

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
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Dynamivast Planontwikkeling BV

Centrum Lopik, parkeerberekening

Notitie

Datum 11 mei 2011
Kenmerk DPO001/Btp0001
Eerste versie 12 januari 2010

1 Inleiding

Voor het centrum van Lopik bestaan plannen voor de bouw van een nieuwe supermarkt aan de oostzijde van de bestaande winkelbebouwing, het verhuizen van de bestaande winkels naar de huidige locatie van de supermarkt en het afbreken van het huidige winkelblok, en het vervangen van de gemeentewerf ten oosten daarvan door woningbouw. Boven de nieuwe supermarkt komen appartementen en zorgunits. Door deze ingrijpende operatie moet de parkeerruimte worden aangepast, en daarnaast moet gedacht worden over mogelijke aanpassingen in de verkeerscirculatie.

Deze notitie is bijgewerkt naar de laatste stand van de bouwplannen van februari 2011.

2 Parkeren, algemeen

Voor parkeerberekeningen in gemengde gebieden wordt de 'parkeerbalans' gebruikt. Op verschillende momenten van de week zijn er verschillen in het gebruik van de parkeerruimte. Zo hebben winkels op zaterdag meer parkeerruimte nodig dan op werkdagen, en is dat bij kantoren precies andersom.

De kencijfers voor parkeren zijn verzameld door het CROW in Ede, het nationale researchinstituut voor verkeer en wegenbouw waarin het Ministerie van Verkeer en Waterstaat participeert. Het 'huiswerk' voor de publicatie van de laatste kencijfers is uitgevoerd door Goudappel Coffeng.

Gemeenten maken voor elke locatie, meestal via bestemmingsplannen, zelf de parkeernormen. Als regel worden de kencijfers van het CROW (die een range aangeven) daarvoor als uitgangspunt genomen. De gemeente Lopik moet de parkeernormen nog vaststellen. Daarom laten we in deze notitie de range zien; wij hebben uit die range een keuze gemaakt voor de norm die wij zouden willen toepassen. Onze keuze is dus als voorlopig te beschouwen.

Daar waar wat wordt afgebroken, een deel van de bestaande bebouwing blijft staan, en verder nieuwe bebouwing wordt toegevoegd, kan natuurlijk niet worden volstaan met voor het parkeren alleen maar kijken naar de nieuwbouw. Ook gebruikers van de te handhaven bebouwing doen beroep op de parkeerruimte. Voor de parkeerstudie moet daarom een gebied worden gekozen rond de nieuwe bebouwing waarvan verwacht mag worden dat het gebruik maakt van de geboden parkeerruimte. De precieze grens van het onderzoeksgebied is natuurlijk discutabel, maar ze moet zo zorgvuldig mogelijk worden gekozen.

Onze keuze daarin staat in figuur 2.1. Aan de noordzijde is het water de grens, aan de westzijde ligt de grens aan de westzijde van de Plusmarkt, aan de zuidzijde zijn de woningen nabij de winkels meegenomen, en aan de oostzijde is de Hubo net buiten het onderzoeksgebied gehouden. De bebouwing langs de President Kennedylaan en de meeste bebouwing langs de Vogelzangsekade is dus bij het onderzoek meegenomen, maar de bebouwing tegen de Churchill-laan niet.



Figuur 2.1: Gebied voor parkeerberekening

3 Voorstel parkeernormen

Het gebied bestaat in hoofdzaak uit winkels en woningen. Kantoren zijn er niet en de horeca bij de Manebrug heeft zijn concentratie in de weekendavonden. Dat heeft tot gevolg dat voor het normale drukke parkeren slechts enkele momenten in aanmerking komen:

- de markturen op een werkdag;
- de koopavond;
- de zaterdag.

Dat zijn dus momenten die onderzocht moeten worden. Voor andere momenten in de week zal de parkeervraag altijd kleiner zijn dan voor deze topmomenten. Als voor de topmomenten voldoende parkeerplaatsen zijn, dan is er voor andere momenten in de week parkeerruimte genoeg.

