplas geschouwde capaciteit van 277 parkeerplaatsen. Van de andere 3 parkeerplaatsen (274 versus 277) die de gemeente Zuidplas en de Initiatiefgroep hebben meegerekend stelt Trajan zich op het standpunt dat het gebruik daarvan in strijd is met vigerende wet- en regelgeving. Om die reden zijn deze 3 parkeerplaatsen niet meegerekend

⁵ De betreffende telling is uitgevoerd op woensdag 18 september 2019 door de heren Heijster, Pauli en Rommens (namens de Initiatiefgroep) en de heer Abels (namens de gemeente Zuidplas)..

3.3 Onderzoeksresultaten

In onderstaande tabel zijn de verzamelde resultaten van de 2 door Trajan in 2018 en 2019 uitgevoerde parkeeronderzoeken samengevat weergegeven.

Trajan (mrt. 2019)		excl. MIVA	
Datum		Bezetting	
zaterdag 16 maart 2019			
11:00-12:00		183	
14:00-15:00		189	
15:00-16:00		169	

Trajan (mei 2018)		excl. MIVA	
Datum		Bezetting	
donderdag 31 mei 2018			
10:00-11:00		132	
20:00-21:00		149	
zaterdag 16 maart 2019			
11:00-12:00		177	

Tabel 5 Gemeten paarkeerbezetting per dag en tijdstip (bron: parkeeronderzoek Trajan)

Deze resultaten omvatten alle tijdens het veldwerk aangetroffen, aanwezige voertuigen op de openbare 266 parkeerplaatsen (274 minus de 8 parkeerplaatsen voor mindervaliden). Dit is dus inclusief de voertuigen die fout geparkeerd waren en inclusief eventuele objecten die op parkeerplaatsen stonden (bijvoorbeeld containers).

In onderstaande tabel zijn de resultaten van de parkeerdrukmetingen samengevat weergegeven.

	Weekdag ochtend	Weekdag middag	Weekdag avond	Koop avond	Weekdag nacht	Zaterdag ochtend	Zaterdag middag	Zondag middag
Parkeercapaciteit	266	266	266	266	266	266	266	266
Gemeten bezetting (maximaal)	130			148		183	189	
Parkeerdruk/bezettingsgraad	48,9%			55,6%		68,8%	71,1%	

Tabel 6 Resultaten parkeerdrukmetingen

Bij de gemeten bezetting is per dagdeel het aantal weergegeven dat het hoogste aantal was dat in één van parkeeronderzoeken zich aandiende.

Uit de metingen blijkt dat de aanwezige 266 openbare parkeerplaatsen (zonder parkeerplaatsen voor mindervaliden) op zaterdagmiddag de hoogste bezetting hebben (71,1%)⁶.

⁶ Foutgeparkeerde voertuigen en op parkeerplaatsen geplaatste objecten zijn hierin meegerekend

4 Resultaten en conclusie

Dit hoofdstuk bevat de resultaten en conclusie van de koppeling van de in hoofdstuk 2 beschreven omvang van de parkeerbehoefte van het project DTG en de in hoofdstuk 3 beschreven omvang van het nog in de directe omgeving van het project beschikbare parkeeraanbod.

4.1 Toevoeging nieuw programma aan bestaande p-capaciteit

Tabel 7 toont de situatie als de parkeerbehoefte van het te ontwikkelen programma in het project DTG, voor zover dat niet op de door Stebru zelf te realiseren 10 extra parkeerplaatsen kan worden gefaciliteerd, wordt toegevoegd aan de bestaande parkeersituatie in de directe omgeving van het project.

Daarbij is de gemeten maximale bezetting van de in 2018 en 2019 uitgevoerde parkeeronderzoeken (zie Tabel 6) opgeteld bij de resterende parkeerbehoefte van het nieuwe programma (zie Tabel 4).

	Weekdag ochtend	Weekdag middag	Weekdag avond	Koop avond	Weekdag nacht	Zaterdag ochtend	Zaterdag middag	Zondag middag
Gemeten bezetting (maximaal)	130			148		183	189	
Resterende parkeerbehoefte	74	65	68	48	48	74	65	68
Totale bezetting	198			213		231	237	
Parkeercapaciteit	266	266	266	266	266	266	266	266
Parkeerdruk/bezettingsgraad	74,4%			80,1%		86,8%	89,1%	

Tabel 7 Inpassing parkeerbehoefte rondom projectlocatie

Uit de tabel blijkt dat de maximale bezettingsgraad binnen het gemeten gebied maximaal 89,1% zal bedragen. Dit drukste moment vindt plaats op zaterdagmiddag.

