

## Inleiding

Op 20 november heeft het “bouwteam” Blijdrecht, bestaande uit Vink bouw, RV&O en Studio 110 architectuur, het plan Blijdrecht samen met de gemeente aan bewoners gepresenteerd. Ook het parkeren kwam aan de orde en dit heeft er toe geleid dat de gemeente zich bereid heeft verklaard een parkeertelonderzoek te houden.

### *Parkeerberekening*

Voordat het plan werd gepresenteerd, heeft de gemeente een parkeerberekening gemaakt.

Deze is hieronder te zien:

woningtype	aantal	parkeernorm	parkeervraag
woning midden segment	14	1,7	23,8
woning duur	6	1,9	11,4
<b>Totaal</b>			<b>35,2</b>

Het blijkt dan dat er 35 parkeerplaatsen nodig zijn. Het plan (inclusief 15 bestaande parkeerplaatsen ten dienste van het voormalige zwembad), voorziet in 47 parkeerplaatsen. Dat betekent dus een overschot van 12 parkeerplaatsen, ofwel ruim voldoende parkeergelegenheid.

### *Parkeertelonderzoek*

Niettemin werd op de bewonersavond gevraagd om een parkeertelonderzoek. De vrees die sommige bewoners hadden, was dat er extra parkeervraag zou kunnen uitwijken naar de bestaande straten met woningen. Dit zou als nog toe kunnen leiden tot een extra ongewenst parkeerdruk op in sommige bestaande straten of straatdelen. De gemeente heeft toegezegd een parkeertelonderzoek te houden en deze rapportage doet hier verslag van.

## **Uitgangspunten onderzoek**

De volgende uitgangspunten gelden voor dit onderzoek.

1. Er wordt geteld in een gebied bestaande uit 4 telgebieden, deze telgebieden vormen ieder een straat of gedeelte van een straat.

Deze straten zijn onderdeel van het plan Blijdrecht en een deel van de naburige Weegbree en Pimpernel. Deze straten zouden te maken kunnen krijgen met extra parkeerdruk doordat parkeerders van het nieuwe plan zouden uitwijken naar deze nabijgelegen straten.

2. De hoogste parkeerdruk in woongebieden doet zich altijd voor 's nachts wanneer de meeste mensen met auto thuis zijn. Daarom wordt er 's nachts om 24 uur geteld.

3. Er wordt twee keer geteld en de hoogste waarden van beide tellingen zijn maatgevend.

De invloed van vakantie, nachtwerk, bezoek elders e.d. wordt marginaal geschat. De telling is daarom geen momentopname en geeft een reëel beeld van de hoogste parkeerdruk gedurende een werkdag.

## **Resultaten tellingen**

In de bijlage 1 is het gebied met de vier telgebieden weergegeven.

Tevens zijn in de tabel de telgegevens weergegeven, dit dus op basis van de huidige inrichting van het gebied dat zich wat groter uitstrekt dan het in te vullen plangebied.

### *Vertaling naar nieuwe bouwplan*

Op basis van de telgegevens is het zaak deze te vertalen naar de nieuwe geplande situatie.

Dat vereist twee aanpassingen:

1. Het plan opnieuw indelen in een aantal woonzones. Deze woonzones kenmerken zich door een logische koppeling tussen geplande woningen en geplande parkeerplaatsen.
2. De (werkelijk) getelde aantallen auto's toedelen aan deze nieuwe woonzones en de theoretisch berekende extra parkeervraag (in aantallen auto's) daaraan toevoegen.

Het gebied is nu verdeeld in 3 woonzones. De schets hiervan is te zien in bijlage 2.

In bijlage 3 is een tabel opgesteld waarin voor de 3 woonzones de geprognosticeerde parkeerdruk is weergegeven (getelde auto's + berekende parkeervraag).

### **Conclusies geprognosticeerde parkeerbehoefte**

Op basis van de genoemde tabel in bijlage 3 blijkt het volgende.

