

Parkeeronderzoek

Antoniusstraat te Herwen

Gemeente Zevenaar



Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Doel van het onderzoek.....	3
1.3	Leeswijzer.....	3
2	Situatie locatie	4
2.1	Ligging locatie	4
2.2	De ontwikkeling	4
3	Parkeerbehoefte	6
3.1	Algemeen	6
3.2	Berekening parkeerbehoefte.....	6
3.3	Parkeeroplossingen	6
3.3.1	Algemeen	6
3.3.2	Parkeren in de openbare ruimte.....	6
3.3.3	Conclusie	6
4	Onderzoeksopzet.....	7
4.1	Onderzoeksgebied	7
4.2	Parkeercapaciteit	8
4.3	Onderzoeksperiode	9
5	Resultaten.....	10
6	Conclusie en advies	14

Bijlage(n)

Bijlage 1 Foto's parkeersituatie per onderzoeksmoment

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Woonstichting Vryleve is voornemens om dertien grondgebonden woningen te realiseren op een locatie aan de Antoniusstraat in de kern Herwen. In het verleden waren er plannen om op de locatie gestapelde woningen te realiseren. Het vigerende bestemmingsplan voorziet reeds in de bouwmogelijkheden hiervoor. Inmiddels zijn de plannen voor gestapelde woningen achterhaald en is voor de locatie een plan ontwikkeld voor grondgebonden woningen.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet onder andere worden aangetoond dat de ontwikkeling geen negatieve gevolgen heeft voor de parkeersituatie ter plaatse. Om die reden is in dit onderzoek onderzocht wat de gevolgen van de ontwikkeling zijn op de parkeersituatie in de omgeving.

1.2 Doel van het onderzoek

Het doel van voorliggend onderzoek is om de parkeerdruk in de omgeving van de locatie in beeld te brengen en te bepalen of er als gevolg van de ontwikkeling, in de toekomst, sprake is van een te hoge parkeerdruk in de nabije omgeving van het onderzoeksgebied.

1.3 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk, wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op de ligging en de aard van het initiatief. In hoofdstuk 3 wordt de parkeerbehoefte van de ontwikkeling bepaald. Vervolgens gaat hoofdstuk 4 in op de onderzoeksopzet. De resultaten van het parkeeronderzoek worden in hoofdstuk 5 behandeld. Tot slot, komt in hoofdstuk 6 de conclusie aan bod.

2 Situatie locatie

2.1 Ligging locatie

Het plangebied ligt aan de westzijde van de kern Herwen, aan de Antoniusstraat en de Berkhaag. De navolgende afbeelding geeft globaal de ligging van de locatie weer.



Ligging locatie

2.2 De ontwikkeling

Op de locatie is de bouw van dertien grondgebonden woningen beoogd. De woningen worden in drie rijen gebouwd. Eén rij is georiënteerd op de Berkhaag en bestaat uit vier woningen. De andere twee rijen bestaan uit respectievelijk vier en vijf woningen. Deze woningen zijn gericht op de Antoniusstraat. De vier woningen aan de Berkhaag bestaan uit twee lagen met een kap. De negen woningen aan de Antoniusstraat worden gebouwd in één laag met een kap. De navolgende afbeelding geeft de stedenbouwkundige opzet van het bouwplan op de locatie weer.



Stedenbouwkundige opzet ontwikkeling

3 Parkeerbehoefte

3.1 Algemeen

Het aantal benodigde parkeerplaatsen wordt bepaald door de aard en omvang van de activiteit waarin het plan voorziet. In dit geval het type en aantal woningen.

3.2 Berekening parkeerbehoefte

Om de parkeerbehoefte te bepalen, is gebruik gemaakt van de richtlijnen uit publicatie 317, 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (oktober 2012), van het CROW. Bij de berekening van de parkeerbehoefte is uitgegaan van woningen in de categorie 'huurhuis, sociale huur' in een weinig stedelijk gebied in de rest van de bebouwde kom. Hiervoor wordt een parkeernorm van gemiddeld 1,6 parkeerplaatsen per woning gehanteerd. Voor de ontwikkeling zijn ($13 \times 1,6 = 20,8$) 21 parkeerplaatsen benodigd.

