

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
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente Mook en Middelaar

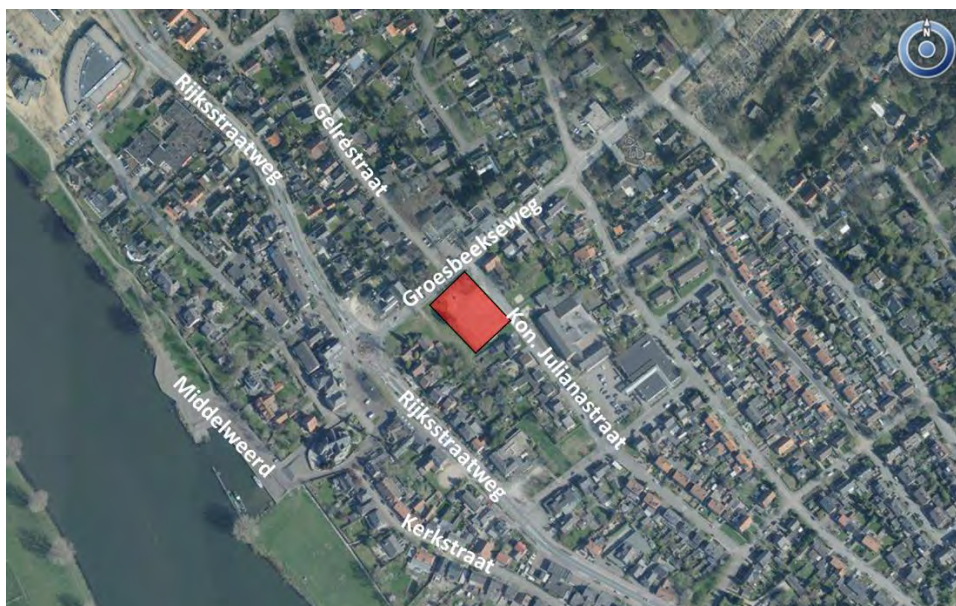
Parkeren en verkeer ontwikkelingen centrum Mook

Datum
Kenmerk
Eerste versie

19 september 2016
MMD006/Tol/0024.02

1 Inleiding

De gemeente Mook en Middelaar is voornemens om woningen en woonzorgvoorzieningen te realiseren op de hoek van de Groesbeekseweg en de Koningin Julianastraat in het centrum van Mook (zie figuur 1.1). In de huidige situatie fungeert het plangebied als parkeerplaats met een capaciteit van circa 20 parkeerplaatsen. Daarnaast is de gemeente voornemens het Raadhuisplein opnieuw in te richten, wat van invloed is op de beschikbare parkeercapaciteit.



Figuur 1.1: Ontwikkellocatie en omgeving

De geplande ontwikkelingen zijn van invloed op de parkeersituatie in Mook. De gemeente Mook en Middelaar heeft Goudappel Coffeng BV gevraagd een parkeerbalans op te stellen voor de geplande ontwikkelingen.

2 Aanpak en uitgangspunten

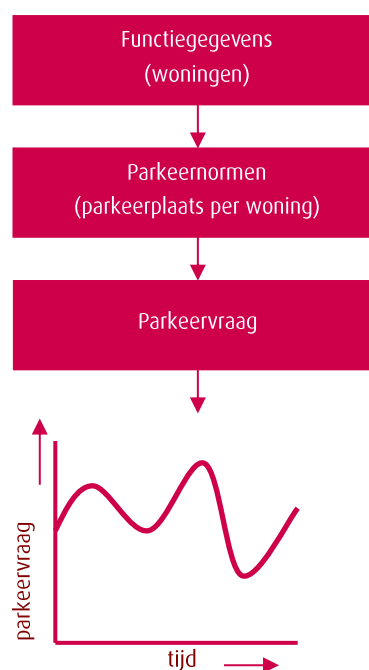
2.1 Aanpak

Voor de ontwikkeling in Mook is een parkeerbalans opgesteld. Bij het opstellen van een parkeerbalans wordt de parkeervraag van een ontwikkeling afgezet tegen het geplande parkeeraanbod. De parkeervraag wordt berekend door de omvang van elke functie te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernorm¹ (het aantal benodigde parkeerplaatsen per functie-eenheid, bijvoorbeeld per vierkante meter bvo).

Niet elke functie genereert echter op alle momenten van de week een even grote parkeervraag. Een goed voorbeeld hiervan is het gegeven dat bewoners van de gewone woningen overdag beperkt aanwezig zijn, terwijl de zorgwoningen op dat moment wel een parkeervraag kennen.

Door toepassing van aanwezigheidspercentages wordt rekening gehouden met dit effect. Tevens kunnen de parkeerplaatsen door verschillende parkeerders gebruikt worden (dubbelgebruik). Ook hiermee wordt met behulp van de aanwezigheidspercentages rekening gehouden. In figuur 2.1 is de berekening van de parkeervraag geschematiseerd.

De berekende parkeervraag wordt vervolgens afgezet tegen de geplande parkeer-capaciteit. Ook wordt rekening gehouden met het verdwijnen van parkeerplaatsen ten opzichte van de huidige situatie. Hierdoor ontstaat uiteindelijk de parkeerbalans.



Figuur 2.1: Berekening parkeervraag

¹ Toelichting: Bouwverordening gemeente Mook en Middelaar, 14e serie wijzigingen.

2.2 Uitgangspunten

2.2.1 Functieprogramma

Het voorkeursmodel opgesteld door FAME Groep (d.d. 28 januari 2016) betreft de realisatie van de volgende functies:

- 24 appartementen beschermd wonen;
- 13 of 14 appartementen wonen met een plus ZZG;
- 5 eengezinswoningen;
- 3 patiowoningen.

In totaal worden binnen het plangebied 36 parkeerplaatsen gerealiseerd. Tevens wordt bij één woning een garage en bij één woning een carport gerealiseerd. De parkeerstrook gepland aan de noordzijde van de Koningin Julianastraat bestaande uit 7 parkeerplaatsen betreft de vervanging van een informele, openbare ruimte waarop in de huidige situatie circa 7 personenauto's geparkeerd kunnen worden. Deze 7 parkeerplaatsen worden nu formeel in het plan opgenomen, waardoor de parkeercapaciteit in het plangebied 43 parkeerplaatsen is.

