

- ## Woningbouw Harmelen

- ### Advies voor het aantal te realiseren parkeerplaatsen

## Woningbouw Harmelen

### Advies voor het aantal te realiseren parkeervakken

Laatst gewijzigd : 4 mei 2004

Afgedrukt : 4 mei 2004

Auteur : VAS, Bureau voor Verkeer en Automatisering  
ing. R.C. Spijkers

Opdrachtgever : Avant Bouwpartners

Status : **advies**

## Inhoudsopgave

<b>1 Algemeen</b> .....	<b>3</b>
<b>2 Het parkeerkcijfer</b> .....	<b>3</b>
<b>3 Inventarisatie parkeercapaciteit</b> .....	<b>5</b>
<b>4 Advies</b> .....	<b>5</b>

## 1 Algemeen

In het centrum van Harmelen wil men op de hoek van Uitweg en Kerkstraat vervangende nieuwbouw plegen. Het project wordt gecoördineerd door Avant Bouwpartners. De bestaande 30 woningen worden vervangen door een appartementencomplex met 30 woningen, bedoeld voor senioren (55 plussers). Bovendien zullen inpandig parkeervoorzieningen worden aangelegd, volgens plan 30 plaatsen. Voor het bouwplan is bij de gemeente Woerden, waaronder Harmelen valt, een bouwaanvraag ingediend. De gemeente gaat echter niet akkoord met het plan, op het punt van de parkeervoorzieningen. De gemeente hanteert daarvoor een kencijfer van 1,9 parkeerplaats per woning. Dus stelt de gemeente dat  $1,9 \times 30 = 57$  parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd. Om daarvan te mogen afwijken, dient middels verkeersonderzoek te worden aangetoond dat de beschikbare parkeerruimte toereikend is en zal blijven.

Deze eis was voor Avant Bouwpartners reden om verkeersadviesbureau VAS te Breda te vragen om een onafhankelijk advies.

## 2 Het parkeerkencijfer

De gemeente Woerden vraagt om een onderzoek naar de beschikbare parkeercapaciteit. Echter, het gehanteerde parkeerkencijfer van 1,9 parkeerplaats per seniorenwoning wijkt volkomen af van de kencijfers zoals die bij andere gemeenten worden toegepast. Dat rechtvaardigt een korte beschouwing over kencijfers en hoe deze in dit geval moeten worden toegepast:

- 1) Parkeerkencijfers geven een indicatie van de benodigde parkeerruimte. Ze geven dus geen pasklaar antwoord op een specifieke situatie.
- 2) In de literatuur (ASVV 1996, nieuwe literatuur vermeld geen cijfer voor seniorenwoningen of bejaardenwoningen) wordt voor seniorenwoningen een kencijfer van 0,8 tot 1,0 parkeerplaats per woning gehanteerd. Omdat het autobezit sinds de totstandkoming van die kencijfers is toegenomen met zo'n 30 procent, is het reëel om dit cijfer overeenkomstig te verruimen tot maximaal 1,3. Het gehanteerde cijfer van 1,9 geldt overigens voor reguliere middeldure woningen buiten het centrum en anticipeert bovendien op een veronderstelde verdere groei van het autobezit.
- 3) Het kencijfer is een algemeen toepasbare indicatie, een uitgangspunt. Vervolgens moet naar de specifieke situatie worden gekeken. Specifiek aan deze situatie is dat de nieuwbouw is bedoeld voor de huidige bewoners: bejaarden. In de loop van de jaren zullen geleidelijk ook jongere 55 plussers een appartement kunnen betrekken, maar het aandeel bejaarden blijft hoog en daarmee het autobezit laag. Toepassen van de bovengrens van de kencijfers moet dus voldoende marge bieden om parkeerproblemen te voorkomen.
- 4) Het parkeerkencijfer dient vervolgens te worden toegepast op de toegevoegde functies. Maar in dit bijzondere geval worden geen functies toegevoegd! 30 woningen worden vervangen door 30 nieuwe. Om parkeerproblemen te voorkomen kan zekerheidshalve worden uitgegaan van een functiewijziging. Bejaardenwoningen worden seniorenwoningen. Bejaardenwoningen hebben een parkeerkencijfer van maximaal 0,5 (ASVV1996). Gecorrigeerd voor 30% groei autobezit wordt dit 0,65 pp/woning en neemt de behoefte in de loop van de jaren toe tot maximaal 1,3

pp/seniorenwoning. Volgens de kencijfers uit het ASVV neemt de parkeerbehoefte dus maximaal toe met 20 parkeerplaatsen (30 maal 1,3 - 0,65). Aanleg van 30 parkeerplaatsen op eigen terrein is dus meer dan noodzakelijk is. Realisatie van dit plan betekent zelfs dat in de openbare ruimte meer parkeerplaatsen beschikbaar komen dan nu het geval is.