3.3 Parkeeroplossingen

3.3.1 Algemeen

Een nieuwe planontwikkeling (verbouw, nieuwbouw, functieverandering) mag geen parkeerproblemen veroorzaken in de omgeving. Een initiatiefnemer van een bouwplan is verantwoordelijk voor het realiseren van parkeergelegenheid. Dit betekent dat de initiatiefnemer er zorg voor draagt dat er voldoende parkeerruimte ten behoeve van de ontwikkeling wordt gerealiseerd. Dit dient, bij voorkeur, op eigen terrein te worden opgelost.

In het plan zijn geen parkeerplaatsen op eigen terrein opgenomen.

3.3.2 Parkeren in de openbare ruimte

Parkeren in de openbare ruimte (parkeerterrein, parkeervakken op straat) is mogelijk, als hiervoor nog voldoende ruimte aanwezig is. In de omgeving van de locatie zijn verschillende openbare parkeervoorzieningen aanwezig.

Als norm voor een te hoge parkeerdruk wordt een parkeerdruk van 85% of meer gehanteerd. Met een parkeerbezetting van 85% of meer is het lastig om een vrije parkeerplaats te vinden. Er is daarom sprake van een te hoge parkeerdruk als in de toekomstige situatie sprake is van een parkeerdruk van 85% of meer.

3.3.3 Conclusie

De totale parkeerbehoefte bedraagt 21 parkeerplaatsen. In dit onderzoek wordt beoordeeld of er in de openbare ruimte voldoende parkeergelegenheid is om de parkeerbehoefte, als gevolg van het plan, op te vangen. In de omgeving van de locatie zijn verschillende openbare parkeervoorzieningen aanwezig.

Omdat het initiatief niet mag leiden tot een te hoge parkeerdruk in de omgeving, wordt in de komende hoofdstukken de bezettingsgraad van de parkeerplaatsen in de omgeving van de locatie in kaart gebracht.

