

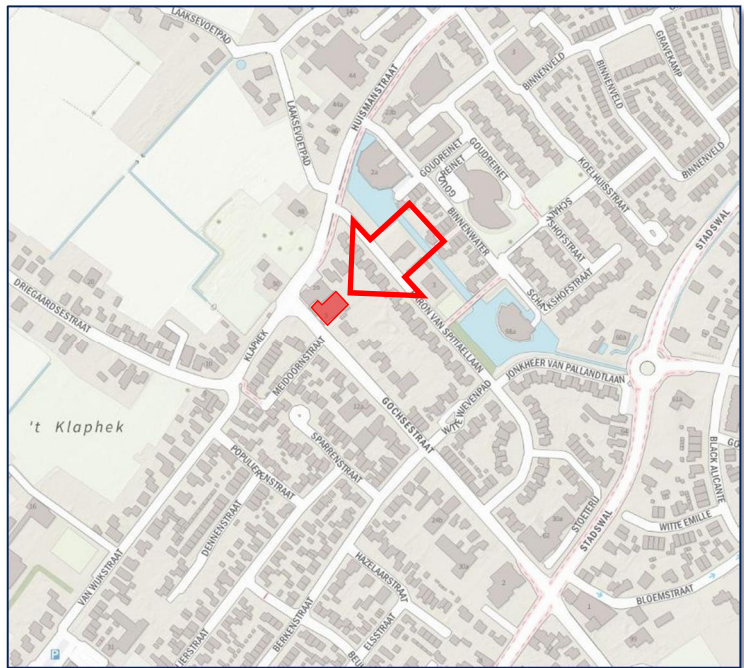


BVA
verkeersadviezen
vormgevers van mobiliteit

Aan De heer Lamers, Lamers beheer BV
Van J. Haveman
Datum 29 januari 2020
Projectnr 20013
Betreft Parkeeronderbouwing woningbouw Gochsestraat Huissen

1. Inleiding

Lamers Beheer BV is betrokken bij de herontwikkeling van het pand gelegen aan de Gochsestraat 3 te Huissen. Het pand dat momenteel een COOP supermarkt herbergt, zal worden herontwikkeld tot 15 appartementen. Voor de ruimtelijke onderbouwing van deze functieverandering dienen de effecten op het parkeren inzichtelijk te worden gemaakt. De gemeente Lingewaard geeft aan dat bij deze herontwikkeling maximaal 10 woningen worden toegestaan. Hiervan mag echter worden afgeweken als wordt aangetoond dat er in de directe omgeving van de bestemming voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Hiermee wordt dus niet alleen bedoeld dat er parkeerplaatsen aanwezig zijn, maar dat deze ook gebruikt kunnen worden door bewoners en bezoekers van de nieuwe woningen.



Figuur 1: Ligging ontwikkellocatie

De gemeente Lingewaard wil nu graag inzicht in de bezetting van de parkeerplaatsen in de directe omgeving van de te realiseren appartementen, om aan de hand hiervan te kunnen bepalen of er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn op openbaar terrein voor het opvangen van de parkeeroverloop.

BVA Verkeersadviezen heeft in opdracht van Lamers beheer het parkeeronderzoek uitgevoerd dat antwoord moet geven op deze vraag. In voorliggende notitie doen wij verslag van onze bevindingen.



- **Leeswijzer**

In hoofdstuk 2 beschrijven wij de opzet en uitvoering van het onderzoek. Daarnaast komen de resultaten hiervan aan de orde. Vervolgens vatten wij in hoofdstuk 3 de bevindingen nog eens samen en komen tot conclusies.

2. Parkeeronderzoek

2.1. Algemeen

Om te kunnen bepalen of de parkeerbehoefte kan worden opgevangen op bestaande openbare parkeerplaatsen in de omgeving van het perceel Gochsestraat 3 is een parkeeronderzoek uitgevoerd. Maar hoeveel parkeerplaatsen zijn er eigenlijk nodig en welke parkeerplaatsen komen in aanmerking om een functie te vervullen voor deze huisvesting? Bewoners willen over het algemeen zo dicht mogelijk bij hun woning parkeren. Enerzijds om zo min mogelijk te hoeven lopen, maar anderzijds ook omdat men graag zicht heeft op het voertuig. In het algemeen worden maximale loopafstanden gehanteerd als leidraad voor het bepalen van het gebied waarbinnen parkeren voor een bepaalde voorziening plaats zou moeten vinden. Voor woningen wordt in dergelijke situaties vaak een maximale loopafstand van 100-150 meter aangehouden.