De parkeerkcijfers verschillen voor de mate van stedelijkheid en voor de ligging binnen het bebouwde gebied. Het onderzoeksgebied is het centrum van Lopik, een niet-stedelijk gebied. Hieronder is aangegeven wat voor de diverse vormen van grondgebruik de CROW-kcijfers zijn, en welk voorstel wij zouden doen voor de norm.

gebruik voor	eenheid voor parkeerberekeningen	grenzen CROW	ons voorstel norm
woningen duur	woning	1,5-1,7	1,7
woningen middelduur	woning	1,3-1,5	1,5
woningen goedkoop	woning	1,2-1,3	1,3
zorgwoningen		0,3-0,6	0,5
winkels	100 m ² bvo	3,0-4,5	3,5 (1) 4,0 (2)
markt	streckende meter kraam	0,18-0,27	0,25
discotheek	100 m ² bvo	5,0-7,0	7,0
restaurant	100 m ² bvo	10,0-12,0	10,0

(1) niet supermarkt (2) supermarkt

Tabel 3.1: Kentallen CROW en ons voorstel voor parkeernorm

De normen die wij voorstellen zitten overal binnen de CROW-range. Bij de woningen zijn we boven in de range gaan zitten om enige speling te hebben. De supermarkt in de nieuwbouw zal een grotere uitstraling hebben dan de bestaande supermarkt; daarom is ons voorstel voor de parkeernorm iets ruimer gesteld dan bij de andere winkels. Verder is rekening gehouden voor de bestaande bebouwing met de intensiteit van het grondgebruik en de regionale uitstraling.

Het CROW geeft ook aanwezigheidspercentages voor de verschillende momenten van de week. Zo vragen kantoren op werkdagen overdag 100% van de parkeernorm, in de avonduren 10% en op zaterdag 0%.

In die CROW-aantallen hebben wij enige modificatie toegebracht:

- Voor een marktochtend geeft het CROW geen aanwezigheidspercentages, dus die zijn door ons geschat. Op de marktochtend worden winkels drukker bezocht dan op andere ochtenden en dat is in de aanwezigheidspercentages verwerkt.
- In kleinere centra is een verschuiving van de koopavond naar de zaterdag en de vrijdag. De supermarkt is op koopavond wel open, maar veel zelfstandige winkeliers houden de zaak gesloten. Door de toenemende avondopenstelling van supermarkten is er een grotere spreiding gekomen in avondgebruik: de koopavond is zijn exclusiviteit kwijtgeraakt. Daarom hebben wij het aanwezigheidspercentage voor winkels op de koopavond verminderd van 100% naar 60%.
- Voor een discotheek geeft het CROW geen aanwezigheidspercentages; die zijn door ons geschat.

Dat leidt tot de volgende aanwezigheidspercentages.

gebruik voor	marktochtend	koopavond	zaterdag
woningen	50%	90%	60%
winkels	50%	60%	100%
markt	100%	0%	0%
discotheek	0%	40%	0%
restaurant	30%	90%	70%

Tabel 3.2: Aanwezigheidspercentages

Het aanwezigheidspercentage geeft aan hoeveel procent van de parkeernorm uit tabel 3.1 op dat specifieke moment nodig is.

4 Inhoud centrum

Het centrum is beschouwd als één parkeergebied. De bebouwde inhoud van het gebied is als volgt:

- De woningen Wielsekade 1,3 en 4 hebben voldoende parkeermogelijkheden op eigen terrein en blijven daarom buiten de berekening.
- De Plusmarkt wordt vervangen door winkels met een totale omvang van 1.480 m². Boven de winkels zitten 16 appartementen in de goedkope klasse.
- De Anna van Burenstraat 1 t/m 11 bevat 630 m² winkels met daarboven 6 woningen in de goedkope klasse.
- De Prins Willem Alexanderstraat 42 bevat 270 m² winkels met daarboven 1 woning in de middeldure klasse.
- Aan de Roelofweg Noord zit 1 woning, maar die heeft voldoende parkeerruimte op eigen terrein en blijft dus buiten de berekening.
- Het nieuwe supermarktblok zal 1.600 m² supermarkt bevatten en 350 m² andere winkels. Daarboven komen 17 middeldure appartementen, 8 goedkope appartementen en 33 zorgunits.