1. Er is een verwachte parkeerbehoefte van totaal 70 openbare parkeerplaatsen voor het plangebied. Er worden in totaal 91 parkeerplaatsen gerealiseerd in het woongebied. Dat betekent dus een bezetting van 77 % en een overschot van 21 parkeerplaatsen. Dit is voor het totale gebied gezien ruim voldoende.
2. Het gebied is beperkt in omvang zodat de loopafstanden beperkt blijven wanneer men de auto niet heel dicht bij eigen woning kan parkeren. Die loopafstanden blijven namelijk beperkt tot minder dan 100 meter, wat acceptabel is.
3. Als we naar de 3 woonzones bekijken. Dan zijn de bezettingsgraden en aantallen lege parkeerplekken als volgt:
  - woongebied A: bezettingsgraad 55%, 9 lege parkeerplekken
  - woongebied B: bezettingsgraad 100%, 0 lege parkeerplekken
  - woongebied C: bezettingsgraad 80%, 12 lege parkeerplekken.

Hieruit blijkt dat gebied A en C over ruim voldoende parkeerplaatsen zullen beschikken.

Voor gebied B lijkt het erop dat er geen enkele overcapaciteit in het gebied zelf is.

Maar dat heeft ook te maken natuurlijk met de gekozen indeling van het gebied in woonzones.

Om de hoek is er namelijk in gebied A nog voldoende capaciteit aanwezig. Dit gebied ligt binnen redelijke loopafstand (minder dan 100 meter) van de woning.

Het is echter ook mogelijk dat men zal uitwijken vanuit het "oude" gebied van Weegbree 29 tot en met 45. Uit de telling, zie bijlage 1 blijkt namelijk dat daar nu al een hoge parkeerdruk is van 100%.

Omgekeerd geredeneerd kunnen de bewoners van Weegbree 29 t/m 45 echter zelf ook uitwijken naar de nieuwe parkeerplaatsen die worden aangelegd in zone A en B. Beide gebieden tezamen hebben een overcapaciteit van 21 parkeerplaatsen.

4. Op basis van conclusie 3 bestaat op detailniveau het risico dat men toch buiten de bedoelde parkeervakken parkeert, omdat sommige mensen willen dat de auto zo dicht mogelijk bij de woning staat. Dit gedrag is op basis van de huidige grove planschets alleen te verwachten in zone B. Het is belangrijk dit bij de verkeerstechnische uitwerking van het plan te voorkomen door de inrichting of regulering (parkeerverboden).

5. Op basis van de 4 voorgaande conclusies is de eindconclusie dat er voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd in het plangebied. Er is geen reden het plan op dat aspect aan te passen.

## Bijlage 1: Overzicht telgebieden + resultaten



lokatie	openbare parkeerplaatsen	aantal getelde auto's in openbaar gebied	auto's op privégrond	bezettingsgraad openbaar	Lege plekken
telgebied 1	24	7	0	29%	17
telgebied 2	12	12	6	100%	0
telgebied 3	16	16	0	100%	0
telgebied 4	45	31	0	69%	14
<b>totaal</b>	<b>97</b>	<b>66</b>		<b>68%</b>	<b>31</b>

Tabel 1: hoogste telwaarden.

