

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

Bogor Projectontwikkeling BV

Herontwikkeling Spaargarenstraat Oegstgeest

Parkeren en verkeer

Datum
Kenmerk
Eerste versie

22 augustus 2018
BOR081/Nbc/0185.04

1 Inleiding

Bogor Projectontwikkeling BV is voornemens zorgappartementen te ontwikkelen met de bestemming 'maatschappelijk' aan de Spaargarenstraat te Oegstgeest voor het zorg-concept Martha Flora. Ter plaatse worden 20 zorgappartementen gerealiseerd, waarin ouderen met een zorgindicatie (zpz) 5 tot en met 7 worden gehuisvest. De bouwmassa van de ontwikkeling en de bestemming past, via een wijzigingsplan, binnen het vigerende bestemmingsplan. Bogor Projectontwikkeling heeft Goudappel Coffeng BV gevraagd ten behoeve van het wijzigingsplan de parkeervraag en de verkeersgeneratie van de ontwikkeling inzichtelijk te maken. Voorliggende notitie is het resultaat van het gehouden onderzoek. In figuur 1.1 is de ontwikkellocatie visueel gepresenteerd.



Figuur 1.1: Ontwikkeling Spaargarenstraat Oegstgeest

2 Aanpak en uitgangspunten

2.1 Aanpak

Parkeervraag

Voor het berekenen van de theoretische parkeervraag van een ontwikkeling wordt bij voorkeur gebruik gemaakt van gemeentelijke parkeernormen, of, wanneer deze niet beschikbaar zijn, van de landelijke CROW¹ parkeerkencijfers bij elkaar gebracht in publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'.

Het type zorgfunctie (dementerende ouderen) van Martha Flora is niet als zodanig terug te vinden in de CROW publicatie 317². De functie van 'verpleeg- en verzorgingstehuis' in CROW publicatie 317 komt het meest overeen met de te realiseren functie³. Om die reden is bij het opstellen van de parkeerbalans als basis aansluiting bij de parkeerkencijfers die bij deze functie horen gezocht. In CROW publicatie 317 is bij de kencijfers de opmerking opgenomen dat voor deze functie enkel globale parkeerkencijfers gegeven kunnen worden. Conform de publicatie dient bij het toepassen van deze cijfers een marge in acht te worden genomen⁴.

Het is om die reden dat het voor iedere specifieke situatie zaak is om te bezien of de algemene parkeerkencijfers passend zijn en, als dat niet het geval blijkt te zijn, op welke wijze dan wél een reële invulling gegeven kan worden aan de parkeerkencijfers. De theoretische parkeervraag van de geplande ontwikkeling is voor deze ontwikkeling dan ook mede berekend op basis van functie-specifieke kenmerken, gecombineerd met ervaringscijfers van Goudappel Coffeng⁵ en van de zorginstelling zelf.

Verkeersgeneratie

Als gevolg van de parkeervraag hebben de functies ook een bepaalde verkeersgeneratie. Verkeersgeneratie is de optelling van het aankomende en vertrekkende verkeer (in motorvoertuigen). Doorgaans wordt de verkeersgeneratie van een functie berekend met behulp van CROW-verkeersgeneratiekencijfers. Echter is voor de betreffende functie van de zorgappartementen geen verkeersgeneratiekencijfer beschikbaar. Derhalve is de verkeersgeneratie van de zorgappartementen aan de Spaargarenstraat bepaald op basis van de berekende functie-specifieke parkeervraag.

¹ Het CROW is een landelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, verkeer & vervoer en werk & veiligheid.

² Goudappel Coffeng is mede-opsteller van de CROW kencijfers gepubliceerd in CROW publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' en is zodoende goed bekend met de achtergrond van de in de publicatie opgenomen kencijfers.

³ In welke mate sprake is van zorg is vastgelegd op basis van de brochure Zorgzwaartepakketten Sector Verpleging en Verzorging van de Rijksoverheid. De kencijfers voor verpleeg- en verzorgingstehuis corresponderen met zorgzwaarteparketten 5 t/m 10, van 'Beschermd wonen met intensieve dementiezorg (klasse 5)' tot 'Beschermd verblijf met intensieve palliatief-terminale zorg (klasse 10)'. Bij deze ontwikkeling is sprake van zpp 5 t/m 7.

⁴ Afhankelijk van de zorgvraag varieert de parkeervraag.

⁵ Vanuit verschillende onderzoeken naar de parkeervraag bij zorg-gerelateerde functies heeft Goudappel Coffeng ervaringscijfers beschikbaar.

2.2 Uitgangspunten

2.2.1 Functieprogramma

Het functieprogramma van de ontwikkeling bestaat uit 20 zorgappartementen, waarin ouderen met een zorgindicatie (zzp) 5 tot en met 7 worden gehuisvest.

