

MEMO / ADVIES

Aan	GWA Investments B.V.
T.a.v.	de heer G.J. de Groot
Van	de heer ir. L.A.W. van Berkel bnt
Datum	30 juni 2022
Betreft	Functiewijziging voormalig gemeentehuis, memo verkeer en parkeren
Project	P222378

Geachte De Groot,

In het kader van de procedure wijzigingsplan voor het voormalige gemeentehuis te Asperen is een toets van de effecten op verkeer en parkeren benodigd. Deze is in voorliggend memo vervat. De memo gaat uit van de functionele invulling van de voormalige villa en de 'het gemeentehuis' naast/achter de villa. Bij het daaraan toe te kennen functionele programma wonen en kantoren, is op basis van de gemeentelijke beleidsregels parkeren de norm bepaald (de parkeerbehoefte). Deze is daarna gespiegeld aan de beschikbaarheid van parkeerplaatsen.

Tevens is beknopt ingegaan op de ontsluiting van de locatie en de daarbij te hanteren uitgangspunten. Buiten de locatie zijn de verkeerseffecten gezien de schaal en omvang van het plan dusdanig gering, dat hier geen verdere beschouwing nodig is van verkeerseffecten. Het verkeer gaat dan al snel op in het heersende verkeersbeeld, zeker als dit wordt afgezet tegen de voormalige functie gemeentehuis (i.c. een kantoorfunctie met publieke balies en ruimten en met een hogere verkeersaantrekking).

Het gemeentehuis

In vooroverleg tussen de gemeente en initiatiefnemer van dit planvoornemen, is reeds besloten dat voor de appartementen die worden gerealiseerd in het gemeentehuis er uitgegaan kan worden van een parkeernorm van 1 parkeerplaats per appartement. Dit omdat de doelgroepen bestaan uit starters (waarvoor kleine appartementen worden gebouwd) en senioren. Daarbij geldt een gemiddeld lager autobezit dan 1 per huishouden. Aldus is het voldoende indien per appartement 1 parkeerplaats wordt voorzien. Uitgegaan wordt van de realisatie van 30 appartementen in het gemeentehuis, waarvoor aldus 30 parkeerplaatsen beschikbaar dienen te zijn.

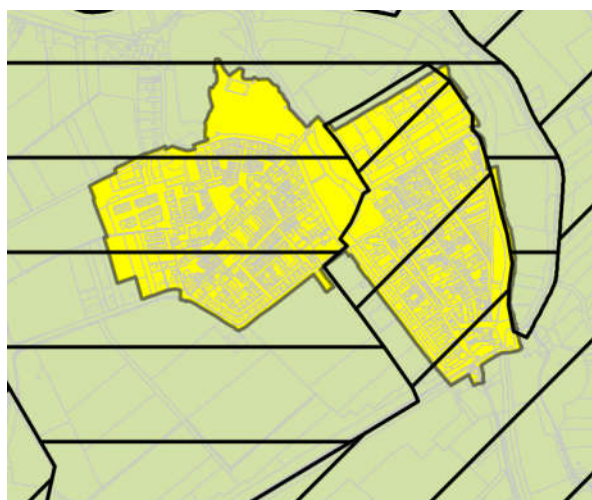
Daarnaast zal de villa herontwikkeld worden tot woning of tot kantoorruimte. Omdat de villa als woning een grote woning zal zijn, dient hier wel het gemeentelijk parkeerbeleid voor te worden toegepast. Dat geldt ook indien de villa tot kantoor wordt omgevormd. Hierna wordt ingegaan op de toepassing van het parkeerbeleid voor de villa.

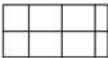
Het geldende parkeerbeleid

Het momenteel geldende parkeerbeleid voor het plangebied is vervat in het Paraplubestemmingsplan Parkeren 2019 (vastgesteld op 30 juni 2020). Met het opstellen van dit paraplubestemmingsplan parkeren wil de gemeente West Betuwe voor haar grondgebied haar parkeerbeleid juridisch-planologisch vastleggen, door middel van een uniforme regeling. Voor het inschatten van de parkeernormen voor het planvoornemen wordt aansluiting gezocht door gebruik te maken van de CROW Parkeervraagcalculator.

Deze tool is bedoeld om de parkeerbehoefte van een ruimtelijk programma door te rekenen op basis van de CROW parkeerkencijfers uit publicatie 381 van het CROW (Toekomstbestendig parkeren: van parkeerkencijfers naar parkeernormen).

