



## Advies mobiliteit

Aan: Afdeling:	Kai van de Velde RO
Opsteller: Afdeling:	Jan Willem Hut RO
Telefoon:	865
Datum: Betreft: Casenummer:	18 september 2013 Advisering mobiliteit toevoegen feestzaalfunctie aan Steinheim

1. Onderwerpen	<p>Betreffende de vraag wat de verkeerskundige consequenties zijn van het toevoegen van een nieuwe functie (feestzaal) aan de bestaande sporthal Steinheim in Doorn. Deze functie wordt in de praktijk momenteel al langere tijd uitgeoefend in de kantine van de sporthal. Het college van B&amp;W is voornemens om dit gebruik in het bestemmingsplan op te nemen. In dit advies gaan we in op de gevolgen van deze legalisatie voor het parkeren. De parkeernormen zijn afkomstig uit het ASVV 2012 van het CROW.</p> <p>Het realiseren van een extra functie aan de planologisch toegestane situatie zorgt in dit geval voor een hogere parkeervraag. Deze vraag ontstaat doordat de bestaande kantine ook door externen, buiten het gebruik als sportkantine te gebruiken is (trouweesten etc.).</p> <p>Om dit inzichtelijk te maken is een parkeerbalans gemaakt, waarbij naast de sporthal, de omliggende velden zijn meegerekend om hiermee een uitspraak te doen over de parkeerbehoefte. Deze balans geeft per moment binnen de week aan wat de parkeerbehoefte is door aanwezigheidspercentages per functie per moment op de dag te gebruiken. Conclusie uit deze balans is als volgt:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Bij het toevoegen van de feestzaal ontstaat er een parkeerbehoefte van 149 parkeerplaatsen. Deze behoefte ligt 38 parkeerplaatsen hoger dan de huidige parkeerbehoefte van 111 parkeerplaatsen. Een eerste inventarisatie laat zien dat er feitelijk ongeveer 132 parkeervakken beschikbaar zijn rond Steinheim. Dit houdt dus in dat er 17 parkeerplaatsen tekort zijn. In de praktijk blijkt dit ook door de verschillende klachten die ons de afgelopen jaren hebben bereikt. Zo wordt bijvoorbeeld veel geparkeerd op de Wijngaardsesteeg. Op de rijbaan is dit geen probleem zolang het verkeer niet wordt gehinderd. Er wordt echter ook in de bermen geparkeerd waar dit niet is toegestaan.</li><li>- Conform ons beleid dient deze toegenomen parkeerbehoefte te worden opgelost op eigen terrein. Echter, aangezien hier sprake zal zijn van echte pieken (want hoe vaak zal het voorkomen dat zowel de feestzaal als de sporthal op zaterdagavonden tegelijkertijd in gebruik zijn) zal meestal geen probleem bestaan. Gezien langs de Wijngaardsesteeg op de rijbaan (dus niet in de berm) mogelijkheden bestaan om aan de westzijde van de weg te parkeren (extra buffer) bestaan er voldoende mogelijkheden om de gegroeide parkeerbehoefte op te vangen.</li></ul>
----------------	---

<input checked="" type="checkbox"/> Verkeer	
2. Advies          <input type="checkbox"/> Verlenen mits <input checked="" type="checkbox"/> Verlenen <input type="checkbox"/> Niet verlenen,	<ul style="list-style-type: none"> <li>- In theorie zorgt een feestzaal voor een hogere parkeerbehoefte dan nu in de praktijk beschikbaar is. Deze dient formeel op eigen terrein te worden gerealiseerd.</li> <li>- In de praktijk is er overcapaciteit beschikbaar langs de wegkant van de Wijngaardsesteeg. De incidentele overbelasting kan hier worden opgevangen zonder dat dit problemen geeft met de verkeerveiligheid of het gebruik van de Wijngaardsesteeg.</li> <li>- Dit leidt uiteindelijk tot het advies om bij het legaliseren van de feestzaal de feitelijke, bestaande situatie in stand te houden en geen extra parkeerplaatsen aan te leggen.</li> </ul>
4. Opmerkingen	In dit advies wordt alleen ingegaan op de parkeerbehoefte, overige verkeerskundige consequenties (zoals verkeersdruk) zijn niet onderzocht omdat hier geen problemen kunnen worden verwacht.