

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
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente Krimpen aan den IJssel

Onderzoek parkeer- en verkeerssituatie Meerkoetstraat

Datum
Kenmerk
Eerste versie

18 juni 2018
KPY083/Zlh/2234.01

1 Inleiding

Op de oude locatie van het gezondheidscentrum aan de Meerkoetstraat in Krimpen aan den IJssel is woningbouwvereniging QuaWonen gestart met de voorbereiding van de ontwikkeling van een appartementencomplex voor circa 40 woningen in de sociale huursector. De stedenbouwkundige kaders voor de ontwikkeling van deze locatie zijn vastgesteld. Momenteel lopen gesprekken met omwonenden en belanghebbenden omtrent verkeer, parkeren, het gedrag van de diverse groepen weggebruikers en inrichting van de openbare ruimte in de Meerkoetstraat.

Hiervoor is behoefte aan inzicht in de huidige en toekomstige parkeer- en verkeerssituatie in de Meerkoetstraat. Om de toekomstige parkeersituatie in kaart te brengen is een theoretische parkeerbalans opgesteld voor de te ontwikkelen woningen. Daarnaast is een parkeeronderzoek uitgevoerd om te bepalen of mogelijke tekorten kunnen worden opgevangen in de restcapaciteit in de omgeving. In deze notitie zijn de resultaten van de analyses opgenomen.

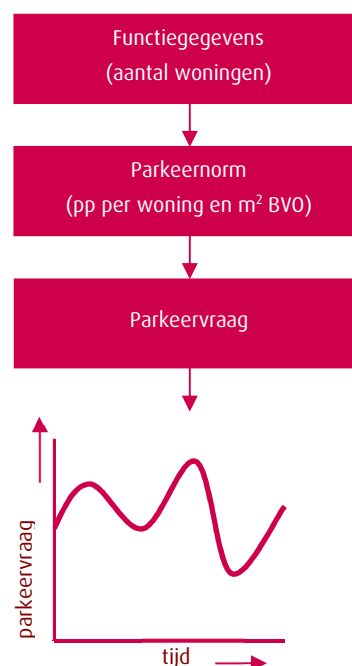
Voor de toekomstige inrichting van de openbare ruimte met extra parkeerplaatsen in dit gebied zijn een aantal schetsontwerpen gemaakt. Deze voorstellen worden in deze notitie verkeerskundig beoordeeld.

2 Parkeerbalans ontwikkeling

2.1 Aanpak

Voor de ontwikkeling van de woningen op de oude locatie van het gezondheidscentrum aan de Meerkoetstraat in Krimpen aan den IJssel wordt de theoretische parkeervraag berekend. De parkeervraag wordt berekend door de omvang van elke functie te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernormen (het aantal benodigde parkeerplaatsen per functie eenheid, in dit geval per woning).

Bij woningen kan onderscheid worden gemaakt tussen bewoners en bezoekers, die niet op alle momenten van de week een even grote parkeervraag genereren. De bewoners kennen de hoogste parkeervraag gedurende de nacht, terwijl het maatgevende moment voor de bezoekers van de woningen de zaterdagavond is. Door toepassing van aanwezigheidspercentages wordt rekening gehouden met dit effect. Tevens kunnen de parkeerplaatsen door verschillende parkeerders worden gebruikt (dubbelgebruik). In figuur 2.1 is de berekening van de parkeervraag geschematiseerd.



Figuur 2.1: Berekening parkeervraag

2.2 Uitgangspunten

Gehanteerde parkeerkcijfers en functieprogramma

De gemeente Krimpen aan den IJssel gaat voor het berekenen van de parkeervraag uit van de meest recente kencijfers van CROW¹. De ontwikkeling aan de Meerkoetstraat is gelegen in matig stedelijk gebied in de rest bebouwde kom. Uitgangspunt is het gemiddelde van de parkeerkcijfers.

