

BVA Verkeersadviezer

Behoort bij besluit d.d. 6 september 2016 van
burgemeester en wethouders van Wijdereen.
Mij bekend,

Drs. J. Visser
gemeentesecretaris

Woningbouw Wim de Kwanthof Ankeveen

onderzoek naar parkeerconsequenties

oktober 2015



v o r m g e v e r s v a n m o b i l i t e i t



Documentbeschrijving

Titel	Woningbouw Wim de Kwanthof Ankeveen
Ondertitel	onderzoek naar parkeerconsequenties
Pagina's	19
Publicatienr.	1.446
Verschijningsdatum	oktober 2015
Auteurs	Jan Haveman
Op verzoek van	Tjakko de Vos
Contactpersoon	

BVA Verkeersadviezen - Noordzeelaan 38-A, 8017 JW Zwolle, Postbus 40089, 8004 DB Zwolle, (038) 460 67 47
Vestigingen in Zwolle (BVA Verkeersadviezen), Rotterdam (Ligtermoet & Partners) en Leuven (Timenco).



Woningbouw Wim de Kwanthof Ankeveen

onderzoek naar parkeerconsequenties

oktober 2015

in opdracht van:
Tjakko de Vos



Inhoudsopgave

1.	Inleiding	- 5 -
2.	Parkeersituatie	- 6 -
2.1	Parkeernormering	- 6 -
2.2	Huidige parkeersituatie Wim de Kwanthof	- 7 -
3.	Conclusies	- 9 -

1. Inleiding

In de kern Ankeveen bestaan er plannen om een perceel nabij de Wim de Kwanthof te bebouwen (zie figuur 1). Op het perceel, dat ligt ten zuiden van de Wim de Kwanthof, is de bouw van een woning gepland. De woning zal worden gerealiseerd op het perceel dat in het vigerende bestemmingsplan van de gemeente Wijdemeren, genaamd Kernen Ankeveen, Kortenhoeft, Nieuw Loosdrecht nog een bestemming 'bedrijf' heeft. Om woningbouw mogelijk te maken dient het bestemmingsplan te worden herzien en dient de bestemming 'bedrijf' te worden gewijzigd in de bestemming wonen. Op het betreffende perceel staan nu nog een aantal schuren. Het perceel wordt ontsloten op de Wim de Kwanthof en vanaf daar kan het verkeer via het Stischtse End extern worden ontsloten. Hiervoor zal een doorbraak in de bestaande muur, die zich aan de zuidzijde van de Wim de Kwanthof bevindt, tussen de percelen 12 en 13, moeten worden gerealiseerd.



Figuur 1: Ligging woning

Tegen de wijziging van het bestemmingsplan zijn zienswijzen ingediend. De zienswijzen richten zich vooral op de parkeersituatie. De bewoners van de Wim de Kwanthof zijn bang dat de realisering van de woning zal leiden tot parkeeroverlast in genoemde straat. BVA Verkeersadviezen is door de initiatiefnemer (Tjakko de Vos) gevraagd een onderbouwing te geven van de parkeersituatie. Het gaat hierbij vooral om de effecten die de realisering van de woning met zich mee zou kunnen brengen voor de directe omgeving, i.c. de Wim de Kwanthof.

In voorliggende rapportage gaan wij in op de parkeerbehoefte van de woning en op de effecten van de realisering van de woning op de Wim de Kwanthof. Met betrekking tot het laatste aspect gaat het zowel om de parkeersituatie als (in het kort ook) om de ontsluiting van het verkeer.



2. Parkeersituatie

Bij de realisering van woningen dient altijd rekening te worden gehouden met de verkeersaantrekkende werking hiervan. In dit geval gaat het slechts om één woning. Desondanks zal ook een woning een parkeerbehoefte en verkeer genereren. Zoals al aangegeven valt het perceel binnen het bestemmingsplan Kernen Ankeveen, Kortenhoef, Nieuw Loosdrecht. Indien de bestemming van het perceel wordt gewijzigd zal de toekomstige bestemming 'wonen' zijn. Een bestemming die ook van toepassing is op de overige woningen in de omgeving. Dit betekent dat voor het nieuwe perceel ook dezelfde voorwaarden gelden als voor de bestaande woonpercelen aan de Wim de Kwanthof.