2.2. Parkeerbehoeftebepaling

De eerste vraag die relevant is betreft de parkeervraag die moet worden opgevangen op openbaar terrein. In algemene zin gaat het hierbij om het bepalen van het verschil tussen de huidige parkeervraag en de toekomstige parkeervraag. Immers alleen de extra vraag moet worden gefaciliteerd, omdat de bestaande vraag er al is.

In de huidige situatie is er een supermarkt gevestigd en een woning. De toekomstige situatie voorziet in de realisatie van 15 appartementen. Op basis van uitgangspunten gedestilleerd uit door de gemeente Lingewaard aangeleverde berekeningen is de nieuwe situatie met 15 appartementen doorgerekend. Hierbij merken wij het volgende op. Ten eerste heeft de gemeente Lingewaard in de berekeningen van de nota parkeernormen Lingewaard afwijkende aanwezigheidspercentages voor de supermarkt gehanteerd. De aanwezigheidspercentages zijn identiek aan de aanwezigheidspercentages die in de nieuwste CROW publicatie 381 (Toekomstbestendig parkeren) zijn opgenomen voor detailhandel, maar wijken dus af van de nota parkeernormen. Opmerkelijk is wel dat hierbij niet de aanwezigheidspercentages voor supermarkten zijn gehanteerd, die eveneens in genoemde CROW publicatie zijn opgenomen. Daarnaast merken wij op dat de gemeente geen onderscheid maakt in aanwezigheidspercentages van bewoners en bezoekers. Dat hebben wij in de berekeningen wel gedaan, waarbij wederom de gegevens uit publicatie 381 zijn gebruikt. Voor het overige zijn de uitgangspunten van de gemeente integraal overgenomen.

In tabel 1 is aangegeven wat de parkeervraag is op diverse momenten in de huidige en toekomstige situatie. De achterliggende detailinformatie is opgenomen in bijlage 2.



Tabel 1: Parkeervraag huidige en toekomstige situatie (diverse momenten)

parkeervraag	werkdag			koopavond	werkdag nacht	zaterdag		zondag middag
	ochtend	middag	avond			middag	avond	
bestaande situatie	5,4	10,1	3,4	13,0	1,7	16,2	1,3	1,4
nieuwe situatie	11,0	13,5	24,6	22,1	21,0	15,3	16,2	17,9
nieuw - bestaand	5,6	3,4	21,2	9,1	19,3	-0,9	14,9	16,5

Uit de tabel blijkt dat de verschillen zich met name voordoen in de avond- en nachtperiode en in het weekend. Hetgeen ook logisch is aangezien de supermarkt dan geen parkeervraag kent en de woningen juist wel. Geconcludeerd kan worden dat er in de avond- en nachtperiode circa 20 parkeerplaatsen beschikbaar moeten zijn in de omgeving. Hierbij merken wij wel op dat bij de berekeningen is uitgegaan van een parkeernorm van 1,7 parkeerplaats per woning. Dit lijkt gezien de grootte van de appartementen aan de hoge kant.

2.3. Onderzoekopzet

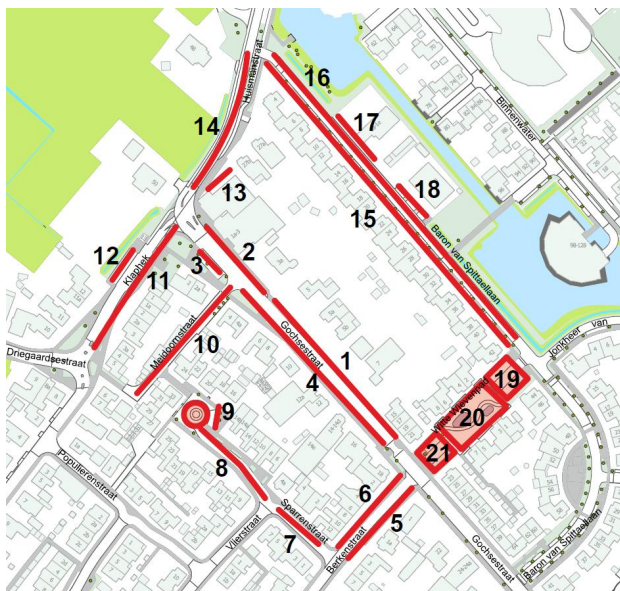
In deze paragraaf beschrijven wij de wijze waarop het onderzoek is uitgevoerd. Te beginnen met de afbakening van het onderzoeksgebied. Op basis van de eerder aangegeven loopafstanden van 100 – 150 meter is de omvang van het onderzoeksgebied bepaald.