4.2 Gewenste/toegestane parkeerdruk

In de Nota Parkeernormen 2013 van de gemeente Zuidplas zijn geen maximale bezettingspercentages opgenomen. Hierin is (alleen) opgenomen dat er sprake is van een balans in parkeren als de parkeerbehoefte gelijk is aan de parkeercapaciteit.

In de praktijk is het gebruikelijk om bij parkeren op maaiveld uit te gaan van een maximale bezetting van 85% tot 95%⁷.

⁷ Zie ook Nota Parkeernormen 2019, waarbij het onderscheid wordt gemaakt in maximaal toelaatbare parkeerdruk op basis van de aard en ligging van het gebied (Zone A, Zone B, Zone C),.

De Gemeente Zuidplas heeft aangegeven⁸ dat dat een gemiddelde bezetting van 85% met op een piekmoment 90% voor deze locatie aanvaardbaar wordt geacht⁹.

Het resultaat zoals hierboven vermeld, met een uitkomst variërend van 74,4% tot 89,1%, voldoet hieraan.

4.3 Conclusie

Onderzocht is of het mogelijk is om (een deel van) de parkeerbehoefte van het project DTG van Stebru te faciliteren binnen het bestaande parkeerareaal dat aanwezig is in de directe omgeving van het project. Op basis het onderzoek dat in deze rapportage is beschreven en de resultaten daarvan, kan worden geconcludeerd dat dat mogelijk is.

Na realisatie van de ontwikkeling bedraagt de bezettingsgraad op het drukste moment van de week 89,1% (op zaterdagmiddag). Op overige dagen en dagdelen van de week is dat maximaal 86,8% (op zaterdagochtend).

Deze bezettingsgraden passen binnen de bezettingsgraden die volgens de gemeente aanvaardbaar zijn, namelijk een maximale bezetting van 85%, en op enkele piekmomenten maximaal 90%.

4.4 Robuustheid conclusie

De conclusie zoals beschreven in paragraaf 4.3. is gebaseerd op de verbinding van 2 onderzoeksresultaten; enerzijds de voorziene parkeerbehoefte van het volgens de maximale planologische mogelijkheden te ontwikkelen programma van het project DTG en anderzijds de omvang van de beschikbare openbare parkeercapaciteit in de directe omgeving van het project. De robuustheid van de conclusie - de mate waarin de te realiseren parkeeroplossing voor het project voldoende toekomstbestendig en duurzaam is - is in belangrijke mate gelegen in enerzijds de representativiteit van de uitgangspunten die gebruikt zijn om de parkeerbehoefte te berekenen en anderzijds de mate van acceptatie van de berekende toekomstige parkeerdruk.

4.4.1 Robuustheid omvang parkeerbehoefte

Voor de berekening van de parkeerbehoefte is gebruik gemaakt van de parkeernormen van de gemeente. Voor de te realiseren woningen, het dominante programmadeel van het project DTG, is dat 2,2 parkeerplaatsen per woning (inclusief 0,3 parkeerplaats per woning voor de bezoekers van

⁸ Dit heeft plaatsgevonden in het overleg tussen Gemeente Zuidplas en Stebru d.d. 9 mei 2019

⁹ Een standaardregel uit de Verkeerskunde luidt dat een parkeerbezetting van 85% als maximaal acceptabel moet worden geacht teneinde onnodig zoekverkeer te voorkomen. Het door de Gemeente Zuidplas ingenomen standpunt dat een maximale parkeerdruk voor het project DTG van 90% ook acceptabel wordt geacht is begrijpelijk om de volgende redenen: 1) een groot deel van de parkeercapaciteit (.60% = parkeerplaatsen Dorrestein) is gelegen op grote parkeerclusters waar een overzichtelijke parkeersituatie aanwezig is en 2) het merendeel van de parkeerders kennen de parkeersituatie ter plaatse (bewoners woningen en bezoekers wijkwinkelcentrum)

de bewoners). Voor de bewoners zelf zijn er derhalve 1,9 parkeerplaatsen per dure huurwoning beschikbaar.

