

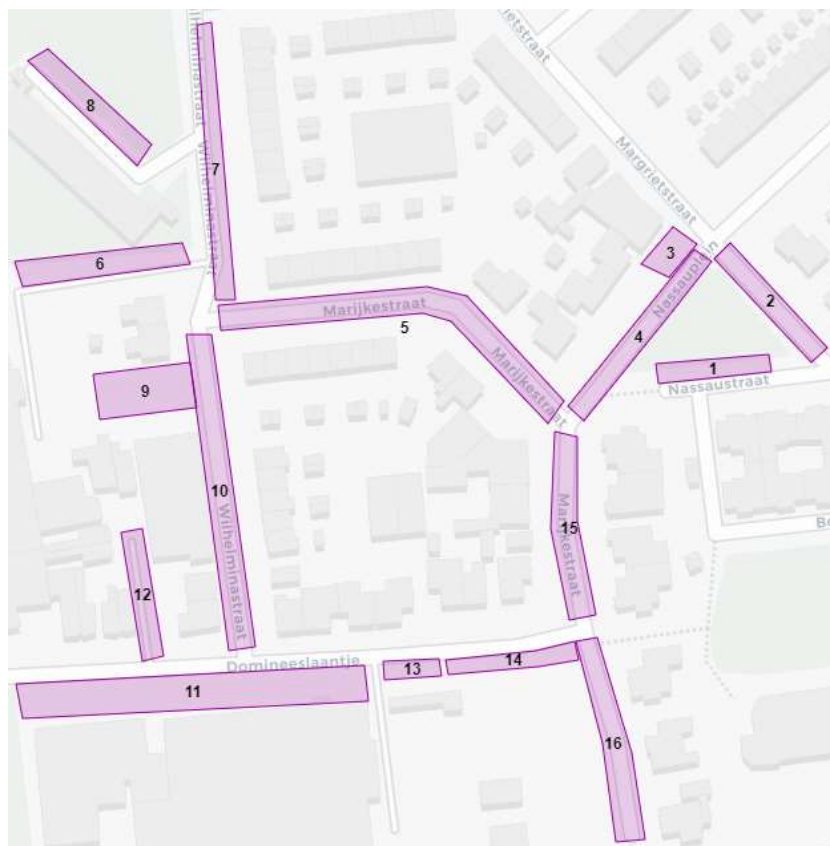
Parkeeronderzoek Wilhelminastraat Breukelen

Aan: Dhr. M. Drost (Woningbouwvereniging Vecht en Omstreken)
Van: Matthijs Hidding & Lindy van Scharrenburg
Datum: 7 november 2019

1 AANLEIDING

Woningbouwvereniging Vecht en Omstreken is bezig met de herontwikkeling van tien woningen aan de Wilhelminastraat 31 tot en met 35 in Breukelen en wil hier twaalf appartementen realiseren. In het plan is parkeercapaciteit op eigen terrein voorzien en in de omgeving van het plan is er in de openbare ruimte parkeercapaciteit aanwezig. DTV Consultants is gevraagd om in beeld te brengen wat de bezetting van deze parkeercapaciteit in de openbare ruimte is en inzichtelijk te maken wat de geplande ontwikkelingen betekenen voor de parkeersituatie. Hierbij is ook rekening gehouden met de ontwikkelingen op het Domineeslaantje.

De parkeerbezetting is bepaald door het uitvoeren van twee nachttellingen (00:00-01:00) op donderdag 24 oktober en vrijdag 25 oktober in de Wilhelminastraat 31 t/m 35 en omgeving. In afbeelding 1 is het onderzoeksgebied weergegeven inclusief indeling van de secties. Het onderzoeksgebied is bepaald op basis van de richtlijnen van het CROW 2018, waarin staat dat voor bewoners 100 meter een acceptabele loopafstand is naar een parkeerplaats.



Afbeelding 1: Onderzoeksgebied Breukelen inclusief indeling van secties

2 RESULTATEN PARKEERDRUKMETING

2.1 GECONSTATEERDEPARKEERDRUK

In Tabel 1 zijn de resultaten van het onderzoek weergegeven (zie bijlage 1 voor resultaten per sectie). Op donderdag 24 oktober was de bezettingsgraad 69% en op vrijdag 25 oktober 71%. De gemiddelde bezettingsgraad in het onderzoeksgebied is 70%.

