

MEMO – Parkeeronderzoek wijzigingsplan Kom – locatie bibliotheek

datum: 24 februari 2014

bijlagen: - overzicht parkeerplaatsen per locatie/adres

1. Inleiding

Van Riezen & Partners heeft opdracht gekregen voor een parkeeronderzoek ten behoeve van het wijzigingsplan ten behoeve van het sloop / nieuwbouwproject in Oostzaan. Hierbij wordt een bibliotheek vervangen door 14 sociale huurappartementen voor jongeren. Doel van dit onderzoek is om vast te stellen welke parkeerbehoefte ontstaat ten gevolge van het nieuwbouwplan en of in de omgeving eventueel voldoende vrije ruimte beschikbaar is om (een deel van) deze parkeerbehoefte te absorberen.

Het onderzoek bestaat uit meerdere stappen. Op basis van het huidige en het toekomstige programma wordt in deze notitie, aan de hand van de actuele parkeernormen van het CROW (publicatie 317, 27 juli 2012), de huidige en de toekomstige parkeerbehoefte berekend. Vervolgens worden de locatie en de omgeving ter plaatse beoordeeld. Tenslotte wordt een conclusie getrokken over de parkeerbehoefte en het absorptievermogen in de openbare ruimte.



Afbeelding: Ligging projectlocatie

2. Huidige en toekomstige programma

Op het perceel aan de Lisweg 101 bevond zich tot begin 2008 een bibliotheek. Eind 2013 is het bibliotheekgebouw gesloopt. Momenteel ligt het perceel braak. Het gebouw had een grondoppervlak van circa 500 m² en was éénlaags met diverse kappen. Een klein deel van het gebouw was tweelaags.

In opdracht van Eigen Haard heeft Marge architecten bv een bouwplan opgesteld dat uitgaat van de bouw van 14 sociale huurwoningen voor jongeren. Het bouwplan gaat uit van een L-vormig appartementsgebouw van circa 350 m² en drie bouwlagen (maximaal 9 meter). Ten oosten van het gebouw komen 8 nieuwe parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen zijn bereikbaar via een inrit vanaf de Lisweg.

3. Parkeerbehoefte op basis van CROW parkeerkencijfers

Voor het bepalen van het aantal benodigde parkeerplaatsen is gebruik gemaakt van de parkeerkencijfers zoals die zijn gepubliceerd door het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek (CROW). Het betreft publicatie 317 “Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie” van 27 juli 2012.

Deze parkeernormen zijn afhankelijk van verschillende factoren:

1. De stedelijke zone waarin het project uitgevoerd wordt;
2. De mate van verstedelijking in de betreffende gemeente;
3. De functies binnen het project;
4. De prijscategorie woningen en/of het bruto vloeroppervlak (bvo) van niet-woonfuncties.

De onderhavige projectlocatie bevindt zich in een woonwijk van de gemeente Oostzaan. Voor de parkeerbalans is daarom uitgegaan van de zone “rest bebouwde kom”. De stedelijkheidsgraad volgens de CROW is “weinig stedelijk gebied”.

In de huidige situatie bedraagt de maximale parkeerbehoefte volgens deze kencijfers 5 parkeerplaatsen. Deze maximale parkeerbehoefte doet zich voor op de middag van een normale werkdag.

Tabel 1: Maximale parkeerbehoefte huidige situatie – werkdag, middag

<i>Programma</i>	<i>Omvang</i>	<i>Norm (min.)</i>	<i>Benodigde pp's</i>
Bibliotheek	500 m ² bvo	0,9 / 100 m ² bvo	4,5
			5