4 Onderzoeksopzet

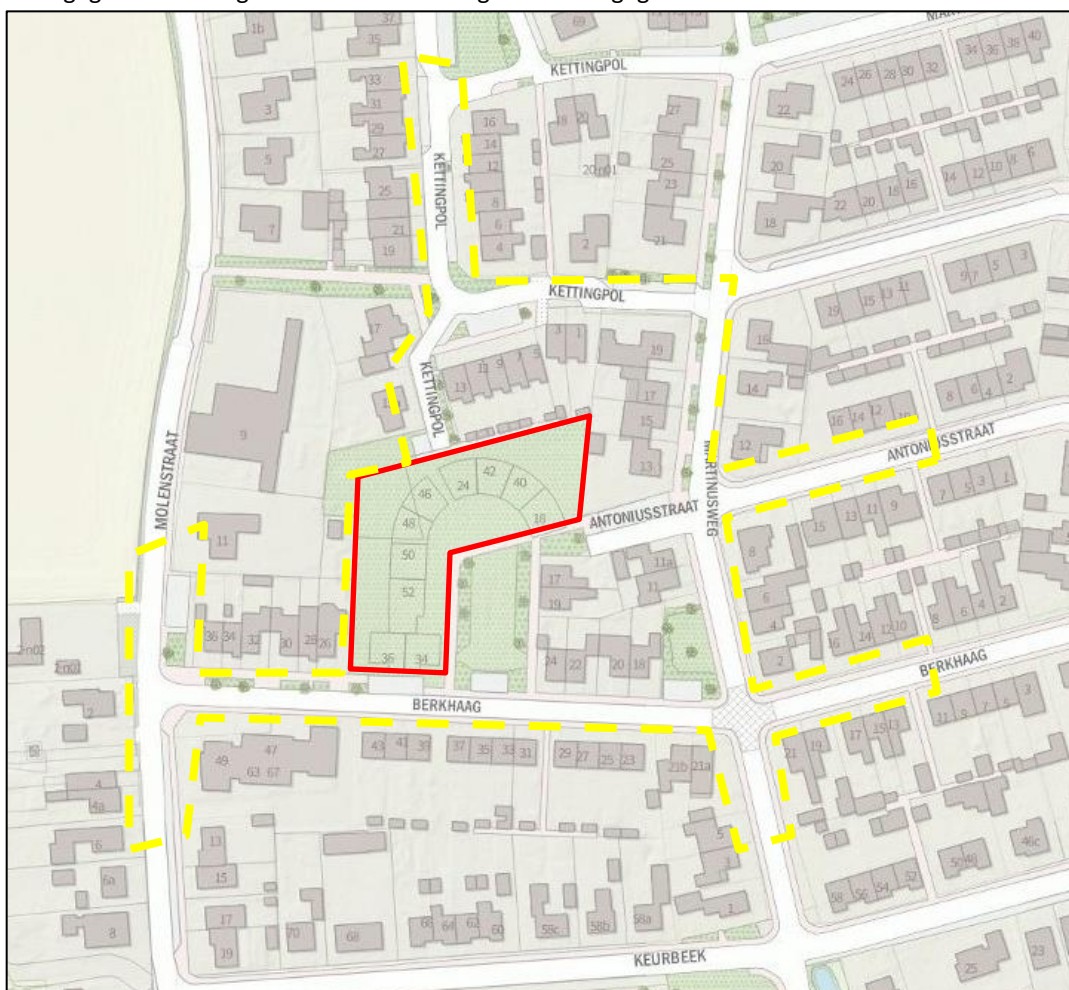
4.1 Onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied is bepaald aan de hand van de acceptabele loopstand die een bezoeker bereid is af te leggen tussen de parkeerplaats en de locatie van de ontwikkeling. De acceptabele loopafstand tussen parkeergelegenheid en de bestemming is afhankelijk van de parkeerduur en het motief van het bezoek aan de bestemming.

In hoofdstuk 7 van de eerdergenoemde CROW-publicatie zijn de acceptabele loopafstanden voor de verschillende hoofdfuncties opgenomen. Deze zijn weergegeven in navolgende tabel.

