



Parkeeradvies ontwikkeling Hollanderstraat | Spronksweg

OmniaWonen

Parkeeradvies ontwikkeling Hollanderstraat | Spronksweg

Opdrachtgever: OmniaWonen
Projectnummer: 23.0254
Datum: 1 september 2023
Status: Concept
Auteur: K.J. Berghuis
Projectleider: K. Berghuis



Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding en vraagstelling	4
1.2	Leeswijzer	4
2	Uitgangspunten	5
2.1	Programma	5
2.2	Gehanteerde parkeernormen	5
3	Parkeerbalans	7
3.1	Parkeervraag	7
3.2	Gewogen parkeervraag	7

4	Conclusie	9
----------	------------------	----------



Inleiding

1.1 Aanleiding en vraagstelling

OmniaWonen is voornemens om aan de Hollanderstraat-Spronksweg in Oldebroek een integrale gebiedstransformatie (sloop-/nieuwbouw) te realiseren. Hiervoor is in 2021 door BonoTraffics reeds een parkeeronderbouwing opgesteld, echter het programma is inmiddels gewijzigd. OmniaWonen heeft Bonotraffics daarom gevraagd de parkeeronderbouwing uit 2021 naar huidige inzichten te actualiseren. De voorgenomen ontwikkeling is in afbeelding 1 weergegeven.

1.2 Leeswijzer

Voorliggend rapport beschrijft de resultaten van de parkeeronderbouwing. In hoofdstuk 2 zijn de gehanteerde uitgangspunten beschreven. Daarna volgt in hoofdstuk 3 de berekening van de parkeerbehoefte tijdens verschillende maatgevende momenten van de week en is daarbij afgezet tegen het te realiseren parkeeraanbod. Zodoende kan worden bepaald of er voldoende parkeercapaciteit is voorzien en of er sprake is van een acceptabele parkeersituatie. Ten slotte is in hoofdstuk 4 de conclusie opgenomen.



Afbeelding 1: Plangebied

Uitgangspunten

2.1 Programma

De beoogde transformatie bestaat uit de realisatie van 61 wooneenheden, welke als volgt zijn verdeeld:

- ◀ 32 kleine appartementen (40-50m²);
- ◀ 17 appartementen (70m²);
- ◀ 12 eengezinswoningen.

Alle wooneenheden zijn uit het segment sociale huur. Verder voorziet het plan in de realisatie van **69 parkeerplaatsen** op maaiveld.

2.2 Gehanteerde parkeernormen

De basis van voorliggende parkeeronderbouwing is de “Parkeernota 2014” van de gemeente Elburg, Hattem, Nunspeet en Oldebroek. Paragraaf 2.1 uit de Parkeernota 2014 geeft echter de mogelijkheid om voor specifieke ontwikkelingen af te wijken van de door de gemeente vastgestelde parkeernormen. Aangezien de Parkeernota vrij gedateerd is, is het verdedigbaar om uit te gaan van actuelere parkeerkencijfers uit de CROW-publicatie 381 (Toekomstbestendig parkeren). Vanuit dit vertrekpunt zijn

de volgende uitgangspunten van belang voor het vaststellen van de parkeerbehoefte:

- ◀ In de Parkeernota 2014 is vastgesteld dat voor de gehele gemeente Oldebroek de maximum parkeernormen dient te worden gehanteerd van ‘schil centrum’. Dit beleidsuitgangspunt zorgt ervoor dat bij verschillende ruimtelijke ontwikkelingen vrij hoge parkeernormen gehanteerd dienen te worden die niet aansluiten bij de praktijk. Volgens het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) bedroeg het gemiddelde autobezit per huishouden in Oldebroek namelijk 1,2 auto's, terwijl volgens het vigerende beleid de norm voor appartementen en woningen (sociale huur) respectievelijk 1,6 en 1,8 parkeerplaatsen per woning bedraagt. Dat is dus hoger dan het werkelijke autobezit. Voor deze parkeeronderbouwing is daarom uitgegaan van het gemiddelde in de bandbreedte van het kencijfer voor het gebied ‘schil centrum’. Conform CROW-publicatie 381 is dat voor appartementen (huur, midden/goedkoop incl. sociale huur) het gemiddelde van 0,8 en 1,6. Voor grondgebonden woningen (huur, huis, sociale huur) is dat het gemiddelde van 1,0 en 1,8.

- ◀ Bij het bepalen van de parkeerbehoefte is onderscheid gemaakt in bewoners en bezoekers.

Onderstaand zijn de gehanteerde normen per woningtypologie weergegeven.

Functie	Parkeernorm inclusief bezoekersaandeel	Bezoekers-aandeel
Huur, huis, sociale huur	1,4 ppl per woning	0,3
Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)	1,2 ppl per woning	0,3

Tabel 2.1: Gehanteerde parkeernormen (gemiddelde in de bandbreedte van de kencijfers voor de betreffende functie conform CROW-publicatie 381).



Parkeerbalans

3.1 Parkeervraag

Voor het berekenen van de parkeervraag is gebruik gemaakt van de parkeernormen zoals deze zijn opgenomen in tabel 2.1. Door het aantal woningen te vermenigvuldigen met de parkeernorm (voor bewoners en bezoekers) wordt de ongewogen parkeervraag verkregen. In tabel 3.1 is de ongewogen parkeervraag weergegeven.

