

In opdracht van:
Gemeente Smallingerland

Projectnummer:
M08106-R-E7

Datum:
21 juni 2024



Parkeeronderzoek Eikekwartier



1.	INLEIDING	4
1.1	Aanleiding en doel	4
1.2	Leeswijzer	4
2.	WERKWIJZE	5
2.1	Inleiding	5
2.2	Fase 1: voorbereiding en inventariseren capaciteit	5
2.3	Fase 2: uitvoering onderzoek	7
2.4	Fase 3: analyse en rapportage	8
3.	RESULTATEN PARKEERONDERZOEK	9
3.1	Capaciteit	9
3.2	Parkeerdruk	9
4.	BEREKENING PARKEERVRAAG ONTWIKKELING	11
4.1	Uitgangspunten	11
4.2	Parkeervraag scenario 1	14
4.3	Parkeervraag scenario 2	16
4.4	Parkeervraag scenario 3	17
5.	ONDERBOUWING PARKEREN	19
5.1	Maximaal acceptabele parkeerdruk	19
5.2	Wijzigingen in parkeercapaciteit in de openbare ruimte	19
5.3	Invulling berekende parkeervraag scenario 1	20
5.4	Invulling berekende parkeervraag scenario 2	21
5.5	Invulling berekende parkeervraag scenario 3	21
6.	CONCLUSIES EN SAMENVATTING	23
7.	BIJLAGEN	25
7.1	Bijlage 1: Onderzoeksgebied	25
7.2	Bijlage 2: Resultaten parkeeronderzoek	27
7.3	Bijlage 3: Parkeernormen	30



Colofon

Copyright

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

No part of this book may be reproduced in any form, by print, photoprint, microfilm or any other means without written permission from the publisher.





1. INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel

Aan de Bouriciuslaan/Eikesingel te Drachten worden woningen ontwikkeld in het kader van het project Eikekwartier. Op eigen terrein kan niet volledig worden voorzien in de parkeerbehoefte. Ook zijn er geen particuliere oplossingen in de omgeving. Een deel van de parkeerbehoefte moet daarom worden opgelost in de openbare ruimte. Het college kan daar een ontheffing voor verlenen. Daarvoor is een parkeerdrukmeting nodig. Voor deze ontwikkeling wil de gemeente daarom graag meer inzicht in de huidige parkeersituatie en de (theoretische) toekomstige situatie. Aan Mobycon is daarom gevraagd een parkeeronderzoek uit te voeren.

Het parkeren is onderdeel van het bestemmingsplan Eikekwartier. Op het ontwerpbestemmingsplan zijn zienswijzen binnengekomen bij de gemeente Smallingerland. Naar aanleiding van deze zienswijzen is het parkeeronderzoek herzien.

Dit parkeeronderzoek bestaat uit de volgende onderdelen:

1. het controleren van de parkeercapaciteit;
2. het meten van de bezettingsgraden op 8 maatgevende momenten;
3. het in beeld brengen van de huidige en toekomstige parkeerdruk.

Centraal in het onderzoek staat de vraag of er na realisatie van de ontwikkeling nog voldoende parkeercapaciteit aanwezig is om de extra parkeervraag vanwege de ontwikkeling op te vangen.

1.2 Leeswijzer

In deze rapportage zijn de belangrijkste bevindingen van het onderzoek opgenomen. Een omschrijving van het onderzoeksgebied en de werkwijze is opgenomen in hoofdstuk 2. In hoofdstuk 3 zijn de belangrijkste resultaten van het parkeeronderzoek opgenomen. In hoofdstuk 4 gaan we als eerste in op de parkeervraag van de nieuwe ontwikkeling conform de Parkeernormennota. Vervolgens kijken we in hoofdstuk 5 naar de theoretische parkeerdruk met de extra parkeervraag van de nieuwe woningen van de ontwikkeling. In hoofdstuk 6 worden de belangrijkste bevindingen samengevat en gaan we in op de conclusie van het onderzoek. Tenslotte bevat hoofdstuk 7 de bijlagen.

2. WERKWIJZE

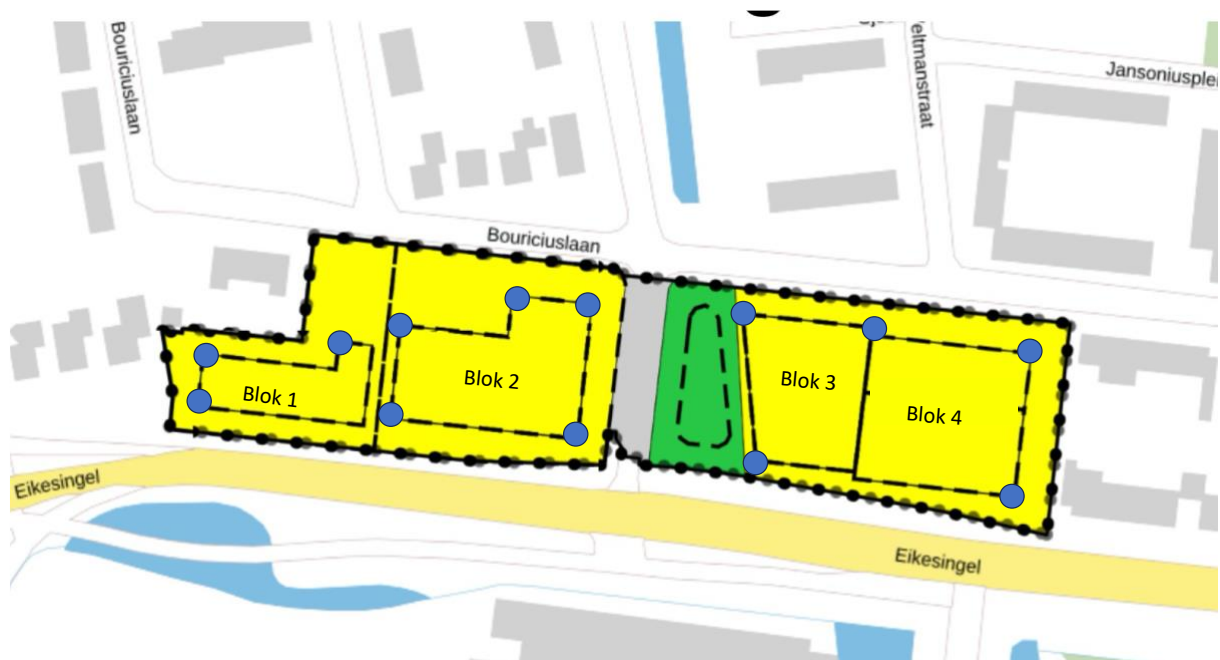
2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk is een beschrijving van de werkwijze opgenomen. Deze bestaat in totaal uit een drietal fasen:

- fase 1: voorbereiding en inventariseren capaciteit;
- fase 2: uitvoering parkeeronderzoek;
- fase 3: analyse en rapportage.

2.2 Fase 1: voorbereiding en inventariseren capaciteit

Voor het bepalen van de parkeercapaciteit moet als eerste het onderzoeksgebied bepaald worden. Het onderzoeksgebied bestaat uit de openbare ruimte die vanaf de ontwikkeling te bereiken is binnen de acceptabele loopafstand. In de Parkeernormennota Smallingerland 2015 (paragraaf 5.5, tabel 5.4) komt naar voren dat de acceptabele loopafstand voor wonen 100 meter¹ is. Om het onderzoeksgebied te bepalen hebben we daarom 100 meter loopafstand genomen vanaf de hoeken van de bouwvlakken (zie figuur 1).

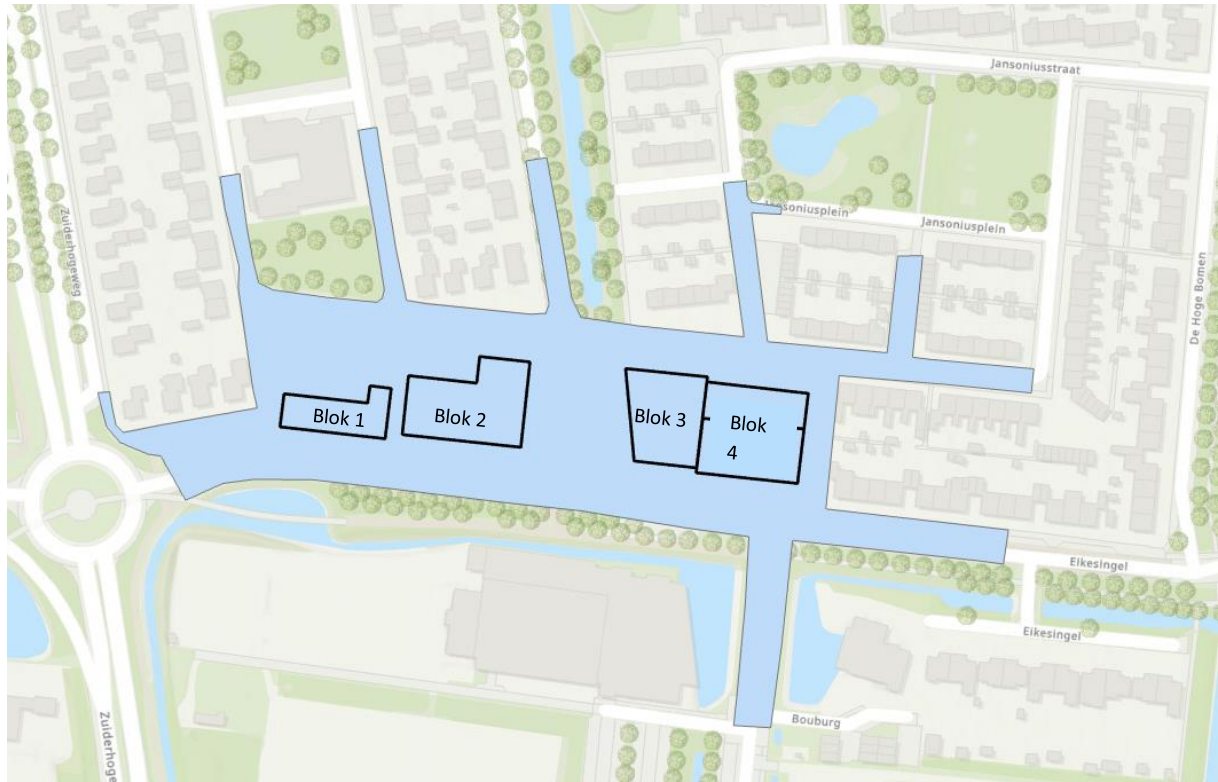


Figuur 1. Bouwvlakken Eikekwartier. Vanaf de hoeken (blauwe punten) is de 100 meter loopafstand bepaald

De loopafstand per hoekpunt is bepaald door eerst de afstand van het hoekpunt tot de openbare weg te bepalen en daarna te bepalen hoe ver gelopen kan worden met de resterende afstand. Bijvoorbeeld de afstand van een hoekpunt tot de openbare weg is 10 meter. Dan is vanaf dat punt op de openbare weg nog 90 meter loopafstand over.