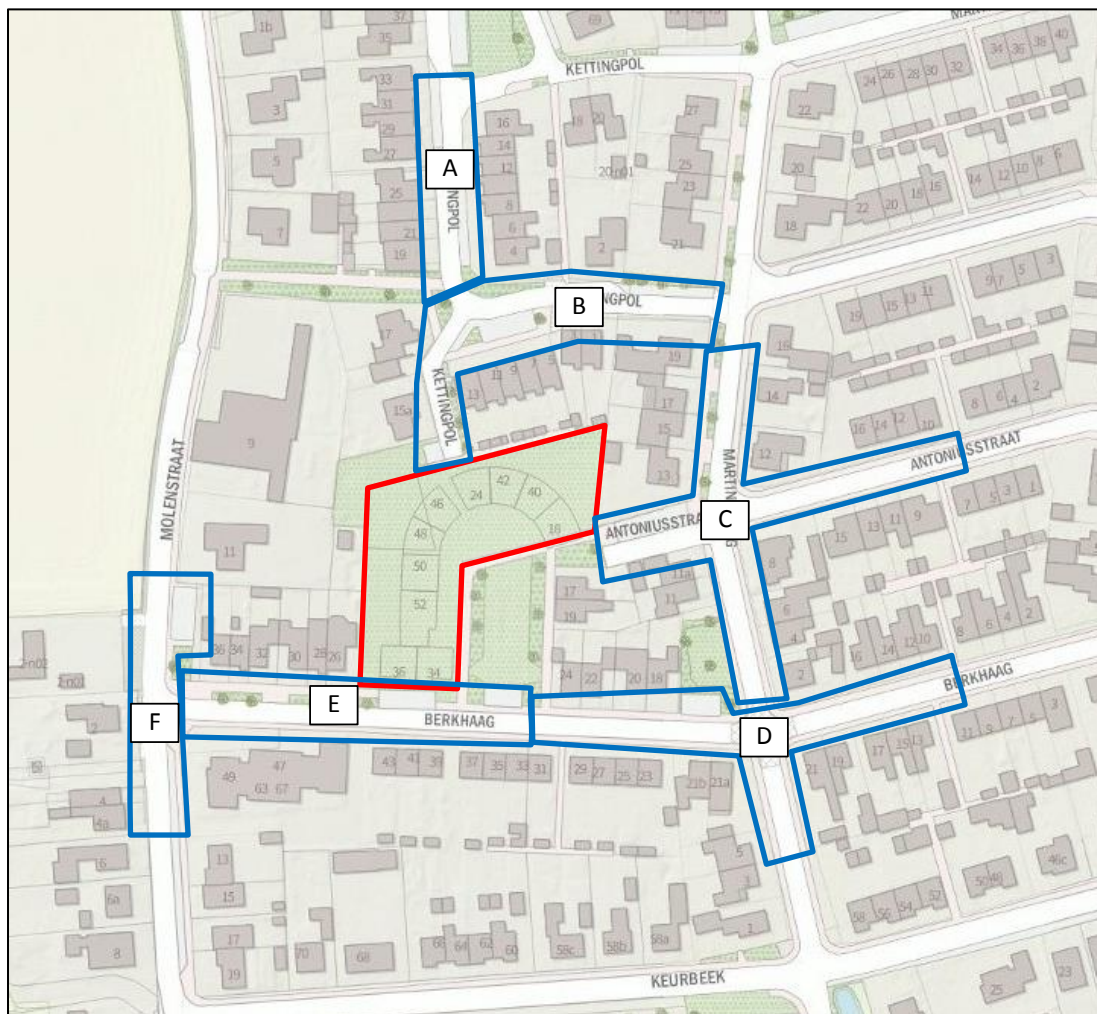
Hoofdfunctie	Acceptabele loopafstand
Wonen	100 meter
Winkelen	200 - 600 meter
Werken	200 - 800 meter
Ontspanning	100 meter
Gezondheidszorg	100 meter
Onderwijs	100 meter

De voorliggende ontwikkeling heeft betrekking op de functie 'Wonen'. Hiervoor geldt een acceptabele loopafstand van 100 m. Op de navolgende afbeelding is met een rood kader het onderzoeksgebied weergegeven. In het geel is het onderzoeksgebied weergegeven.



Begrenzing onderzoeksgebied

Op de navolgende afbeelding worden de beschouwde parkeervoorzieningen met een onderverdeling in verschillende sectoren weergegeven. Het plangebied is in het rood aangeduid.



Beschouwde parkeervoorzieningen met sectoraanduiding

4.2 Parkeercapaciteit

Voor de parkeercapaciteit in de omgeving van de locatie is uitgegaan van openbare parkeervoorzieningen. Parkeergelegenheden op privéterreinen zijn niet meegenomen in het onderzoek. In het onderzoeksgebied is het eveneens toegestaan om op de openbare weg te parkeren, buiten de aangewezen parkeervoorzieningen. Deze ruimte is eveneens niet meegenomen in het onderzoek. Indicatief wordt bij de onderzoeksmomenten wel aangegeven hoeveel auto's er op de openbare weg waren geparkeerd.

In de navolgende tabel is de parkeercapaciteit per sector opgenomen. Dit zijn het aantal beschikbare parkeerplaatsen.