Uit het paraplubestemmingsplan Parkeren 2019 blijkt dat het plangebied is gelegen in de stedelijkheidsgraad 'Niet stedelijk' en in de stedelijke zone 'Rest bebouwde kom'.



Stedelijke zones	
	Centrum
	Rest bebouwde kom
	Buitengebied
Stedelijkheidsgraad (op basis van omgevingsadressendichtheid)	
	matig stedelijk
	weinig stedelijk
	niet stedelijk

De planregels die relevant zijn voor dit planvoornemen luiden als volgt:

3.2 Parkeren

3.2.1 Algemeen

- a. Een omgevingsvergunning voor het bouwen of uitbreiden van een gebouw en/of voor de verandering van de functie van een bouwperceel wordt slechts verleend, indien is aangetoond dat wordt of zal worden voldaan aan de maximum parkeernormen, zoals opgenomen in de CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren. Van parkeerkencijfers naar parkeernormen', zoals die gelden op het tijdstip van indiening van de aanvraag omgevingsvergunning en dat indien deze publicatie gedurende de planperiode wordt gewijzigd, rekening wordt gehouden met de wijziging, en met dien verstande dat:
 1. het totale aantal benodigde parkeerplaatsen wordt afgerond op het dichtstbijzijnde hele getal;
 2. voldaan wordt aan de in de CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren. Van parkeerkencijfers naar parkeernormen' gehanteerde indeling in centrum, schil centrum, rest bebouwde kom en buitengebied, zoals weergegeven in bijlage 1 'Gebiedsindeling Paraplubestemmingsplan Parkeren 2019' van deze regels.
- b. Parkeerplaatsen dienen aangelegd te worden op het eigen terrein, waarbij de afmetingen per parkeerplaats ten minste voldoen aan de volgende maatvoeringen:
 1. Haaksparkeren: Lengte 5,0 m, breedte 2,5 m, met dien verstande dat er voldoende manoeuvreerruimte beschikbaar dient te zijn voor het kunnen functioneren van de parkeerplaatsen, dat wil zeggen minimaal 5 m achter een insteekvak voor haaksparkeren.
 2. Langsparkeren: Vaklengte 6,0 m, breedte 1,8 m.
- c. Het onder a bepaalde is niet van toepassing ingeval een bouwwerk ten gevolge van een calamiteit geheel verloren is gegaan en dit bouwwerk, indien en voor zover sprake is van dezelfde functie en omvang, wordt herbouwd en op gelijke wijze in de parkeerbehoefte wordt voorzien als voor de calamiteit feitelijk het geval was, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk teniet is gegaan.

3.2.3 Laden en lossen

Bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen of uitbreiden van een gebouw en/of voor de verandering van de functie van een bouwperceel met een behoefte voor het laden en lossen van goederen moet zijn verzekerd dat op eigen terrein wordt voorzien in voldoende ruimte voor het laden en lossen met bijbehorende voorzieningen en manoeuvreerruimte.

3.2.4 Afwijken

a. Parkeernorm

Bij omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in artikel 3.2.1 onder a, mits:

1. ten minste wordt voldaan aan de minimum parkeernormen, zoals opgenomen in de CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren. Van parkeerkencijfers naar parkeernormen', zoals die gelden op het tijdstip van indiening van de aanvraag omgevingsvergunning en dat indien deze publicatie gedurende de planperiode wordt gewijzigd, rekening wordt gehouden met de wijziging, en met dien verstande dat het totale aantal benodigde parkeerplaatsen wordt afgerond op het dichtstbijzijnde hele getal;
2. de belangen van de eigenaren en/of gebruikers van betrokken en nabijgelegen gronden niet onevenredig worden geschaad;
3. het straat- en bebouwingsbeeld niet onevenredig worden geschaad.

b. Geheel of gedeeltelijk afwijken parkeereis

Het bevoegd gezag kan geheel of gedeeltelijk afwijken van de parkeereis toestaan. De afwijking moet goed en navolgbaar onderbouwd worden. Van het afwijken van de parkeereis kan sprake zijn bij:

1. Maatwerk: de afwijking moet onderbouwd worden aan de hand van specifieke kenmerken van de locatie, functie of doelgroep van het project.
2. Locatie: er moet sprake zijn van een locatie waar het feitelijk onmogelijk is om geheel of gedeeltelijk aan de parkeereis te voldoen of waar het in alle redelijkheid onmogelijk of onwenselijk is (o.a. op grond van planeconomische overwegingen) om geheel of gedeeltelijk te voldoen aan de parkeereis.

c. Vrijstelling parkeereis

Als een ontwikkeling uit economisch oogpunt of uit het oogpunt van milieu, hinder of woonomgeving door de gemeente bijzonder gewenst is, kan volledige vrijstelling van de parkeereis worden verleend.