- Aan de Vogelzangsekade (noordzijde) zit 320 m² discotheek, 90 m² restaurant met 1 middeldure bovenwoning, 380 m² winkel (de outlet store), een woning met voldoende parkeerruimte op eigen terrein die dus buiten de berekening blijft en een bedrijf met voldoende parkeerruimte op eigen terrein die ook buiten de berekening blijft. Vóór het restaurant wordt geparkeerd; hier zijn 3 plaatsen als openbaar te gebruiken parkeerplaatsen meegerekend.
- Verder zijn aan de noordzijde van de Vogelzangsekade nog twee kavels waar mogelijk gebouwd gaat worden. Die zullen dan in de dure klasse vallen. Zij zullen zoveel parkeerruimte op eigen terrein moeten krijgen dat geen beroep gedaan zal moeten worden op de openbare parkeerplaatsen.
- Aan de zuidzijde van de Vogelzangsekade zijn 7 nieuwe woningen voorzien in de middeldure klasse.
- Vogelzangsekade 5 is een woning in de middeldure klasse met voldoende parkeerruimte op eigen terrein, en valt dus buiten de berekening.
- Ten oosten van de supermarkt komen 7 nieuwe woningen in de middeldure klasse.
- Er komen 9 nieuwe middeldure woningen aan de noordzijde van de President Kennedylaan.
- Er zijn aan de Meeuwenlaan 6 middeldure woningen, waarvan er 4 voldoende parkeerruimte hebben op eigen terrein. Die zullen alleen bij uitzondering een beroep doen op parkeerplaatsen in de openbare ruimte en doen dus in de berekening niet mee.
- Aan de President Kennedylaan zijn 18 woningen in de goedkope klasse.
- In het gebied zitten 3 middeldure woningen aan de Meidoornlaan, waarvan er één voldoende parkeerruimte heeft op eigen terrein en dus niet meedoet in de berekening.

De totale inhoud van het gebied voor de berekening is dus als volgt:

- supermarkt: 1.600 m²;
- andere winkels: $1.480 + 630 + 270 + 350 + 380 = 3.110$ m²;
- zorgunits: 33;
- woningen in de goedkope klasse: $16 + 6 + 8 + 18 = 48$;
- woningen in de middeldure klasse: $1 + 17 + 1 + 7 + 7 + 9 + 2 + 2 = 46$;
- woningen in de dure klasse: 0;
- discotheek: 320 m²;
- restaurant: 90 m²;
- markt: 60 strekkende meter kraamlengte (schatting).