Sector	Straat	Parkeercapaciteit
A	Kettingpol	6
B	Kettingpol	14
C	Martinusweg/Antoniusstraat	8
D	Martinusweg/Berkhaag	4
E	Berkhaag	10
F	Molenstraat	10
Totaal		52

4.3 Onderzoekperiode

De parkeerdruk in het onderzoeksgebied is op de volgende tijdstippen onderzocht:

- Dinsdagochtend 15 mei 2018, tussen 09:00-10:00;
- Dinsdagmiddag 15 mei 2018, tussen 14:00-15:00;
- Dinsdagavond 15 mei 2018, tussen 19:00-20:00;
- Dinsdagavond 15 mei 2018 23:00-00:00.
- Zaterdagavond 19 mei 2018, tussen 19:00-20:00;
- Donderdagochtend 24 mei 2018, tussen 09:00-10:00;
- Donderdagmiddag 24 mei 2018, tussen 14:00-15:00;
- Donderdagavond 24 mei 2018, tussen 19:00-20:00;
- Donderdagavond 24 mei 2018 23:00-00:00.

5 Resultaten

In de navolgende tabellen is per onderzoeksmoment de parkeerdruk per sector weergegeven. Aan het eind van de tabel is de totale bezetting en de totale bezettingsgraad weergegeven, afgezet tegen het totaal aantal beschikbare parkeerplaatsen binnen het onderzoeksgebied van 52.

Dinsdag 15 mei 2018, 09:00-10:00			
Sector	Straat	Bezetting	Bezettingsgraad in %
A	Kettingpol	3	50
B	Kettingpol	9	64
C	Martinusweg/Antoniusstraat	0	0
D	Martinusweg/Berkhaag	2 (*4)	50
E	Berkhaag	2	20
F	Molenstraat	1	10
Totaal		17	33

*n = aantal geparkeerde voertuigen op straat in sector op het onderzoeksmoment.

Dinsdag 15 mei 2018, 14:00-15:00			
Sector	Straat	Bezetting	Bezettingsgraad in %
A	Kettingpol	3	50
B	Kettingpol	7 (*1)	50
C	Martinusweg/Antoniusstraat	0	0
D	Martinusweg/Berkhaag	0 (*7)	0
E	Berkhaag	2 (*3)	20
F	Molenstraat	2	20
Totaal		14	27

*n = aantal geparkeerde voertuigen op straat in sector op het onderzoeksmoment.

Dinsdag 15 mei 2018, 19:00-20:00			
Sector	Straat	Bezetting	Bezettingsgraad in %
A	Kettingpol	6 (*2)	100
B	Kettingpol	12 (*1)	86
C	Martinusweg/Antoniusstraat	5 (*6)	63
D	Martinusweg/Berkhaag	2 (*9)	50
E	Berkhaag	4 (*4)	40
F	Molenstraat	4	40
Totaal		33	63

*n = aantal geparkeerde voertuigen op straat in sector op het onderzoeksmoment.

Dinsdag 15 mei 2018, 23:00-00:00			
Sector	Straat	Bezetting	Bezettingsgraad in %
A	Kettingpol	6 (*2)	100
B	Kettingpol	10 (*1)	71
C	Martinusweg/Antoniusstraat	5 (*8)	62
D	Martinusweg/Berkhaag	4 (*12)	100
E	Berkhaag	6 (*3)	60
F	Molenstraat	4	40
Totaal		35	67

*n = aantal geparkeerde voertuigen op straat in sector op het onderzoeksmoment.

Zaterdag 19 mei 2018, 19:00-20:00			
Sector	Straat	Bezetting	Bezettingsgraad in %
A	Kettingpol	3 (*2)	50
B	Kettingpol	10	71
C	Martinusweg/Antoniusstraat	4 (*5)	50
D	Martinusweg/Berkhaag	2 (*7)	50
E	Berkhaag	8 (*4)	80
F	Molenstraat	4	40
Totaal		31	60

*n = aantal geparkeerde voertuigen op straat in sector op het onderzoeksmoment.