¹ In de Parkeernormennota Smallingerland 2015 is opgenomen dat de loopafstand van 100 meter ook geldt voor de gezondheidszorg.

In figuur 2 staat het gebied dat met 100 meter loopafstand vanaf de hoekpunten te bereiken is.



Figuur 2. Loopafstanden

Als uitgangspunt van het parkeeronderzoek hanteren we een sectie-indeling op wegvakniveau (van kruispunt tot kruispunt). Deze sectie-indeling is bepaald aan de hand van het Nationaal Wegenbestand (NWB). Het voordeel van het opknippen van straten tot wegvakken is dat er op een hoger detailniveau inzicht is in parkeerdruk (en eventuele parkeerproblemen) en voor het veldwerk is het ook duidelijker welke bezetting bij welke capaciteit hoort. Elke sectie krijgt namelijk een uniek nummer dat altijd correspondeert met een nummer op het invulformulier en het bijhorende kaartmateriaal. Het sectiebestand is na het veldwerkonderzoek verfijnd naar secties die binnen de 100 meter grens vallen. Hierbij is de beschikbare parkeercapaciteit gecorrigeerd tot de 100 meter grens. Bij het bepalen van de parkeerdruk zijn de geparkeerde auto's van de gehele sectie (van kruispunt tot kruispunt) meegenomen.

In de onderstaande afbeelding is het totale onderzoeksgebied afgebeeld. Deze bestaat uit de secties die binnen een straal van 100 meter loopafstand rondom de ontwikkellocatie vallen.



Figuur 3. Onderzoeksgebied met in rood de onderzochte secties met in zwart de sectienummering

In de voorbereidende fase hebben wij het onderzoeksgebied gedigitaliseerd en het benodigde registratiemateriaal in Arcgis-Online en de Arcgis-Collector aangemaakt.

Om de parkeerdruk te berekenen is allereerst inzicht nodig in de parkeercapaciteit. Voorafgaand aan de eerste meting hebben we de volledige parkeercapaciteit (openbare parkeerplaatsen) gecontroleerd. Hierbij hebben we, daar waar nodig, onderscheid naar de verschillende typen parkeercapaciteit, zoals bijvoorbeeld gehandicaptenparkeerplaatsen gemaakt.

2.3 Fase 2: uitvoering onderzoek

Na de voorbereiding van het onderzoek is begonnen met de uitvoering. Hierbij is het aantal geparkeerde voertuigen op de openbare parkeerplaatsen op 8 momenten geteld. Deze momenten komen overeen met de maatgevende momenten, zoals genoemd in de richtlijnen van het CROW en de Parkeernormennota 2015 van de gemeente Smallerland (paragraaf 5.5, onderdeel 5c):

- dinsdag 18 juli 09:00-11:00;
- dinsdag 18 juli 14:00-16:00;
- dinsdag 18 juli 19:00-21:00;
- dinsdag 18 juli 23:00-02:00;
- donderdag 20 juli (koopavond) 19:00-21:00;
- zaterdag 15 juli 14:00-16:00;
- zaterdag 15 juli 19:00-21:00;
- zondag 16 juli 14:00-16:00.



Bij de uitvoering van het onderzoek hebben we gebruik gemaakt van een eigen mobiele applicatie (Arcgis Collector) om de geparkeerde voertuigen te registreren. De onderzoeker ziet op een digitale kaart waar hij/zij is, de betreffende straat/sectie kan worden aangeklikt en het aantal geparkeerde voertuigen wordt vervolgens genoteerd en ook het aantal foutgeparkeerde voertuigen wordt genoteerd. Tevens is bijgehouden of een parkeerplaats niet beschikbaar is, bijvoorbeeld door werkzaamheden of plaatsing van een container of caravan.

2.4 Fase 3: analyse en rapportage

Alle verzamelde gegevens zijn samengevoegd in één database (Excel). Op basis van deze database hebben we vervolgens de analyse van de parkeerdruk uitgevoerd.

Om de parkeerdruk te berekenen, delen wij de totale bezetting door de capaciteit per sectie. Tot de totale bezetting rekenen we alle geregistreerde geparkeerde voertuigen (inclusief foutgeparkeerden) en de parkeerplaatsen die bezet waren door iets anders, zoals containers of werkzaamheden. Voor de parkeerdruk kijken we alleen naar de openbare parkeercapaciteit.

Om een beeld te geven van de toekomstige situatie hebben we gekeken naar de wijzigingen in en rondom het onderzoeksgebied, die van invloed zijn op de parkeercapaciteit in het onderzoeksgebied.

Voor de Eikesingel is binnen het bestemmingsplan Eikesingel – Sportlaan ([link²](#)) een herinrichting voorzien. Naar verwachting zal deze plaatsvinden voor de ontwikkeling van het Eikekwartier. Daarom nemen we de gevolgen van de herinrichting op de parkeercapaciteit mee in dit onderzoek.

Tenslotte kijken we naar de toekomstige parkeerdruk na de ontwikkeling. Hiervoor kijken we naar de te bouwen functies die mogelijk zijn in het bestemmingsplan. Voor dit aantal woningen bepalen we de parkeervraag per onderzoeksmoment en die tellen we op bij de huidige bezetting. Hiermee rekenen we de theoretische toekomstige parkeerdruk uit.

² <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2023-541749.html>



3. RESULTATEN PARKEERONDERZOEK

In dit hoofdstuk gaan we in op de resultaten van het parkeeronderzoek. Wij presenteren als eerste de parkeercapaciteit en in paragraaf 2 laten we de parkeerdruk per onderzoeksmoment zien.

3.1 Capaciteit

Als eerste is de openbare parkeercapaciteit in het onderzoeksgebied geïnventariseerd. In onderstaande tabel is de parkeerdruk per sectie weergegeven. In het hele onderzoeksgebied zijn er 114 vrije openbare parkeerplaatsen. Daarnaast is er één parkeerplaats gereserveerd voor mindervaliden. Bij de meeste secties is er sprake van langsparkeren.

Sectie	Straat	Vrij parkeren	Invalide	Totaal
2	Sportlaan	0	0	0
3	Eikesingel	10	0	10
4	Eikesingel	0	1	1
6	Eikesingel	9	0	9
9	Burmanialaan	7	0	7
10	Burmanialaan	8	0	8
11	Bouriciuslaan	9	0	9
12	Bouriciuslaan	6	0	6
14	Bouriciuslaan	13	0	13
15	Bouriciuslaan	11	0	11
16	Bouriciuslaan	10	0	10
17	Ietje Kooistrastraat	9	0	9
21	Jansoniusplein	12	0	12
22	Jansoniusplein	0	0	0
23	Sjoerd Veltmanstraat	8	0	8
24	Jansoniusstraat	0	0	0
25	Jansoniusstraat	2	0	2
Totaal absoluut		114	1	115

Tabel 1. Parkeercapaciteit per sectie

3.2 Parkeerdruk

Om de parkeerdruk in beeld te brengen is op acht momenten de actuele bezetting geïnventariseerd:

- dinsdag 18 juli 09:00-11:00;
- dinsdag 18 juli 14:00-16:00;
- dinsdag 18 juli 19:00-21:00;
- dinsdag 18 juli 23:00-02:00;
- donderdag 20 juli (koopavond) 19:00-21:00;
- zaterdag 15 juli 14:00-16:00;
- zaterdag 15 juli 19:00-21:00;
- zondag 16 juli 14:00-16:00.



Om de parkeerdruk te berekenen zetten wij de gemeten bezetting af tegen de beschikbare parkeercapaciteit. Bij deze berekening houden we rekening met parkeerplaatsen die (tijdelijk) niet beschikbaar waren door bijvoorbeeld werkzaamheden of plaatsing van een container. De parkeerdruk is als volgt berekend:
 Totale bezetting + aantal niet beschikbare plaatsen, gedeeld door de parkeercapaciteit.