2.1 Parkeernormering

In het vigerende bestemmingsplan is ten aanzien van het parkeren geen normering opgenomen en wordt hiervoor verwezen naar het Parkeernormenbeleid 2006. Deze nota is echter begin dit jaar (2015) herzien en vervangen door de Beleidsregel parkeernormen gemeente Wijdmeren, die op 31 maart 2015 door het college van B&W is vastgesteld.

In de nieuwe beleidsregels is onder andere het volgende opgenomen:

Zoals in de beleidsregels van 2006 staat aangegeven, is het parkeren op de openbare weg geen of niet altijd een optie, omdat dit vaak ten koste gaat van de doorstroomsnelheid van het verkeer en omdat dit vaak qua parkeercapaciteit onvoldoende is. Daarom blijft het uitgangspunt bij nieuwe ontwikkelingen: parkeren op eigen erf. Om te kunnen bepalen welke omvang deze parkeervoorziening moet hebben, zijn als hulpmiddel parkeerkengetallen ontwikkeld. Centraal hierbij staat dat de veroorzaker van de parkeervraag behorende bij een nieuw of verbouwproject verantwoordelijk wordt gesteld voor het realiseren van de daartoe benodigde parkeerplaatsen. Initiatiefnemers en bouwers moeten dan wel op voorhand weten waar ze op het gebied van parkeren aan moeten voldoen. Dit schept duidelijkheid voor alle partijen. Ook omwonenden en overige belanghebbenden hebben recht op deze duidelijkheid over waar ze aan toe zijn en wat ze kunnen verwachten bij nieuw- of verbouwplannen ten aanzien van parkeren. Uitgangspunten Samengevat zijn de uitgangspunten:

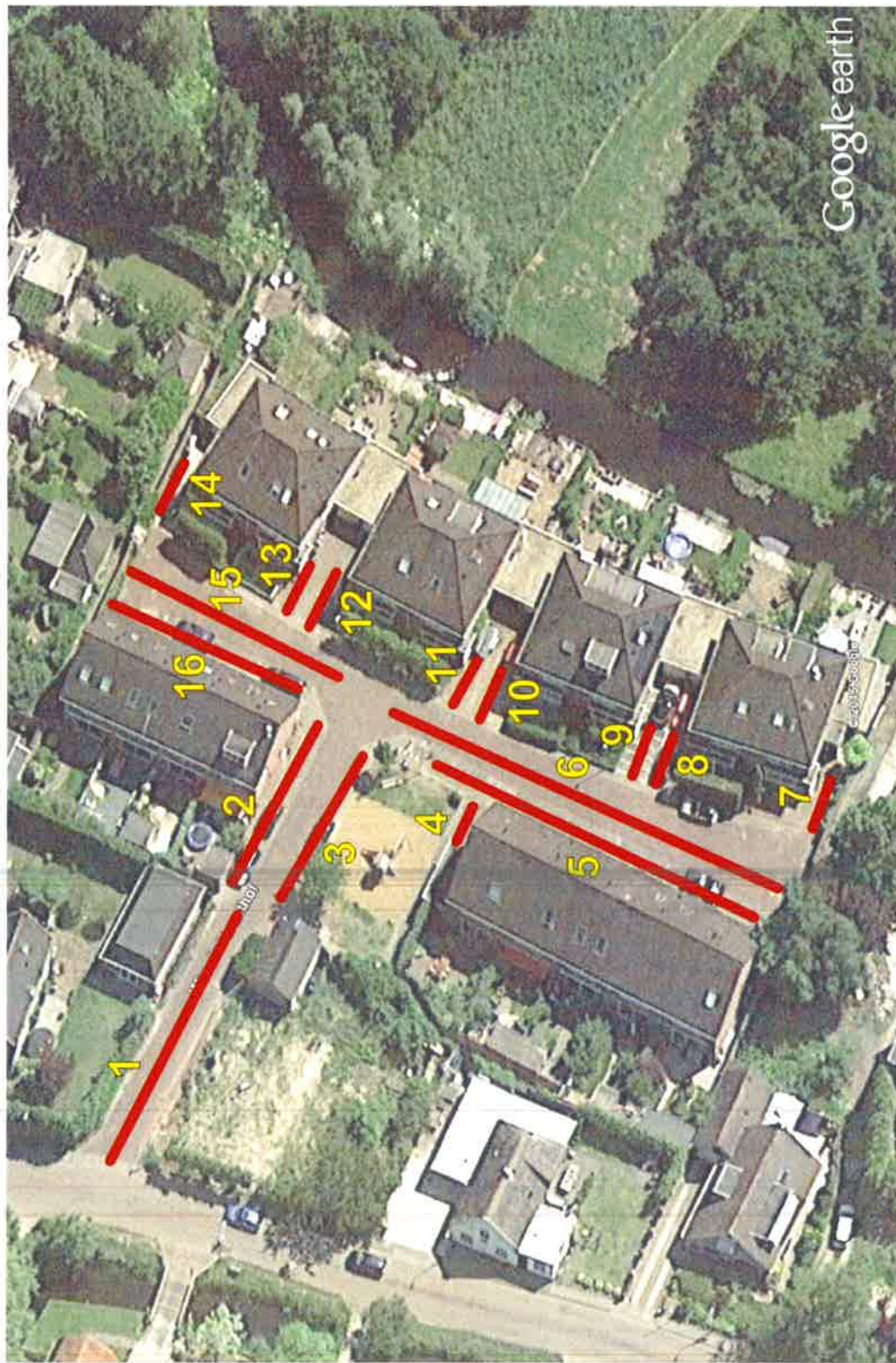
1. *elke initiatiefnemer van een bouwplan is zelf verantwoordelijk voor het oplossen van zijn eigen parkeerbehoefte;*
2. *de parkeerbehoefte moet zo veel mogelijk op eigen terrein worden opgelost;*
3. *het toepassen van de parkeernormen heeft een positieve invloed op de bereikbaarheid, leefbaarheid en de economische ontwikkeling van de gemeente.*

In artikel 1 wordt ter verduidelijking nog toegevoegd dat "Eigen terrein" in principe de ontwikkelen locatie (perceel) betreft. De parkeerkencijfers gaan ervan uit dat de voor het onderdeel 'bezoekers' benodigde parkeerplaatsen openbaar toegankelijk zijn.

Voor de normering sluit de gemeente aan bij de normering zoals die door kennisinstituut CROW in publicatie 317 (Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, oktober 2012) is opgenomen. Deze publicatie bevat een keur aan kengetallen voor wat



Figuur 2: Indeling onderzoeksgebied parkeeronderzoek





betreft de parkeerbehoefte bij voorzieningen (waaronder woningen) in diverse gebieden. De gemeente Wijdmeren onderscheidt voor het bepalen van de voor deze gemeente toe te passen normen twee verschillende gebieden, te weten de 'kernen' en het 'landelijke gebied'. Voor de kernen wordt uitgegaan van de CROW definities 'weinig stedelijk gebied' en 'schil'. Hierbij worden per voorziening de minimale kengetallen uit deze categorieën gehanteerd. Voor het landelijk gebied wordt eveneens de CROW definitie 'weinig stedelijk' gehanteerd en daarnaast de definitie 'rest bebouwde kom'. In dit geval is uitgegaan van het maximale parkeerkegetal als norm. Vermeldenswaardig hierbij is dat de kern Ankeveen, in tegenstelling tot in 2006, nu niet meer tot 'het buitengebied' wordt gerekend maar tot de 'kern'. Dit betekent een versoepeling van de norm.