2.2.2 Te hanteren parkeerkcijfers

In de CROW parkeerkcijfers wordt binnen de kencijfers voor de functies onderscheid gemaakt naar stedelijkheidsgraad⁶ en ligging ten opzichte van het centrum. De gemeente Oegstgeest is sterk stedelijk⁷. De ontwikkellocatie is gelegen in de 'schil van het centrum'. Binnen deze categorie is een bandbreedte beschikbaar. De keuze voor het parkeerkcijfer binnen de bandbreedte wordt onder andere bepaald door het gemiddeld aantal personenauto's per huishouden. Uitgangspunt is het gemiddelde kencijfer⁸. Voor de functie 'verpleeg- en verzorgingstehuis' leiden bovenstaande uitgangspunten tot een CROW parkeerkcijfer van 0,6 parkeerplaatsen per wooneenheid.

Bewoners- en bezoekersparkeren

Als gevolg van hun aandoening (dementie) bezitten de bewoners geen auto. Geen van de bewoners genereert derhalve een zelfstandige parkeervraag. De ervaring van Goudappel Coffeng leert dat geen van de bewoners een auto bezit. Dit wordt door Martha Flora onderschreven⁹. De bewoners van de zorgappartementen ontvangen wel bezoek. Voor het bepalen van de parkeervraag door bezoekersparkeren is uitgegaan van de volgende uitgangspunten:

- In het algemene CROW parkeerkcijfer (van 0,6 parkeerplaats per wooneenheid) is een percentage van 60% verdisconteerd. Dat betekent dat in iedere 0,6 parkeerplaats per wooneenheid 0,36 parkeerplaats is opgenomen voor bezoekers (0,6*60%).
- Voor de ontwikkeling Martha Flora is het aandeel van 60% niet realistisch en is uitgegaan van 30%. De reden voor die keuze is erin gelegen dat de bewoners voornamelijk ouderen zijn. Van deze bewonersgroep is het Goudappel Coffeng bekend dat zij gemiddeld minder bezoek ontvangt¹⁰.
- Het hanteren van het bezoekersaandeel van 30% resulteert in 0,18 parkeerplaats per wooneenheid.

⁶ De stedelijkheidsgraad wordt afgeleid uit het aantal huishoudens per km².

⁷ Sterk stedelijk heeft 1.500-2.000 huishoudens per km². In de gemeente Oegstgeest bedraagt het aantal huishoudens per km² in 2012 1.699 (bron: CBS Statline).

⁸ In de gemeente Oegstgeest ligt dit op 1,00. Landelijk ligt het gemiddelde autobezit in sterk stedelijke gebieden op 1,04. Het autobezit per huishouden komt in de gemeente Oegstgeest overeen met het landelijk gemiddelde van sterk stedelijke gebieden.

⁹ Opgave Martha Flora per e-mail d.d. 2 juni 2017. Ervaringen op basis van de inmiddels 11 beschikbare locaties in heel Nederland. In andere onderzoeken naar geplande ontwikkelingen welke door Goudappel Coffeng zijn uitgevoerd, wordt dit ook door andere partijen bevestigd.

¹⁰ In de leeftijdscategorie 74-84 jaar voelt 40% zich matig eenzaam en 10% sterk eenzaam (Bron: Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu, juni 2014). 7% van de ouderen in een zorginstelling krijgt nooit bezoek (Bron: onderzoek Leger des Heils, 2012).

Personeelsparkeren

In het algemene CROW parkeerkencijfer is het parkeren voor personeel verdisconteerd. Omdat het benodigde aantal parkeerplaatsen voor personeel sterk afhankelijk is van het aantal personeelsleden dat maximaal gelijktijdig aanwezig is, alsmede het autogebruik onder de personeelsleden wordt voor deze specifieke situatie aanleiding gezien om maatwerk te leveren ten aanzien van het personeelsparkeren. Hierna wordt toegelicht welke uitgangspunten daaraan ten grondslag zijn gelegd:

- De bewoners van de te realiseren zorgappartementen krijgen in principe 24 uur en 7 dagen in de week zorg. Dit betekent dat er te allen tijde medewerkers aanwezig kunnen zijn om de bewoners te verzorgen.
- Voor het bepalen van de parkeervraag is relevant hoeveel medewerkers maximaal tegelijkertijd aanwezig zullen zijn om de bewoners zorg te verlenen. Uit ervaringscijfers van de opdrachtgever blijkt dat op het piekmoment maximaal 10 medewerkers gelijktijdig aanwezig zijn. Dat aantal medewerkers is maatgevend voor het berekenen van de maximale parkeervraag.
- Voorts wordt bepaald hoeveel van de medewerkers met de auto naar het werk zullen komen. Het autogebruik wordt mede bepaald door de stedelijkheidsgraad van een stad. Bij een hoge stedelijkheidsgraad, waarin de functies dicht op elkaar gelegen zijn, zijn de onderlinge afstanden relatief beperkt en het fietsgebruik daardoor hoog. Oegstgeest is sterk stedelijk en kent een gemiddeld fietsgebruik. Dit leidt tot een autogebruik in de dagperiode van 50%. In de zorgsector wordt ook gewerkt in de avond- en nachtperiode. Aangenomen wordt dat het fietsgebruik in die periode lager zal liggen dan in de dagperiode (vanwege veiligheid).
- Bovenstaand uitgangspunt, gecombineerd met een opgave van Martha Flora (ervaringscijfers) leidt tot het autogebruik onder haar medewerkers tijdens de dagperiode van 50%. In de nachtperiode kan dit omwille van de veiligheid oplopen tot maximaal 100%.