Deze volledige vrijstelling wordt alleen in zeer uitzonderlijke gevallen verleend en een verzoek daartoe wordt uitvoerig gemotiveerd. Voor het verkrijgen van de vrijstelling wordt in ieder geval aangetoond dat het niet mogelijk is om geheel of gedeeltelijk aan de parkeereis op eigen terrein te voldoen en dat er evenmin mogelijkheden bestaan om de parkeereis geheel of gedeeltelijk in de openbare ruimte op te lossen.

d. Ruimte voor laden of lossen

Bij omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in artikel 3.2.3, indien en voor zover op andere wijze in de benodigde ruimte voor het laden of lossen van goederen wordt voorzien.

e. Eigen terrein

Bij omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in artikel 3.2.1 onder b en 3.2.2 onder a, mits:

1. de belangen van de eigenaren en/of gebruikers van betrokken en nabijgelegen gronden niet onevenredig worden geschaad;
2. het straat- en bebouwingsbeeld niet onevenredig worden geschaad.

Aldus kan resumerend worden gesteld dat bij het functieprogramma in beginsel de maximale normen uit de bandbreedte dient te worden gehanteerd, zonder dat verdere motivering nodig is. Indien er minder dan de maximale parkeernorm, maar meer dan of minimaal gelijk aan de minimale norm uit de bandbreedte invulling wordt gegeven, kan dit alleen op basis van een nadere onderbouwing gerelateerd aan het project, de doelgroepen en de omgeving. Het geheel afwijken van de norm is alleen zeer incidenteel mogelijk en vraagt een zeer uitgebreide motivatie.

Op basis van bovenstaande kan worden geconcludeerd dat er voor het gedeelte gemeentehuis, waarin 30 appartement worden voorzien, gemotiveerd is afgeweken van de parkeernorm en dat daar overeenstemming over is tussen gemeente en initiatiefnemer. Voor de villa geldt in beginsel de maximale norm uit de bandbreedte CROW.

Programma villa: wonen of kantoor zonder baliefunctie

Voor de villa zijn er voor het hergebruik twee opties in beeld. De villa wordt omgevormd tot één dure woning of de villa zal gebruikt gaan worden als kantoorruimte maar dan zonder baliefunctie.

Het souterrain is in ieder geval niet bruikbaar als kantoorruimte. Het VVO (verhuurbaar vloeroppervlakte) exclusief souterrain bedraagt 423 m². Er zit echter behoorlijk veel verkeersruimte en algemene ruimte in het pand, waardoor het aantal te realiseren werkplekken gemiddeld lager is dan wanneer uitgegaan wordt van de 'standaard' VVO. De netto GBO kantoorruimte bedraagt 287 m². Voor het bepalen van de parkeerbehoefte is het redelijk om uit te gaan van het gemiddelde tussen deze beide waarden, ofwel 355 m² redelijkerwijs te gebruiken vloeroppervlak.

Parkeernormen villa volgens de CROW

Alleen wonen

Bij de variant met uitsluitend wonen wordt er, vertaald naar de CROW categorieën, de volgende functie gerealiseerd:

- 1 woning koop, vrijstaand in de villa;

Bij dit functieprogramma is de parkeerbehoefte per relevante periode in de week als volgt bepaald.

Algemeen

Parkeervraag totaal		2,00 parkeerplaatsen	openbaar: 0,60
Maatgevend moment	werkdagavond	1,74 parkeerplaatsen	

Details

	Gemiddelde	Min / Max	Openbaar Min / Max
werkdagochtend	0,76 parkeerplaatsen	0,61 / 0,91	0,05 / 0,07
werkdagmiddag	0,82 parkeerplaatsen	0,66 / 0,98	0,10 / 0,14
werkdagavond	1,74 parkeerplaatsen	1,39 / 2,09	0,38 / 0,58
koopavond	1,54 parkeerplaatsen	1,23 / 1,85	0,34 / 0,50
werkdagnacht	1,40 parkeerplaatsen	1,12 / 1,68	0,00 / 0,00
zaterdagmiddag	1,20 parkeerplaatsen	0,96 / 1,44	0,29 / 0,43
zaterdagavond	1,60 parkeerplaatsen	1,28 / 1,92	0,38 / 0,58
zondagmiddag	1,40 parkeerplaatsen	1,12 / 1,68	0,34 / 0,50

De berekeningen wijzen uit dat op het (drukste) maatgevende moment gedurende de weekdagnacht een parkeerbehoefte bestaat van 2 parkeerplaatsen (het maximum uit de bandbreedte waarbij 2,09 wordt afgerond). Op basis van het gemeentelijk beleid kan dus in alle gevallen worden volstaan met het maximum uit deze bandbreedte, zijnde 32 plaatsen voor de villa en de 30 appartementen, waarbij geen nadere onderbouwing benodigd is.