In de nieuwbouw komen 14 sociale huurwoningen voor jongeren. In het ASVV 2012 is geen kengetal voor jongerenwoningen opgenomen. Het kengetal voor sociale huurwoningen bedraagt minimaal 1,2 parkeerplaatsen en het kengetal voor studentenkamers minimaal 0,2 parkeerplaatsen. Het autobezit van jongeren is hoger dan van studenten maar lager dan bij bewoners van (algemene) sociale huurwoningen. De verwachting is dat niet alle jongeren een auto zullen hebben. Om die redenen is voor de jongerenwoningen uitgegaan van een iets lager kengetal als dat voor de sociale huurwoningen. Voor dit project is uitgegaan van een kengetal van 75% van het kengetal voor de sociale huurwoningen, oftewel 0,9 parkeerplaatsen per woning. Toepassing van dit kengetal leidt tot minimaal 13 parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen zullen met name in de avonduren, 's nachts en in de weekenden worden gebruikt.

De parkeerbehoefte als gevolg van de sloopnieuwbouw bedraagt derhalve minimaal 13 parkeerplaatsen.

Tabel 2: Maximale parkeerbehoefte nieuwe situatie – werkdag/weekend, nacht

<i>Programma</i>	<i>Omvang</i>	<i>Norm (min.)</i>	<i>Benodigde pp's</i>
Sociale huur, jongerenwoningen	14	0,9 / woning	12,6
			13

Door de sloop van de bibliotheek is er een parkeerbehoefte van 5 parkeerplaatsen verdwenen. Doordat deze parkeerbehoefte in het algemeen op andere tijdstippen plaatsvindt dan de parkeerbehoefte van de jongerenwoningen kan de verdwenen parkeerbehoefte van de bibliotheek niet in mindering worden gebracht op de parkeerbehoefte van de jongerenwoningen.

In de plannen voor de locatie is uitgegaan van 8 parkeerplaatsen op eigen terrein. Deze parkeerplaatsen zijn te bereiken via een inrit vanaf de Lisweg. Met de 8 nieuwe parkeerplaatsen wordt voor een groot deel voorzien in de parkeerbehoefte van de nieuwbouw.

De resterende parkeerbehoefte van 5 parkeerplaatsen dient in de openbare ruimte opgevangen te worden.

Om een realistisch beeld te krijgen van de daadwerkelijke actuele parkeersituatie is ervoor gekozen om de huidige parkeerdruk rond de projectlocatie te meten. In volgende paragraaf wordt de uitgevoerde meting beschreven.

4. Inventarisatie ter plaatse

Om een zo representatief mogelijk beeld te kunnen krijgen van de parkeersituatie rond de projectlocatie zijn de drie belangrijke tellingsmomenten vastgesteld:

Doordeweekse dag – avond (vroeg):

- telling tussen 18.50-19.30 uur. Op dit moment is een groot deel van de bewoners van de wijk thuis en maken zij gebruik van de parkeervoorzieningen in het onderzoeksgebied. Daarnaast is de snackbar op de hoek van de Lisweg en het Zuideinde nog open zodat hier ook nog enkele parkeerders van zijn te verwachten.

Doordeweekse dag – avond (laat):

- telling tussen 22.45-23.10 uur. Op dit moment zijn bijna alle bewoners van de wijk thuis en maken gebruik van de parkeervoorzieningen in het onderzoeksgebied.

Zaterdag – avond:

- telling tussen 18.00-18.30 uur. Op dit moment is een groot deel van de bewoners van de wijk thuis en maken zij gebruik van de parkeervoorzieningen in het onderzoeksgebied. Daarnaast is er een piekmoment voor de snackbar op de hoek van de Lisweg en het Zuideinde te verwachten.

Door deze drie tellingen kan goed in kaart gebracht worden wat de parkeerdruk op verschillende belangrijke tijdstippen van een dag/week is. Omdat het hier gaat om een woonwijk, zijn alleen de avond- en nachturen van belang voor het onderzoek. Overdag zijn de meeste bewoners van het gebied naar hun werk, waardoor de parkeerdruk duidelijk lager is dan op de onderzochte momenten.

