

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Casuariestraat 9a
2511 VB Den Haag

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Heilijgers

Parkeren op woningbouwlocatie MBO Leusden

Datum
Kenmerk
Eerste versie

17 augustus 2016
HYG009/Wrij/0046.03

1 Inleiding

Op de locatie van de voormalige MBO in Leusden werkt Heilijgers aan de ontwikkeling van een nieuwe woonbuurt. Daarvoor is een plan opgesteld waarin 'ontmoeten en collectiviteit' centraal staan. Mede vanwege dit thema wordt veel waarde gehecht aan collectief groen centraal in de buurt. In relatie daarmee rijst echter de vraag hoe met het parkeren moet worden omgegaan. De gemeente Leusden heeft hiervoor de volgende parkeernormen opgegeven:

- 1,7 parkeerplaatsen per woning (pp/won) voor grondgebonden woningen;
- 1,5 pp/won voor appartementen;
- 0,5 pp/won in een verpleeghuis.

Voorts heeft de gemeente Leusden aangegeven dat parkeerplaatsen in een privégarage bij de woning niet meegeteld mogen worden en dat de overige parkeerplaatsen op eigen terrein voor 0,7 parkeerplaats meegeteld moeten worden.

Heilijgers heeft Goudappel Coffeng BV gevraagd hierover een deskundig oordeel te geven, mede in het licht van het karakter en het beoogde gebruik van de woonbuurt.

2 Beschouwing op de parkeersituatie

2.1 Parkeernormen

De door de gemeente opgegeven parkeernormen hebben we vergeleken met de landelijke richtlijnen hieromtrent (CROW). Het CROW maakt onderscheid tussen diverse typen woningen (huur en koop, van goedkoop tot duur) en hanteert bovendien een bandbreedte in de parkeernormen. In grote lijnen kunnen we echter vaststellen dat de opgegeven parkeernormen van de gemeente Leusden realistisch zijn. Voor een koop-tussenwoning of hoekwoning geeft het CROW bijvoorbeeld een parkeerkencijfer genoemd van 1,5 tot

2,3 pp/won (rest bebouwde kom, matig stedelijk gebied) en voor een huuretage 1,0 tot 1,8 pp/won in het goedkope of middensegment en 1,4 tot 2,2 pp/won in het dure segment. Gezien de ligging van de bouwlocatie nabij het centrum zou ook kunnen worden uitgegaan van de parkeerkcijfers voor 'schil centrum'. Deze liggen voor alle voorbeelden die hiervoor genoemd zijn, nog 0,2 pp/won lager. De parkeerkentallen die de gemeente Leusden hanteert, vallen binnen de range die het CROW als richtlijn geeft en achten wij realistisch.

De parkeernormen zijn inclusief 0,3 parkeerplaatsen per woning voor bezoekers. Dat betekent dat voor de 90 wooneenheden (inclusief het verpleeghuis) ten minste 27 openbare parkeerplaatsen beschikbaar moeten zijn. Hier wordt in het plan aan voldaan. De overige parkeerplaatsen mogen op privéterrein gerealiseerd worden, waarbij in sommige gevallen een correctie wordt toegepast indien een reële verwachting bestaat dat parkeerplaatsen op eigen terrein deels voor andere doeleinden worden gebruikt. Hierover gaat de volgende paragraaf.

2.2 Meetellen parkeerplaatsen op eigen terrein

De gemeente Leusden geeft aan dat privégarages (bij de woning, geschikt voor één auto) niet meegeteld mogen worden en dat overige parkeerplaatsen op eigen terrein en in gemeenschappelijke parkeergarages voor 0,7 parkeerplaats meegeteld moeten worden. Dit heeft ermee te maken dat privégarages en parkeerplaatsen op eigen terrein door bewoners vaak voor andere doeleinden worden gebruikt, waardoor extra parkeerdruk in de openbare ruimte ontstaat.

Het CROW geeft hiervoor geen harde richtlijnen, maar een voorbeeld (uiteraard wel een voorbeeld dat als goed wordt beschouwd)¹. De relevante cijfers hieruit zijn in de volgende tabel weergegeven:

Parkeervoorziening	theoretisch aantal pp	berekenings- aantal pp
enkele oprit zonder garage (minimaal 5 meter diep)	1	0,8
garage met enkele oprit (minimaal 5 meter diep)	2	1,0

Goudappel Coffeng adviseert in de regel conform dit voorbeeld van het CROW. Daarnaast geven wij nog een aantal kwalitatieve adviezen (zie volgende paragraaf) om te stimuleren dat parkeerplaatsen op eigen terrein ook daadwerkelijk als zodanig worden gebruikt.