In tabel 1 is de normering voor woningen zoals die nu geldt opgenomen.

Tabel 1: Parkeernormering woningen

Categorie	kern	landelijk gebied	per
Eengezinswoning	1,6	2,6	woning
Tussen/hoek woning van een rij	1,4	2,4	woning
Appartement, etage, koop	1,3	2,3	woning
Appartement, etage, sociale huur	1,0	2,0	woning
Aanleunwoning, zorgwoning service-flat	0,9	1,4	woning
Kamerverhuur	0,6	0,8	kamer

Een en ander betekent voor de woning aan de Wim de Kwanthof dat hiervoor een parkeernorm geldt van 1,6 parkeerplaats per woning. In de CROW normen is 0,3 parkeerplaats per woning voor bezoek gerekend. Bij 'normale' ontwikkelingen worden deze parkeerplaatsen op openbaar terrein gerealiseerd.

2.2 Huidige parkeersituatie Wim de Kwanthof

Omdat de zienswijzen zich vooral richten op de mogelijke parkeerproblemen in de Wim de Kwanthof is de huidige parkeersituatie in deze straat inzichtelijk gemaakt. Op een aantal momenten is de parkeerdruk in de straat geregistreerd. Hiervoor is de straat opgedeeld in een aantal secties (zie figuur 2), zodat op detailniveau inzicht is gekregen in de parkeerdruk. In dit hoofdstuk gaan wij op de resultaten van het onderzoek in. Het onderzoek is onder onze supervisie uitgevoerd door de heer de Vos. Om (de schijn van) belangenverstrengeling te voorkomen zijn alle geregistreerde momenten op foto vastgelegd.

Van alle secties is de parkeercapaciteit vastgelegd. Dat wil zeggen dat is bepaald hoeveel voertuigen er geparkeerd kunnen worden. Voor de Wim de Kwanthof zelf is uitgegaan van geen parkeercapaciteit, met uitzondering van de aangegeven parkeervakken/stroken. Dit ondanks dat parkeren op straat wel mogelijk is. In tabel 2 zijn de resultaten van het parkeeronderzoek weergegeven.



Tabel 2: Resultaten parkeeronderzoek Wim de Kwanthof

sectie	omschrijving	capaciteit	werkdagen														zaterdag			zondag		
			woe 16/9		do 17/9				vrij 18/9		ma 21-9		di 22/9		19/9		20/9		21/9		22/9	
			14.00	19.00	5.00	10.30	16.00	20.00	7.00	10.00	5.00	10.00	14.30	23.30	12.30	15.00	10.30	13.30	23.00	13.30	20.30	27/9
1	Wim de Kwanthof tusschen Stichts End en parkeervakken	0	0	1	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	0	1	1	2	
2	3 parkeervakken langs Wim de Kwanthof 1	3	1	2	0	2	1	1	1	1	1	1	0	3	1	1	3	3	1	3	2	
3	Stoep/straat langs speeltuintje	0	1	2	0	1	0	0	1	0	3	1	0	1	1	0	0	3	3	3	2	
4	Oprit Wim de Kwanthof 13	1	0	1	1	1	1	1	0	1	1	1	0	1	0	0	1	1	1	1	1	
5	6 parkeervakken voor Wim de Kwanthof 13 t/m 17	6	2	5	3	3	1	5	5	2	7	3	1	5	4	4	5	4	7	5	5	
6	Straatparkeren voor Wim de Kwanthof 8 t/m 12	0	2	1	1	1	2	3	0	1	3	1	1	2	1	2	1	3	3	3	5	
7	Oprit Wim de Kwanthof 12	1	1	1	1	0	1	1	1	0	2	0	0	1	1	2	0	2	2	2	2	
8	Oprit Wim de Kwanthof 11	2	0	2	2	2	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	1	1	
9	Oprit Wim de Kwanthof 10	2	1	0	0	0	0	2	2	0	2	0	2	1	0	2	0	0	2	1	2	
10	Oprit Wim de Kwanthof 9	2	0	1	0	0	0	2	2	0	2	0	0	2	2	2	1	1	2	1	0	
11	Oprit Wim de Kwanthof 8	2	0	2	0	1	0	2	1	0	2	0	0	2	1	1	2	2	2	0	2	
12	Oprit Wim de Kwanthof 7	2	1	1	1	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	
13	Oprit Wim de Kwanthof 6	2	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
14	Oprit Wim de Kwanthof 5	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	1	1	1	1	1	
15	Straatparkeren voor Wim de Kwanthof 5 t/m 7	0	0	1	2	1	1	2	2	1	1	1	3	3	2	1	1	2	1	2	1	
16	3 parkeervakken voor Wim de Kwanthof 1 t/m 4	3	3	4	2	1	0	2	3	3	4	1	1	4	2	2	4	3	4	3	4	
totaal		28	12	24	13	13	8	25	23	13	33	10	9	30	19	22	22	28	33	28	31	