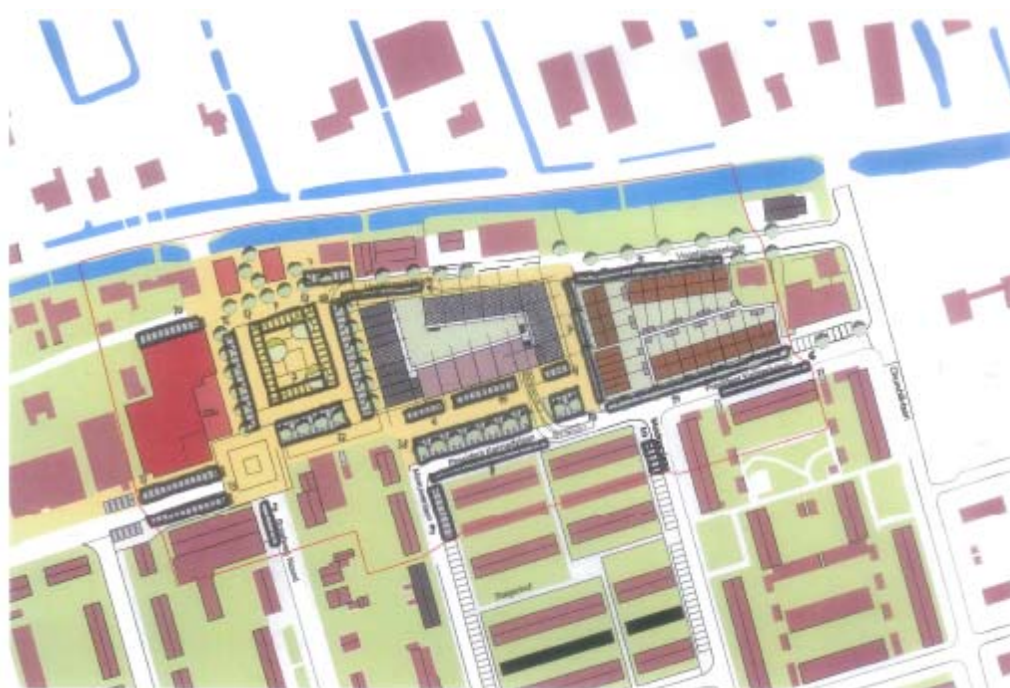
5 Parkeerbehoefte en parkeeraanbod

De parkeerbehoefte is als volgt:

grondgebruik	omvang	parkeernorm	parkeerplaatsen volgens norm	benodigd aantal plaatsen					
				marktochtend	koopavond	zaterdag			
supermarkt	1.600 m ²	4,0/100	64	50%	32	60%	38	100%	64
winkels	3.110 m ²	3,5/100	103	50%	52	60%	62	100%	103
zorgunits	33	0,5	17	50%	9	90%	15	60%	10
goedkope woningen	48	1,3/1	62	50%	31	90%	56	60%	37
middeldure woningen	46	1,5/1	69	50%	35	90%	62	60%	42
discotheek	3.20 m ²	7,0/100	22	0%	0	40%	9	0%	0
restaurant	90 m ²	10,0/100	9	30%	3	90%	8	70%	6
markt	60 m	0,25/1	15	100%	15	0%	0	0%	0
totaal			361		177		250		262

In de berekening is de zaterdag maatgevend met 262 parkeerplaatsen.

De voorziene parkeerplaatsen staan in figuur 5.1.



Figuur 5.1: Parkeeraanbod

Het getekende aantal parkeerplaatsen bedraagt 270. Dat betekent dat het aanbod aan parkeerplaatsen groter is dan de behoefte op het maatgevende moment (zaterdag).

Ten oosten van de Churchill-laan ligt het zwembad. Hier wordt op drukke momenten een tekort aan parkeerplaatsen ervaren. Het zwembadterrein ligt buiten het nu onderzochte gebied. De uitbreiding van de parkeerruimte rond het centrum biedt echter (zij het op wat grotere loopafstand) extra parkeerruimte. De top van de parkeerbehoefte van het openluchtzwembad valt niet samen met de top van de parkeerbehoefte van het centrum. Verder moeten parkeerproblemen van het zwembad ter plaatse worden opgelost.