• Afbakening onderzoeksgebied

De hiervoor beschreven maximale loopafstand voor parkeerders impliceert dat het onderzoeksgebied zich in principe kan beperken tot een straal van 150 meter rondom de herontwikkeling. Bij de vaststelling van het onderzoeksgebied is enige marge aangehouden waardoor het totale onderzoeksgebied groter is. De exacte omvang van het onderzoeksgebied is weergegeven in figuur 2.

Het gebied is hierbij opgedeeld in diverse kleine segmenten (secties) om op detailniveau uitspraken te kunnen doen over het parkeergedrag. Deze

sectie-indeling is eveneens weergegeven in figuur 2. Hierbij zijn alle openbare parkeergelegenheden opgenomen. Onder het begrip 'openbare parkeergelegenheden' verstaan wij alle locaties in het onderzoeksgebied die openbaar toegankelijk zijn. In het onderzoek zijn ook de gebieden betrokken waar niet geparkeerd mag worden, maar waar dat (fysiek) wel mogelijk is.



Figuur 2: Afbakening onderzoeksgebied



Alleen op deze wijze wordt inzicht verkregen op de werkelijk parkeervraag binnen het onderzoeksgebied.

- **Onderzoeksmethode**

Om de parkeersituatie in het gebied inzichtelijk te maken is een zogenaamd parkeerdrukonderzoek uitgevoerd. Bij het parkeerdrukonderzoek registreren wij per sectie periodiek het aantal geparkeerde voertuigen. De bezetting op alle geregistreerde momenten geeft een goed beeld van het verloop van de parkeerdruk over de onderzoeksperiode.

- **Onderzoeksmomenten**

In overleg met de gemeente Lingewaard is bepaald dat het parkeeronderzoek op een zaterdag en een werkdag dient te worden uitgevoerd. Het onderzoek heeft plaatsgevonden op zaterdag 25 januari 2020 en dinsdag 28 januari 2020. Op zaterdag is geregistreerd van 8.00 t/m 18.00 uur en op dinsdag 9.00 t/m 23.00 uur. In genoemde onderzoeksperiodes is per uur geregistreerd.

- **Weersomstandigheden en bijzonderheden**

Op zaterdag 25 januari, was er sprake van een temperatuur vergelijkbaar met het langjarig gemiddelde. Het was de gehele dag droog. Dinsdag was een onstuimige dag, met regen en (veel) wind. De temperatuur lag iets hoger dan normaal.

Ten tijde van het onderzoek zijn ons geen omstandigheden bekend die kunnen hebben geleid tot een afwijking in de onderzoeksresultaten. Verondersteld mag dan ook worden dat de onderzoeksresultaten een reëel beeld geven van de gemiddelde parkeersituatie op werkdagen en zaterdag.