Op de oude locatie van het gezondheidscentrum aan de Meerkoetstraat worden 40 sociale huur appartementen gerealiseerd. Daarnaast zijn in het ontwikkelingsplan 76 parkeerplaatsen opgenomen. De te ontwikkelen woningen vallen in de categorie 'huur, etage, midden/goedkoop'. Dit resulteert in het te hanteren parkeerkcijfer van 1,4 parkeerplaatsen per woning, waarvan 0,3 parkeerplaatsen per woning voor bezoekers.

Aanwezigheidspercentages

Conform CROW kennen bewoners en bezoekers van woningen verschillende aanwezigheidspercentages. De te hanteren aanwezigheidspercentages zijn opgenomen in tabel 2.1.

¹ CROW publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie', 2012.

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%

Tabel 2.1: Gehanteerde aanwezigheidspercentages

2.3 Resultaat theoretische parkeerbalans

In tabel 2.2 is het resultaat van de theoretische parkeerbalans opgenomen voor de te ontwikkelen sociale huurwoningen aan de Meerkoetstraat in Krimpen aan den IJssel.

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
woningen (bewoners)	22	22	40	35	44	26	35	31
woningen (bezoekers)	1	2	10	8	0	7	12	8
parkeervraag	23	24	49	44	44	34	47	39
parkeeraanbod	76	76	76	76	76	76	76	76
overschot/tekort	53	52	27	32	32	42	29	37

Tabel 2.2: Resultaat theoretische parkeerbalans

Uit tabel 2.2 blijkt dat de parkeervraag maatgevend is op de werkdagavond. De parkeervraag is dan 49 parkeerplaatsen, waarbij het parkeeraanbod 76 parkeerplaatsen is. Een overschot van 27 parkeerplaatsen ontstaat.

Op de locatie waar de parkeerplaatsen in het bouwplan zijn gesitueerd, zijn reeds 45 parkeerplaatsen aanwezig. Ten opzichte van de huidige situatie worden dan ook slechts 31 parkeerplaatsen toegevoegd. De reeds aanwezige parkeerplaatsen waren benodigd om de parkeervraag van het gezondheidscentrum op te vangen, in de praktijk zijn deze parkeerplaatsen niet verwijderd bij het verdwijnen van het gezondheidscentrum. Ook bij het onlangs uitgevoerde herstraat project zijn deze parkeerplaatsen weer opgenomen. De reeds aanwezige parkeerplaatsen worden momenteel dan ook gebruikt door de aanwezige functies in de Meerkoetstraat.

Om te onderzoeken of voldoende restcapaciteit beschikbaar is om de parkeervraag van de huidige en de te realiseren functies op de verschillende momenten op te vangen, is een parkeeronderzoek uitgevoerd. De resultaten zijn opgenomen in hoofdstuk 3.

3 Benutten restcapaciteit omgeving

3.1 Parkeeronderzoek

In de Meerkoetstraat in Krimpen aan den IJssel zijn verschillende functies gelegen, woningen, een basisschool, verzorgingstehuis en kantoren. Om rekening te houden met de reeds aanwezige parkeervraag van deze functies is op drie momenten een parkeeronderzoek uitgevoerd:

- donderdagochtend 22 februari om 08.15 uur (tijdens het brengen van de kinderen bij de basisschool);
- dinsdagmiddag 13 februari om 13.00 uur (maatgevende moment kantoren);
- donderdagavond 15 februari om 22.00 uur (maatgevende moment woningen).

Het onderzoeksgebied inclusief sectie-indeling van het parkeeronderzoek en de ontwikkellocatie zijn opgenomen in figuur 3.1.



Figuur 3.1: Onderzoeksgebied parkeeronderzoek inclusief locatie ontwikkeling

Om de restcapaciteit in de omgeving van de ontwikkeling te bepalen, dient rekening te worden gehouden met een acceptabele parkeersituatie. Conform de Verkeer- en vervoervisie Krimpen aan den IJssel (d.d. 19 december 2013), is sprake van een acceptabele parkeersituatie wanneer de parkeerdruk maximaal 80 tot 90% is.