De ontwikkellocatie is gelegen in het huidige vigerende bestemmingsplan 'Mook en Molenhoek' (d.d. 4 juni 2013). De huidige bestemming van de ontwikkellocatie is 'centrum'. Het huidige parkeerterrein (bestemming verkeer) wordt gedoogd door de gemeente. De totale parkeercapaciteit bedraagt op dit terrein circa 20 parkeerplaatsen. Door de realisatie van het functieprogramma komen deze 20 parkeerplaatsen te vervallen. Het feit dat het parkeerterrein in de bestaande situatie gebruikt wordt geeft aan dat deze parkeerbehoefte aanwezig is. Na realisatie van het functieprogramma dienen de aanwezige auto's elders geparkeerd te moeten worden. Het effect hiervan wordt meegenomen in deze parkeerbalans.

Naast de beschreven planontwikkeling heeft de gemeente Mook en Middelaar het voornemen het Raadhuisplein herin te richten. Gevolg van de herinrichting is dat de parkeercapaciteit in het centrum wordt verlaagd met 13 parkeerplaatsen. Deze parkeerders zullen elders een plek moeten vinden (idee van de gemeente is dat hierdoor het parkeerterrein aan de Maas, Middelweerd, beter benut gaat worden).

2.2.2 Gemeentelijke parkeernormen

De gemeente Mook en Middelaar heeft de gemeentelijke parkeernormen vastgelegd in de Bouwverordening. Deze is vastgesteld door de gemeenteraad op 12 september 2013. In de Bouwverordening wordt voor het berekenen van de parkeervraag verwezen naar de parkeerkencijfers opgenomen in de publicatie Aanbevelingen Stedelijke Verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom (ASVV 2004) opgesteld door CROW². CROW heeft

² CROW is een landelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en werk en veiligheid.

de parkeerkencijfers in 2012 geactualiseerd³. De parkeerkencijfers zijn in lijn gebracht met de kencijfers voor de verkeersgeneratie. Daarmee sluiten de parkeerkencijfers beter aan bij de praktijk.

CROW heeft in de parkeerkencijfers onderscheid gemaakt naar stedelijkheidsgraad⁴ en de ligging van de ontwikkellocatie ten opzichte van het centrum. De gemeente Mook en Middelaar is niet stedelijk⁵. De ontwikkellocatie is gelegen in 'centrum'⁶. In deze categorie zijn voor de verschillende functies de parkeerkencijfers gepresenteerd in een bandbreedte. In deze studie is uitgegaan van de gemiddelde parkeerkencijfers⁷. In tabel 2.1 zijn de gehanteerde parkeerkencijfers gepresenteerd.

programma	functie CROW	parkeerkencijfer	eenheid
appartementen beschermd wonen	aanleunwoning en serviceflat	0,75	woning
appartementen met een plus ZZG	aanleunwoning en serviceflat	0,75	woning
eengezinswoningen	koop, tussen/hoek	1,2	woning
patiowoningen	koop, tussen/hoek	1,2	woning
bezoek woningen*	bezoek	0,3	woning

* Het aandeel parkeerplaatsen voor bezoek aan de woningen mag in mindering worden gebracht op de totale parkeervraag.

Tabel 2.1: Gehanteerde CROW parkeerkencijfers

2.2.3 Aanwezigheidspercentages

Om de parkeervraag per moment van de week te berekenen, wordt gebruik gemaakt van aanwezigheidspercentages, afkomstig uit CROW publicatie 317. De gehanteerde aanwezigheidspercentages zijn weergegeven in tabel 2.2.

programma	aanwezigheidspercentages							
	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	koop-avond	werkdag-nacht	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
appartementen beschermd wonen	100%	100%	50%	50%	25%	75%	50%	100%
appartementen met een plus ZZG	100%	100%	50%	50%	25%	75%	50%	100%
bewoners woningen	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
bezoek woningen	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%

Tabel 2.2: Gehanteerde aanwezigheidspercentages

- ³ De parkeerkencijfers zijn opgenomen in CROW publicatie 317 – Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie (oktober 2012).
- ⁴ De stedelijkheidsgraad wordt afgeleid uit het aantal huishoudens per km².
- ⁵ De gemeente Mook en Middelaar heeft een omgevingsadressendichtheid van 386 woningen per km² (bron: CBS).
- ⁶ De locatie ligt in de dorpskern van Mook en wordt daarom beschouwd als een centrumgebied.
- ⁷ Het autobezit per huishouden bedraagt in de gemeente Mook en Middelaar 1,30 personen-auto's per huishouden. Het landelijke gemiddelde in andere niet stedelijke gemeenten bedraagt 1,25. De gemeente Mook en Middelaar wijkt daarmee slechts zeer beperkt af van het landelijke gemiddelde.

2.2.4 CROW kencijfers verkeersgeneratie

Nieuwe functies genereren verkeer. De verkeersgeneratie bestaat uit de verkeersproductie (vertrekkend verkeer) en verkeersattractie (aankomend verkeer). In tabel 2.3 zijn de te hanteren CROW-kencijfers voor de verkeersgeneratie gepresenteerd. De kencijfers zijn weergegeven in motortoertuigen (mvt) per etmaal op een gemiddelde weekdag. Voor de bepaling van de kencijfers zijn dezelfde uitgangspunten gehanteerd als voor de parkeerkencijfers:

- niet stedelijk;
- schil centrum;
- gemiddelde kencijfers.

programma	functie CROW	verkeers- generatie	eenheid
appartementen beschermd wonen	aanleunwoning en serviceflat	2,35	woning
appartementen met een plus ZZG	aanleunwoning en serviceflat	2,35	woning
eengezinswoningen	koop, tussen/hoek	7,2	woning
patiowoningen	koop, tussen/hoek	7,2	woning

Tabel 2.3: Gehanteerde CROW kencijfers verkeersgeneratie

3 Resultaten parkeren

In dit hoofdstuk volgt de parkeerbalans. Dit is de theoretische afweging tussen parkeervraag en parkeeraanbod voor de voorgenomen ontwikkeling. Aan de hand van de kencijfers en de aanwezigheidspercentages die zijn genoemd in hoofdstuk 2 is nagegaan wat de parkeervraag van de woningen en het zorgcomplex is op diverse momenten van de week. In paragraaf 3.2 wordt de parkeersituatie breder bekeken, dus met de directe omgeving erbij. Aan de hand van de gegevens van de parkeerdrukmeting en de parkeerbalans kan vervolgens worden berekend welk effect de voorgenomen ontwikkeling heeft op de bezettingsgraad van de parkeerplaatsen binnen en rondom het plangebied.