Donderdag 24 mei 2018, 09:00-10:00			
Sector	Straat	Bezetting	Bezettingsgraad in %
A	Kettingpol	3	50
B	Kettingpol	5 (*1)	36
C	Martinusweg/Antoniusstraat	3 (*5)	38
D	Martinusweg/Berkhaag	2 (*7)	50
E	Berkhaag	3 (*2)	30
F	Molenstraat	2	20
Totaal		18	35

*n = aantal geparkeerde voertuigen op straat in sector op het onderzoeksmoment.

Donderdag 24 mei 2018, 14:00-15:00			
Sector	Straat	Bezetting	Bezettingsgraad in %
A	Kettingpol	1	17
B	Kettingpol	6	43
C	Martinusweg/Antoniusstraat	3 (*2)	38
D	Martinusweg/Berkhaag	3 (*4)	75
E	Berkhaag	5 (*2)	50
F	Molenstraat	2	20
Totaal		20	38

*n = aantal geparkeerde voertuigen op straat in sector op het onderzoeksmoment.

Donderdag 24 mei 2018, 19:00-20:00			
Sector	Straat	Bezetting	Bezettingsgraad in %
A	Kettingpol	5 (*1)	83
B	Kettingpol	9 (*1)	64
C	Martinusweg/Antoniusstraat	7 (*9)	88
D	Martinusweg/Berkhaag	4 (*9)	100
E	Berkhaag	6 (*3)	60
F	Molenstraat	3	30
Totaal		34	65

*n = aantal geparkeerde voertuigen op straat in sector op het onderzoeksmoment.

Donderdag 24 mei 2018, 23:00-00:00			
Sector	Straat	Bezetting	Bezettingsgraad in %
A	Kettingpol	5 (*2)	83
B	Kettingpol	9 (*1)	64
C	Martinusweg/Antoniusstraat	7 (*8)	88
D	Martinusweg/Berkhaag	2 (*10)	50
E	Berkhaag	8 (*4)	80
F	Molenstraat	4	40
Totaal		35	67

*n = aantal geparkeerde voertuigen op straat in sector op het onderzoeksmoment.

In bijlage 1 zijn per onderzoeksmoment enkele foto's van de parkeersituatie ter plaatse van het onderzoeksgebied weergegeven.

In de navolgende tabellen is per onderzoeksmoment berekend wat de huidige en toekomstige bezettingsgraad van de openbare parkeervoorzieningen is in het onderzoeksgebied.

Dinsdag 15 mei 2018, 09:00-10:00		
	Bezetting	Bezettingsgraad in %
Totale bezetting huidige situatie	17	33
Planbijdrage	21	
Totale bezetting toekomstige situatie	38	73

Dinsdag 15 mei 2018, 14:00-15:00		
	Bezetting	Bezettingsgraad in %
Totale bezetting huidige situatie	14	27
Planbijdrage	21	
Totale bezetting toekomstige situatie	35	67

Dinsdag 15 mei 2018, 19:00-20:00		
	Bezetting	Bezettingsgraad in %
Totale bezetting huidige situatie	33	63
Planbijdrage	21	
Totale bezetting toekomstige situatie	54	104

Dinsdag 15 mei 2018, 23:00-00:00		
	Bezetting	Bezettingsgraad in %
Totale bezetting huidige situatie	35	67
Planbijdrage	21	
Totale bezetting toekomstige situatie	56	108

Zaterdag 19 mei 2018, 19:00-20:00		
	Bezetting	Bezettingsgraad in %
Totale bezetting huidige situatie	31	60
Planbijdrage	21	
Totale bezetting toekomstige situatie	52	100

Donderdag 24 mei 2018, 09:00-10:00		
	Bezetting	Bezettingsgraad in %
Totale bezetting huidige situatie	18	35
Planbijdrage	21	
Totale bezetting toekomstige situatie	39	75

Donderdag 24 mei 2018, 14:00-15:00		
	Bezetting	Bezettingsgraad in %
Totale bezetting huidige situatie	20	38
Planbijdrage	21	
Totale bezetting toekomstige situatie	41	79