In tabellen 2 en 3 laten we per onderzoeksmoment de parkeerdruk zien.

			dinsdag 18 juli 2023							
			09:00		14:00		19:00		23:00	
Sectie	Straat	Cap totaal	Bezet	Druk	Bezet	Druk	Bezet	Druk	Bezet	Druk
2	Sportlaan	0	0	-	0	-	0	-	0	-
3	Eikesingel	10	2	20%	2	20%	0	0%	0	0%
4	Eikesingel	1	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%
6	Eikesingel	9	3	44%	4	56%	6	78%	6	78%
9	Burmanialaan	7	2	29%	3	43%	1	14%	0	0%
10	Burmanialaan	8	2	25%	3	38%	4	50%	3	38%
11	Bouriciuslaan	9	0	0%	1	11%	1	11%	1	11%
12	Bouriciuslaan	6	6	100%	6	100%	2	33%	3	50%
14	Bouriciuslaan	13	10	77%	9	69%	3	23%	6	46%
15	Bouriciuslaan	11	2	18%	0	0%	3	27%	2	18%
16	Bouriciuslaan	10	3	30%	3	30%	5	50%	4	40%
17	Ietje Kooistrastraat	9	2	22%	4	44%	6	67%	5	56%
21	Jansoniusplein	12	5	50%	6	58%	4	42%	3	33%
22	Jansoniusplein	0	0	-	0	-	0	-	0	-
23	Sjoerd Veltmanstraat	8	0	0%	2	25%	0	0%	0	0%
24	Jansoniusstraat	0	0	-	0	-	0	-	0	-
25	Jansoniusstraat	2	1	50%	1	50%	2	100%	2	100%
Totaal absoluut		115	38	35%	45	41%	37	34%	35	32%
Niet beschikbare plaatsen			2		2		2		2	

Tabel 2. Parkeerdruk per sectie

			donderdag 20 juli 2023		zaterdag 15 juli 2023		zaterdag 15 juli 2023		zondag 16 juli 2023	
			19:00		14:00		19:00		14:00	
Sectie	Straat	Cap totaal	Bezet	Druk	Bezet	Druk	Bezet	Druk	Bezet	Druk
2	Sportlaan	0	0	-	0	-	0	-	0	-
3	Eikesingel	10	0	0%	1	10%	0	0%	0	0%
4	Eikesingel	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
6	Eikesingel	9	5	56%	6	89%	8	100%	0	78%
9	Burmanialaan	7	0	0%	2	29%	2	29%	1	14%
10	Burmanialaan	8	3	38%	2	25%	2	25%	3	38%
11	Bouriciuslaan	9	1	11%	1	22%	1	11%	1	11%
12	Bouriciuslaan	6	3	50%	3	50%	5	83%	3	50%
14	Bouriciuslaan	13	4	31%	4	31%	5	46%	6	46%
15	Bouriciuslaan	11	1	9%	1	9%	2	18%	1	9%
16	Bouriciuslaan	10	4	40%	3	30%	5	50%	0	40%
17	Ietje Kooistrastraat	9	6	67%	6	67%	7	78%	3	33%
21	Jansoniusplein	12	5	42%	4	42%	4	42%	4	33%
22	Jansoniusplein	0	0	-	0	-	0	-	0	-
23	Sjoerd Veltmanstraat	8	0	0%	3	38%	1	13%	1	13%
24	Jansoniusstraat	0	0	-	0	-	0	-	0	-
25	Jansoniusstraat	2	2	100%	2	100%	2	100%	2	100%
Totaal absoluut		115	34	30%	38	37%	44	41%	25	31%
Niet beschikbare plaatsen			0		4		3		11	

Tabel 3. Parkeerdruk per sectie

In bovenstaande tabellen is te zien dat de parkeerdruk in het hele gebied op de dinsdagmiddag en zaterdagavond het hoogste is met 41%. Op donderdagavond is de parkeerdruk het laagste met 30%. In het hele onderzoeksgebied is in de huidige situatie dus nog restcapaciteit beschikbaar.

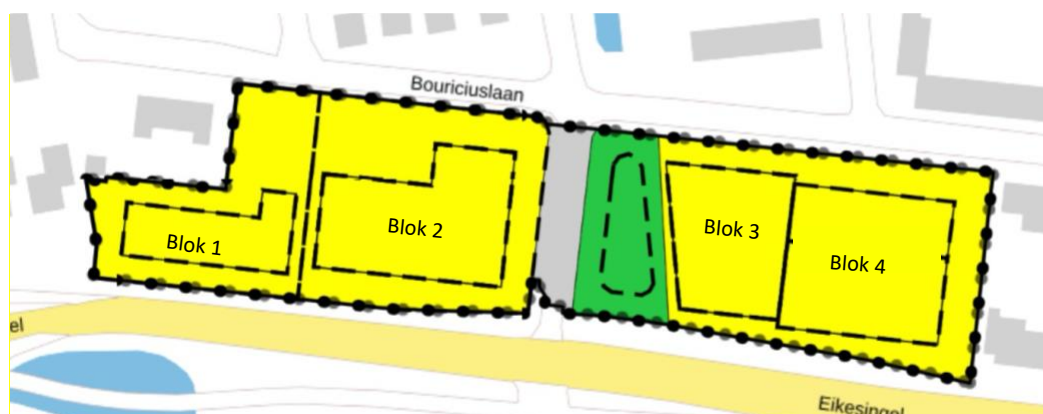


4. BEREKENING PARKEERVRAAG ONTWIKKELING

In dit hoofdstuk berekenen we de parkeervraag van de ontwikkeling. Het bestemmingsplan biedt ruimte voor verschillende invullingen op het vlak van wonen, eventueel gecombineerd met zorg. De exacte indeling van de ontwikkeling is daarom nog niet bekend. Uit het oogpunt van volledigheid zijn drie verschillende scenario's doorgerekend die binnen de beoogde planregels kunnen worden gerealiseerd. Daarnaast hebben we onderscheid gemaakt tussen de parkeervraag van het eigen terrein en die van de openbare ruimte.

Bij bouwblokken 1 en 2 wordt een publiek toegankelijk parkeerterrein gerealiseerd. Hier komen 34 parkeerplaatsen waar bewoners en bezoekers (en eventueel personeel voor de woonzorgeenheden) voor deze blokken kunnen parkeren. Als alle parkeerplaatsen hier bezet zijn, zullen de overige voertuigen in de openbare ruimte worden geparkeerd.

Bij bouwblokken 3 en 4 worden in pandig 52 parkeerplaatsen gerealiseerd. Deze parkeerplaatsen zijn bestemd voor bewoners van de woningen van blokken 3 en 4. De overige gebruikers, zoals bezoekers, parkeren in de openbare ruimte. Net als eventuele bewoners van blokken 3 en 4 die niet in pandig kunnen parkeren, omdat de parkeercapaciteit bereikt is.



Figuur 4. Weergave ontwikkeling Eikekwartier met 4 bouwblokken

4.1 Uitgangspunten

4.1.1 Ruimtelijke programma per scenario

Scenario 1

In scenario 1 worden 113 wooneenheden gerealiseerd. Bij bouwblok 2 is het de bedoeling dat hier woonzorgeenheden worden gerealiseerd. Afhankelijk of een exploitant gevonden kan worden voor de woonzorgeenheden kan de inrichting van dit bouwblok verschillen. In scenario 1 gaan we ervan uit dat er 48 woonzorgeenheden worden gerealiseerd. Dit valt dan onder het segment verpleeg/verzorgingstehuis (tabel 4.10 uit Parkeernormennota 2015).



Blok	Functie	Categorie parkeernorm	Aantal
1	Bebo's ³ /studio's < 130 m ²	Koop, etage, goedkoop	14
2	Woonzorgeenheden	Verpleeg-/verzorgingshuis	48
3	Woning tussen 80 en 130 m ²	Koop, etage, midden	21
4	Woning tussen 80 en 130 m ²	Koop, etage, midden	30
Totaal			113

Tabel 4. Ruimtelijke programma scenario 1

Scenario 2

Bij het tweede scenario worden de wooneenheden in bouwblok 2 ingericht als zelfstandige appartementen in een serviceflat. Het aantal woningen blijft gelijk.

Blok	Functie	Categorie parkeernorm	Aantal
1	Bebo's/studio's < 130 m ²	Koop, etage, goedkoop	14
2	Appartement in serviceflat	Aanleunwoning en serviceflat	48
3	Woning tussen 80 en 130 m ²	Koop, etage, midden	21
4	Woning tussen 80 en 130 m ²	Koop, etage, midden	30
Totaal			113

Tabel 5. Ruimtelijke programma scenario 2

Scenario 3

In dit scenario geven we de situatie weer als het niet mogelijk is om voor bouwblok 2 een exploitant voor zorgwoningen te vinden. In het bestemmingsplan is ruimte om hier dan reguliere woningen te realiseren. In dit bouwblok zullen dan woningen worden ontwikkeld met een oppervlakte van 80 m². In dit scenario kunnen dan 35 woningen gerealiseerd worden in dit bouwblok.

Blok	Functie	Categorie parkeernorm	Aantal
1	Bebo's/studio's < 130 m ²	Koop, etage, goedkoop	14
2	Woning tussen 80 en 130 m ²	Koop, etage, midden	35
3	Woning tussen 80 en 130 m ²	Koop, etage, midden	21
4	Woning tussen 80 en 130 m ²	Koop, etage, midden	30
Totaal			100

Tabel 6. Ruimtelijke programma scenario 3

4.1.2 Ligging ontwikkeling en parkeernorm

De parkeervraag van de ontwikkeling hebben we berekend aan de hand van de parkeernormen uit de vigerende 'Parkeernormennota Smallerland 2015'. De parkeernorm wordt bepaald op basis van het normgebied (de ligging binnen de gemeente). Uit het vigerende parkeerbeleidsstuk blijkt dat de locatie onder 'Rest bebouwde kom' van Drachten valt. Per functie geeft dit de volgende parkeernormen per woning:

³ Een Bebo is een Beneden- bovenwoning



Functie	Parkeernorm	Bewonersdeel	Bezoekersdeel
Koop, etage, goedkoop	1,6	1,3	0,3
Koop, etage, midden	1,8	1,5	0,3
Verpleeg-/verzorgingshuis	0,6	0,24	0,36 ⁴
Aanleuning en serviceflat	1,1	0,8	0,3

Tabel 7. Parkeernorm per type woning. Parkeernormennota Smallingerland 2015

4.1.3 Aanwezigheidspercentages

De parkeervraag is niet op alle momenten in de week gelijk. Ook voor verschillende functies gelden andere aanwezigheidsmomenten. We houden daarom rekening met mogelijkheden voor het toepassen van dubbelgebruik. Hiervoor worden aanwezigheidspercentages gebruikt. Deze zijn benoemd in hoofdstuk 5 van de 'Parkeernormennota Smallingerland 2015' en geven we weer in de volgende tabel. Voor zorgwoningen (zoals woonzorgenheden) zijn geen aparte aanwezigheidspercentages voor bewoners en bezoekers. Voor de woonzorgenheden in scenario 1 gebruiken we dezelfde percentages als voor een verpleeghuis/verzorgingshuis.