6 Verkeerscirculatie

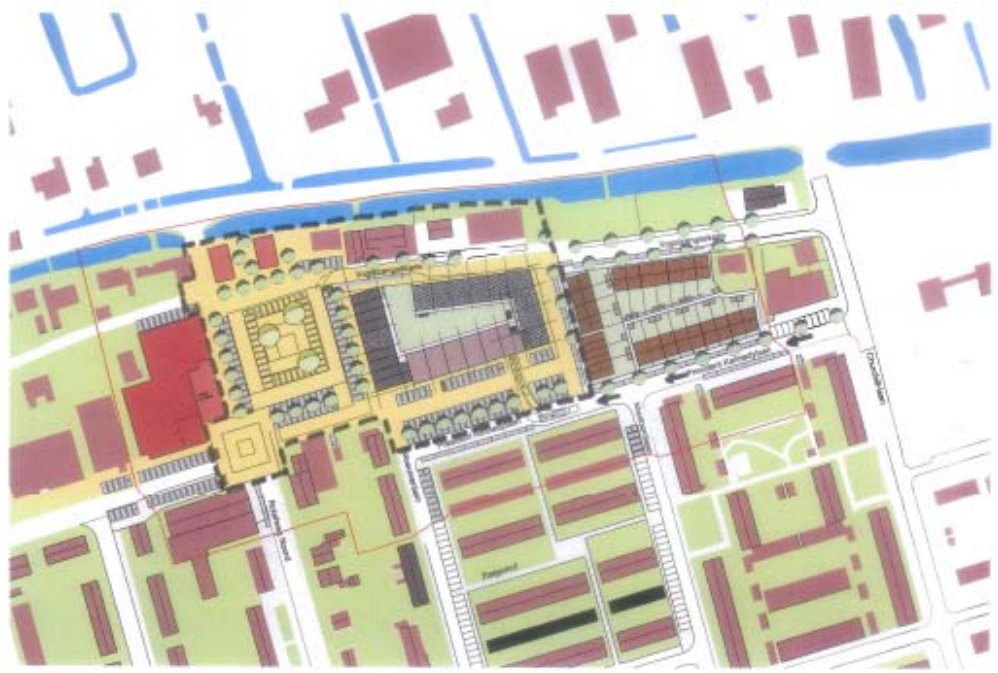
Op dit moment zijn de wegen beschikbaar voor het gebruik in beide richtingen, met uitzondering van de Jan van Aemstelstraat: daar mag autoverkeer alleen in noorde-lijke richting rijden. De Wielsekade loopt voor autoverkeer dood en moet derhalve altijd in twee richtingen bruikbaar zijn.

De eerste vraag is natuurlijk of het eigenlijk wel nodig is om de verkeerscirculatie te veranderen als er nieuwbouw komt in het centrum. De grond wordt intensiever gebruikt, het autoverkeer zal toenemen, maar de verschillen met de bestaande situatie zijn niet zo erg groot. Natuurlijk is het heel goed denkbaar om alle straten tussen het centrum en het gebied nabij het gemeentehuis eenrichtingsverkeer voor auto's te maken, maar dat had ook al jaren geleden kunnen gebeuren, en de nieuwbouw geeft niet een zodanige extra verkeersdruk dat daartoe juist nu overgegaan zou moeten worden.

Wij achten twee punten in het bouwplan aanleiding om de huidige situatie te herzien:

- Op de President Kennedylaan wordt aan de zuidzijde op de rijbaan geparkeerd. Die ruimte kan niet worden gemist: de bewoners hebben nauwelijks alternatieven. De President Kennedylaan wordt gebruikt door vrachtauto's naar de laad- en loslocatie van de nieuwe supermarkt. De straat zal ook, meer dan nu, gebruikt gaan worden om de parkeerruimte te bereiken. De nieuwe woningbouw heeft al een beperkte kaveldiepte, dus het ligt niet in de rede om daar nog 2 m van af te halen voor een bredere rijbaan. Om die redenen stellen wij voor om eenrichtingsverkeer te maken vanaf de Churchill-laan tot aan het parkeerterrein.
Het is niet nodig om op de Vogelzangsekade óók eenrichtingsverkeer in de voeren. Daar is de rijbaan ook 6,00 m breed, net als op de President Kennedylaan, maar daar wordt niet op de rijbaan geparkeerd dus de hele rijbaanbreedte is beschikbaar voor rijdend verkeer. Bovendien kunnen de vrachtwagens van Ruud Borst Transport de Vogelzangsekade in beide richtingen blijven gebruiken.
- Het centrum is nu voor een deel een woon/winkelerf. Wij stellen voor om dit gebied beter te laten aansluiten op de aangepaste verkeers- en parkeersituatie. Aan de westzijde betekent dat geen verandering. Aan de oostzijde wordt President Kennedylaan – Meeuwenlaan nog een straat, maar het gebied ten noorden daarvan erf.

De voorgestelde aanpassingen zijn te zien in figuur 7.1.



Figuur 7.1: Aanpassing verkeerscirculatie