Kantoorruimte

Bij de variant met wonen in het gemeentehuis en kantoren in de villa, wordt er, vertaald naar de CROW categorieën, de volgende functie gerealiseerd in de villa:

- 355 m2 kantoren zonder baliefunctie in de villa;

Bij dit functieprogramma is de parkeerbehoefte per relevante periode in de week als volgt bepaald.

Algemeen

Parkeervraag totaal		9,05 parkeerplaatsen	openbaar: 0,45
Maatgevend moment	werkdagochtend	9,05 parkeerplaatsen	
Maatgevend moment	werkdagmiddag	9,05 parkeerplaatsen	

Details

	Gemiddelde	Min / Max	Openbaar Min / Max
werkdagochtend	9,05 parkeerplaatsen	8,17 / 9,94	0,41 / 0,50
werkdagmiddag	9,05 parkeerplaatsen	8,17 / 9,94	0,41 / 0,50
werkdagavond	0,45 parkeerplaatsen	0,41 / 0,50	0,02 / 0,02
koopavond	0,45 parkeerplaatsen	0,41 / 0,50	0,02 / 0,02
werkdagnacht	0,00 parkeerplaatsen	0,00 / 0,00	0,00 / 0,00
zaterdagmiddag	0,00 parkeerplaatsen	0,00 / 0,00	0,00 / 0,00
zaterdagavond	0,00 parkeerplaatsen	0,00 / 0,00	0,00 / 0,00
zondagmiddag	0,00 parkeerplaatsen	0,00 / 0,00	0,00 / 0,00

De berekening wijst uit dat op het (drukste) maatgevende moment gedurende de werkdagochtend en werkdagmiddag een parkeerbehoefte bestaat van maximaal 10 parkeerplaatsen. Op basis van het gemeentelijk beleid kan dus in alle gevallen worden volstaan met het maximum uit deze bandbreedte, zijnde 40 parkeerplaatsen, waarvan 10 voor de villa en 30 voor de appartementen.

De werkelijke behoefte zal evenwel lager zijn, omdat bij dit scenario voor de kantoorfunctie in de nacht geen parkeerbehoefte bestaat, terwijl de behoefte overdag ingevuld kan worden door de overmaat aan parkeren zoals die dan geldt omdat de parkeerbehoefte bij de appartementen lager is. Dit komt omdat bij de woonfunctie overdag de behoefte lager is dan in de nacht, wanneer de meesten thuis zijn en parkeerplaatsen overdag dus beschikbaar zijn.

Beschikbare parkeervoorziening

Bij het complex zijn de volgende parkeergelegenheden beschikbaar:

- Voor de villa en voor het gemeentehuis: 12 parkeerplaatsen op eigen terrein direct grenzend aan de villa;

- Achter de villa 5 parkeerplaatsen;
- Naast de appartementen (oostzijde): 23 parkeerplaatsen.

Totaal zijn beschikbaar: $12 + 5 + 23 = 40$ parkeerplaatsen.

De parkeerruimte aan het Raadhuisplein (laan met toerit naar de villa en plein voor de kerk) is niet meegerekend bij de beschikbare parkeerplaatsen. Deze zijn wel beschikbaar voor bezoekers e.d. en hebben een openbaar of semi-openbaar karakter.

Conclusies parkeernormering

Bij het aanhouden van het uitgangspunt dat er in een worst-case situatie uitgegaan wordt van de maximale invulling van de parkeerbehoefte uit de bandbreedte van CROW, constateren wij dat er geen tekort is aan parkeerplaatsen. De invulling luidt als volgt:

- Bij realisatie van uitsluitend woningen en uitgaand van het maximale aantal mogelijke woningen van 30 appartementen en 1 ruime woning in de villa, bedraagt de maximale behoefte gedurende de nacht 32 plaatsen, daar waar er 40 zijn.
- Bij realisatie van 30 appartementen en 355 m2 kantoorruimte, bedraagt de maximale behoefte van de individuele functies in totaal 40 parkeerplaatsen, daar waar er 40 zijn. Daarbij geldt dat de parkeerpiek bij wonen in de nacht is en bij kantoor gedurende werkdagen overdag. Er zal dus altijd parkeerruimte beschikbaar zijn.