In tabel 3.1 zijn de resultaten van het parkeeronderzoek opgenomen. Ook is opgenomen hoeveel parkeeraanbod beschikbaar dient te zijn voor de huidige functies. Hiervoor is rekening gehouden met de acceptabele parkeersituatie. Conform de Verkeer- en vervoervisie Krimpen aan den IJssel (d.d. 19 december 2013) is sprake van een acceptabele parkeersituatie wanneer de parkeerdruk maximaal 80 tot 90% is. Uitgangspunt voor de benodigde capaciteit voor de omgeving is dan ook een maximale parkeerdruk van 80%.

Door deze benodigde capaciteit te vergelijken met de totaal aanwezige capaciteit wordt de restcapaciteit berekend.

sectie	capaciteit	22 februari	13 februari	15 februari
		08.15 uur	13.00 uur	22.00 uur
1	14	4	6	7
2	70	47	60	2
3	24	24	16	11
4	14	11	12	4
5	52	30	25	4
totaal	174	116	119	28
benodigde capaciteit omgeving rekening houdend met max. parkeerdruk van 80%		145	149	35
beschikbare restcapaciteit		29	25	139

Tabel 3.1: Resultaten parkeeronderzoek

Uit tabel 3.1 blijkt dat op werkdagen overdag 25 tot 29 parkeerplaatsen beschikbaar zijn. In de avonduren zijn 139 parkeerplaatsen beschikbaar om de parkeervraag van de ontwikkeling op te vangen.

3.2 Effect ontwikkeling op omgeving

Van de 76 parkeerplaatsen die zijn geprojecteerd in het bouwplan van de sociale huurwoningen, zijn reeds 45 parkeerplaatsen aanwezig door het verdwijnen van het gezondheidscentrum, zonder opheffing van de bijbehorende parkeerplaatsen. Ten opzichte van de huidige situatie worden dan ook slechts 31 parkeerplaatsen toegevoegd op basis van het stedenbouwkundig schetsvoorstel van figuur 4.3. In tabel 3.2 is de gecorrigeerde parkeerbalans van de ontwikkeling aan de Meerkoetstraat opgenomen. In figuur 4.4 is de uitwerking van Ingenieursbureau Krimpenerwaard (IBKW) weergegeven. In dit voorstel is het parkeeraanbod 37 extra parkeerplaatsen in plaats van 31 extra parkeerplaatsen. Wanneer gekozen wordt voor deze variant is er een positief saldo van 6 parkeerplaatsen ten opzichte van de aantallen in tabel 3.2.

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
woningen (bewoners)	22	22	40	35	44	26	35	31
woningen (bezoekers)	1	2	10	8	0	7	12	8
parkeervraag	23	24	49	44	44	34	47	39
parkeeraanbod	31	31	31	31	31	31	31	31
overschot/tekort	8	7	-18	-13	-13	-3	-16	-8

Tabel 3.2: Gecorrigeerde parkeerbalans

Uit tabel 3.2 blijkt dat, behalve op werkdagen overdag, op alle momenten tekorten ontstaan. De tekorten geven de resterende parkeervraag van de te ontwikkelen woningen weer. Deze dienen opgevangen te worden in de omgeving. In tabel 3.3 is de resterende parkeervraag vanuit de te realiseren woningen afgezet tegen de beschikbare restcapaciteit.

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
resterende parkeervraag	0	0	18	13	13	3	16	8
beschikbare restcapaciteit	29	25	139	139*	139*	**	139*	**
overschot/tekort	37	32	121	126	126	**	123	**

* Het parkeeronderzoek is niet uitgevoerd op een werkdagnacht, koopavond en zaterdagavond. De bezetting op de momenten wordt gelijk verondersteld aan de resultaten van het parkeeronderzoek op de werkdagavond.