In bijlage 1 is een overzicht van het onderzoeksgebied en de onderzochte parkeerplaatsen weergegeven. Er is daarbij onderscheid gemaakt in parkeerplaatsen die door middel van parkeervakken zijn aangegeven en parkeerplaatsen zonder parkeervakken. Bij de parkeerplaatsen zonder parkeervakken is uitgegaan van een standaardmaat (5,0 bij 2,5 meter). Parkeerplaatsen op eigen terrein zijn niet meegenomen in het onderzoek. Wel is

gekeken naar het aantal geparkeerde auto's op het eigen terrein van het Lishof maar die parkeerplaatsen zijn vervolgens niet meegenomen in de berekening van de parkeerdruk.

Bij de telling is onderscheid gemaakt tussen de directe omgeving (in bijlage 1 rood omlijnd; 36 parkeerplaatsen) en de ruimere omgeving (groen omlijnd; 120 parkeerplaatsen). De parkeerplaatsen in de directe omgeving liggen op zeer korte loopafstand van de locatie, op maximaal 50 meter afstand van de projectlocatie. Ook zijn enkele parkeerplaatsen in de Lisweg die op maximaal 100 meter van de projectlocatie liggen tot de directe omgeving gerekend omdat de meeste parkeerders de Lisweg in zullen rijden voor een parkeerplek (op eigen terrein of in de openbare ruimte). De parkeerplaatsen in de ruimere omgeving liggen op 50 tot 150 meter en daarmee nog steeds op korte loopafstand.

1^e telling: Dinsdag 21 januari 2014, periode 18.50-19.30 uur (zie bijlage 2)

Op het moment van de telling waren in de directe omgeving van de projectlocatie 22 parkeerplaatsen beschikbaar. De parkeerdruk in de directe omgeving was 38%.

In de ruimere omgeving waren nog eens 63 parkeerplaatsen beschikbaar. De parkeerdruk in de directe én de ruime omgeving was 45%.

2^e telling: Woensdag 5 februari 2014, periode 22.45-23.10 uur (zie bijlage 3)

Op het moment van de telling waren in de directe omgeving van de projectlocatie 22 parkeerplaatsen beschikbaar. De parkeerdruk in de directe omgeving was 38%.

In de ruimere omgeving waren nog eens 76 parkeerplaatsen beschikbaar. De parkeerdruk in de directe én de ruime omgeving was 37%.

3^e telling: Zaterdag 8 februari 2014, periode 18.00-18.30 uur (zie bijlage 4)

Op het moment van de telling waren in de directe omgeving van de projectlocatie 18 parkeerplaatsen beschikbaar. De parkeerdruk in de directe omgeving was 50%.

In de ruimere omgeving waren nog eens 69 parkeerplaatsen beschikbaar. De parkeerdruk in de directe én de ruime omgeving was 44%.

5. Vrije parkeerplaatsen versus extra parkeerbehoefte

In voorafgaande paragrafen is de (extra) parkeerbehoefte berekend en is vervolgens middels tellingen vastgesteld hoeveel parkeerplaatsen in de openbare ruimte op verschillende dagen en tijdstippen beschikbaar zijn.

Als gevolg van het project dienen 5 parkeerplaatsen in de openbare ruimte opgevangen te worden. Hierdoor zal de parkeerdruk in de directe omgeving, die met 38-50 % laag is, nauwelijks toenemen. Dat geldt ook voor de ruimere omgeving. Ook hier is de parkeerdruk met minder dan 45% laag. Er is zodoende meer dan voldoende capaciteit om de extra parkeerbehoefte van 5 parkeerplaatsen als gevolg van het project op te vangen in de openbare ruimte in de omgeving.

6. Conclusie

De parkeervraag die met de jongerenwoningen is gemoeid, wordt voor het grootste deel op eigen terrein opgelost (8 parkeerplaatsen). De resterende parkeerbehoefte (5 parkeerplaatsen) is beperkt en kan, gelet op de parkeersituatie in de omgeving, zonder problemen in de openbare ruimte worden opgevangen.