Wanneer er naar de huidige situatie wordt gekeken zijn er in totaal in het onderzoeksgebied 143 parkeerplaatsen geteld. Om te kijken of er een tekort aan parkeerplaatsen is binnen het onderzoeksgebied wordt een grens van 85% voor de parkeerbezetting gehanteerd. Wanneer de bezettingsgraad hoger is dan 85% leidt dit tot zoekverkeer en kunnen incidentele pieken minder makkelijk opgevangen worden. Daarom wordt er bij een bezettingsgraad hoger dan 85% gesproken van een tekort aan parkeerplaatsen. In Tabel 1 is de bezettingsgraad van de huidige situatie weergegeven en is te zien dat deze niet boven de 85% grens ligt. Er is dus geen sprake van een tekort aan parkeerplaatsen.

Tabel 1: parkeerbezetting per telmoment per type parkeerplaats.

	Donderdag 24 oktober	Vrijdag 25 oktober
Vak	66	60
Langsparkeren	25	35
Fout	5	4
Obstakel	2	2
Totaal	98	101
Bezettingsgraad	69%	71%

2.2 TOEKOMSTIGE PARKEERDRUK

2.2.1 Ontwikkeling Domineeslaantje

Op dit moment zijn er naast de Wilhelminastraat ook ontwikkelingen op het Domineeslaantje. Uit de Notitie van Delft Infra Advies 2017, kwam naar voren dat de ontwikkelingen van het Domineeslaantje een parkeertekort van 9 parkeerplaatsen met zich meebrengt. Deze 9 parkeerplaatsen moeten afgewikkeld worden in de openbare ruimte. Daarom hebben wij in Tabel 2 weergegeven wat de parkeerbezetting zal zijn wanneer de ontwikkelingen op het Domineeslaantje zijn gerealiseerd. In Tabel 2 is te zien dat ondanks deze ontwikkelingen er in de toekomst nog steeds geen tekort zal zijn aan parkeerplaatsen (het bezettingspercentage blijft kleiner dan 85%).

Tabel 2: Parkeerbezetting na ontwikkeling domineeslaantje

	Donderdag 24 oktober	Vrijdag 25 oktober
Huidige bezetting	98	101
Domineeslaantje	9	9
Totaal	107	110
Bezettingsgraad	75%	77%

2.2.2 Ontwikkeling Wilhelminastraat

Om inzichtelijk te maken wat de ontwikkeling van de Wilhelminastraat betekent voor de toekomstige parkeerdruk, is berekend wat de parkeerbehoefte is in de huidige situatie en in de situatie na de ontwikkeling. Conform opgave houden wij als parkeernorm sterk stedelijk/rest bebouwde kom aan. In de huidige situatie zijn er op de Wilhelminastraat 10 woningen. Dit zijn huurwoningen in de klasse midden/goedkoop. Hierbij geldt volgens het GVVP 2015 een kencijfer van 1,4. In de huidige situatie is de parkeerbehoefte dus $10 \times 1,4 = 14$ parkeerplaatsen.

In de situatie na de ontwikkelingen zijn de 10 woningen vervangen door 12 appartementen. Dit zijn ook huurwoningen in de klasse midden/goedkoop. In de nieuwe situatie is de parkeerbehoefte dus $12 \times 1,4 = 17$ parkeerplaatsen.

Conform het GVVP en de berekening die de gemeente hanteert, wordt bij sloop de huidige parkeerbehoefte berekend en afgetrokken van de nieuwe parkeerbehoefte. Indien uit het onderzoek blijkt dat er een tekort aan parkeerplaatsen aanwezig is, wordt de ontwikkelaar verplicht dit tekort bij de ontwikkeling te betrekken en wel zodanig dat het tekort tot minimaal de helft wordt gereduceerd. Bij een tekort aan parkeerplaatsen in de openbare ruimte wordt de parkeereis dus vermeerderd met: het tekort aan parkeerplaatsen / 2 (zie berekening hieronder).