** Op zaterdagmiddag en zondagmiddag is geen parkeeronderzoek uitgevoerd.

Tabel 3.3: Claim parkeeraanbod omgeving vanuit woningen afgezet tegen beschikbare restcapaciteit in de omgeving

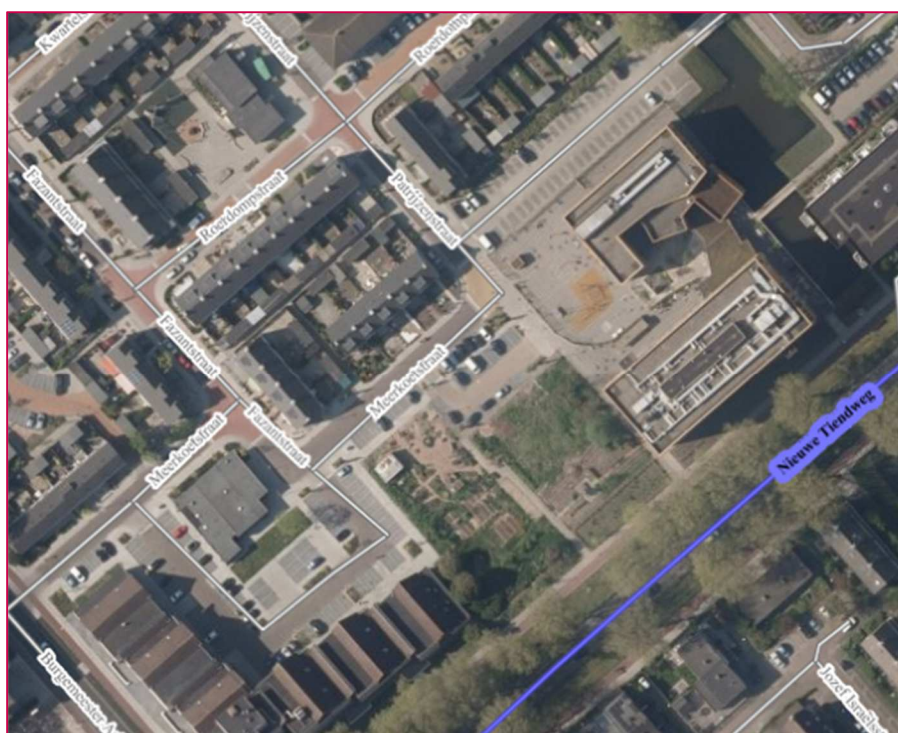
Uit tabel 3.3 blijkt dat op zaterdag- en zondagmiddag geen gegevens vanuit het parkeeronderzoek, en daarmee over de beschikbare restcapaciteit, beschikbaar zijn. Op deze momenten kennen de kantoren in de Meerkoetstraat echter geen parkeervraag. De beschikbare restcapaciteit zal op deze momenten dan ook groter zijn dan de beschikbare restcapaciteit op de werkdagmiddag. Dit betekent dat op alle momenten voldoende restcapaciteit beschikbaar is om de resterende parkeervraag van de te ontwikkelen woningen op te vangen.

4 Verkeer

De bouw van de 40 appartementen betekent dat het aantal verkeersbewegingen in de Meerkoetstraat zal toenemen. Om het extra parkeren en het verkeer in goede banen te leiden zijn een tweetal schetsvoorstellen gemaakt. Deze schetsontwerpen worden in deze paragraaf verkeerskundig beoordeeld, rekening houdend met de aanwezige functies in dit gebied. Door de naastgelegen basisschool Het Kompas hebben we in deze omgeving op schooldagen te maken met de aanwezigheid (en het halen en brengen) van kinderen. Tevens vindt de toegang en bevoorrading van het naastgelegen verpleeghuis Tiendhove plaats via de Meerkoetstraat. Onderstaande foto's van figuur 4.1 geven een beeld van het gebruik van de Meerkoetstraat tijdens begin en einde schooltijden, figuur 4.2 toont een luchtfoto van de huidige situatie.



Figuur 4.1: Foto's gebruik Meerkoetstraat e.o.