Deze parkeernormen kunnen als bovengemiddeld worden beschouwd als we ze vergelijken met landelijk en regionale gemiddelden, gebaseerd op de relatie tussen de type woningen en het inkomen van de zich in deze woningen vestigende huishoudens. Deze relatie tussen type woning en het inkomen van het huishouden ziet er voor het autobezit per huishouden van de woningen zoals Stebru die gaat realiseren op hoofdlijnen als volgt uit (bron: CBS, zie ook nadere onderbouwing in Bijlage 1):

- Dure huurwoningen 1,3 voertuig per huishouden (excl. bezoekersdeel)

Bovenstaande aantallen zijn gemiddelden voor alle huishoudentypen in Nederland. Om deze gemiddelden representatief te maken voor de projectlocatie / gemeente Zuidplas dient een opslag te worden toegepast ten opzichte van de landelijke gemiddelden. Dit in verband met de stedelijkheidsgraad van de projectlocatie / gemeente Zuidplas (matig stedelijk). In matig stedelijke gemeenten ligt het autobezit gemiddeld 12% - 15% hoger dan het landelijk gemiddelde (bron: CBS, 2015). In deze stedelijkheidsgraadcorrectie zitten aspecten zoals de mate van OV-bereikbaarheid en de aanwezigheid van voorzieningen (bijv. voor dagelijkse en niet-dagelijkse boodschappen) verdisconteerd.

Het te verwachten autobezit per huishouden voor de volgens de maximale planologische mogelijkheden door Stebru te ontwikkelen woningen in Nieuwerkerk aan den IJssel ziet er dan als volgt uit:

- Dure huurwoningen 1,50 voertuig per huishouden (excl. bezoekersdeel)

Dit realistisch geachte, te verwachten autobezit van de toekomstige bewoners van de te ontwikkelen woningen ligt derhalve ca. 25% - 30% lager dan de uitgangspunten (parkeernormen) die gehanteerd zijn om de toekomstige parkeerbehoefte te berekenen. Dit maakt de berekening van de parkeerbehoefte robuust. Ook omdat er nog geen rekening is gehouden met een correctie op dit te verwachten autobezit als gevolg van de aard en het type huishoudens. Zo kan er een afslag worden toegepast ten opzichte van bovenstaande uitkomsten indien er sprake is van veel jonge- en of oudere bewoners, dan wel van eenpersoonshuishoudens (zie Bijlage 1). Deze afslag is niet toegepast omdat in deze beschouwing wordt uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden.

4.4.2 Robuustheid gemeten parkeerdruk

Voor het in beeld brengen van de bestaande parkeersituatie zijn onderzoeksresultaten gebruikt van parkeeronderzoeken in een relatief kleine omgeving van het project.

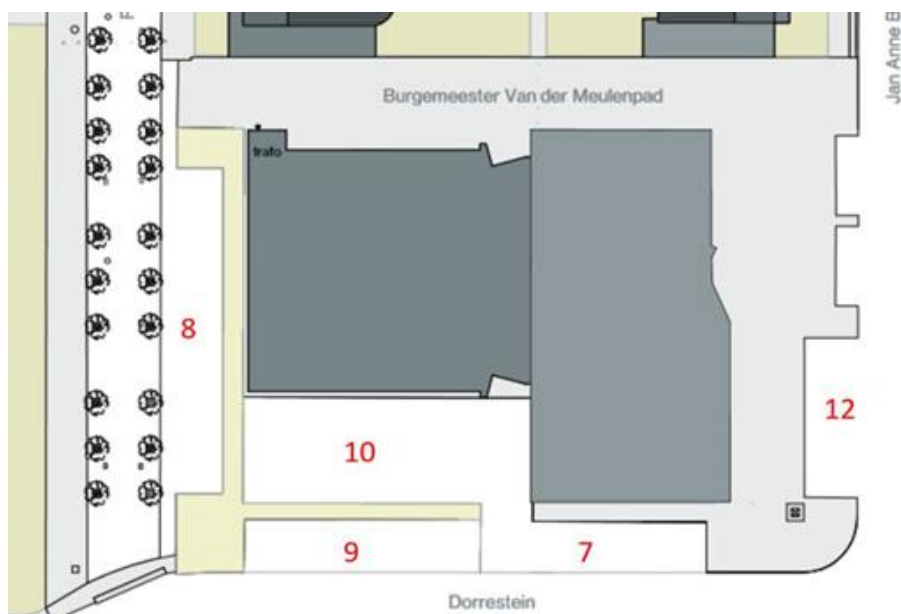
De gebruikte onderzoeksdata zijn als representatief te beschouwen. Voor de beschreven conclusie betreffende de beschikbare parkeercapaciteit is echter niet uitgegaan van de gemiddelde resultaten van de metingen per dagdeel maar is de hoogst gemeten bezetting gebruikt.