Donderdag 24 mei 2018, 19:00-20:00		
	Bezetting	Bezettingsgraad in %
Totale bezetting huidige situatie	34	65
Planbijdrage	21	
Totale bezetting toekomstige situatie	55	106

Donderdag 24 mei 2018, 23:00-00:00		
	Bezetting	Bezettingsgraad in %
Totale bezetting huidige situatie	35	67
Planbijdrage	21	
Totale bezetting toekomstige situatie	56	108

De hoogste bezettingsgraad in het totale onderzoeksgebied is gevonden in de late avondperiode. De bezettingsgraad bedroeg 67%. In de toekomstige situatie neemt de bezettingsgraad op dat moment toe tot 108%.

Als grens voor de beschikbare parkeercapaciteit wordt een bezettingspercentage van 85% gehanteerd. Dit betekent dat in de toekomstige situatie maximaal 85% van de beschikbare parkeercapaciteit bezet mag zijn.

Uit het onderzoek blijkt dat er niet voldoende parkeerruimte in de openbare ruimte aanwezig is om de toekomstige extra parkeervraag op te vangen. In de huidige situatie geldt dat de bezettingsgraad lager is dan 85%. Met de planbijdrage bedraagt de bezettingsgraad in de toekomstige situatie 108%.

6 Conclusie en advies

Als gevolg van de ontwikkeling van dertien grondgebonden woningen aan de Antoniusstraat, ontstaat een parkeervraag van 21 parkeerplaatsen. Om inzicht te krijgen of er voldoende capaciteit is om de parkeervraag van 21 parkeerplaatsen in de openbare ruimte op te lossen, is een parkeerdrukonderzoek gehouden.

De hoogste bezettingsgraad in het onderzoeksgebied is gevonden in de late avondperiode. De bezettingsgraad bedroeg 67%. In de toekomstige situatie neemt de bezettingsgraad op dit moment toe tot 108%.

Als norm voor een te hoge parkeerdruk wordt een parkeerdruk van 85% of meer gehanteerd. Dit betekent dat in de toekomstige situatie maximaal 85% van de beschikbare parkeercapaciteit bezet mag zijn.

Uit het onderzoek blijkt dat er onvoldoende parkeerruimte in de openbare ruimte aanwezig is om de toekomstige extra parkeervraag op te vangen. In de huidige situatie geldt dat de bezettingsgraad lager is dan 85%. Met de planbijdrage bedraagt de bezettingsgraad in de toekomstige situatie 108%.

Om de toekomstige bezettingsgraad te verlagen tot maximaal 85%, wordt geadviseerd om de parkeercapaciteit uit te breiden tot $((56/85) \cdot 100 =) 66$ parkeerplaatsen. Dit betekent dat er minimaal $(66-52=)$ 14 parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd.