3.1 Parkeerbalans functieprogramma

Bij het opstellen van de parkeerbalans is de volgende redenering gebruikt:

- Op basis van het programma en de bijbehorende gemeentelijke parkeernormen en parkeerkencijfers is het totale aantal parkeerplaatsen berekend dat ongewogen⁸ noodzakelijk zou zijn voor de ontwikkeling (opgesplitst naar programmaonderdeel).
- Van het aantal ongewogen parkeerplaatsen is vervolgens aan de hand van aanwezigheidspercentages het hoogste gelijktijdig benodigde aantal parkeerplaatsen bepaald.
- Het hoogste gelijktijdig benodigde aantal parkeerplaatsen wordt vervolgens afgezet tegen het geplande parkeeraanbod. Een positieve uitkomst betekent dat het geplande parkeeraanbod voldoende is om de parkeervraag op te vangen. Een negatieve

⁸ Ongewogen betekent dat geen rekening is gehouden met aanwezigheidspercentages.

uitkomst betekent dat te weinig parkeerplaatsen zijn gepland om het gelijktijdig benodigde aantal parkeerplaatsen op te vangen.

In tabel 3.1 is de parkeerbalans voor de planontwikkeling weergegeven.

programma	parkeervraag								
	zonder dubbel- gebruik	werkdag- ochtend	werkdag- middag	werkdag- avond	koop- avond	werkdag- nacht	zaterdag- middag	zaterdag- avond	zondag- middag
appartementen beschermd wonen	18	18	18	9	9	5	14	9	18
appartementen met een plus ZZG	11	11	11	5	5	3	8	5	11
eengezinswoningen	6	3	3	5	5	6	4	5	4
patiwoningen	4	2	2	3	3	4	2	3	3
bezoek woningen	14	1	3	11	10	0	8	14	10
totale parkeervraag	52	35	37	34	32	17	36	36	45
parkeeraanbod		43	43	43	43	43	43	43	43
tekort/overschot		8	6	9	11	26	7	7	-2

* Enige afwijking in de optelling kan worden verklaard door afrondingen.

Tabel 3.1: Parkeerbalans planontwikkeling Mook

In tabel 3.1 is te zien dat de berekende parkeervraag voor de geplande ontwikkeling ongewogen, zonder rekening te houden met dubbelgebruik, 52 parkeerplaatsen bedraagt. Zonder rekening te houden met de garage en de carport bedraagt het te realiseren parkeeraanbod 43 parkeerplaatsen. Op het maatgevende moment, het moment waarop de parkeervraag van de geplande functies het hoogste is, betreft de zondagmiddag. Door de combinatie van bewoners en bezoek ontstaat op dat moment een tekort van 2 parkeerplaatsen. Gedurende de overige momenten in de week is er sprake van een overschot aan parkeeraanbod. Inclusief garage en carport (die nog 2 parkeerplaatsen vertegenwoordigen) is de parkeersituatie op alle momenten van de week in balans.

3.2 Parkeerdrukmeting

Om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen in de openbare ruimte gefaciliteerd moeten worden en of deze parkeervraag in de openbare ruimte kan worden gefaciliteerd heeft de gemeente Mook en Middelaar Loendersloot Groep gevraagd een parkeerdrukmeting uit te voeren. Aanleiding van de parkeerdrukmeting was oorspronkelijk om te bepalen of de parkeercapaciteit op het Raadhuisplein met 13 parkeerplaatsen verminderd kan worden. Parkeerders dienen gebruik te maken van de parkeercapaciteit aan Middelweerd. In het parkeeronderzoek wordt gesproken over een westelijk onderzoeksgebied (ten westen van de Rijksweg N271) en het gehele onderzoeksgebied (oostelijk deel rondom het (voormalige) wijkcentrum en winkelcentrum Komook).

Het parkeeronderzoek bestaat uit een parkeerdrukmeting. In een parkeerdrukmeting wordt het aantal geparkeerde voertuigen afgezet tegen de beschikbare parkeer-capaciteit. Op de volgende momenten is het aantal geparkeerde voertuigen geregistreerd:

- het westelijke onderzoeksgebied:
 - dinsdag 21 juni 2016 om 08.30, 15.00 en 23.30 uur,
 - donderdag 23 juni 2016 om 15.00, 20.30 en 00.00 uur;
- het gehele onderzoeksgebied:
 - zondag 26 juni 2016 om 10.30, 15.00 en 20.30 uur,
 - woensdag 29 juni 2016 om 11.00, 15.45, 19.00 en 00.00 uur,
 - donderdag 7 juli 2016 om 11.00, 16.00, 19.00 en 23.30 uur.

Zoals beschreven gaat de realisatie van het functieprogramma ten koste van een parkeerterrein dat wordt gedoogd met een parkeercapaciteit van 20 parkeerplaatsen en wordt de parkeerstrook van 7 parkeerplaatsen heringericht. De toekomstige parkeer-capaciteit biedt eveneens 7 parkeerplaatsen. Het verschil is echter dat de 7 parkeerplaatsen in de huidige situatie een openbaar karakter hebben, terwijl de 7 parkeerplaatsen in de nieuwe situatie zijn toegekend aan het plangebied en daarmee dus meetellen in de parkeercapaciteit van het plangebied, in plaats van de parkeercapaciteit van de openbare ruimte. In totaal komen daarmee in de praktijk circa 27 openbaar toegankelijke parkeerplaatsen te vervallen. Deze 27 parkeerplaatsen zijn in de huidige situatie niet op elk moment van de week in gebruik. Uit de parkeerdrukmeting die op locatie is gehouden volgt de maximale bezetting van de op te heffen parkeerplaatsen.

In tabel 3.2 is de maximale bezetting op de te vervallen parkeerplaatsen per moment weergegeven. Dit is gecombineerd met de parkeervraag die als gevolg van de geplande ontwikkeling op bepaalde momenten in de openbare ruimte gefaciliteerd dient te worden (afgeleid uit tabel 3.1).

p-locatie	maximale parkeerdruk (p-drukmeting Loendersloot)								
	capaciteit	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	koop-avond	werkdag-nacht	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
Kon. Julianastraat links	-20	-12	-13	-2	-2	-2	-5*	-2*	-5
Kon. Julianastraat rechts	-7**	-7	-7	-3	-2	-2	-2*	-2*	-2
totaal	-32	-19	-20	-5	-4	-4	-7	-4	-7
p-vraag ontwikkeling		8	6	9	11	26	7	7	-2
totaal te faciliteren		-11	-14	4	7	22	0	3	-9

* De parkeerdruk op zaterdag is afgeleid uit de parkeermeting op zondag.