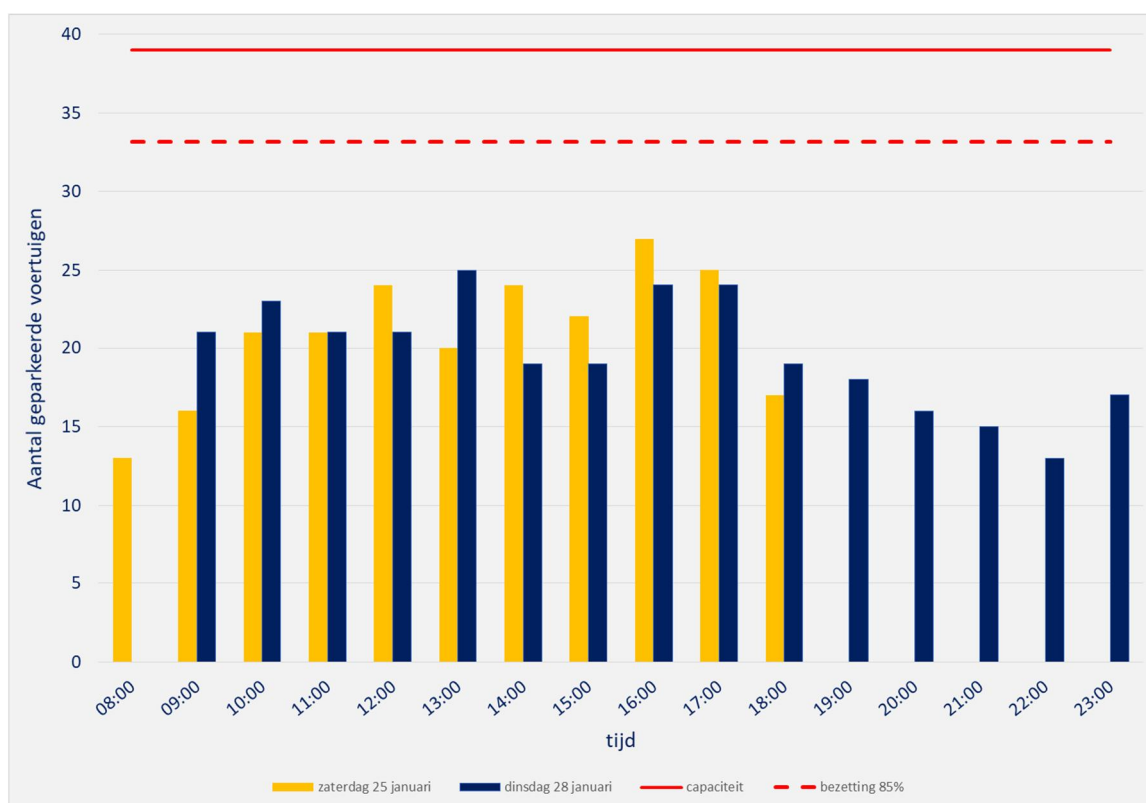
2.4. Resultaten

In deze paragraaf gaan wij in op de resultaten van het onderzoek, waarbij wij niet op iedere sectie afzonderlijk ingaan, maar op het gebied in de directe omgeving van het initiatief. Zoals al aangegeven ligt het voor de hand dat bewoners zo dicht mogelijk bij hun bestemming willen en zullen gaan parkeren. De meest voor de hand liggende secties hiervoor zijn sectie de secties 1 t/m 4 (Gochsestraat) en 11 en 12 (Klaphek).

In eerste instantie richten we ons op deze secties. In totaal herbergen de genoemde parkeerfaciliteiten 39 parkeerplaatsen waarvan er deels sprake is van parkeren op de rijbaan (Gochsestraat sectie 1 (deels) en sectie 4).

In figuur 3 en in tabel 1 (zie pagina 5) is de parkeerdruk op donderdag en zaterdag weergegeven voor genoemde secties.

Wij merken op dat in figuur 3 naast de bezetting ook de parkeercapaciteit (totaal 39 parkeerplaatsen) en 85% bezettingswaarde is aangegeven. De 85% waarde wordt veelal gehanteerd, omdat er bij voorkeur altijd vrije parkeerplaatsen beschikbaar zijn om vlot een parkeerplaats te kunnen vinden. Overigens is dit vooral van belang in situaties waarin vele parkeerwisselingen plaatsvinden en over het algemeen kort wordt geparkeerd. In deze situatie is dat (zeker in de avond- en nachtperiode) niet het geval en kan worden volstaan met een hogere acceptabele bezettingswaarde.



Figuur 3: Parkeerdruk Gochsestraat (secties 1 t/m 4) en Klaphek (secties 12 en 13)

Tabel 2: Parkeerdruk Gochsestraat (secties 1 t/m 4) en Klaphek (secties 12 en 13)

dag/tijd	capaciteit	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00
zaterdag 25 januari	39	13	16	21	21	24	20	24	22	27	25	17					
dinsdag 28 januari			21	23	21	21	25	19	19	24	24	19	18	16	15	13	17

Uit tabel 1 blijkt dat de parkeerdruk op beide dagen niet heel veel verschilt. In de avond en nacht lijken circa 15 voertuigen geparkeerd te staan. Dit kan worden afgeleid uit de bezetting op 8.00 en 23.00 uur. Het maatgevende moment doet zich voor op zaterdagmiddag om 16.00 uur. Er staan dan 27 voertuigen geparkeerd. Een en ander betekent dat er in het beschouwde gebied altijd minimaal 12 parkeerplaatsen beschikbaar zijn.