3 Resultaten

3.1 Parkeervraag ontwikkeling

Op basis van bovenbeschreven uitgangspunten is de parkeervraag van de geplande ontwikkeling berekend. Onderscheid is gemaakt naar parkeerplaatsen voor bewoners- en bezoekers en personeelsparkeerplaatsen.

- Bewoners van het te realiseren complex bezitten geen auto en hebben daardoor geen eigen parkeervraag.
- Voor het gehele complex (20 appartementen) is een parkeervraag van 4 parkeerplaatsen berekend voor bezoekers ($20 \cdot 0,6 \cdot 30\%$). Deze parkeervraag zal zich met name overdag voor doen.
- Voor personeelsparkeren is overdag een parkeervraag van 5 parkeerplaatsen berekend. In de nacht zal dit oplopen tot maximaal 10 personeelsparkeerplaatsen.

Het is aannemelijk dat beide doelgroepen overdag een maximale gelijktijdige aanwezigheid kennen. Tabel 3.1 presenteert in beknopte vorm de functie-specifieke parkeervraag alsmede de parkeerbalans die optreedt als beide doelgroepen gelijktijdig aanwezig zijn.

parkeervraag	dagperiode	nachtperiode	eenheid
parkeervraag bezoekers	4	0	parkeerplaatsen
parkeervraag medewerkers	5	10	parkeerplaatsen
totale functie-specifieke parkeervraag	9	10	parkeerplaatsen

Tabel 3.1: Parkeervraag zorgconcept Martha Flora Oegstgeest

Overdag ontstaat de maatgevende parkeervraag op het moment dat de medewerkers aanwezig zijn en het bezoek dient te parkeren. Op basis van de gehanteerde uitgangspunten is in de dagperiode, waarin sprake is van bezoekersparkeren gecombineerd met personeelsparkeren, een parkeervraag berekend van 9 parkeerplaatsen. In de nachtperiode is er geen bezoek aanwezig. De maximale parkeervraag voor personeel bedraagt bij 100% autogebruik circa 10 parkeerplaatsen. Geconcludeerd wordt dat ten behoeve van het realiseren van 20 zorgappartementen een parkeervraag van 10 parkeerplaatsen gefaciliteerd moet worden.

Mocht het in een incidenteel geval gebeuren dat de parkeervraag van het personeel overdag toeneemt, waardoor de parkeervraag hoger wordt dan noodzakelijkerwijs gefaciliteerd moet worden, zal hierdoor in de woonwijk nagenoeg geen hinder van ondervonden worden. In de dagperiode is de parkeerdruk in een woonwijk over het algemeen lager dan tijdens de nachtperiode, omdat de bewoners overdag elders werken en in de nachtperiode thuis zijn¹¹.

3.2 Verkeersgeneratie

Op basis van de berekende functie-specifieke parkeervraag van maximaal 10 parkeerplaatsen wordt in deze paragraaf een berekening gemaakt van de verkeersgeneratie. Conform opgave worden de boodschappen eens per 3 dagen bezorgd door de Albert Heijn (2 ritten per 3 dagen). Het laden en lossen vindt plaats op eigen terrein. Bezoekers aan de bewoners maken 2 ritten (heen en terug). Personeel maakt ten minste 2 ritten, maar mogelijk meer. Als wordt aangenomen dat elke parkeerplaats per etmaal 4x vol staat, bedraagt de maximale verkeersgeneratie circa 104 mvt/etmaal. Op 20 zorgappartementen betekent dat een gemiddelde verkeersgeneratie van 5,0 mvt/etmaal per appartement. Dat komt overeen met de verkeersgeneratie van een regulier appartement en kan gezien worden als worst case.

¹¹ In CROW publicatie 317 wordt voor woningen overdag een aanwezigheidspercentage van 50% gehanteerd en 100% op een werkdagnacht.

Een verkeersgeneratie van circa 100 mvt/etmaal is dermate beperkt dat dit niet leidt tot waarneembare effecten voor de omgeving (verspreid over de dag geeft dat een verkeersbelasting van maximaal 10 mvt/uur).

4 Conclusies

Uit het gehouden onderzoek worden de volgende conclusies getrokken:

- De parkeervraag van de geplande ontwikkeling, bestaande uit 20 zorgappartementen, waarin ouderen met een zorgindicatie (zzp) 5 tot en met 7 worden gehuisvest, bedraagt maximaal 10 parkeerplaatsen, welke op eigen terrein gefaciliteerd dienen te worden.
- Op basis van de functie-specifieke parkeervraag, berekend voor de geplande ontwikkeling, bedraagt de verkeersgeneratie circa 100 mvt/etmaal. Dit is dermate beperkt dat dit niet leidt tot waarneembare effecten voor de omgeving.