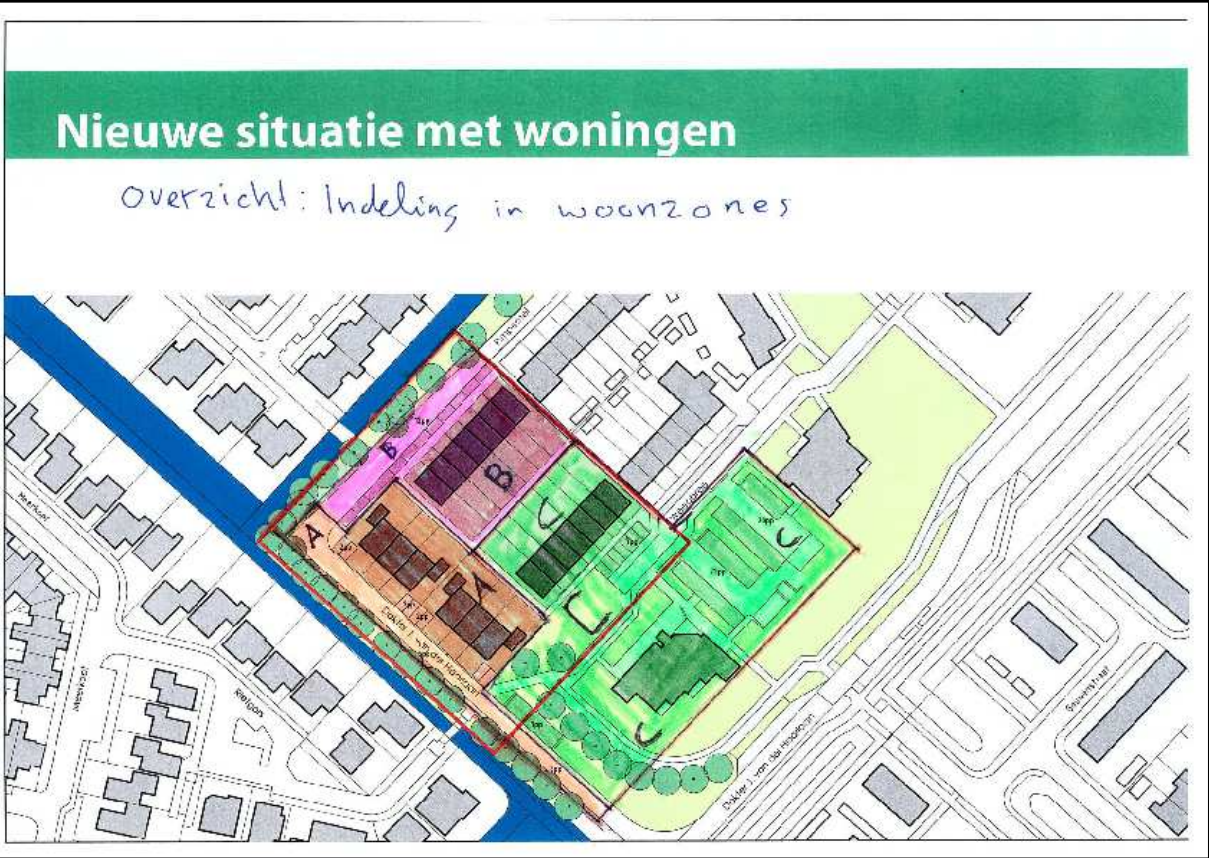
lokatie	openbare parkeerplaatsen	aantal getelde auto's openbaar	opmerking
telgebied 1	24	6	Waarvan 3 bedrijfswagens langsparkeren nabij de kruising met de Van der Haarlaan en 3 (waarvan 1 bedrijfswagen) in de haaksparkeravakken bij het zwembad.
telgebied 2	12	8	3 op eigen terrein, 4 op de haaksparkeravakken zijde zwembad. 4 auto's in de haaksparkeravakken zijde Klaproos.
telgebied 3	16	8	2 haaks zijde zwembad, 4 langs en 2 haaks zijde Klaproos
telgebied 4	45	22	
<b>totaal</b>	<b>97</b>	<b>47</b>	

Tabel 2: resultaten telling op 12 december 2012

lokatie	openbare parkeerplaatsen	aantal getelde auto's openbaar	opmerking
telgebied 1	24	7	Waarvan 3 bedrijfswagens langsparkeren nabij de kruising met de Van der Haarlaan en 4 (waarvan 1 bedrijfswagen) in de haaksparkeravakken bij het zwembad.
telgebied 2	12	12	6 op eigen terrein, 4 op de haaksparkeravakken zijde zwembad en 8 auto's in de haaksparkeravakken zijde Klaproos.
telgebied 3	16	16	4 haaks zijde zwembad, 6 langs en 6 haaks zijde Klaproos
telgebied 4	45	31	
<b>totaal</b>	<b>97</b>	<b>47</b>	

Tabel 3: resultaten telling 2 op 18 december 2012

**Bijlage 2: Indeling plangebied in woonzones**



**Bijlage 3: geprognosticeerde parkeerdruk o.b.v. telcijfers en parkeerberekening**

lokatie	huidig aantal openbare p.p.	aantal extra p.p. plan Blijdrecht	Totaal	aantal getelde auto's	extra openbare parkeer-behoefte plan Blijdrecht	totaal parkeer-behoefte	parkeer-bezetting	lege plekken
woongebied A*	24	-4	20	7	4	11	0,55	9
woongebied B	4	8	12	0	12	12	1,00	0
woongebied C*	56	3	59	35	12	47	0,80	12
<b>Totaal</b>	84	7	<b>91</b>	42	28	70	0,77	21

Tabel 4: prognose parkeerdruk

\* 4 van de 6 woningen hebben 2 p-vakken op eigen terrein, openbare behoefte is dan  $2 \times 1,9 =$  (afgerond) 4 p.p

\* Er stonden 4 auto's op het deel dat in het plangebied ligt