De in de tabel groen gemarkeerde cellen zijn de locaties waar minder voertuigen staan dan er (redelijkerwijs) kunnen staan. De rood aangeduide cellen hebben betrekking op de locaties waar meer voertuigen geparkeerd staan dan er plaatsen zijn.

Uit de tabel blijkt dat de parkeerdruk in de (late) avond en nacht het hoogste is. Over het algemeen staan er dan meer voertuigen geparkeerd dan er capaciteit is. Dit is mogelijk, omdat dan ook op de straat (Wim de Kwanthof) wordt geparkeerd, waarvan de parkeercapaciteit op 0 (nul) voertuigen is gesteld. Opmerkelijk is overigens wel dat de opritten van de woningen (secties 7 t/m 14) in een aantal gevallen beperkt worden gebruikt. Dit geldt ook voor de parkeervakken langs Wim de Kwanthof 1 (sectie 2). Ook in de avond- en nachtperiode is hier over het algemeen nog voldoende plaats, terwijl op die momenten ook veelvuldig op straat wordt geparkeerd. Het onderzoek biedt overigens geen inzicht in het aantal voertuigen dat in de garages van de woningen staat geparkeerd. Maar de staat van deze garages, doet vermoeden dat er weinig tot geen voertuigen in deze voorzieningen geparkeerd staan. Een deel van de garages is geblokkeerd door middel van plantenbakken en in een aantal gevallen is er materiaal voor de garages opgesteld, waardoor de indruk wordt gewekt dat de garages niet als stallingsplaats voor voertuigen worden gebruikt.

Geconcludeerd kan dan ook worden dat de parkeerdruk op straat hoog is, maar dat deze hoge parkeerdruk vooral wordt veroorzaakt doordat de aanwezige parkeerplaatsen op eigen terrein niet in voldoende mate worden gebruikt. Hierbij gaat het eerst en vooral over de opritten, maar ook bestaat de indruk dat de garages van de woningen niet als zodanig worden gebruikt.

Als de aanwezige (privé) voorzieningen wel optimaal worden benut, dan resteert er voldoende plaats op openbaar terrein om eventuele bezoekers te faciliteren.

Als we er vanuit gaan dat in de nacht en late avond uitsluitend bewonersvoertuigen geparkeerd staan en dat de garages niet worden gebruikt dan zijn er 33 voertuigen van bewoners geregistreerd. Er staan 17 woningen aan de Wim de Kwanthof, wat betekent dat 1,95 voertuigen per woning geparkeerd staat.