Dit maakt de berekening van de beschikbare parkeercapaciteit robuust. Ook omdat er rekening is gehouden met foutief geparkeerde voertuigen en met gebruik van parkeerplaatsen door voertuigen als gevolg van tijdelijke voorzieningen (brengen van papier naar wekelijks opgestelde papier-inzamelcontainers binnen het parkeeronderzoeksgebied)¹⁰. Daarnaast zijn ook de parkeerplaatsen voor mindervaliden buiten beschouwing gelaten.

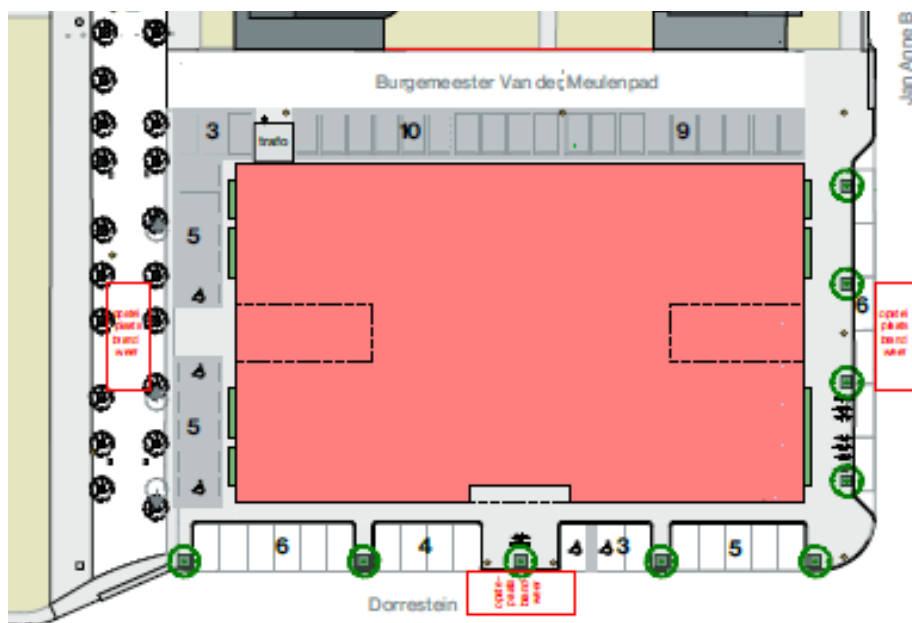
¹⁰ Deze papier-inzamelcontainers zijn sinds 23 mei 2020 verplaatst naar een locatie buiten het parkeeronderzoeksgebied.

Bijlage 1 - extra parkeerplaatsen projectlocatie

In onderstaande afbeeldingen zijn de bestaande situatie en toekomstige situatie weergegeven, waaruit blijkt dat er in de toekomstige situatie 10 plaatsen extra aanwezig zijn (bron: Stebru)



Afbeelding B1.1 Aantal parkeerplaatsen bestaande situatie (48 stuks)



Afbeelding B1.2 Aantal parkeerplaatsen toekomstige situatie (58 stuks)

Bijlage 2 Extra parkeerplaatsen Dorrestein

In onderstaande afbeeldingen zijn de in totaal 2 extra te realiseren parkeerplaatsen weergegeven aan de Dorrestein (bron: Gemeente Zuidplas)



Afbeelding B2.1 2 extra parkeerplaatsen – bovenaanzicht



Afbeelding B2.2 2 extra parkeerplaatsen – zijaanzicht

Bijlage 3 Nadere beschouwing parkeernorm

Woonprogramma

De door Stebru te realiseren huurappartementen zijn verdeeld over de volgende segmenten en prijzen (prijsspeil 1-1-2020):

- Dure huurwoningen indicatief gemiddelde huursom ca. € 1.500,- per maand

Op basis van de woonprijgegevens van een woning kan een relatie worden gelegd met het autobezit van het huishouden die gebruik zal maken van deze woning. Op basis van data van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) kan worden gesteld dat er een relatie bestaat tussen inkomen en autobezit. Daarnaast is in het algemeen bekend dat er een relatie bestaat tussen inkomen en de huurprijs van een woning.