Functie	Aantal	Parkeer- kencijfer	Parkeer- vraag
Huur, huis, sociale huur (bewoners)	12	1,1	13,2
Huur, huis, sociale huur (bezoekers)		0,3	3,6
Huur, appartement, midden/goedkoop incl. sociale huur (bewoners)	49	0,9	44,1
Huur, appartement, midden/goedkoop incl. sociale huur (bezoekers)		0,3	14,7
Totalen			75,6

Tabel 3.1: Ongewogen parkeervraag ontwikkeling

3.2 Gewogen parkeervraag

De gemeentelijke norm bestaat uit een norm voor de bewoners en een norm voor de bezoekers. Beide doelgroepen kennen een eigen dynamiek. In de nacht zijn (in theorie) alle bewoners thuis en is de parkeervraag van deze groep maximaal. De parkeervraag onder bezoekers is dan juist laag (nihil). In de avondperiode is de parkeervraag onder bezoekers juist relatief hoog terwijl niet alle bewoners dan thuis zijn. Om rekening te houden met dit effect zijn de aanwezigheidspercentages uit CROW-publicatie 381 gehanteerd. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in een bewoners –en bezoekersdeel. De aanwezigheidspercentages zijn in tabel 3.2 op de volgende pagina opgenomen.

Aan de hand van het aantal woningen, de bijbehorende parkeernorm en de aanwezigheidspercentages is de gewogen parkeervraag per doelgroep tijdens verschillende momenten van de week berekend (zie tabel 3.3 op de volgende pagina). In het groen is het maatgevende (piek) moment weergegeven. Dat is het moment waarop de parkeerbehoefte het hoogst is.

Het maatgevende moment doet zich voor tijdens de werkdagavond. De parkeervraag bedraagt dan **66,3 parkeerplaatsen**. Zoals te lezen in paragraaf 2.1 worden er **69** parkeerplaatsen op maaiveld gerealiseerd. Er is dus sprake van een overschot van 2,7 parkeerplaatsen tijdens het piekmoment.

Geconcludeerd kan worden dat de te realiseren parkeercapaciteit voldoende voorziet in de parkeerbehoefte van de ontwikkeling.

Functie	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%

Tabel 3.2: Aanwezigheidspercentages (bron: CROW-publicatie 381)

Functie	Ongewogen parkeervraag	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Huur, huis, sociale huur (bewoners)	13,2	6,6	6,6	11,9	13,2	10,6	7,9	10,6	9,3
Huur, appartement, midden/goedkoop incl. sociale huur (bewoners)	44,1	22,1	22,1	39,7	44,1	35,3	26,5	35,3	30,9
Bezoekers woningen	18,3	1,8	3,7	14,7	0,0	12,8	11,0	18,3	12,8
Totaal	75,6	30,5	32,4	66,3	57,3	58,7	45,4	64,2	53,0
Parkeeraanbod	69	69	69	69	69	69	69	69	69
Tekort/overschot	-24,6	38,5	36,6	2,7	11,7	10,3	23,6	4,8	16,0

Tabel 3.3: Gewogen parkeervraag



Conclusie

Uit dit onderzoek kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- ◀ OmniaWonen is voornemens om aan de Hollanderstraat-Spronksweg in Oldebroek een integrale gebiedstransformatie (sloop-/nieuwbouw) te realiseren. Er worden 61 wooneenheden gerealiseerd uit het segment sociale huur. Het betreft een mix van (kleinere) appartementen en grondgebonden woningen. Het plan voorziet verder in de realisatie van 69 parkeerplaatsen op maaiveld.
- ◀ Omdat de Parkeernota gedateerd is, is uitgegaan van de (actuelere) parkeerkencijfers van CROW-publicatie 381 – Toekomstbestendig parkeren. Deze kencijfers sluiten beter aan bij het werkelijke gemiddelde autobezit in de gemeente Oldebroek. Volgens het CBS is het gemiddelde autobezit per huishouden in Oldebroek 1,2 auto's. Voor de parkeerbehoeftberekening is daarom gerekend met het gemiddelde in de bandbreedte van de kencijfers. Concreet komt dit neer op een norm van 1,2 parkeerplaatsen per woning voor appartementen. Voor de grondgebonden woningen is een norm van 1,4 parkeerplaatsen per woning gehanteerd.

- ◀ De maximale parkeerbehoefte tijdens het piekmoment bedraagt afgerond 67 parkeerplaatsen. Er is daarmee sprake van een overschot van 2 parkeerplaatsen.
- ◀ Geconcludeerd kan worden dat er voldoende parkeercapaciteit is voorzien en dat sprake is van een acceptabele parkeersituatie.

Vrijblijvend wordt, gezien de regionale en landelijke opgaven rondom duurzaamheid, geadviseerd om met de gemeente de mogelijkheden rondom de inzet van een deelvervoer te verkennen. Niet alleen komt dit ten goede aan de mobiliteitsbehoefte van de toekomstige bewoners, ook de huidige bewoners kunnen hiervan profijt hebben.