Bijlage 1

Foto's parkeersituatie dinsdag 15 mei 2018, 09:00-10:00



Sector A



Sector B



Sector C



Sector D



Sector E



Sector F

Foto's parkeersituatie dinsdag 15 mei 2018, 14:00-15:00



Sector A



Sector B





Sector C



Sector D



Sector E



Sector F

Foto's parkeersituatie dinsdag 15 mei 2018, 19:00-20:00



Sector A



Sector B



Sector C



Sector D



Sector E



Sector F

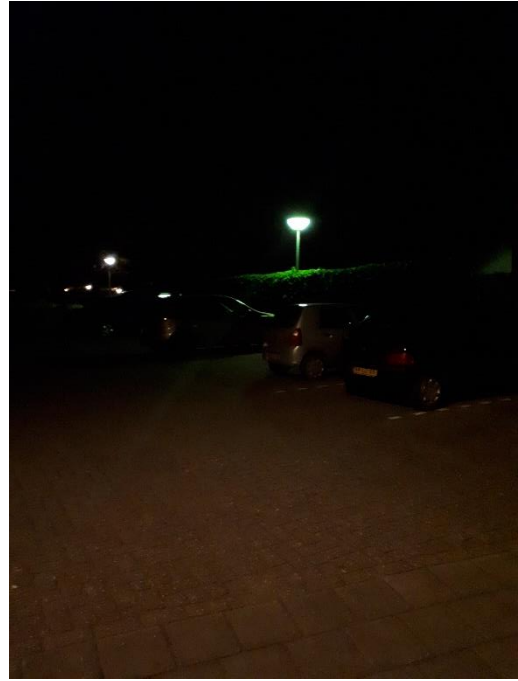
Foto's parkeersituatie dinsdag 15 mei 2018, 23:00-00:00



Sector A



Sector B



Sector C



Sector D



Sector E



Sector F

Foto's parkeersituatie zaterdag 19 mei 2018, 19:00-20:00



Sector A



Sector B





Sector C



Sector D



Sector E



Sector F

Foto's parkeersituatie donderdag 24 mei 2018, 09:00-10:00



Sector A



Sector B



Sector C



Sector D



Sector E



Sector F

Foto's parkeersituatie donderdag 24 mei 2018, 14:00-15:00



Sector A



Sector B





Sector C



Sector D



Sector E



Sector F

Foto's parkeersituatie donderdag 24 mei 2018, 19:00-20:00



Sector A



Sector B





Sector C



Sector D



Sector E

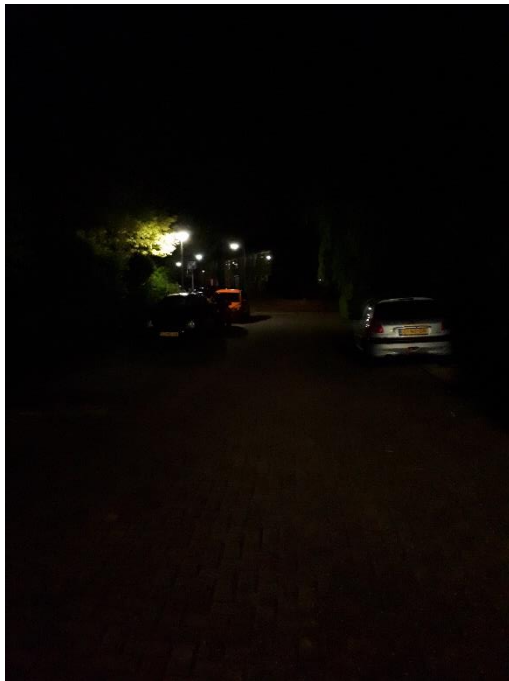


Sector F

Foto's parkeersituatie donderdag 24 mei 2018, 23:00-00:00



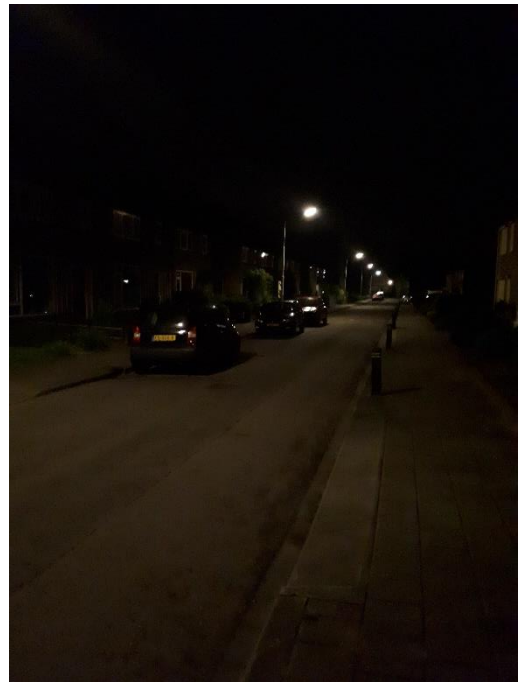
Sector A



Sector B



Sector C



Sector D



Sector E



Sector F