Daarnaast zijn er nog twee aandachtspunten te benoemen:

- Voor collectieve parkeervoorzieningen (ondergrondse garages) is het zeer ongebruikelijk om deze niet volledig mee te tellen, aangezien deze nauwelijks voor andere doeleinden dan parkeren kunnen worden gebruikt. Daarbij geldt echter wel dat aannemelijk gemaakt moet worden dat de ondergrondse garage daadwerkelijk

¹ Zie hiervoor tabel 7 in CROW-publicatie 317, 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'.

verkocht of verhuurd zullen worden. Op dit moment is zeker dat per appartement ten minste één parkeerplaats mee verkocht zal worden evenals 5 parkeerplaatsen ten behoeve van het personeel van het zorgcomplex. De overige parkeerplaatsen in de garage kunnen verkocht worden aan andere doelgroepen binnen het plangebied. Vooralsnog gaan we ervan uit dat dit daadwerkelijk gebeurt, aangezien anders 'voor de leegstand gebouwd' zou worden, waar niemand bij gebaat is.

- Er zijn acht woningen met parkeergarage op eigen erf getekend, met oprit van minimaal 5 m diep. Deze zouden samen als 1 parkeerplaats per woning gerekend mogen worden (conform de voorgaande tabel), maar omdat het nog onzeker is of bij deze woningen daadwerkelijk een parkeergarage op eigen erf wordt gerealiseerd, wordt vooralsnog ook voor deze woningen uitgegaan van een correctie van 0,8 per parkeerplaats op eigen erf.

Wij adviseren derhalve:

- de 50 geplande parkeerplaatsen in de ondergrondse garage elk als 1 parkeerplaats mee te tellen, waarbij we ervan uitgaan dat deze parkeerplaatsen allemaal worden verkocht of verhuurd aan gebruikers van het plangebied;
- de 36 geplande privé-parkeerplaatsen op eigen erf elk als 0,8 parkeerplaats mee te tellen, dus in totaal voor 28 parkeerplaatsen (naar beneden afgerond).

In totaal kunnen dus $50 + 28 = 78$ privé-parkeerplaatsen als volwaardige plaatsen meegerekend worden in de parkeerbalans. Om tot het benodigde aantal van 118 parkeerplaatsen te (conform de parkeernormen), dienen dan nog 40 openbare parkeerplaatsen te worden gerealiseerd. In de meest actuele versie van het plan (d.d. 4 juli 2016) zijn 48 openbare parkeerplaatsen opgenomen (dus 8 meer dan minimaal nodig volgens de parkeernormen).

2.3 Kwalitatieve aspecten

Oneigenlijk gebruik van parkeerplaatsen op eigen terrein hangt in grote mate samen met het ontwerp:

- Een parkeerplaats in de voortuin wordt niet zo snel bij de tuin getrokken als een parkeerplaats in de achtertuin.
- Een carport krijgt minder snel een andere functie dan een niet-overdekte parkeerplaats.
- De privé-parkeerplaats dient gemakkelijk vanaf de openbare weg bereikbaar te zijn, zonder dat eerst een hek moet worden geopend.
- Als er veel openbare parkeerplaatsen 'voor de deur' beschikbaar zijn, is er minder noodzaak om de privé-parkeerplaats te gebruiken.
- Vanwege de verwachte toename van het elektrisch rijden zal het parkeren op eigen terrein noodzakelijker worden, dit vanwege het opladen.

In het voorliggende plan worden de openbare parkeerplaatsen geconcentreerd in twee hoeken van het plan. Hierdoor is het naar verhouding aantrekkelijk om de parkeerplaatsen op eigen terrein goed te gebruiken. Als alle parkeerplaatsen op eigen terrein slechts als

0,7 parkeerplaats zouden meetellen, zijn ook parkeerplaatsen in het centrale deel van het plan nodig. Omdat deze parkeerplaatsen centraler liggen ten opzichte van de meeste woningen, zullen deze relatief aantrekkelijk zijn voor bewoners, waardoor juist in de hand gewerkt wordt dat minder gebruik gemaakt wordt van de privé-parkeerplaatsen.

Om te bereiken dat er daadwerkelijk alleen op het geplande parkeerterrein geparkeerd wordt, dient ook de straatinrichting zodanig te zijn dat parkeren onmogelijk of duidelijk ongewenst is. Dit is een belangrijk aandachtspunt bij het ontwerp van de straatprofielen. Om te benadrukken dat alleen in de aangegeven parkeervakken geparkeerd mag worden, is het aan te raden om de hele wijk aan te duiden als parkeerverbodszone.