In onderstaande afbeelding is de CBS-tabel opgenomen met daarin een weergave van onder meer de relatie tussen inkomen en autobezit.

Centraal Bureau voor de Statistiek

StatLine zoek op trefwoord [] thema kaart

Huishoudens in bezit van auto of motor; huishoudkenmerken
09 maart 2017 | meer info

Onderwerpen	Huishoudens in bezit van auto			
	% Huishoudens in bezit van auto			
Aantal voertuigen in huishouden	Minimaal één voertuig	Eén voertuig	Twee voertuigen	Drie of meer voertuigen
Perioden	%			
Huishoudkenmerken	%			
2015*				
Particuliere huishoudens	71,3	48,2	18,8	4,2
type: Eenpersoonshuishouden	45,1	42,2	2,5	0,5
type: Meerpersoonshuishouden	87,1	52,0	28,6	6,5
Gestandaardiseerd inkomen: 1e 20%-groep	38,0	31,5	5,2	1,3
Gestandaardiseerd inkomen: 2e 20%-groep	60,5	51,1	8,0	1,4
Gestandaardiseerd inkomen: 3e 20%-groep	79,0	59,9	16,4	2,7
Gestandaardiseerd inkomen: 4e 20%-groep	88,0	55,8	27,0	5,2
Gestandaardiseerd inkomen: 5e 20%-groep	92,8	44,8	37,4	10,6
Gestandaardiseerd inkomen: onbekend	13,4	11,2	1,7	0,5
Bron: 1 Inkomen uit arbeid	80,4	48,9	26,0	5,5
Bron: 2 Inkomen uit eigen onderneming	84,2	47,3	27,7	9,1
Bron: 3 Overdrachtsinkomen	57,4	49,4	6,9	1,1
Bron: 31 Uitkering inkomensverzekering	66,1	56,5	8,2	1,4
Bron: 32 Uitkering sociale voorziening	20,1	18,7	1,3	0,2
Bron: 33 Overig overdrachtsinkomen	69,8	64,7	4,6	0,5
Bron: 4 Zonder bekend inkomen	13,4	11,2	1,7	0,5
Stedelijkheid: zeer sterk stedelijk	52,6	40,6	10,2	1,8
Stedelijkheid: sterk stedelijk	71,2	49,6	18,2	3,5
Stedelijkheid: matig stedelijk	79,6	51,7	22,8	5,1
Stedelijkheid: weinig stedelijk	82,7	51,7	24,6	6,4
Stedelijkheid: niet stedelijk	84,4	51,0	25,8	7,6
Stedelijkheid: onbekend	23,2	17,7	4,3	1,2

© Centraal Bureau voor de Statistiek, Den Haag/Heerlen 21-6-2017

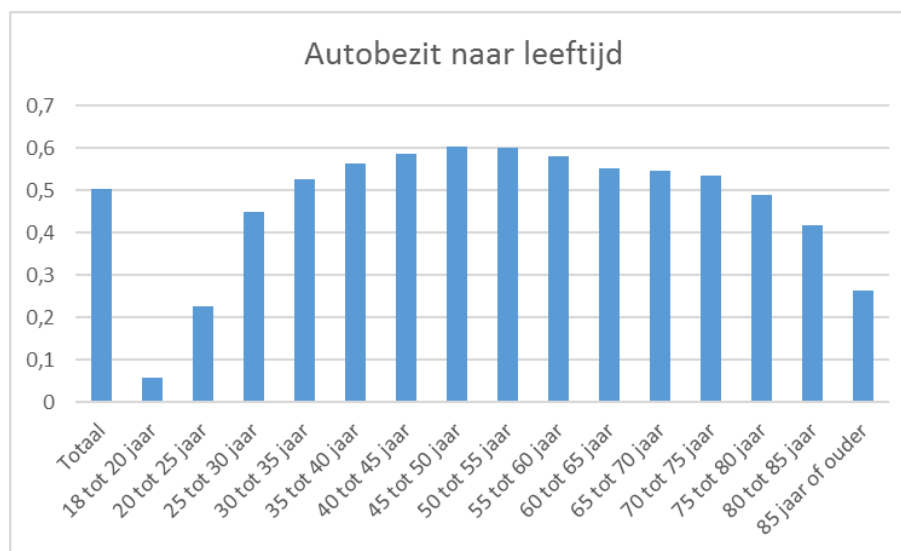
0,5
1,3
0,5
0,8
1,0
1,3

Van de huishoudens van dure huurappartementen wordt verondersteld dat hun inkomens voornamelijk in de 4^e 20%-inkomensgroep zitten met een landelijk gemiddeld autobezit van 1,3 per huishouden .