Functie	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
Verpleeg-/verzorgingshuis	50%	50%	100%	25%	100%	100%	100%	100%

Tabel 8. Aanwezigheidspercentages per functie

In onderstaand overzicht geven we weer welke aanwezigheidspercentages gebruikt worden bij de verschillende scenario's.

Scenario	Blok	Functie	Aanwezigheidspercentages
1	1	Bebo's/studio's < 130 m2	Woningen bewoners en woningen bezoekers
	2	Woonzorgenheden	Verpleeg-/verzorgingshuis
	3	Woning tussen 80 en 130 m2	Woningen bewoners en woningen bezoekers
	4	Woning tussen 80 en 130 m2	Woningen bewoners en woningen bezoekers
2	1	Bebo's/studio's < 130 m2	Woningen bewoners en woningen bezoekers
	2	Appartement in serviceflat	Woningen bewoners en woningen bezoekers
	3	Woning tussen 80 en 130 m2	Woningen bewoners en woningen bezoekers
	4	Woning tussen 80 en 130 m2	Woningen bewoners en woningen bezoekers
3	1	Bebo's/studio's < 130 m2	Woningen bewoners en woningen bezoekers
	2	Woning tussen 80 en 130 m2	Woningen bewoners en woningen bezoekers
	3	Woning tussen 80 en 130 m2	Woningen bewoners en woningen bezoekers
	4	Woning tussen 80 en 130 m2	Woningen bewoners en woningen bezoekers

Tabel 9. Aanwezigheidspercentages per scenario

⁴ Bij verpleeg-/verzorgingshuis is het aandeel bezoekers aangemerkt als 60%. Deze cijfers zijn inclusief personeelsparkeeren (tabel 4.10 Parkeernormennota 2015)



4.2 Parkeervraag scenario 1

We berekenen de parkeervraag van scenario 1, uitgesplitst naar eigen terrein en openbare ruimte.

4.2.1 Parkeervraag scenario 1 eigen terrein

Blok 1 en 2

De parkeervraag op eigen terrein bestaat voor blok 1 en 2 uit de parkeervraag van bewoners en bezoekers. In blok 1 komen 14 bebo's/studio's met een parkeernorm van 1,6 parkeerplaatsen per woning (waarvan 0,3 parkeerplaatsen voor bezoekers). De totale parkeervraag voor dit blok is dan 22,4 parkeerplaatsen. In bouwblok 2 komen 48 woonzorgeenheden. Voor deze woningen geldt een parkeernorm van 0,6 parkeerplaatsen per woning (waarvan 0,36 parkeerplaatsen voor bezoekers⁵). Voor blok 2 is de totale parkeervraag dan 28,8 parkeerplaatsen.

In totaal is de parkeervraag voor bouwblok 1 en 2 samen 51,2 parkeerplaatsen.

Bij deze bouwblokken wordt een parkeerterrein gerealiseerd waar de bewoners, bezoekers en eventueel personeel van deze blokken gebruik van kunnen maken. Op dit terrein komen 34 parkeerplaatsen. De totale parkeervraag zal dus niet geheel binnen dit parkeerterrein opgelost kunnen worden. Dit tekort is echter niet op alle momenten even groot of zelfs aanwezig. We gebruiken de genoemde aanwezigheidspercentages om de parkeervraag op eigen terrein per maatgevend moment te bepalen. In tabel 10 benoemen we de parkeervraag per maatgevend moment en hoeveel ruimte eventueel nog nodig is in openbaar gebied. Er is parkeerruimte nodig in openbaar gebied als de parkeervraag meer dan 34 parkeerplaatsen is.

Bouwblok	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
1: bewoners	9,10 ⁶	9,10	16,38	18,20	14,56	10,92	14,56	12,74
1: bezoekers	0,42	0,84	3,36	0,00	2,94	2,52	4,20	2,94
2: bewoners/ personeel	5,76	5,76	11,52	2,88	11,52	11,52	11,52	11,52
2: bezoekers	8,64	8,64	17,28	4,32	17,28	17,28	17,28	17,28
Parkeervraag eigen terrein	23,92	24,34	48,54	25,40	46,30	42,24	47,56	44,48
Saldo eigen terrein	0,00	0,00	-14,54	0,00	-12,30	-8,24	-13,56	-10,48

Tabel 10. Saldo parkeervraag op eigen terrein per maatgevend moment scenario 1

In bovenstaande tabel is te zien dat op de werkdagavond, koopavond, zaterdag en zondag het saldo van het eigen terrein negatief is. Op deze momenten zal het deel van de auto's dat niet op eigen terrein kan parkeren, in de openbare ruimte moeten parkeren. Dit aantal tellen we daarom bij de berekening van de parkeervraag in de openbare ruimte op.

⁵ Inclusief personeelsparkeren

⁶ Uitwerking berekening: In bouwblok 1 komen 14 bebo's/studio's. De parkeernorm voor bewoners is 1,3. De totale parkeervraag voor bewoners is $14 \cdot 1,3 = 18,8$ parkeerplaatsen. Op de werkdagochtend is het aanwezigheidspercentage voor woningen bewoners 50%. Op de werkdagochtend is de parkeervraag voor bewoners van bouwblok 1 dus 9,1.



Blok 3 en 4

De parkeervraag op eigen terrein bestaat voor bouwblok 3 en 4 uit de parkeervraag van bewoners. Hierbij gaat het om 51 woningen met een parkeernorm voor bewoners van 1,5 parkeerplaatsen per woning. De normatieve⁷ parkeervraag is dan 76,5 parkeerplaatsen.

Inpandig worden 52 parkeerplaatsen gerealiseerd. Hiervan wordt aangenomen dat 21 parkeerplaatsen aan bouwblok 3 worden toegewezen en 31 aan bouwblok 4. Per maatgevend moment berekenen we de parkeervraag voor bewoners van deze bouwblokken. Als de parkeervraag boven de 21/31 parkeerplaatsen uitkomt is er nog parkeerruimte nodig in openbaar gebied.

Bouwblok	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
3: bewoners	15,75	15,75	28,35	31,50	25,20	18,90	25,20	22,05
4: bewoners	22,50	22,50	40,50	45,00	36,00	27,00	36,00	31,50
Parkeervraag eigen terrein	38,25	38,25	68,85	76,50	61,20	45,90	61,20	53,55
Saldo eigen terrein	0,00	0,00	-16,85	-24,50	-9,20	0,00	-9,20	-1,55

Tabel 11. Saldo parkeervraag op eigen terrein per maatgevend moment scenario 1

In bovenstaande tabel is te zien dat er op de werkdagavond, werkdagnacht, koopavond, zaterdagavond en zondagmiddag nog parkeerruimte nodig is in openbaar gebied. Deze aantallen tellen we op bij de berekening van de parkeervraag in de openbare ruimte.

4.2.2 Parkeervraag scenario 1 openbare ruimte

De volgende tabel laat de normatieve parkeervraag per functie zien. De normatieve parkeervraag per functie vormt de input voor het toepassen van dubbelgebruik. Hier berekenen we alleen de parkeervraag van de bezoekers van blokken 3 en 4. De parkeervraag van blok 1 en 2 is reeds berekend, net als de parkeervraag van de bewoners van blok 3 en 4.

Functie programma	Doelgroepen	Omvang	Parkeernorm	Normatieve parkeervraag
Blok 3 woningen	Bezoekers	21 woningen	0,3 parkeerplaatsen per woning	6,3 parkeerplaatsen
Blok 4 woningen	Bezoekers	30 woningen	0,3 parkeerplaatsen per woning	9 parkeerplaatsen

Tabel 12. Ruimtelijk programma en normatieve parkeervraag openbare ruimte scenario 1

Op basis van de normatieve parkeervraag hebben we met behulp van de aanwezigheidspercentages de totale extra parkeervraag per moment berekend. Ook nemen we daarin het deel van de parkeervraag mee dat niet op eigen terrein kan parkeren. De berekening is weergegeven in de volgende tabel:

⁷ De normatieve parkeervraag is de uitkomst van de berekening van het totale aantal woningen maal de parkeernorm. Voor de normatieve parkeervraag wordt dus nog geen rekening gehouden met de vraag per moment



Functie	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Bezoekers blok 3 woningen	0,63	1,26	5,04	0,00	4,41	3,78	6,30	4,41
Bezoekers blok 4 woningen	0,90	1,80	7,20	0,00	6,30	5,40	9,00	6,30
Restparkeervraag bewoners en bezoekers blok 1 en 2	0,00	0,00	14,54	0,00	12,30	8,24	13,56	10,48
Restparkeervraag bewoners blok 3 en 4	0,00	0,00	16,85	24,50	9,20	0,00	9,20	1,55
Parkeervraag openbare ruimte	1,53	3,06	43,63	24,50	32,21	17,42	38,06	22,74

Tabel 13. Parkeervraag per maatgevend moment openbare ruimte scenario 1

4.3 Parkeervraag scenario 2

We berekenen de parkeervraag van scenario 2, uitgesplitst naar eigen terrein en openbare ruimte.