2.4 Reserveparkeerplaatsen

Een mogelijkheid om met onzekerheid om te gaan, is om een aantal parkeerplaatsen als 'reserveparkeerplaatsen' aan te duiden. Deze parkeerplaatsen worden in eerste instantie nog niet aangelegd, maar er wordt wel vastgelegd dat in een latere fase alsnog parkeerplaatsen worden aangelegd als dit nodig mocht blijken. Hiervoor moeten de volgende stappen worden genomen:

- In het bestemmingsplan dient een bestemming te worden opgenomen, waarbij zowel groen als parkeren is toegestaan (bijvoorbeeld een bestemming verblijfsgebied).
- In de woonomgevingstekening worden de reserveparkeerplaatsen met stippellijnen in het groen aangeduid, zodat (toekomstige) bewoners er bij voorbaat van op de hoogte zijn dat het groen, indien nodig, kan worden verhard tot parkeerplaats.

In koopcontracten kan voorts worden opgenomen dat de parkeerplaatsen op eigen terrein in stand moeten blijven (met kettingbeding). Daarbij moet echter worden opgemerkt dat dergelijke regels in de praktijk meestal niet goed gehandhaafd worden. De aanleg van reserveparkeerplaatsen is dan een goed alternatief.

3 Samenvattende conclusies

1. De door de gemeente opgegeven parkeernormen voor het plangebied achten wij realistisch.
2. Een zekere aftrek voor parkeerplaatsen op eigen terrein is eveneens realistisch, aangezien privé-parkeerplaatsen door bewoners soms voor andere doeleinden worden gebruikt. Het is echter ongebruikelijk en naar ons oordeel ook niet nodig om alle privé-parkeerplaatsen slechts voor 0,7 parkeerplaats mee te tellen. Wij adviseren uit te gaan van:
 - 1 parkeerplaats voor elke parkeerplaats in de ondergrondse garage, aangezien het niet aannemelijk is dat deze voor andere doeleinden worden gebruikt;
 - 0,8 parkeerplaats voor een parkeerplaats op eigen erf.

3. Het ontwerp en de inrichting van het plan zijn van grote invloed op het gebruik van de parkeerplaatsen. Voor een belangrijk deel wordt hieraan in het nu voorliggende schetsplan voldaan. Bij de verdere uitwerking van het plan zijn er nog aanvullende mogelijkheden om het gebruik van de parkeerplaatsen op eigen terrein te stimuleren.
4. Eventueel kan een deel van de parkeerplaatsen als 'reserveparkeerplaatsen' aangeduid worden. Deze worden niet direct aangelegd, maar de ruimte ervoor wordt gereserveerd voor het geval er ongewenste parkeerdruk in de woonstraten ontstaat.

TELLEN & PARKEREN

1. Hoeveelheden volgens norm

Volgens de berekening onder punt A, zijn er met de afgesproken normering 117 parkeerplekken in het plangebied benodigd. Van deze 117 plekken moeten er 27 stuks vrij toegankelijk zijn voor bezoekers.

2. Hoeveelheden in het ontwerp

In het voorgestelde ontwerp onder punt B worden 127 parkeerplekken gerealiseerd, waarvan er 48 vrij toegankelijk zijn voor bezoekers.
Ten opzichte van de norm worden dus 9 extra parkeerplekken gemaakt. Ook worden er 21 extra vrij toegankelijke parkeerplekken gemaakt.

3. Ondergronds parkeren

De gemeente ziet graag dat de 50 ondergrondse parkeerplekken optimaal benut gaan worden. Om dit te bereiken verkoopt Heilijgers 1 parkeerplek per standaard appartement.

appartement (35 stuks x 1 pp) = 35 pp
 zorg 5 pp

Dit resulteert er in dat 40 van de 50 parkeerplekken benut zijn.

A. Parkeren volgens norm

	aantal	parkeer norm	parkeerplekken	parkeer norm bezoekers	parkeerplekken bezoekers
woningen	31	1,7	52,7	0,3	9,3
appartementen	35	1,5	52,5	0,3	10,5
zorg	24	0,5	12	0,3	7,2
totaal aantal plekken nodig:			118 stuks		27 stuks

B. Parkeren werkelijk

	werkelijk	factor	rekenwaarde	openbaar
■ ondergronds parkeren	45	1	45	0
■ ondergronds parkeren zorg	5	1	5	0
■ bovengronds parkeren prive niet uitwisselbaar	37	0,8	29,6	0
■ garages, geen erkende parkeerplekken	8	0	0	0
■ bovengronds parkeren openbaar	48	1	48	48
totaal te realiseren:	143		127 stuks	48 stuks
overmaat			9 stuks	21 stuks

C. Parkeren volgens gemeente

	aantal	bruto norm	netto norm	norm netto	werkelijk	rekenfactor	verschil
appartementen	35	1,5	1,2	42	45	0,8	-6,0
zorg	24	0,5	0,2	4,8	5	1	-
bovengronds		1,7	1,4				
0 pp/woning	4			5,6	0		-5,6
1 pp/woning	18			25,2	18	0,8	-10,8
2 pp/woning	9			12,6	18	0,7	-0
openbaar wooneenheden	90		0,3	27	48		+21
totaal							-1,4



Modellen parkeren
1:1000