Zoals uit tabel 1 blijkt is de extra parkeervraag als gevolg van de realisatie van de woningbouw sterk afhankelijk van de periode. Op werkdagen overdag is er slechts een beperkte extra vraag van maximaal 6 parkeerplaatsen. Koppelen we deze parkeervraag aan de geregistreeerde bezetting op de werkdag, dan blijkt dat er op werkdagen overdag ruim voldoende capaciteit voorhanden is. De maximale bezetting bedraagt in de huidige situatie immers slechts 24 parkeerplaatsen. Dit betekent ook met de aanvullende parkeervraag van circa 6 parkeerplaatsen dat er nog 10 parkeerplaatsen beschikbaar zijn.

Ook op zaterdag overdag is er geen probleem te verwachten. De huidige bezetting is dan weliswaar het hoogste met een bezetting van 27 parkeerplaatsen, maar de extra vraag op zaterdagmiddag is nihil. Sterker nog



de theoretische parkeervraag is in de toekomstige situatie op dat moment zelfs nog iets lager.

Beschouwen we de avond- en nachtperiode dan is de toekomstige parkeervraag aanzienlijk hoger dan in de huidige situatie. Zoals al aangegeven staan in de huidige situatie in de avond en nachtperiode circa 15 voertuigen geparkeerd. De extra parkeervraag in genoemde periode in de toekomst bedraagt maximaal circa 22 parkeerplaatsen. Hiermee komt de totale parkeervraag op 37 parkeerplaatsen uit. Voor deze voertuigen is voldoende plaats in het beschouwde gebied.

3. Conclusie

Er bestaan plannen om de bestaande voorzieningen op het perceel Gochsestraat 3 te transformeren tot 15 appartementen, deels in het middensegment en deels sociale huurwoningen. BVA Verkeersadviezen heeft opdracht gekregen om een parkeeronderzoek in de omgeving van het initiatief uit te voeren. Het doel van het parkeeronderzoek is om te bepalen of er in de omgeving van het initiatief voldoende parkeerruimte op openbaar terrein beschikbaar is om het tekort aan parkeerplaatsen op eigen terrein op te kunnen vangen.

Het parkeeronderzoek heeft op zaterdag 25 januari en dinsdag 28 januari plaatsgevonden in de periode 8.00 – 18.00 uur respectievelijk 9.00 – 23.00 uur.

Uit het onderzoek blijkt dat er op alle momenten voldoende restcapaciteit op acceptabele loopafstand aanwezig is. Op de meest aangewezen locaties om de parkeervraag van het initiatief op te vangen (secties 1 t/m 4 en 12 en 13) zijn op het maatgevende moment nog 2 parkeerplaatsen vrij.

Geconcludeerd kan dan ook worden dat er binnen acceptabele loopafstand van het initiatief op alle momenten voldoende restcapaciteit voorhanden is om te voorzien in de parkeervraag van de geplande 15 appartementen. Hierbij merken wij op dat bij het bepalen van de parkeercapaciteit in de omgeving voor het zogenaamde straatparkeren is uitgegaan van parkeren in de Gochsestraat tussen de Meidoornstraat en de Berkenstraat. Een en ander betekent dus dat bij de realisatie van de appartementen in de Gochsestraat ook veelvuldig op straat zal worden geparkeerd. Dit is uiteraard gewoon toegestaan. Wel merken wij op dat er in de verdere omgeving ook nog voldoende restcapaciteit voorhanden is, maar dat de ze parkeervoorzieningen op iets grotere afstand liggen (zie bijlage 3).

Ten slotte merken wij op dat voor de nieuwbouw is uitgegaan van een parkeernorm van 1,7 parkeerplaats per appartement. Afhankelijk van de exacte invulling van het gebouw, zeker voor wat betreft de sociale woningbouw, lijkt deze norm aan de hoge kant. Dit betekent derhalve dat mogelijk een lagere parkeervraag mag worden verwacht dan waarvan in voorliggende notitie is uitgegaan.



Bijlage I: Berekening parkeervraag diverse momenten voor- en nasituatie

Huidige situatie

functie	omvang	norm			parkeervraag		
		totaal	bewoner	bezoek	bewoner	bezoek/pers.	totaal (max.)
woning	1	2	1,7	0,3	1,7	0,3	17
supermarkt	600	2,5				15	
					1,7	15,3	

aanwezigheid	werkdag			koopavond	werkdag nacht	zaterdag		zondag middag
	ochtend	middag	avond			middag	avond	
bewoners	50%	60%	100%	90%	100%	60%	60%	70%
bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	80%	70%
bezoekers/ersoneel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%

conform parkeernormennota Lingewaard
conform CROW (publicatie 381)
conform berekeningen Lingewaard

bewoners	1,7	0,9	1,0	1,7	1,5	1,7	1,0	1,0	1,2
bezoekers woning	0,3	0,0	0,1	0,2	0,2	0,0	0,2	0,2	0,2
bezoekers/personeel	15,0	4,5	9,0	1,5	11,3	0,0	15,0	0,0	0,0
totaal	17,0	5,4	10,1	3,4	13,0	1,7	16,2	1,3	1,4