4.3.1 Parkeervraag scenario 2 eigen terrein

Blok 1 en 2

De totale parkeervraag voor bouwblokken 1 en 2 verschilt met die van scenario 1. In bouwblok 2 worden in dit scenario 48 appartementen in een serviceflat gerealiseerd. Voor deze appartementen in de serviceflat gaan we ervan uit dat de hoofdfunctie wonen is. We gebruiken hiervoor dan ook de aanwezigheidspercentages van woningen, met het onderscheid in bewoners en bezoekers. De parkeernorm is 1,1 parkeerplaatsen per woning, waarvan 0,3 parkeerplaatsen voor bezoekers. Op het eigen terrein worden 34 parkeerplaatsen gerealiseerd. In tabel 14 staat het saldo van de parkeervraag op eigen terrein weergegeven.

Bouwblok	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
1: bewoners	9,10	9,10	16,38	18,20	14,56	10,92	14,56	12,74
1: bezoekers	0,42	0,84	3,36	0,00	2,94	2,52	4,20	2,94
2: bewoners	19,20	19,20	34,56	38,40	30,72	23,04	30,72	26,88
2: bezoekers	1,44	2,88	11,52	0,00	10,08	8,64	14,40	10,08
Parkeervraag eigen terrein	30,16	32,02	65,82	56,60	58,30	45,12	63,88	52,64
Saldo eigen terrein	0,00	0,00	-31,82	-22,60	-24,30	-11,12	-29,88	-18,64

Tabel 14. Saldo parkeervraag op eigen terrein per maatgevend moment scenario 2

Blok 3 en 4

De parkeervraag op eigen terrein van de bewoners van blokken 3 en 4 in scenario 2 bedraagt – net als in scenario 1 – 76,5 parkeerplaatsen. Aangezien het programma van dit deel van de ontwikkeling hetzelfde is als in scenario 1, constateren we dezelfde benodigde parkeerruimte in openbaar gebied als bij scenario 1. Deze aantallen tellen we bij de berekening van de parkeervraag in de openbare ruimte op.

4.3.2 Parkeervraag scenario 2 openbare ruimte

De volgende tabel laat de normatieve parkeervraag voor de bezoekers van blokken 3 en 4 zien. De normatieve parkeervraag per functie vormt de input voor het toepassen van dubbelgebruik.



Functie programma	Doelgroepen	Omvang	Parkeernorm	Normatieve parkeervraag
Blok 3 woningen	Bezoekers	21 woningen	0,3 parkeerplaatsen per woning	6,3 parkeerplaatsen
Blok 4 woningen	Bezoekers	30 woningen	0,3 parkeerplaatsen per woning	9 parkeerplaatsen

Tabel 15. Ruimtelijk programma en normatieve parkeervraag openbare ruimte scenario 2

Op basis van de normatieve parkeervraag hebben we met behulp van de aanwezigheidspercentages de totale extra parkeervraag per moment berekend.

Ook nemen we daarin het deel van de parkeervraag van de bewoners van blok 3 en 4 mee dat niet op eigen terrein kan parkeren. De berekening is weergegeven in de volgende tabel:

Functie	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Bezoekers blok 3 woningen	0,63	1,26	5,04	0,00	4,41	3,78	6,30	4,41
Bezoekers blok 4 woningen	0,90	1,80	7,20	0,00	6,30	5,40	9,00	6,30
Restparkeervraag blok 1 en 2	0,00	0,00	31,82	22,60	24,30	11,12	29,88	18,64
Restparkeervraag bewoners blok 3 en 4	0,00	0,00	16,85	24,50	9,20	0,00	9,20	1,55
Parkeervraag openbare ruimte	1,53	3,06	60,91	47,10	44,21	20,30	54,38	30,90

Tabel 16. Parkeervraag per maatgevend moment openbare ruimte scenario 2

4.4 Parkeervraag scenario 3

We berekenen de parkeervraag van scenario 3, uitgesplitst naar eigen terrein en openbare ruimte. In bouwblok 2 worden in dit scenario 35 appartementen gerealiseerd.

4.4.1 Parkeervraag scenario 3 eigen terrein

Blok 1 en 2

In bouwblok 2 worden in dit scenario 35 appartementen gerealiseerd. Hiervoor worden de parkeernormen en aanwezigheidspercentages gebruikt voor woningen. Bij bouwblok 1, de bebo's/studio's is de parkeernorm 1,6 parkeerplaatsen per woning, waarvan 0,3 parkeerplaatsen per woning voor bezoekers. Voor de appartementen in bouwblok 2 is de parkeernorm 1,8 parkeerplaatsen per woning, waarvan 0,3 parkeerplaatsen voor bezoekers.

Op het eigen terrein worden 34 parkeerplaatsen gerealiseerd. In tabel 17 staat het saldo van de parkeervraag op eigen terrein weergegeven.

Bouwblok	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
1: bewoners	9,10	9,10	16,38	18,20	14,56	10,92	14,56	12,74
1: bezoekers	0,42	0,84	3,36	0,00	2,94	2,52	4,20	2,94
2: bewoners	26,25	26,25	47,25	52,50	42,00	31,50	42,00	36,75
2: bezoekers	1,05	2,10	8,40	0,00	7,35	6,30	10,50	7,35
Parkeervraag eigen terrein	36,82	38,29	75,39	70,70	66,85	51,24	71,26	59,78
Saldo eigen terrein	-2,82	-4,29	-41,39	-36,70	-32,85	-17,24	-37,26	-25,78

Tabel 17. Saldo parkeervraag op eigen terrein per maatgevend moment scenario 3



Blok 3 en 4

De parkeervraag op eigen terrein in scenario 3 bedraagt – net als in scenario 1 en 2 – 76,5 parkeerplaatsen. Aangezien het programma van dit deel van de ontwikkeling hetzelfde is als in scenario 1 en 2, constateren we dezelfde benodigde parkeerruimte in openbaar gebied als bij deze scenario's. Deze aantallen tellen we daarom bij de berekening van de parkeervraag in de openbare ruimte op.

4.4.2 Parkeervraag scenario 3 openbare ruimte

De volgende tabel laat de normatieve parkeervraag voor de bezoekers van blokken 3 en 4 zien. Deze bezoekers maken namelijk alleen gebruik van de openbare ruimte (en niet van eigen terreinen). De normatieve parkeervraag per functie vormt de input voor het toepassen van dubbelgebruik.

Functie programma	Doelgroepen	Omvang	Parkeernorm	Normatieve parkeervraag
Blok 3 woningen	Bezoekers	21 woningen	0,3 parkeerplaatsen per woning	6,3 parkeerplaatsen
Blok 4 woningen	Bezoekers	30 woningen	0,3 parkeerplaatsen per woning	9 parkeerplaatsen

Tabel 18. Ruimtelijk programma en normatieve parkeervraag openbare ruimte scenario 3

Op basis van de normatieve parkeervraag hebben we met behulp van de aanwezigheidspercentages de totale extra parkeervraag per moment berekend. Ook nemen we daarin het deel van de parkeervraag van de andere blokken mee dat niet op eigen terrein kan parkeren. De berekening is weergegeven in de volgende tabel:

Functie	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Bezoekers blok 3 woningen	0,63	1,26	5,04	0,00	4,41	3,78	6,30	4,41
Bezoekers blok 4 woningen	0,90	1,80	7,20	0,00	6,30	5,40	9,00	6,30
Restparkeervraag bewoners en bezoekers blok 1 en 2	2,82	4,29	41,39	36,70	32,85	17,24	37,26	25,78
Restparkeervraag bewoners blok 3 en 4	0,0	0,0	16,85	24,50	9,20	0,0	9,20	1,55
Parkeervraag openbare ruimte	4,35	7,35	70,48	61,20	52,76	26,42	61,76	38,04

Tabel 19. Parkeervraag per maatgevend moment openbare ruimte scenario 3



5. ONDERBOUWING PARKEREN

In dit hoofdstuk zetten we de parkeervraag in de openbare ruimte af tegen de toekomstige parkeer capaciteit. Zo maken we inzichtelijk of er voldoende openbare parkeerplaatsen zijn rondom de ontwikkeling. Daarbij houden we rekening met de bestaande parkeerdruk in de openbare ruimte en met wijzigingen in de parkeer capaciteit die plaats gaan vinden binnen het onderzoeksgebied.

5.1 Maximaal acceptabele parkeerdruk

Er moet rekening gehouden worden met de zogenaamde maximaal acceptabele parkeerdruk. Gemeenten kunnen in beleid een eigen maximaal acceptabele parkeerdruk vaststellen. In het vigerende parkeerbeleid van de gemeente Smallerland wordt aangegeven dat in de niet-centrumgebieden de parkeerdruk voor de openbaar toegankelijke parkeerplaatsen binnen de acceptabele loopafstanden van de te ontwikkelen functies maximaal 80% mag zijn (Parkeernormennota paragraaf 5.5, onderdeel 5d).

5.2 Wijzigingen in parkeer capaciteit in de openbare ruimte

Herinrichting Eikesingel

Binnen het onderzoeksgebied ligt een gedeelte van de Eikesingel. De Eikesingel wordt opnieuw ingericht vanaf de Zuiderhogeweg tot net na de Sportlaan (bestemmingsplan Eikesingel – Sportlaan). Deze herinrichting is voorzien voor de ontwikkeling van Eikekwartier. Daarom nemen we de verwachte wijzigingen van deze herinrichting mee in dit onderzoek.

Met de herinrichting van de Eikesingel zullen enkele van de huidige parkeerplaatsen verdwijnen:

- 10 parkeerplaatsen aan de westzijde van de Eikesingel (sectie 3 in het parkeeronderzoek);
- 1 invalideparkeerplaats ter hoogte van de school (sectie 4 in het parkeeronderzoek);
- 1 parkeerplaats ter hoogte van Eikesingel 62 (sectie 6 in het parkeeronderzoek).

Met de herinrichting verdwijnen dus 11 vrije openbare parkeerplaatsen en een gehandicaptenparkeerplaats bij de Eikesingel.

Vanuit de gemeente Smallerland is er het voornemen 11 parkeerplaatsen aan te leggen ter compensatie. Deze parkeerplaatsen liggen aan de Bouriciuslaan en bij de Burmanialaan tussen de Eikesingel en Bouriciuslaan.