** In de parkeerdrukmeting bedraagt de totale parkeercapaciteit 12 parkeerplaatsen. Er komen als gevolg van de geplande ontwikkelingen maximaal 7 parkeerplaatsen te vervallen.

Tabel 3.2: Te faciliteren parkeerplaatsen in de openbare ruimte

In de avonden en nachten van de werkdagen en de gehele zaterdag is sprake van een overschot aan parkeerplaatsen en zal de parkeerdruk in de omgeving van de planontwikkeling afnemen. Op de overige momenten (werkdagochtend en -middag en de zondagmiddag) zal de parkeerdruk in de omgeving van de planontwikkeling toenemen. In tabel 3.3 is de maximale parkeerdruk gepresenteerd op de parkeercapaciteit gelegen aan de oostzijde van de Rijksweg (N271) exclusief de op te heffen parkeerplaatsen.

p-locatie	maximale parkeerdruk (p-drukmeting Loendersloot)								
	capaciteit	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	koop-avond	werkdag-nacht	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
Gelrestraat	15	3	6	8	6	4	4	3	4
Winkelcentrum Komook	50	12	16	6	6	1	13	1	13
Graaf Gerardstraat zuid	13	2	3	4	4	3	2	3	2
Graaf Gerardstraat noord	13	2	2	1	1	1	1	1	1
Prinses Beatrixstraat zuid	10	3	4	5	5	3	3	1	3
Prinses Beatrixstraat noord	9	4	3	1	1	1	0	3	0
totaal	110	26	34	25	23	13	23	12	23
parkeerbezetting		24%	31%	23%	21%	12%	21%	11%	21%

Tabel 3.3: Parkeerdruk in de huidige situatie

De maximale parkeerdruk bedraagt in de huidige situatie 31% en doet zich voor op de werkdagmiddag. Conform het gemeentelijke parkeerbeleid bedraagt de maximaal wenselijke parkeerdruk 85%. Daarboven is de kans op zoekverkeer groot. In tabel 3.4 wordt de parkeerdruk op de openbare ruimte weergegeven die ontstaat na herontwikkeling van de ontwikkellocatie. Deze parkeerdruk bestaat enerzijds uit de huidige parkeerdruk (afgeleid uit tabel 3.3) en anderzijds uit de parkeerdruk die ontstaat als gevolg van de ontwikkeling van de woningen en het zorgcomplex (afgeleid uit tabel 3.2).

p-locatie	parkeerbezetting openbare parkeerplaatsen							
	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	koop-avond	werkdag-nacht	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
Parkeerdruk huidig	26	34	25	23	13	23	12	23
Parkeerdruk ontwikkeling	11	14	-*	-	-	-	-	9
totale parkeerdruk	37	48	25	23	13	23	12	32
parkeercapaciteit	110	110	110	110	110	110	110	110
parkeerbezetting	34%	44%	23%	21%	12%	21%	11%	29%

* Op deze momenten van de dag bestaat er een overschot aan parkeerplaatsen in het plangebied (zie tabel 3.2). Dat betekent dat er geen parkeervraag vanuit het plangebied moet worden afgewikkeld op de openbare parkeerplaatsen.

Tabel 3.4: Parkeerbezetting toekomstige situatie

Als gevolg van de geplande ontwikkeling neemt de parkeerdruk op de openbare parkeerplaatsen toe tot maximaal 44% (werkdagmiddag). De parkeerdruk blijft daarmee onder

de maximaal wenselijke parkeerdruk van 85% conform het gemeentelijke parkeerbeleid. In de toekomstige situatie is daarmee sprake van een acceptabele parkeersituatie.

4 Verkeer

4.1 Verkeersgeneratie

De nieuwe woningen genereren verkeer. Bewoners vertrekken naar het werk en komen in de avond weer terug. Met behulp van de CROW kencijfers voor de verkeersgeneratie is de verkeersgeneratie van de nieuwe woningen berekend. In tabel 4.1 staat de verkeersgeneratie van de woningen gepresenteerd. De waarden, weergegeven in motorvoertuigen (mvt) per etmaal, zijn afgerond op 10-tallen en betreffen het verkeer op doorsnede (heen en terug). De omrekenfactor om de verkeersgeneratie van de gemiddelde weekdag om te rekenen naar een gemiddelde werkdag is conform CROW de vermenigvuldiging met 1,11.

functie	functie CROW	verkeersgeneratie	
		weekdag	werkdag
appartementen beschermd wonen	aanleunwoning en serviceflat	60	70
appartementen met een plus ZZG	aanleunwoning en serviceflat	30	40
eengezinswoningen	koop, tussen/hoek	40	50
patiwoningen	koop, tussen/hoek	20	30
totaal		150	190

Tabel 4.1: Verkeersgeneratie van de geplande woningen

De totale verkeersgeneratie van de nieuwe woningen bedraagt circa 150 mvt/etmaal/gemiddelde weekdag. Dat komt neer op maximaal circa 190 mvt/etmaal op een gemiddelde werkdag.

4.1.1 Routing

De verkeersgeneratie van en naar de nieuwe woningen en het zorgcomplex maakt, afhankelijk van de herkomst en bestemming, gebruik van de wegvakken in de omgeving van het plangebied. Naar verwachting wordt de belangrijkste ontsluiting gevormd door de Groesbeekseweg en de Rijksweg (N271). Op de Koningin Julianastraat geldt een verplichte rijrichting in de vorm van eenrichtingsverkeer van west naar oost. Omdat in de Stedenbouwkundige modellen een (groot) deel van de parkeercapaciteit wordt ontsloten op de Koningin Julianastraat zal ook dit wegvak in de toekomst gebruikt worden door verkeer van de nieuwe woningen.

De verkeersgeneratie wordt volledig beschouwd als nieuw verkeer. Vanwege het eenrichtingsverkeer op de Koningin Julianastraat zal enkel het vertrekkende verkeer gebruik maken van dit wegvak. De toename bedraagt hierdoor maximaal 95 mvt/etmaal. Dit is een dermate beperkte toename dat dit nauwelijks tot niet wordt waargenomen.