Figuur 4.2: Luchtfoto Meerkoetstraat e.o. (bron cyclomedia 2017)

4.1 Verkeersgeneratie

De verkeersgeneratie als gevolg van de realisatie van het appartementencomplex wordt bepaald om te onderzoeken of de huidige verkeersinfrastructuur de additionele voertuigbewegingen als gevolg van de woningontwikkeling kan afwikkelen. Bij het bepalen van de verkeersgeneratie van de woningen wordt geen onderscheid gemaakt tussen bewoners en bezoekers. Het kencijfer voor de verkeersgeneratie van de woningen is

gebaseerd op gegevens van CROW². Bij de bepaling van het kencijfer voor de verkeersgeneratie zijn dezelfde uitgangspunten gehanteerd als bij parkeren (matig stedelijk, rest bebouwde kom, 'huur, etage, midden/goedkoop', gemiddeld kencijfer). Het gehanteerde verkeersgeneratiekencijfer is opgenomen in tabel 4.1.

Naast de verkeersgeneratie per werkdagemaal wordt ook de verkeersgeneratie in de spitsuren bepaald (ochtend- en avondspits). In de ochtendspits vertrekken de meeste bewoners naar het werk. In de avondspits komen de meeste bewoners thuis van werk, maar kunnen ook weer vertrekken naar de sportschool et cetera. Voor de ontwikkeling van het appartementencomplex aan de Meerkoetstraat in Krimpen aan den IJssel geldt dat de avondspits maatgevend is (deze heeft een hoger aandeel van de verkeersgeneratie per werkdagemaal). De resulterende verkeersgeneratie is opgenomen in tabel 4.1.

Als maximale verkeersbelasting voor 30 km-zones wordt in Nederland een grens van 6.000 motorvoertuigen per gemiddelde werkdag (mvt/etm) aangehouden. De verkeers-toename op de Meerkoetstraat van circa 160 mvt/etm past binnen de uitgangspunten van de 30 km-zone Meerkoetstraat en omgeving.

functie	omvang	kencijfer	eenheid	verkeersgeneratie	
				per werkdagemaal	per avondspits (17.00-18.00 uur)
huur, etage, midden/goedkoop	40	4	voertuigbewegingen per werkdagemaal	160 voertuigbewegingen	14 voertuigbewegingen (11 aankomend, 3)

Tabel 4.1: Resultaat verkeersgeneratie appartementencomplex Meerkoetstraat

4.2 Gebruik nieuwe verkeerssituatie

Ten behoeve van de nieuwe appartementen zijn ook voorstellen gemaakt voor de inrichting van de openbare ruimte met extra parkeerplaatsen. In figuur 4.3 is een stedenbouwkundig schetsvoorstel weergegeven. Uitgangspunt bij dit voorstel is dat de Fazantstraat en de Patrijzenstraat worden doorgetrokken tot aan het appartementencomplex. Hierbij is een herinrichting van 16 bestaande parkeerplaatsen in het verlengde van de Fazantstraat voorgesteld. Deze parkeerplaatsen zijn opgenomen in het nieuwe ontwerp en de aansluiting van het nieuwe parkeerterrein is in het verlengde van de Fazantstraat gesitueerd.

Figuur 4.4 toont een uitwerking van de stedenbouwkundige schets. In deze variant wordt het nieuwe parkeerterrein niet via twee aansluitingen ontsloten, maar met een aansluiting in het verlengde van de Fazantstraat. Door het vervallen van de aansluiting in het verlengde van de Patrijzenstraat kunnen in deze variant 6 parkeerplaatsen extra worden