Parkeerplaatsen Eikekwartier

Bij de ontwikkeling van het Eikekwartier worden ook parkeerplaatsen gerealiseerd. In totaal worden er 110 parkeerplaatsen gerealiseerd. Niet alle parkeerplaatsen zijn openbare parkeerplaatsen. Inpandig, onder bouwblokken 3 en 4, worden 52 parkeerplaatsen gerealiseerd en bij bouwblokken 1 en 2 komt een parkeerkoffer van 34 parkeerplaatsen.

De overige 24 parkeerplaatsen worden openbare langsparkeervakken langs de Bouriciuslaan. Deze kunnen dus aan de openbare parkeer capaciteit worden toegevoegd.

Openbare parkeer capaciteit in toekomstige situatie

De volgende tabel geeft samenvattend aan welke wijzigingen in parkeer capaciteit in de openbare ruimte plaats gaan vinden en geeft aan wat voor de nieuwe situatie de beschikbare parkeer capaciteit in de openbare ruimte is.



Maatregel	Wijziging openbare ruimte
Huidige parkeercapaciteit openbaar	114 vrije parkeerplaatsen + 1 gehandicaptenparkeerplaats
Herinrichting Eikesingel	-11 parkeerplaatsen -1 gehandicaptenparkeerplaats ⁸
Compensatie Eikesingel	+11 parkeerplaatsen
Toevoegen langsparkeren Bouriciuslaan	+24 parkeerplaatsen
Nieuwe parkeercapaciteit openbaar	138 parkeerplaatsen

Tabel 20. Beschikbare parkeercapaciteit openbare ruimte nieuwe situatie

5.3 Invulling berekende parkeervraag scenario 1

We kunnen nu de huidige parkeerbezetting binnen het onderzoeksgebied per aanwezigheidsmoment optellen bij de niet-beschikbare parkeerplaatsen per aanwezigheidsmoment en bij de parkeervraag van de ontwikkeling per aanwezigheidsmoment voor scenario 1.

Hierbij kijken we of de parkeerdruk onder de 80% blijft om te weten welke restcapaciteit in de openbare ruimte nog beschikbaar is nadat we de parkeervraag van de ontwikkeling hebben toegevoegd.

We concluderen dat op alle momenten nog voldoende restcapaciteit beschikbaar is nadat we de parkeervraag van de ontwikkeling hebben toegevoegd. Op het drukste moment, de zaterdagavond, is de parkeerdruk 61,64% en zijn er 25 parkeerplaatsen beschikbaar tot de grens van 80% parkeerdruk. In het hele onderzoeksgebied zijn er dan nog 52 parkeerplaatsen beschikbaar.

We vatten deze berekening samen in de volgende tabel:

	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Parkeercapaciteit na ontwikkeling	138	138	138	138	138	138	138	138
Parkeerbezetting huidig	40	47	39	37	34	42	47	36
Parkeervraag openbare ruimte	1,53	3,06	43,63	24,50	32,21	17,42	38,06	22,74
Parkeerbezetting inclusief ontwikkeling	41,53	50,06	82,63	61,50	66,21	59,42	85,06	58,74
Parkeerdruk inclusief ontwikkeling	30,09%	36,28%	59,88%	44,57%	47,98%	43,06%	61,64%	42,57%
Restcapaciteit openbare ruimte tot 80%	68	60	27	48	44	50	25	51
Restcapaciteit openbare ruimte totaal	96	87	55	76	71	78	52	79

Tabel 21. Berekening restcapaciteit openbare ruimte na realisatie ontwikkeling scenario 1

Binnen het bestemmingsplan zit nog een formele mogelijkheid om af te wijken van het aantal woningen. Dit zou gaan om een afwijking tot maximaal 122 woningen.

⁸ De gehandicaptenparkeerplaats aan de Eikesingel komt niet terug in de nieuwe situatie



Of deze afwijking kan/mag plaatsvinden is aan het college van de gemeente Smallingerland. Als dit gaat spelen zal er een nieuwe toetsing van de parkeersituatie aan de dan geldende normen en uitgangspunten worden uitgevoerd.

5.4 Invulling berekende parkeervraag scenario 2

Ook voor scenario 2 berekenen we welke restcapaciteit in de openbare ruimte nog beschikbaar is nadat we de parkeervraag van de ontwikkeling hebben toegevoegd. Op het drukste onderzoeksmoment is de parkeerdruk dan 73,46%. Tot de grens van 80% parkeerdruk is er dan sprake van 9 parkeerplaatsen aan restcapaciteit en in het hele onderzoeksgebied zijn nog 36 parkeerplaatsen vrij.

We concluderen dat voor dit scenario nog voldoende restcapaciteit beschikbaar is nadat we de parkeervraag van de ontwikkeling hebben toegevoegd. We vatten deze berekening samen in de volgende tabel:

	Werkdag- ochtend	Werkdag- middag	Werkdag- avond	Werkdag- nacht	Koop- avond	Zaterdag- middag	Zaterdag- avond	Zondag- middag
Parkeercapaciteit na ontwikkeling	138	138	138	138	138	138	138	138
Parkeerbezetting huidige	40	47	39	37	34	42	47	36
Parkeervraag openbare ruimte	1,53	3,06	60,91	47,10	44,21	20,30	54,38	30,90
Parkeerbezetting inclusief ontwikkeling	41,53	50,06	99,91	84,10	78,21	62,30	101,38	66,90
Parkeerdruk inclusief ontwikkeling	30,09%	36,28%	72,40%	60,94%	56,67%	45,14%	73,46%	48,48%
Restcapaciteit openbare ruimte tot 80%	68	60	10	26	32	48	9	43
Restcapaciteit openbare ruimte totaal	96	87	38	53	59	75	36	71

Tabel 22. Berekening restcapaciteit openbare ruimte na realisatie ontwikkeling scenario 2

Binnen het bestemmingsplan zit nog een formele mogelijkheid om af te wijken van het aantal woningen. Dit zou gaan om een afwijking tot maximaal 122 woningen. Of deze afwijking kan/mag plaatsvinden is aan het college van de gemeente Smallingerland. Als dit gaat spelen zal er een nieuwe toetsing van de parkeersituatie aan de dan geldende normen en uitgangspunten worden uitgevoerd.

5.5 Invulling berekende parkeervraag scenario 3

Ook voor scenario 3 berekenen we welke restcapaciteit in de openbare ruimte nog beschikbaar is nadat we de parkeervraag van de ontwikkeling hebben toegevoegd. We concluderen dat bij het ruimtelijke programma van scenario 3 de parkeerdruk net onder de 80% blijft, waarbij geen tekort in de openbare ruimte aanwezig is. Het drukste moment is de werkdagavond. Op de werkdagavond zijn in het hele onderzoeksgebied nog 28 parkeerplaatsen beschikbaar in de openbare ruimte. We vatten deze berekening samen in de volgende tabel.



	Werkdag- ochtend	Werkdag- middag	Werkdag- avond	Werkdag- nacht	Koop- avond	Zaterdag- middag	Zaterdag- avond	Zondag- middag
Parkeercapaciteit na ontwikkeling	138	138	138	138	138	138	138	138
Parkeerbezetting huidig	40	47	39	37	34	42	47	36
Parkeervraag openbare ruimte	4,35	7,35	70,48	61,20	52,76	26,42	61,76	38,04
Parkeerbezetting inclusief ontwikkeling	44,35	54,35	109,48	98,20	86,76	68,42	108,76	74,04
Parkeerdruk inclusief ontwikkeling	32,14%	39,38%	79,33%	71,16%	62,87%	49,58%	78,81%	53,65%
Restcapaciteit openbare ruimte tot 80%	66	56	0	12	23	41	1	36
Restcapaciteit openbare ruimte totaal	93	83	28	39	51	69	29	63

Tabel 23. Berekening restcapaciteit openbare ruimte na realisatie ontwikkeling scenario 3

Binnen het bestemmingsplan zit nog een formele mogelijkheid om af te wijken van het aantal woningen. Dit zou gaan om een afwijking tot maximaal 122 woningen. Of deze afwijking kan/mag plaatsvinden is aan het college van de gemeente Smalingerland. Als dit gaat spelen zal er een nieuwe toetsing van de parkeersituatie aan de dan geldende normen en uitgangspunten worden uitgevoerd.



6. CONCLUSIES EN SAMENVATTING

Voor de gemeente Smalingerland is een parkeeronderzoek uitgevoerd voor de ontwikkeling Eikekwartier. Binnen dit onderzoek wordt gekeken naar de huidige parkeerdruk en de theoretische toekomstige parkeersituatie.

Huidige parkeerdruk

Om de huidige parkeerdruk inzichtelijk te maken is als eerste de parkeercapaciteit geïnventariseerd. Het onderzoeksgebied bestaat uit een gebied van 100 meter loopafstand vanaf het ontwikkelgebied van het Eikekwartier. In de huidige situatie zijn binnen dit gebied 114 vrij openbare parkeerplaatsen te vinden en een gehandicaptenparkeerplaats. Op acht maatgevende onderzoeksmomenten is de bezetting van de parkeerplaatsen geïnventariseerd. De hoogste bezetting en daarmee de hoogste parkeerdruk is gemeten op de dinsdagmiddag en zaterdagavond. Op beide momenten was de parkeerdruk in het onderzoeksgebied 41%. Het rustigste onderzoeksmoment was de donderdagavond met een parkeerdruk van 30%.

Parkeervraag ontwikkeling

De ontwikkeling van de woningen van het Eikekwartier is onderverdeeld in 4 bouwblokken. De invulling van bouwblok 2 is nog niet zeker. Daarom is er voor de parkeervraag gerekend met drie scenario's, waarbij de invulling van bouwblok 2 telkens anders is.