De Groesbeekseweg kan door het aankomende en vertrekkende verkeer gebruikt worden. De maximale toename hierop bedraagt 190 mvt/etmaal. De huidige verkeersintensiteit op de Groesbeekseweg bedraagt binnen de bebouwde kom circa 4.600 mvt/etmaal⁹. Met nieuwe woningen zal de toekomstige verkeersintensiteit maximaal circa 4.800 mvt/etmaal bedragen.

4.1.2 Duurzaam Veilig

In een studie naar de verkeersveiligheid op de Groesbeekseweg doet RoyalHaskoningDHV (zie voetnoot 9) voorstellen voor maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid. In de rapportage worden drie scenario's voorgesteld, waarin de keuze voor de functie van de weg openstaat. In scenario 1 staat verblijven centraal en functioneert de weg conform de huidige situatie als een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. In de scenario's 2 en 3 wordt voorgesteld het verkeer te scheiden en een voorrangregeling toe te passen. In een dergelijke vormgeving sluit de functie van de weg aan bij een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. In deze analyse wordt de maximaal wenselijke verkeersintensiteit beoordeeld op basis van de huidige functie, als erftoegangsweg, en vormgeving. Wij onderschrijven de maatregelen die RoyalHaskoningDHV voorstelt om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Met behulp van de Wegenscan¹⁰ wordt op basis van de huidige vormgeving van de wegvakken in de omgeving van het plangebied een uitspraak gedaan over de maximaal wenselijke verkeersintensiteit. De Wegenscan is gehanteerd op de Groesbeekseweg. De maximaal wenselijke verkeersintensiteit bedraagt circa 4.000 mvt/etmaal op basis van het criterium sociale cohesie. Verkeerstechnisch wordt de grenswaarde bepaald door het ontbreken van fietsvoorzieningen. De maximaal wenselijke verkeersintensiteit bedraagt daardoor circa 5.300 mvt/etmaal. De verkeersgeneratie van de nieuwe woningen is dermate beperkt ten opzichte van de huidige verkeersintensiteit dat de sociale cohesie naar nauwelijks tot niet afneemt. De toekomstige verkeersintensiteit, van circa 4.800 mvt/etmaal, blijft onder de verkeerstechnische grenswaarde van circa 5.300 mvt/etmaal. Hieruit wordt geconcludeerd dat het extra verkeer als gevolg van de geplande ontwikkelingen verkeersveilig kan worden afgewikkeld.

5 Brede bestemming: ook reguliere woningen

De wens van de ontwikkelaar is om ook een reguliere woonbestemming toe te staan op de gronden waarop de ontwikkeling van de zorgwoningen is voorzien. Concreet betekent dit dat de 38 zorgwoningen in de toekomst kunnen worden ingezet als koopappartementen in de goedkope sector. De gemeente staat hier in principe positief tegenover, maar wil dit goed geborgd hebben in het bestemmingsplan zodat de combinatie van

⁹ RoyalHaskoningDHV: Heumensebaan en Groesbeekseweg Duurzaam Veilig; Verkenning maatregelen korte en middellange termijn (d.d. 14 januari 2014).

¹⁰ De Wegenscan is een tool ontwikkeld door Goudappel Coffeng, waarmee op basis van kenmerken op en langs de weg een uitspraak conform Duurzaam Veilig kan worden gedaan over de maximaal wenselijke verkeersintensiteit.

zorg en wonen juridisch goed is geregeld. De vraag is hoe dit het beste geregeld kan worden.

In dit hoofdstuk worden de juridische mogelijkheden en gevolgen beschreven wanneer de gemeente ervoor kiest ook reguliere woningen toe te staan op de gronden waarop de ontwikkeling van de zorgwoningen is voorzien.

5.1 Bestemmen van zorgfuncties

In het navolgende wordt eerst verkend welke (on)mogelijkheden er zijn om een zorgfunctie in het bestemmingsplan op te nemen. De wijze van bestemmen is sterk afhankelijk van het type zorg dat wordt geboden.

Bestemming Maatschappelijk

De meest traditionele vorm om zorginstellingen te bestemmen. Vanuit de jurisprudentie blijkt dat het voor een maatschappelijke bestemming moet gaan om een gebouw waar intensieve zorg wordt verleend. Er is sprake van 'niet nagenoeg zelfstandige bewoning'. Dat betekent bijvoorbeeld dat er een behoorlijke mate van toezicht en/of begeleiding is. Het zorgaspect voert hier de bovenhand.

Bestemming Wonen

Tegenwoordig kunnen ook minder traditionele woonvormen passend zijn binnen de woonbestemming. Er moet echter wel sprake zijn van 'nagenoeg zelfstandige bewoning'. De nadruk dient te liggen op het wonen, en niet op het bieden van zorg of begeleiding. Er is geen voortdurende zorg, toezicht en/of begeleiding aanwezig.

Bestemming Gemengd

Indien binnen een gebouwencomplex meerdere vormen van zorg plaatsvindt (van zwaar tot lichte zorg) is het ook mogelijk te kiezen voor een gemengde bestemming. Dat heeft het voordeel omdat er dan meerdere vormen van zorg mogelijk zijn zonder dat dit meteen een strijdigheid met het bestemmingsplan oplevert. Een dergelijke bestemming kan er dan als volgt uitzien: *De voor 'Gemengd' aangewezen gronden zijn bestemd voor:*

- zorginstellingen;
- zorgwoningen.

Binnen de bestemming 'Gemengd' kan de reguliere woonfunctie worden toegevoegd. Op deze manier zijn wonen en zorg binnen één bestemming toegestaan.

Aandachtspunten

De volgende aandachtspunten dienen onder andere in acht te worden genomen bij de keuze voor een bestemming:

1. 'Nagenoeg zelfstandige bewoning' of 'niet nagenoeg zelfstandige bewoning'

Vanuit de jurisprudentie wordt bovengenoemde vaak als norm gebruikt om te bepalen of een zorgvorm binnen een woonbestemming kan vallen of in een maatschappelijke

bestemming. De grens tussen wat nog zelfstandige bewoning is en wat niet, is vaag. Er is geen duidelijke grens te onderscheiden, al is er enigszins een lijn te ontdekken in de mate van begeleiding en het doel van de zorgvorm. Is er bijvoorbeeld intensieve begeleiding en is het gebouwencomplex sterk gericht op het leveren van zorg valt dit al snel binnen de maatschappelijke bestemming. Om een goede afweging te kunnen maken dient het zo goed mogelijk gespecificeerd te zijn wat voor type zorg beoogd is voor de 24 en de 13 appartementen. Vragen zijn onder andere: Hebben de bewoners eigen voorzieningen (keuken, natte cel, woonkamer en/of slaapkamer)? Is er een verplicht begeleidings- of zorgtraject, of is dit vrijwillig? Wonen de bewoners op vrijwillige basis in het complex of juist niet?