Aldus wordt in beide scenario's voldaan aan de maximale invulling van de bandbreedte en dient conform het parkeerbeleid er geen nadere motivering meer opgesteld te worden.

Er kan gegeven het programma en de verdeling van de parkeerbehoefte over de representatieve weekdelen worden aangenomen dat een parkeerpiek zich gedurende de nacht voordoet en dat dan zo nodig gebruik kan worden gemaakt van enkele reeds bestaande openbare parkeerplaatsen aan het Raadhuisplein. Dit heeft een nihil effect op de omgeving. De voorkeur is dan ook om niet rond de villa meer parkeerplaatsen te realiseren dan de 40 plaatsen waarvan wordt uitgegaan.

Verkeerafwikkeling villa

In de huidige situatie is de villa ontsloten via de laan Raadhuisplein. Dit is een laan met klinkerverharding van beperkte breedte maar ruim voldoende breed om in ieder geval één auto tegelijk te laten passeren.

De landschappelijke, cultuurhistorische en ecologisch waardevolle laan, dicht bij verhardingsranden, is een belangrijk onderdeel van het historisch ensemble bij de villa, dus behoudenswaardig. De laan heeft geen doorgaande verkeersfunctie maar uitsluitend een erftoegangsfunctie in de nieuwe situatie. Omdat hier alleen bestemmingsverkeer van gebruik zal maken, kan worden afgeweken van de standaarden voor wegbreedtes voor openbare wegen.

De toerit is voldoende breed om in of uit te rijden. Dit kan evenwel niet gelijktijdig, dus is het noodzakelijk de opstelruimte aan het begin en einde van de laan blijvend beschikbaar te houden voor passeerplaats bij tegemoetkomend verkeer. Dit zal overigens bij het voorgenomen functieprogramma alleen zeer incidenteel plaatsvinden en gezien de korte lengte van de laan en de overzichtelijke verkeerssituatie, worden hierin geen veiligheids- of verkeersknelpunten verwacht.

Deze situatie is/was ook reeds zo bij het gebruik als gemeentehuis en was toen ook geen onevenredig groot knelpunt. Nu wordt uitgegaan van een aanzienlijk lagere verkeersgraad, die meer verspreid is over de week, dus te meer is er ook aanleiding om aan te nemen dat verkeersafwikkeling op een passende wijze veilig kan plaatsvinden, met behoud van de bestaande klinkerlaan met laanbeplanting. Dit heeft uit ruimtelijk en historisch oogpunt een sterke voorkeur.

Verkeersafwikkeling appartementen

De bestaande wegen volstaan voor de verkeersafwikkeling, zowel in het verleden met het voormalige gemeentehuis, als in de toekomst na functiewijziging. Ook hier zal op de bestaande wegen vooral bestemmingsverkeer zijn, dat een lage intensiteit heeft. De bestaande wegprofielen volstaan voor bestemmingsverkeer.

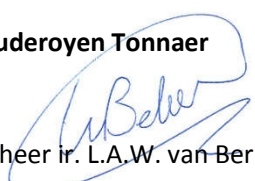
Omdat de functieverandering leidt tot minder verkeer (voormalig gemeentehuis met baliefunctie heeft een relatief grote verkersaantrekkende werking) zal per saldo het aantal verkeersbewegingen afnemen en zullen de bewegingen meer verspreid zijn over de week. Om te kunnen garanderen dat er geen verkeersafwikkeling via de woonwijk van de Vrouwe Elburgstraat plaatsvindt, wordt een fysieke scheiding (knip) van verkeersstromen aangebracht. De aanleg van de fysieke scheiding van verkeersstromen voordat de appartementen in gebruik genomen mogen worden is in de regels van het bestemmingsplan geborgd met een voorwaardelijke verplichting.

Resumerend kan voor parkeren worden gesteld dat dit, gegeven de scenario's voor functiewijziging, goed invulbaar is en dat voldaan wordt aan de gemeentelijke normen. Voor wat betreft het aspect verkeer worden geen knelpunten verwacht. De cultuurhistorisch waardevolle laan kan behouden blijven en dienen als ontsluiting van de planlocatie. Zowel de invulling van verkeer als parkeren voldoen bij de beoogde functies aan 'goede ruimtelijke ordening'.

Hopende u voldoende geïnformeerd te hebben.

Met vriendelijke groet,

Pouderoyen Tonnaer



de heer ir. L.A.W. van Berkel bnt

Bijlagen: parkeerberekeningen CROW