Blok	Functie	Aantal
1	Bebo's/studio's < 130 m ²	14
3	Woning tussen 80 en 130 m ²	21
4	Woning tussen 80 en 130 m ²	30

Tabel 24. Invulling bouwblokken 1, 3 en 4 in alle scenario's

Scenario	Blok	Functie	Aantal
1	2	Woonzorgeenheden	48
2	2	Appartement in serviceflat	48
3	2	Woning tussen 80 en 130 m ²	35

Tabel 25. Variabele invulling blok 2 per scenario

Bij bouwblokken 1 en 2 wordt op maaiveld een parkeerkoffer gerealiseerd met 34 parkeerplaatsen. Bewoners, bezoekers en eventueel personeel van bouwblokken 1 en 2 mogen van deze parkeerplaatsen gebruik maken. Bij bouwblokken 3 en 4 worden in pandig 52 parkeerplaatsen gerealiseerd voor bewoners. Bij de berekening van de parkeervraag wordt rekening gehouden met het gebruik van deze eigen terreinen. De parkeervraag in de openbare ruimte bestaat uit de voertuigen die niet op deze eigen terreinen kunnen of mogen parkeren. Bij de berekening van de parkeervraag wordt ook rekening gehouden met het gegeven dat de parkeervraag niet op alle momenten gelijk is. In onderstaande tabel staat per maatgevend moment en per scenario de parkeervraag in de openbare ruimte.

	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Scenario 1	1,53	3,06	43,63	24,50	32,21	17,42	38,06	22,74
Scenario 2	1,53	3,06	60,91	47,10	44,21	20,30	54,38	30,90
Scenario 3	4,35	7,35	70,48	61,20	52,76	26,42	61,76	38,04

Tabel 26. Parkeervraag openbare ruimte per maatgevend moment

**Toekomstige parkeerdruk**

Om een uitspraak te doen over de theoretische toekomstige parkeerdruk is de extra parkeervraag voor de openbare ruimte opgeteld bij de huidige bezetting op de verschillende maatgevende momenten. Deze toekomstige bezetting is afgezet tegen de toekomstige parkeercapaciteit. Bij het bepalen van de toekomstige parkeercapaciteit is rekening gehouden met de voorgenomen herinrichting van de Eikesingel, de aanleg van 11 parkeerplaatsen ter compensatie van de herinrichting en het realiseren van 24 openbare parkeerplaatsen binnen het plan van het Eikekwartier.

Bij de berekening van de toekomstige parkeerdruk wordt gekeken naar een maximale parkeerdruk van 80%. Dit is een grens die door gemeente Smallingerland in de Parkeernormennota is gesteld voor ontwikkelingen buiten het centrum.

Bij scenario 1 komt de toekomstige parkeerdruk uit op maximaal 61,64% op de zaterdagavond. Tot de grens van 80% parkeerdruk zijn er dan nog 25 parkeerplaatsen beschikbaar in de openbare ruimte. Het totale aantal vrije parkeerplaatsen in de openbare ruimte is dan 52.

Bij scenario 2 komt de toekomstige parkeerdruk uit op maximaal 73,46% op de zaterdagavond. Er is dan nog een restcapaciteit van 9 parkeerplaatsen tot een parkeerdruk van 80%. Het totale aantal vrije parkeerplaatsen in de openbare ruimte is dan 36.

Bij scenario 3 is de toekomstige parkeerdruk door de ontwikkeling het hoogste op de werkdagavond. De parkeerdruk is dan 79,33%. Er is dan geen restcapaciteit in de openbare ruimte tot de grens van 80%. In de openbare ruimte zijn dan nog 28 vrije parkeerplaatsen te vinden.

Op basis van dit onderzoek kan geconcludeerd worden dat bij alle scenario's de parkeerdruk na ontwikkeling onder de 80% blijft en daarmee voldoet aan de voorwaarden uit de Parkeernormennota 2015 van de gemeente Smallingerland.

7. BIJLAGEN

7.1 Bijlage 1: Onderzoeksgebied



7.2 Bijlage 2: Resultaten parkeeronderzoek



		Capaciteit 2023			
Sectie	Straatnaam	Vrij parkeren	Invalide	Overig	Tot.
2	Sportlaan	0	0	0	0
3	Eikesingel	10	0	0	10
4	Eikesingel	0	1	0	1
6	Eikesingel	9	0	0	9
9	Burmanialaan	7	0	0	7
10	Burmanialaan	8	0	0	8
11	Bouriciuslaan	9	0	0	9
12	Bouriciuslaan	6	0	0	6
14	Bouriciuslaan	13	0	0	13
15	Bouriciuslaan	11	0	0	11
16	Bouriciuslaan	10	0	0	10
17	Ietje Kooistrastraat	9	0	0	9
21	Jansoniusplein	12	0	0	12
22	Jansoniusplein	0	0	0	0
23	Sjoerd Veltmanstraat	8	0	0	8
24	Jansoniusstraat	0	0	0	0
25	Jansoniusstraat	2	0	0	2
Totaal absoluut		114	1	0	115

		Capaciteit 2023			
Sectie	Straatnaam	Vrij parkeren	Invalide	Overig	Tot.
2	Sportlaan	0	0	0	0
3	Eikesingel	10	0	0	10
4	Eikesingel	0	1	0	1
6	Eikesingel	9	0	0	9
9	Burmanialaan	7	0	0	7
10	Burmanialaan	8	0	0	8
11	Bouriciuslaan	9	0	0	9
12	Bouriciuslaan	6	0	0	6
14	Bouriciuslaan	13	0	0	13
15	Bouriciuslaan	11	0	0	11
16	Bouriciuslaan	10	0	0	10
17	Ietje Kooistrastraat	9	0	0	9
21	Jansoniusplein	12	0	0	12
22	Jansoniusplein	0	0	0	0
23	Sjoerd Veltmanstraat	8	0	0	8
24	Jansoniusstraat	0	0	0	0
25	Jansoniusstraat	2	0	0	2
Totaal absoluut		114	1	0	115

dinsdag 18 juli 2023							Bezet	opmerking veldwerk
09:00								
Vrij parkeren	Invalide	Overig	Niet beschikbaar	Aantal Fout	Tot.	%		
0	0	0	0	0	0	-		
2	0	0	0	0	2	20%		
0	0	0	0	0	0	0%		
3	0	0	1	0	3	44%	caravan	
2	0	0	0	0	2	29%		
2	0	0	0	0	2	25%		
0	0	0	0	0	0	0%		
10	0	0	0	0	6	100%		
10	0	0	0	0	10	77%		
2	0	0	0	0	2	18%		
3	0	0	0	0	3	30%		
1	0	0	0	1	2	22%		
5	0	0	1	0	5	50%	vouwcaravan in parkeervlak	
0	0	0	0	0	0	-		
0	0	0	0	0	0	0%		
0	0	0	0	0	0	-		
1	0	0	0	0	1	50%		
41	0	0	2	1	38	35%		

dinsdag 18 juli 2023							Bezet	opmerking veldwerk
19:00								
Vrij parkeren	Invalide	Overig	Niet beschikbaar	Aantal Fout	Tot.	%		
0	0	0	0	0	0	-		
0	0	0	0	0	0	0%		
0	0	0	0	0	0	0%		
6	0	0	1	0	6	78%	caravan	
1	0	0	0	0	1	14%		
4	0	0	0	0	4	50%		
1	0	0	0	0	1	11%		
2	0	0	0	0	2	33%		
3	0	0	0	0	3	23%		
3	0	0	0	0	3	27%		
5	0	0	0	0	5	50%		
6	0	0	0	0	6	67%		
4	0	0	1	0	4	42%	vouwwagen	
0	0	0	0	0	0	-		
0	0	0	0	0	0	0%		
0	0	0	0	0	0	-		
2	0	0	0	0	2	100%		
37	0	0	2	0	37	34%		

dinsdag 18 juli 2023							Bezet	opmerking veldwerk
14:00								
Vrij parkeren	Invalide	Overig	Niet beschikbaar	Aantal Fout	Tot.	%		
0	0	0	0	0	0	-		
2	0	0	0	0	2	20%		
0	0	0	0	1	1	100%	Aanhanger vrachtwagen op de weg	
4	0	0	1	0	4	56%	caravan	
3	0	0	0	0	3	43%		
3	0	0	0	0	3	38%		
1	0	0	0	0	1	11%		
9	0	0	0	0	6	100%		
9	0	0	0	0	9	69%		
0	0	0	0	0	0	0%		
3	0	0	0	0	3	30%		
3	0	0	0	1	4	44%		
6	0	0	1	0	6	58%	vouwwagen	
0	0	0	0	0	0	-		
2	0	0	0	0	2	25%		
0	0	0	0	0	0	-		
1	0	0	0	0	1	50%		
46	0	0	2	2	45	41%		

dinsdag 18 juli 2023							Bezet	opmerking veldwerk
23:00								
Vrij parkeren	Invalide	Overig	Niet beschikbaar	Aantal Fout	Tot.	%		
0	0	0	0	0	0	-		
0	0	0	0	0	0	0%		
0	0	0	0	0	0	0%		
6	0	0	1	0	6	78%	caravan	
0	0	0	0	0	0	0%		
3	0	0	0	0	3	38%		
1	0	0	0	0	1	11%		
3	0	0	0	0	3	50%		
5	0	0	0	1	6	46%	aanhanger auto voor oprit	
2	0	0	0	0	2	18%		
4	0	0	0	0	4	40%		
4	0	0	0	1	5	56%		
3	0	0	1	0	3	33%	vouwwagen	
0	0	0	0	0	0	-		
0	0	0	0	0	0	0%		
0	0	0	0	0	0	-		
2	0	0	0	0	2	100%		
33	0	0	2	2	35	32%		