2. Woningbouwcontingent van de gemeente

De gemeente heeft te maken met de woningbouwcontingent. Of zorgwoningen al dan niet daar in vallen heeft een bepaald effect op die woningbouwcontingent. Zinvol is om met de provincie in overleg te gaan hierover, bijvoorbeeld met het Adviesteam Zorgwoningen Zuid-Limburg. Sommige provincies hebben namelijk al voorgesorteerd op de zorgkwestie in reguliere woningen en passen hier hun beleid op aan.

5.2 Maximale planologische mogelijkheden¹¹

Naar wij hebben begrepen wil de ontwikkelaar graag een reguliere woonbestemming op de gronden waarop de ontwikkeling van de zorgwoningen is voorzien. Hiermee kunnen naast zorgwoningen ook reguliere woningen gerealiseerd worden.

Het toekennen van een reguliere woonbestemming heeft een aantal juridische gevolgen. Het is vaste jurisprudentie dat bij de onderzoeken naar de effecten van een bestemmingsplan moet worden uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden van dat plan. Dat betekent in het geval van een reguliere woonbestemming, waaronder niet alleen zorgwoningen zijn toegestaan maar ook reguliere woningen, onderzocht moet worden wat de effecten zijn van alle mogelijke functies binnen deze woonbestemming. Dat er op het moment van vaststelling van het plan een concreet voornemen bestaat om zorgwoningen te realiseren, doet daar niet aan af. Dit gegeven is voor een aantal aspecten relevant.

Allereerst de parkeerbehoefte. In de parkeerbalans is de parkeervraag voor een groot deel van de geplande woningen berekend als zijnde woningen met een zorgfunctie. Wanneer in het bestemmingsplan niet wordt vastgelegd dat er uitsluitend woningen met een zorgfunctie gerealiseerd mogen worden, moet worden nagegaan of de parkeerbehoefte behorende bij reguliere woningen kan worden opgevangen. Het parkeerencijfer neemt in dit geval toe van 1,05 parkeerplaats per zorgwoning naar 1,3 parkeerplaats per woning. Deze kencijfers zijn inclusief het bezoekersdeel. De parkeervraag neemt daardoor voor maximaal 38 woningen ongewogen toe met 10 parkeerplaatsen. Als deze parkeervraag op de openbare parkeercapaciteit gefaciliteerd moet worden neemt de parkeerdruk in het complete onderzoeksgebied toe tot maximaal circa 42%. Daarmee blijft sprake van een acceptabele parkeersituatie.

¹¹ Bijdrage Pels Rijcken en Droogleevers Fortuijn.

AbRvS 9 oktober 2013, ECLI:NL:RVS:2013:1426.

Een volgend aspect waarmee rekening moet worden gehouden is dat bij een reguliere woonbestemming ook de toets aan de Ladder voor duurzame verstedelijking er anders komt uit te zien. Ook bij deze toets moet worden uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden. Per mogelijke functie moet worden aangetoond dat daaraan een actuele regionale behoefte bestaat. Dat leidt tot meer onderzoekslasten.

AbRvS 26 maart 2014, ECLI:NL:RVS:2014:1192.

Ook moet worden nagegaan of de gemeente de regie wil verliezen over de ontwikkeling. Indien een reguliere woonbestemming aan de gronden wordt toegekend, kan de locatie dus ook worden gebruikt voor woningen die niet bestemd zijn voor de doelgroep zorg-behoevenden. Met andere woorden: het staat de ondernemer dan planologisch gezien vrij om reguliere woningen in plaats van zorgwoningen te realiseren.

Er moet dus een afweging worden gemaakt tussen enerzijds de wens om flexibel te bestemmen en anderzijds de extra onderzoekslasten die dat met zich meebrengt. Alleen als alle mogelijke functies zijn onderzocht, zal het bestemmingsplan 'Raad van State proof' zijn. Indien blijkt dat de effecten van sommige functies niet aanvaardbaar zijn, bijvoorbeeld dat de actuele regionale behoefte van reguliere woningen niet aangetoond kan worden, dan is het raadzaam om niet een flexibele, reguliere woonbestemming op te nemen. In dat geval dient in het bestemmingsplan te worden geborgd dat uitsluitend zorgwoningen gerealiseerd mogen worden. Dat kan bijvoorbeeld door het opnemen van een functieaanduiding 'zorgwoning' binnen de bestemming 'Wonen', op basis waarvan woningen specifiek bestemd moeten zijn voor de zorgwoningen.

Een andere oplossing waarbij wel de regie wordt behouden, maar waarbij ook enige ruimte aan de ontwikkelaar wordt geboden, is het opnemen van een wijzigingsbevoegdheid op basis waarvan naast zorgwoningen ook reguliere woningen worden toegestaan. Daaraan kunnen voorwaarden worden verbonden. In dat geval wordt in het bestemmingsplan al wel voorzien in deze mogelijkheid, maar behoudt de gemeente (via het stellen van de juiste voorwaarden) de regie. Let wel, het opnemen van een wijzigingsbevoegdheid leidt er wel opnieuw toe dat de onderzoekslasten toenemen: onder de maximale planologische mogelijkheden vallen ook de met wijzigingsbevoegdheden mogelijk gemaakte functies. Voor wat betreft de Ladder zal dat na inwerking-treding van de nieuwe Ladder (naar verwachting 1 juli 2017) niet meer het geval zijn.

5.3 Gevolgen parkeerbalans

Het toekennen van de reguliere woonfunctie in het bestemmingsplan heeft gevolgen voor de parkeerbalans zoals deze in hoofdstuk 4 is opgesteld. Zoals in voorgaande paragraaf is aangegeven, moet worden uitgegaan van de 'maximale planologische mogelijkheden' van een bestemmingsplan. Een reguliere woonfunctie heeft een hoger

parkeerkencijfer dan zorgwoningen, waardoor de parkeervraag met 10 ongewogen toeneemt.