3. Conclusies

Het realiseren van een woning aan de zuidzijde van de Wim de Kwanthof zal in geringe mate leiden tot extra verkeer en een extra parkeerbehoefte. Als naar de parkeernormen wordt gekeken van de gemeente Wijdmeren, dan wordt voor een woning in Ankeveen een parkeernorm gehanteerd van 1,6 parkeerplaats per woning. Hierbij is het bezoekersparkeren (0,3 parkeerplaats per woning) inbegrepen. Deze normen zijn ontleend aan de Beleidsregel parkeernormen gemeente Wijdmeren zoals die op 31 maart 2015 door B&W van de gemeente Wijdmeren zijn vastgesteld. De nu geldende normen liggen lager dan de normen zoals deze in het oorspronkelijke bestemmingsplan zijn gehanteerd. Ten tijde van het vaststellen van dit oorspronkelijke bestemmingsplan waren de beleidsregels uit 2006 (Parkeernormenbeleid 2006) van toepassing. In deze beleidsregels viel de kern Ankeveen onder het buitengebied, in tegenstelling tot de nieuwe beleidsregels waarin Ankeveen als kern is aangemerkt, waardoor een hogere parkeernorm van toepassing was dan nu het geval is (2,6 parkeerplaats versus 1,6 parkeerplaats).

Om de huidige parkeersituatie in beeld te brengen is een parkeeronderzoek uitgevoerd op een groot aantal momenten. Uit dit onderzoek blijkt dat er op veel momenten ruim voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is, maar dat in de avond- en nachtperiode meer voertuigen staan geparkeerd dan er plaats is. Er wordt in deze perioden ook (veelvuldig) op straat geparkeerd, terwijl op eigen terrein en in parkeervakken nog ruimte beschikbaar is. Geconcludeerd kan dan ook worden dat er in principe voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is, maar dat de huidige capaciteit niet volledig wordt benut. Hierbij is nog buiten beschouwing gelaten dat de aanwezige garages bij de woningen ook niet worden gebruikt om voertuigen in te stallen.

Door het toevoegen van een woning zal de parkeervraag toenemen met 1,6 parkeerplaatsen. Uit het onderzoek blijkt echter dat de parkeervraag in de huidige situatie wat hoger ligt (1,95 parkeerplaatsen per woning). Indien door de heer De Vos 2 parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd, wordt meer dan voldaan aan de opgelegde parkeernorm en ook aan de geregistreerde parkeervraag. Hierdoor zal er in de reguliere situatie geen sprake zijn van extra parkeerdruk in de Wim de Kwanthof. De enige extra druk die in theorie wordt gelegd, is de parkeervraag van 0,3 parkeerplaats voor bezoekers op openbaar terrein. Dit is een verwaarloosbare toename. In de huidige situatie is er, als gevolg van het gedrag van bewoners, beperkt ruimte beschikbaar op openbaar terrein. Dit geldt dus niet alleen voor de bezoekers van de nieuw te realiseren woning, maar ook voor de bezoekers van de bestaande woningen. Er is dus al een 'probleem'. Dit probleem wordt niet verergerd door de komst van een extra woning. Hooguit zal het probleem zich wat vaker voordoen, maar gezien het feit dat het slechts gaat om een woning is dit effect verwaarloosbaar.

Dit geldt ook de voor de extra verkeersbewegingen die door de Wim de Kwanthof plaats zullen gaan vinden als gevolg van de realisering van de woning. Gemiddeld gezien genereert een woning circa 7 ritten per etmaal. Deze zullen worden afgewikkeld via de Wim de Kwanthof. Het mag duidelijk zijn dat een dergelijke toename van verkeer geen enkel probleem vormt in deze woonstraat.



 **BVA**
verkeersadviezen
vormgevers van mobiliteit

Noordzeelaan 38-A, 8017 JW Zwolle
Postbus 40089, 8004 DB Zwolle
(038) 460 67 47
www.bvaverkeer.nl | info@bvaverkeer.nl
KvK 0507 5530

Vestigingen in Zwolle (BVA Verkeersadviezen), Rotterdam (Ligtermoet & Partners) en Leuven (Timenco)