Parkeereis = parkeervraag nieuwe situatie min parkeervraag bestaande situatie plus bestaand tekort aan parkeerplaatsen(*)/ 2

(*): aangetoond tekort bestaande situatie volgend uit gehouden parkeeronderzoek.

Uit de resultaten van de parkeerdrukmeting is geen bestaand tekort aan parkeerplaatsen naar voren gekomen in zowel de huidige situatie als in de situatie na de ontwikkelingen van het Domineeslaantje. Dit betekent dat de parkeereis gelijk is aan: $17 - 14 + (0 / 2) = 3$ parkeerplaatsen, waarbij 17 de nieuwe parkeerbehoefte, 14 de huidige parkeerbehoefte en 0 het tekort is. Hierbij moet vermeld worden dat er één openbare parkeerplaats vervalt door een inrit naar het binnenterrein bij de woningen. Echter wordt er voor deze parkeerplaats gecompenseerd, doordat er in totaal 5 parkeerplaatsen worden gerealiseerd op eigen terrein.

3 CONCLUSIE

Op basis van de kencijfers van het GVVP en de eis vanuit de gemeente moeten er in de toekomstige situatie 3 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Hierbij is ook rekening gehouden met de ontwikkelingen van het Domineeslaantje. Er zullen 5 parkeerplaatsen worden gerealiseerd waardoor aan de eisen wordt voldaan en de parkeerdruk in de openbare ruimte zelfs indirect zal afnemen. In de toekomstige situatie is er dus voldoende ruimte om de parkeerbehoefte welke niet op eigen terrein kan worden afgewikkeld, af te wikkelen in de openbare ruimte.

4 BIJLAGE 1

In sectie 7 en 9 was er sprake van een obstakel op een parkeerplaats die normaal valt onder de capaciteit. Een obstakel kan bijvoorbeeld zijn dat een container of fietsen de plek bezet houden. Het gaat hier dus om tijdelijke obstakels.

Daarnaast stonden er in sectie 10 meer auto's geparkeerd dan er volgens de geïnventariseerde parkeercapaciteit kunnen staan. Volgens de richtlijnen die worden aangehouden voor langsparkeren is de parkeercapaciteit in deze sectie 9 parkeerplaatsen¹. Echter wordt er in de praktijk dichter op elkaar geparkeerd, waardoor er meer auto's staan dan volgens de richtlijnen gewenst is. Onder andere hierdoor is de bezettingsgraad in sectie 10 boven de 100%.

Tabel 3. Absolute parkeerbezetting en bezettingsgraad per sectie op donderdag 24 oktober

Sectie	Capaciteit	Bezet	Fout	Obstakel	Totaal bezet	Bezettingsgraad
1	12	6			6	50 %
2	4	0			0	0 %
3	3	3			3	100 %
4	5	2			2	40 %
5	12	1			1	8 %
6	9	7	2		9	100 %
7	13	10		1	11	85%
8	14	14	2		16	114 %
9	16	16		1	11	106 %
10	9	13	1		14	156 %
11	18	4			4	22 %
12	5	4			4	80%
13	4	3			3	75 %
14	8	6			6	75 %
15	4	2			2	50 %
16	7	0			0	0 %

¹ Bij langsparkeren wordt op basis van de weglengte bepaald hoeveel autoplaatsen hier aanwezig zijn. Hierbij wordt 6 meter weglengte als 1 parkeerplaats gehanteerd.

Tabel 4. Absolute parkeerbezetting en bezettingsgraad per sectie op vrijdag 25 oktober

Sectie	Capaciteit	Bezet	Fout	Obstakel	Totaal bezet	Bezettingsgraad
1	12	4			4	33 %
2	4	0			0	0 %
3	3	2			2	67 %
4	5	2			2	40 %
5	12	10			10	83 %
6	9	8	1		9	100 %
7	13	9		1	10	77 %
8	14	14	1		15	107 %
9	16	15	1	1	17	106 %
10	9	14	1		15	167 %
11	18	5			5	28 %
12	5	4			4	80%
13	4	3			3	75 %
14	8	3			3	38 %
15	4	2			2	50 %
16	7	0			0	0 %