Als de zorgwoningen worden ingezet als reguliere woning dan is er, zoals aangegeven door gemeente en ontwikkelaar, de mogelijkheid om aan de achterzijde van het complex 15 extra parkeerplaatsen te voorzien. Het parkeeraanbod neemt in dat geval dus ook toe.

5.3.1 Gehanteerde parkeernormen

In tabel 5.1 zijn de gehanteerde CROW parkeerkencijfers weergegeven voor alle functies wanneer voor de geplande zorgwoningen wordt uitgegaan van reguliere woningen. Voor de eengezins- en patiowoningen verandert er niets. De 'zorgwoningen' zijn nu beoordeeld als appartementen binnen het type woning 'koop, etage, goedkoop'.

programma	functie CROW	parkeerkencijfer	eenheid
appartementen	koop, etage, goedkoop	1	woning
appartementen	koop, etage, goedkoop	1	woning
eengezinswoningen	koop, tussen/hoek	1,2	woning
patiowoningen	koop, tussen/hoek	1,2	woning
bezoek	bezoek woning	0,3	woning

Tabel 5.1: Parkeerbalans o.b.v. reguliere woningen

5.3.2 Gehanteerde aanwezigheidspercentages

Ook de gehanteerde aanwezigheidspercentages zijn anders wanneer wordt uitgegaan van reguliere woningen. In tabel 5.2 zijn deze aanwezigheidspercentages weergegeven.

programma	aanwezigheidspercentages							
	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	koop-avond	werkdag-nacht	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
appartementen	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
appartementen	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
eengezinswoningen	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
patiowoningen	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
bezoek	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%

Tabel 5.2: Gehanteerde aanwezigheidspercentages o.b.v. reguliere woningen

5.3.3 Parkeerbalans

De parkeerbalans komt er als volgt uit te zien wanneer in het bestemmingsplan tevens reguliere woningen worden toegestaan. Het parkeeraanbod is in dit scenario hoger, vanwege de mogelijkheid om 15 parkeerplaatsen in het plangebied toe te voegen wanneer het zorgcomplex wordt ingezet voor reguliere woningen.

programma	parkeervraag								
	zonder dubbel-gebruik	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	koop-avond	werkdag-nacht	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
appartementen	24	12	12	22	19	24	14	19	17
appartementen	14	7	7	13	11	14	8	11	10
eengezinswoningen	6	3	3	5	5	6	4	5	4
patiwoningen	4	2	2	3	3	4	2	3	3
bezoek woningen	14	1	3	11	10	0	8	14	10
parkeervraag	62	26	27	54	48	48	37	52	43
parkeeraanbod		58	58	58	58	58	58	58	58
overschot/tekort		32	31	4	10	10	21	6	15

Tabel 5.3: Parkeerbalans o.b.v. reguliere woningen

In tabel 5.3 is te zien dat de berekende parkeervraag voor de geplande ontwikkeling ongewogen, zonder rekening te houden met dubbelgebruik, 62 parkeerplaatsen bedraagt. Op het maatgevende moment, het moment waarop de parkeervraag van de geplande functies het hoogst is, betreft het de werkdagavond. Er is op dat moment nog een overschot van 4 parkeerplaatsen. De zaterdagavond volgt dicht op het maatgevende moment met een parkeervraag van 52 parkeerplaatsen. Er is op alle momenten van de week ruim voldoende parkeeraanbod om de parkeervraag van de ontwikkeling op te vangen. De garage en carport zijn in deze balans niet meegenomen, maar vertegenwoordigen nog 2 parkeerplaatsen.

5.3.4 Parkeerdruk openbare ruimte

Net als in paragraaf 3.3 kan voor deze situatie (waarin de zorgappartementen worden beoordeeld als reguliere woningen) berekend worden welk effect de geplande ontwikkeling heeft op de parkeerdruk in de openbare ruimte. In tabel 5.4 is de maximale bezetting op de te vervallen parkeerplaatsen per moment weergegeven. Dit is gecombineerd met de parkeervraag die als gevolg van de geplande ontwikkeling op bepaalde momenten in de openbare ruimte gefaciliteerd dient te worden.

p-locatie	maximale parkeerdruk (p-drukmeting Loendersloot)								
	capaciteit	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	koop-avond	werkdag-nacht	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
Kon. Julianastraat links	-20	-12	-13	-2	-2	-2	-5*	-2*	-5
Kon. Julianastraat rechts	-7**	-7	-7	-3	-2	-2	-2*	-2*	-2
totaal	-32	-19	-20	-5	-4	-4	-7	-4	-7
p-vraag ontwikkeling		32	31	4	10	10	21	6	15
totaal te faciliteren		13	11	-1	6	6	14	2	8

* De parkeerdruk op zaterdag is afgeleid uit de parkeermeting op zondag.

** In de parkeerdrukmeting bedraagt de totale parkeercapaciteit 12 parkeerplaatsen. Er komen als gevolg van de geplande ontwikkelingen maximaal 7 parkeerplaatsen te vervallen.

Tabel 5.4: Te faciliteren parkeerplaatsen in de openbare ruimte

Op de werkdagavond zal de parkeerdruk in de omgeving van de planontwikkeling toenemen. Op de momenten waarop een tekort is in het aantal parkeerplaatsen in het plangebied zal de parkeervraag in de openbare ruimte moeten worden gefaciliteerd. Dit is alleen op de werkdagavond, wanneer er een parkeertekort is van 1 parkeerplaats. In tabel 5.5 wordt de parkeerbezetting weergegeven die ontstaat na herontwikkeling van de ontwikkellocatie.

p-locatie	parkeerbezetting openbare parkeerplaatsen								
	capaciteit	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	koop-avond	werkdag-nacht	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
totaal	110	26	34	25	23	13	23	12	23
totaal te faciliteren		-	-	1	-	-	-	-	-
totale parkeerdruk		26	34	26	23	13	23	12	23
parkeerbezetting		24%	31%	24%	21%	12%	21%	11%	21%

Tabel 5.5: Parkeerbezetting toekomstige situatie o.b.v. reguliere woningen

De geplande ontwikkeling heeft niet tot gevolg dat de parkeerdruk op het maatgevende moment toeneemt. Het maatgevende moment is, net als in de huidige situatie, op de werkdagmiddag met een bezettingspercentage van 31%. Dit verandert niet in de nieuwe situatie. Op het enige moment dat de parkeerdruk wel toeneemt, op de werkdagavond, neemt de parkeerbezetting toe naar 24%. De parkeerdruk blijft daarmee op alle momenten ruim onder de maximaal wenselijke parkeerdruk van 85% conform het gemeentelijke parkeerbeleid. In de toekomstige situatie is daarmee sprake van een acceptabele parkeersituatie.