*Waarom past de gemeente een kencijfer van 1,9 toe?*

In het voorgaande is uiteengezet waarom het hanteren van een parkeerkencijfer van 1,9 pp/woning is deze situatie niet juist is. Bij de gemeente Woerden is navraag gedaan over de beweegredenen om deze norm te hanteren. De gemeente stelt:

- 1) De appartementen zouden op termijn van seniorenwoningen door verloop kunnen wijzigen in reguliere appartementen, waarbij het autobezit onder de bewoners hoger is dan bij senioren. De gemeente wil voorkomen dat daardoor parkeerproblemen ontstaan en gaat er dus op voorhand vanuit dat het bouwplan reguliere appartementen betreft.
- 2) De normen uit het ASVV 1996 zijn achterhaald en daarom worden de cijfers uit de nieuwere uitgave van de CROW, *Parkeerkencijfers - Basis voor parkeernormering*, gehanteerd. Vandaar het cijfer van 1,9.

Ad 1

Het is niet correct dat de gemeente er bij een bouwaanvraag vanuit gaat dat iets anders wordt gerealiseerd of in de loop der jaren ontstaat, dan de bouwaanvraag inhoudt. Terwijl seniorenwoningen en -complexen in den lande toch veelvuldig voorkomen. Indien de gemeente echter op zeker wil spelen, dan is de geijkte procedure om in een convenant met de ontwikkelaar de afspraken vast te leggen.

Ad 2

In de genoemde nieuwe uitgave van het CROW is geen kencijfer opgenomen voor seniorenwoningen, noch voor bejaardenwoningen. Deze uitgave en het daaruit afkomstige kencijfer van 1,9 zijn derhalve niet toepasbaar in deze situatie.

P.S.

Indien de door de gemeente gehanteerde parkeerkencijfers geheel conform de laatste richtlijnen zouden moeten worden toegepast, dan betekent dit het volgende:

- 30 goedkope woningen, met een behoefte van 1,7 pp/woning, verdwijnen;
- 30 middeldure woningen, met een behoefte van 1,9 pp/woning, komen ervoor in de plaats;
- per saldo behoeven dan slechts 6 nieuwe parkeerplaatsen te worden aangelegd.

Wij adviseren, ook richting de gemeente Woerden, de nieuwe parkeerkencijfers in dit geval niet toe te passen, en uit te gaan van de door ons geïndexeerde kencijfers uit het ASVV 1996. Het ingediende bouwplan met 30 plaatsen biedt daarbij bovendien de mogelijkheid de garage te koppelen aan de woning. Ingeval van loskoppeling woning/garage heeft dit weer als voordeel dat ook bezoekers van de inpandige parkeergelegenheid gebruik kunnen maken.



### 3 Inventarisatie parkeercapaciteit

Ondanks het voorgaande heeft een globale inventarisatie plaatsgevonden van de huidige parkeercapaciteit. Kenmerkend voor de centrum-omgeving is de aanwezigheid van met name winkels en een supermarkt die een zwaar beslag leggen op de parkeercapaciteit.

De dag is daarom maatgevend voor de parkeerdruk. Bovendien mag worden aangenomen dat in dit geval het reguliere aanwezigheidspercentage niet van toepassing is, omdat het gaat om ouderen. Het aanwezigheidspercentage stelt doorgaans dat bij woningen overdag slechts 50% van de auto's aanwezig is en 's avonds (praktisch) 100%. Dit geldt vaak vanwege gebruik van de auto voor woon-werkverkeer, wat hier niet van toepassing is.

Op dinsdag 27 april is om 11.30 uur een telling gehouden van de parkeerbezetting in de directe omgeving. Een dinsdag geldt binnen de verkeerskunde als een representatieve dag. De resultaten staan in de tabel.

Locatie	Capaciteit [pp]	Vrij
Uitweg, parkeerstrook + -terrein	22	10
Kerkstraat, langspaarkeerplaatsen aan de zijde van het bouwplan	10	3
Kerkstraat, langspaarkeerplaatsen aan de overzijde van het bouwplan	8	1
Kalverstraat, parkeerterrein	25	0
Kalverstraat, langspaarkeerplaatsen	13	5
Totaal	78	19

#### Conclusie

Op basis van de telling wordt aangenomen dat er nog restcapaciteit is.

### 4 Advies

- 1) Niet de parkeernormen uit recentere literatuur toepassen. Dit kan in deze specifieke situatie leiden tot parkeerproblemen.
- 2) De geïndexeerde parkeernormen uit het ASVV 1996 toepassen en zodoende tenminste 20 nieuwe parkeerplaatsen aanleggen.
- 3) Voorafgaand aan de realisatie van het bouwplan de voor- en nadelen van koppelen of ontkoppelen woning/parkeerplaats goed afwegen.