		Capaciteit 2023			
Sectie	Straatnaam	Vrij parkeren	Invalide	Overig	Tot.
2	Sportlaan	0	0	0	0
3	Eikesingel	10	0	0	10
4	Eikesingel	0	1	0	1
6	Eikesingel	9	0	0	9
9	Burmanialaan	7	0	0	7
10	Burmanialaan	8	0	0	8
11	Bourciuslaan	9	0	0	9
12	Bourciuslaan	6	0	0	6
14	Bourciuslaan	13	0	0	13
15	Bourciuslaan	11	0	0	11
16	Bourciuslaan	10	0	0	10
17	Ietje Kooistrastraat	9	0	0	9
21	Jansoniusplein	12	0	0	12
22	Jansoniusplein	0	0	0	0
23	Sjoerd Veltmanstraat	8	0	0	8
24	Jansoniusstraat	0	0	0	0
25	Jansoniusstraat	2	0	0	2
Totaal absoluut		114	1	0	115

donderdag 20 juli 2023							Bezet	opmerking veldwerk
19:00 (koopavond)								
Vrij parkeren	Invalide	Overig	Niet beschikb	Aantal Fout	Tot.	%		
0	0	0	0	0	0	-		
0	0	0	0	0	0	0%		
0	0	0	0	0	0	0%		
5	0	0	0	0	5	56%		
0	0	0	0	0	0	0%		
3	0	0	0	0	3	38%		
1	0	0	0	0	1	11%		
3	0	0	0	0	3	50%		
4	0	0	0	0	4	31%		
1	0	0	0	0	1	9%		
4	0	0	0	0	4	40%		
5	0	0	0	1	6	67%		
5	0	0	0	0	5	42%		
0	0	0	0	0	0	-		
0	0	0	0	0	0	0%		
0	0	0	0	0	0	-		
2	0	0	0	0	2	100%		
33	0	0	0	1	34	30%		

zaterdag 15 juli 2023							Bezet	opmerking veldwerk
14:00								
Vrij parkeren	Invalide	Overig	Niet beschikb	Aantal Fout	Tot.	%		
0	0	0	0	0	0	-		
1	0	0	0	0	1	10%		
0	0	0	0	0	0	0%		
6	0	0	2	0	6	89%	2 caravans	
2	0	0	0	0	2	29%		
2	0	0	0	0	2	25%		
1	0	0	1	0	1	22%	auto met aanhanger	
3	0	0	0	0	3	50%		
4	0	0	0	0	4	31%		
1	0	0	0	0	1	9%		
3	0	0	0	0	3	30%		
6	0	0	0	0	6	67%		
4	0	0	1	0	4	42%	caravan op parkeerplek	
0	0	0	0	0	0	-		
3	0	0	0	0	3	38%		
0	0	0	0	0	0	-		
2	0	0	0	0	2	100%		
38	0	0	4	0	38	37%		

		Capaciteit 2023			
Sectie	Straatnaam	Vrij parkeren	Invalide	Overig	Tot.
2	Sportlaan	0	0	0	0
3	Eikesingel	10	0	0	10
4	Eikesingel	0	1	0	1
6	Eikesingel	9	0	0	9
9	Burmanialaan	7	0	0	7
10	Burmanialaan	8	0	0	8
11	Bourciuslaan	9	0	0	9
12	Bourciuslaan	6	0	0	6
14	Bourciuslaan	13	0	0	13
15	Bourciuslaan	11	0	0	11
16	Bourciuslaan	10	0	0	10
17	Ietje Kooistrastraat	9	0	0	9
21	Jansoniusplein	12	0	0	12
22	Jansoniusplein	0	0	0	0
23	Sjoerd Veltmanstraat	8	0	0	8
24	Jansoniusstraat	0	0	0	0
25	Jansoniusstraat	2	0	0	2
Totaal absoluut		114	1	0	115

zaterdag 15 juli 2023							Bezet	opmerking veldwerk
19:00								
Vrij parkeren	Invalide	Overig	Niet beschikb	Aantal Fout	Tot.	%		
0	0	0	0	0	0	-		
0	0	0	0	0	0	0%		
0	0	0	0	0	0	0%		
8	0	0	1	0	8	100%	2 caravans	
2	0	0	0	0	2	29%		
2	0	0	0	0	2	25%		
1	0	0	0	0	1	11%		
5	0	0	0	0	5	83%	auto met aanhanger	
5	0	0	1	0	5	46%		
2	0	0	0	0	2	18%		
5	0	0	0	0	5	50%		
7	0	0	0	0	7	78%		
4	0	0	1	0	4	42%	1 caravan	
0	0	0	0	0	0	-		
1	0	0	0	0	1	13%		
0	0	0	0	0	0	-		
2	0	0	0	0	2	100%		
44	0	0	3	0	44	41%		

zondag 16 juli 2023							Bezet	opmerking veldwerk
14:00								
Vrij parkeren	Invalide	Overig	Niet beschikb	Aantal Fout	Tot.	%		
0	0	0	0	0	0	-		
0	0	0	0	0	0	0%		
0	0	0	0	0	0	0%		
0	0	0	7	0	0	78%		
0	0	0	0	0	1	14%		
3	0	0	0	0	3	38%		
1	0	0	0	0	1	11%		
3	0	0	0	0	3	50%		
6	0	0	0	0	6	46%		
1	0	0	0	0	1	9%		
0	0	0	4	0	0	40%		
3	0	0	0	0	3	33%		
4	0	0	0	0	4	33%		
0	0	0	0	0	0	-		
1	0	0	0	0	1	13%		
0	0	0	0	0	0	-		
2	0	0	0	0	2	100%		
24	0	0	11	0	25	31%		

7.3 Bijlage 3: Parkeernormen

4. NORMEN OM PARKEERBEHOEFTE TE BEPALEN

4.1. Inleiding

In dit hoofdstuk komen de parkeernormen aan bod. De normen zijn uitgewerkt voor een aantal type voorzieningen, te weten:

- woningen;
- werken
- winkelen en boodschappen;
- sport, cultuur en ontspanning;
- horeca en (verblijfs)recreatie;
- gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen;
- onderwijs.

De parkeernormen, maar ook de indeling zoals deze hierboven weergegeven is gebaseerd op de CROW-publicatie 317. Bij de verschillende type voorzieningen is waar nodig een korte toelichting opgenomen.

Het 'aandeel bezoekers' staat voor het percentage of aantal bezoekers waarmee in het kencijfer al rekening is gehouden. Het weergegeven kencijfer is dus inclusief bezoekersparkeren.

4.2. Wonen

Functie	Eenheid	Locatie	Centrum	Schil centrum	Rest beb. kom	Buiten gebied	Aandeel bezoek	Toelichting
Koop, vrijstaand	woning	Drachten	1,8	1,9	2,2		0,3 pp	
		Dorpen en buitengebied			2,3	2,4		
Koop, twee-onder-een-kap	woning	Drachten	1,7	1,8	2,1		0,3 pp	
		Dorpen en buitengebied			2,2	2,4		
Koop, tussen/hoek	woning	Drachten	1,5	1,7	1,9		0,3 pp	
		Dorpen en buitengebied			2,0	2,0		
Koop, etage, duur	woning	Drachten	1,6	1,7	2,0		0,3 pp	Indicatie gebruiksoppervlakte \geq 130 m ²
		Dorpen en buitengebied			2,1	2,1		
Koop, etage, midden	woning	Drachten	1,4	1,6	1,8		0,3 pp	Indicatie gebruiksoppervlakte tussen 80 m ² en 130 m ²
		Dorpen en buitengebied			1,9	1,9		
Koop, etage, goedkoop	woning	Drachten	1,3	1,4	1,6		0,3 pp	Indicatie gebruiksoppervlakte \geq 80 m ²
		Dorpen en buitengebied			1,6	1,6		
Huur, vrije sector	woning	Drachten	1,5	1,7	1,9		0,3 pp	
		Dorpen en buitengebied			2,0	2,0		
Huur, sociale huur	woning	Drachten	1,3	1,4	1,6		0,3 pp	
		Dorpen en buitengebied			1,6	1,6		
Huur, etage, duur	woning	Drachten	1,4	1,6	1,8		0,3 pp	Indicatie gebruiksoppervlakte \geq 130 m ²
		Dorpen en buitengebied			1,9	1,9		
Huur, etage, midden/goedkoop	woning	Drachten	1,1	1,2	1,4		0,3 pp	Indicatie gebruiksoppervlakte < 130 m ²
		Dorpen en buitengebied			1,4	1,4		
Kamerverhuur	kamer	Drachten	0,6	0,7	0,7		0,2 pp	
		Dorpen en buitengebied			0,7	0,7		
Aanleunwoning en serviceflat	woning	Drachten	1,1	1,1	1,1		0,3 pp	Zelfstandige woning met beperkte zorgvoorziening
		Dorpen en buitengebied			1,2	1,2		

Tabel 4.1 Parkeernormen Wonen

Functie	Eenheid	Locatie	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buiten gebied	Aandeel bezoek	Toelichting
Crematorium	(deels) gelijktijdige plechtigheid	Drachten	n.v.t.	n.v.t.	30,1		99%	
		Dorpen en buitengebied			30,1	30,1		
Begraafplaats	(deels) gelijktijdige plechtigheid	Drachten	n.v.t.	n.v.t.	31,6		97%	
		Dorpen en buitengebied			31,6	31,6		
Penitentiaire inrichting	10 cellen	Drachten	1,7	2,2	3,3		37%	
		Dorpen en buitengebied			3,3	3,7		
Religiegebouw	Zitplaats	Drachten	0,15	0,15	0,15			Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen.
		Dorpen en buitengebied			0,15	n.v.t.		
Verpleeg- en verzorgingstehuis	Woon eenheid	Drachten	0,6	0,6	0,6		60%	Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen. Cijfers zijn inclusief personeelsparkeren.
		Dorpen en buitengebied			0,6	n.v.t.		

Tabel 4.10 Parkeernormen Gezondheidszorg en sociale voorzieningen (2)