5.3.5 Verkeersgeneratie

Voor reguliere woonfuncties gelden tevens andere kengetallen voor de verkeersgeneratie. In tabel 5.6 is weergegeven wat de verwachte verkeersgeneratie is wanneer de 'zorgwoningen' worden beoordeeld als reguliere woningen. De waarden, weergegeven in motorvoertuigen (mvt) per etmaal, zijn afgerond op 10-tallen en betreffen

het verkeer op doorsnede (heen en terug). De omrekenfactor om de verkeersgeneratie van de gemiddelde weekdag om te rekenen naar een gemiddelde werkdag is conform CROW de vermenigvuldiging met 1,11.

functie	functie CROW	verkeersgeneratie	
		weekdag	werkdag
appartementen	koop, etage, goedkoop	130	140
appartementen	koop, etage, goedkoop	70	80
eengezinswoningen	koop, tussen/hoek	40	50
patiwoningen	koop, tussen/hoek	20	30
totaal		260	300

Tabel 5.6: Verkeersgeneratie o.b.v. reguliere woningen

De totale verkeersgeneratie van de nieuwe woningen bedraagt circa 260 mvt/etmaal/gemiddelde weekdag. Dat komt neer op maximaal circa 300 mvt/etmaal op een gemiddelde werkdag. Deze aantallen liggen iets hoger dan wanneer de appartementen alleen als zorgwoningen mogen worden gebruikt.

De verkeersgeneratie wordt volledig beschouwd als nieuw verkeer. Vanwege het eenrichtingsverkeer op de Koningin Julianastraat zal enkel het vertrekkende verkeer gebruik maken van dit wegvak. De toename bedraagt hierdoor maximaal 130 mvt/etmaal. Dit is een dermate beperkte toename dat dit nauwelijks tot niet wordt waargenomen.

De Groesbeekseweg kan door het aankomende en vertrekkende verkeer gebruikt worden. De maximale toename hierop bedraagt 300 mvt/etmaal. De huidige verkeersintensiteit op de Groesbeekseweg bedraagt binnen de bebouwde kom circa 4.600 mvt/etmaal. Met nieuwe woningen zal de toekomstige verkeersintensiteit maximaal circa 4.900 mvt/etmaal bedragen.

Ook in dit geval blijft de verkeersintensiteit onder de uit de Wegenscan gebleken verkeerstechnische grenswaarde van 5.300 mvt/etmaal. Hieruit kan worden geconcludeerd dat het extra verkeer als gevolg van de geplande ontwikkelingen verkeersveilig kan worden afgewikkeld.

6 Conclusies

In hiervoor genoemde analyse zijn in feite twee scenario's verkend. In het eerste scenario worden in het plangebied zorgwoningen gerealiseerd zonder de mogelijkheid deze ook in te kunnen zetten als reguliere woningen. In dat geval moet bij de beoordeling van het parkeervraagstuk in het bestemmingsplan worden uitgegaan van de kencijfers voor zorgwoningen. In het tweede scenario maakt het bestemmingsplan het mogelijk de zorgwoningen ook in te kunnen zetten als reguliere woningen. In dat geval

moet worden uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden en wordt de parkeerbalans berekend aan de hand van de parkeerkencijfers voor woningen (koop, etage, goedkoop).

Uit de hiervoor genoemde analyse worden de volgende conclusies getrokken:

- Ingeval het bestemmingsplan slechts zorgwoningen toestaat kan het volgende worden geconcludeerd; voor de geplande functies is ongewogen een parkeervraag van 52 parkeerplaatsen berekend. Het maatgevende moment, waarop de parkeervraag het hoogste is, betreft de zondagmiddag. Op dat moment bedraagt de parkeervraag 45 parkeerplaatsen. Op een te realiseren parkeercapaciteit van 43 parkeerplaatsen betekent dat 2 auto's in de openbare ruimte dienen te parkeren.
- Ingeval het bestemmingsplan tevens reguliere woningen toestaat op de gronden waar nu zorgwoningen zijn voorzien kan het volgende worden geconcludeerd; voor de geplande functies is ongewogen een parkeervraag van 62 parkeerplaatsen berekend. Het maatgevende moment, waarop de parkeervraag het hoogste is, betreft de werkdagavond. Op dat moment bedraagt de parkeervraag 54 parkeerplaatsen. Op een te realiseren parkeercapaciteit van 58 parkeerplaatsen betekent dat er nog een overschot in het plangebied is van 4 parkeerplaatsen.
- De ontwikkellocatie is gelegen op een locatie waar in de huidige situatie een parkeerterrein met een parkeercapaciteit van 20 parkeerplaatsen wordt gedoogd. 7 parkeerplaatsen gepland aan de noordzijde van de Koningin Julianastraat vervangen een bestaande informele parkeerstrook met eenzelfde parkeercapaciteit. De parkeerbezetting op deze parkeerterreinen zal na realisatie van de woningen elders in de openbare ruimte gefaciliteerd moeten worden.
- Uit een gehouden parkeerdrukmeting blijkt in de directe omgeving van de ontwikkellocatie voldoende parkeercapaciteit beschikbaar te zijn om de parkeervraag van de geplande ontwikkeling en de parkeervraag op de huidige parkeerterreinen die komen te vervallen te faciliteren. De maximale parkeerdruk in het onderzoeksgebied bedraagt op het maatgevende moment, de werkdagmiddag, in de toekomstige situatie 50%. Een parkeerdruk tot 85% wordt beschouwd als een acceptabele parkeersituatie.
- De verkeersgeneratie van de nieuwe woningen bedraagt maximaal 190 mvt/etmaal uitgaande van zorgwoningen en maximaal 300 mvt/etmaal uitgaande van reguliere woningen. Dit verkeer kan in beide scenario's veilig worden afgewikkeld op de wegvakken in de omgeving.

In beide scenario's zijn er voldoende parkeerplaatsen aanwezig in en direct rondom het plangebied ten behoeve van de gewenste ontwikkeling. Er ontstaat als gevolg van de gewenste ontwikkeling geen onacceptabele parkeerdruk.