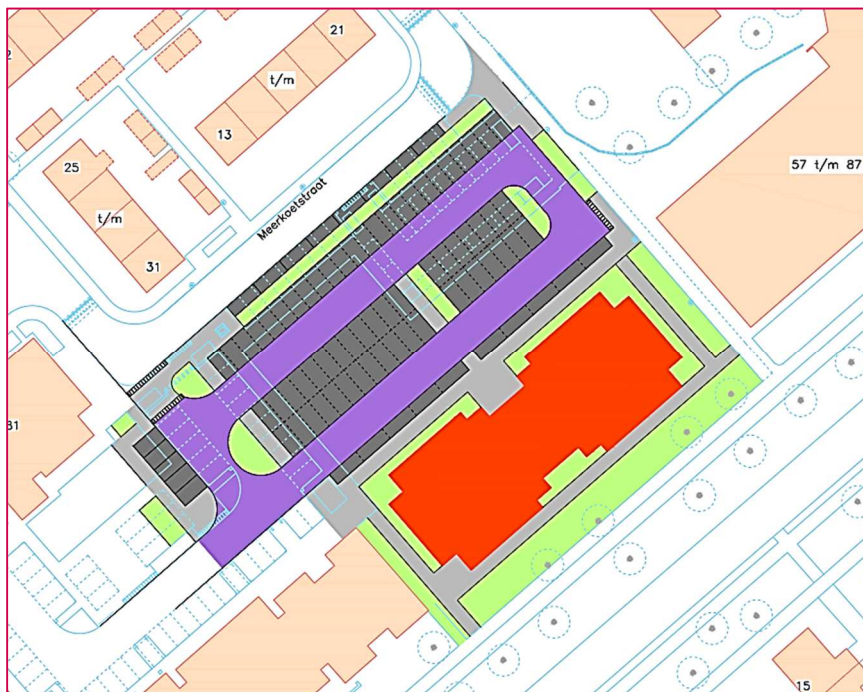
² Het kencijfer voor woningen is afgeleid uit CROW publicatie 317 (Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, oktober 2012). Aanvullende informatie over de verdeling (heen- en terugrijdend verkeer) en de hoeveelheid verkeer op spitsmomenten is afgeleid uit CROW publicatie 256 (Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden, 2007).

gerealiseerd. Het voordeel van deze variant is ook dat er minder autoverkeer langs de uitgang van het schoolplein van het Kompas rijdt (minder kans op conflicten met kinderen). Tijdens de schouw van de verkeerssituatie op 22 februari om 08.15 uur viel op dat de meeste automobilisten die kinderen naar school brachten en in de Meerkoetstraat parkeerden, uit de richting van de Burgemeester Aalberslaan aan kwamen rijden.

Beide varianten van het nieuwe parkeerterrein hebben een dubbele rijbaan en een aansluiting in het verlengde van de Fazantstraat. Door de extra parkeercapaciteit en de mogelijkheid van rondrijden op het nieuwe parkeerterrein ontstaat een logisch gebruik van dit parkeerterrein voor halen en brengen door deze ouders. Ook de bevoorrading van verpleeghuis Tiendhove vindt in deze ontwerpen plaats vanaf het nieuwe parkeerterrein en verbetert hiermee ten opzichte van de huidige situatie.



Figuur 4.3: Stedenbouwkundige schets uitbreiding parkeren Meerkoetstraat



Figuur 4.4: Uitwerking IBKW-voorstel uitbreiding parkeren Meerkoetstraat

5 Conclusies

Aan de Meerkoetstraat in Krimpen aan den IJssel wordt een appartementencomplex met 40 sociale huurwoningen gerealiseerd. Daarnaast zijn in het ontwikkelingsplan 76 parkeerplaatsen opgenomen, waarvan reeds 45 parkeerplaatsen aanwezig door het verdwijnen van het gezondheidscentrum zonder de bijbehorende parkeerplaatsen op te heffen. Effectief worden bij het realiseren van de woningen dan ook slechts 31 parkeerplaatsen gerealiseerd. Wanneer gekozen wordt voor de variantuitwerking van IBKW worden er 37 extra parkeerplaatsen gerealiseerd. Het toegevoegde parkeeraanbod op het nieuwe parkeerterrein is niet voldoende om op alle momenten te voorzien in de parkeervraag van de ontwikkeling.

Een parkeeronderzoek is uitgevoerd om te onderzoeken of de parkeervraag kan worden opgevangen door de restcapaciteit in de omgeving. Uit het parkeeronderzoek blijkt dat op alle momenten voldoende restcapaciteit beschikbaar is om de parkeervraag van de te ontwikkelen woningen op te vangen.

De extra verkeersbewegingen als gevolg van de nieuwe woningen passen binnen de uitgangspunten van een 30 km-zone. Uit oogpunt van verkeersveiligheid en aantal toe te voegen parkeerplaatsen is de voorkeur voor het realiseren van de variantuitwerking schetsvoorstel IBKW (figuur 4.4).