Woondoelgroepen (samenstelling huishouden en leeftijd)

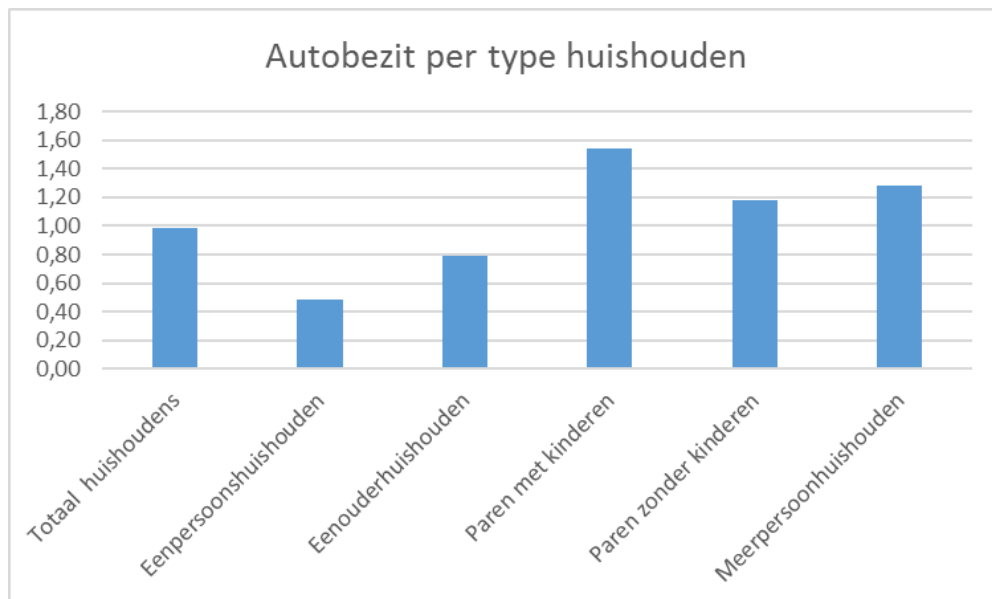
De aard en samenstelling van de woondoelgroepen (huishoudens) speelt een rol bij de bepaling van de parkeerbehoefte.

In onderstaand figuur B2.1 is weergegeven wat het aantal auto's per inwoner van 18 jaar en ouder is, inclusief eventuele leaseauto's, die privé worden gebruikt. Hieruit valt af te leiden dat personen die jonger zijn dan 30 jaar en ouder zijn dan 70 jaar een lager dan gemiddeld autobezit hebben.



Figuur B3-1: Gemiddeld aantal auto's per inwoner naar leeftijdscategorie, 2015; Bron: CBS/Stateline "Personen in bezit van auto of motor; persoonskenmerken".

In onderstaand figuur B3.2 wordt het gemiddelde aantal auto's per type huishouden weergegeven. Hieruit blijkt dat de huishoudenssamenstelling van grote invloed is op het gemiddelde autobezit. Zo hebben eenpersoonshuishoudens een substantieel lager dan gemiddeld autobezit (ca. - 50%). Paren met kinderen hebben een iets hoger dan gemiddeld autobezit (ca. + 20%).



Figuur B3-2. Gemiddeld aantal auto's per huishouden, 2015; Bron: CBS/Stateline 'Huishoudens in bezit van auto of motor, huishoudkenmerken'.



Een wereld te winnen.

©2020, Spark B.V.

info@spark-parkeren.nl, 2266 AD Leidschendam

tel +31 (0)70 317 70 05

Behoudens de door de Auteurswet 1912 gestelde uitzonderingen mag niets uit dit document worden verveelvoudigd (waaronder begrepen het opslaan in een geautomatiseerd gegevensbestand) of openbaar gemaakt, op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Spark B.V. Alle rechten voorbehouden.

All rights reserved. No parts of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise, without prior written permission of Spark B.V.

Aan de inhoud van dit document kunnen geen rechten worden ontleend. Spark B.V. aanvaardt geen aansprakelijkheid voortvloeiend uit eventuele onjuistheid of onvolledigheid van de in dit document vermelde informatie.