Toekomstige situatie

functie	omvang	norm			parkeervraag		
		totaal	bewoner	bezoek	bewoner	bezoek	totaal (max.)
woning	15	1,7	1,4	0,3	21	4,5	25,5

aanwezigheid	werkdag			koopavond	werkdag nacht	zaterdag		zondag middag
	ochtend	middag	avond			middag	avond	
bewoners	50%	60%	100%	90%	100%	60%	60%	70%
bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	80%	70%

conform parkeernormennota Lingewaard
conform CROW (publicatie 381)

bewoners	21,0	10,5	12,6	21,0	18,9	21,0	12,6	12,6	14,7
bezoekers	4,5	0,5	0,9	3,6	3,2	0,0	2,7	3,6	3,2
totaal	25,5	11,0	13,5	24,6	22,1	21,0	15,3	16,2	17,9

Verskil tussen huidige en toekomstige situatie

parkeervraag	werkdag			koopavond	werkdag nacht	zaterdag		zondag middag
	ochtend	middag	avond			middag	avond	
bestaande situatie	5,4	10,1	3,4	13,0	1,7	16,2	1,3	1,4
nieuwe situatie	11,0	13,5	24,6	22,1	21,0	15,3	16,2	17,9
nieuw - bestaand	5,6	3,4	21,2	9,1	19,3	-0,9	14,9	16,5



Bijlage 2: Beschrijving parkeersecties

Secie	Beschrijving	Capaciteit	Opmerking
1	Gochsestraat tussen Witte Wievenpad en Meidoornstraat oneven zijde	8	Parkeren langs de weg (2) en in vakken (6)
2	Gochsestraat parkeervakken voor de COOP	6	Langsparkeren in vakken
3	Gochsestraat parkeervakken tussen Klaphek en Meidoornstraat	6	Dwarsparkeren in vakken
4	Gochsestraat tussen Meidoornstraat en Berkenstraat even zijde	7	Parkeren langs de weg
5	Berkenstraat tussen Gochsestraat en Sparrenstraat oneven zijde	5	Langsparkeren op strook in vakken
6	Berkenstraat tussen Gochsestraat en Sparrenstraat even zijde	6	Parkeren langs de weg
7	Sparrenstraat tussen Vlierstraat en Berkenstraat beide zijden	3	Parkeren langs de weg
8	Sparrenstraat vanaf de Vlierstraat tot doodlopend beide zijden	5	Parkeren langs de weg
9	Sparrenstraat parkeervakken voor nummers 14 en 16	4	Dwarsparkeren in vakken
10	Meidoornstraat	10	Parkeren langs de weg
11	Klaphek tussen Driegaardsestraat en Gochsestraat beide zijden	3	Parkeren langs de weg (0) en in strook in vakken (3)
12	Klaphek vakken tegenover nummer 1	9	Dwarsparkeren in vakken
13	Huismanstraat vakken voor Profile	7	Privé. Hekjes (6) voor de vakken
14	Huismanstraat tussen Baron van Spittaellaan en Gochsestraat beide zijden	0	Parkeren langs de weg
15	Baron van Spittaellaan tussen Huismanstraat en Witte Wievenpad (even)	9	Parkeren in vakken langs de weg
16	Baron van Spittaellaan tussen Huismanstraat en Witte Wievenpad (oneven)	0	Parkeren langs de weg
17	Baron van Spittaellaan vakken naast huisnummer 1	9	Dwarsparkeren in vakken
18	Baron van Spittaellaan vakken voor huisnummer 3	8	Dwarsparkeren in vakken
19	Witte Wievenpad parkeerterreinje zijde Baron van Spittaellaan	12	Dwarsparkeren in vakken
20	Witte Wievenpad Hofje	0	Vrij parkeren. Ongeveer ruimte voor 6 voertuigen
21	Witte Wievenpad parkeerterreinje zijde Gochsestraat	10	Dwarsparkeren in vakken
Totaal		127	



20013 | Parkeeronderbouwing woningbouw Gochsestraat Huissen
BVA Verkeersadviezen