

Opdrachtgever	De Woningraat
Datum	3 mei 2024
Kenmerk	017900.20240503.N1.01
Pagina	1/6

Parkeren en verkeer De Akker Lopik

1. Inleiding

1.1 Vraagstelling en context

De Woningraat is voornemens een woongebouw te realiseren in Lopik. De ontwikkellocatie is gelegen aan De Akker in Lopik waar in de bestaande situatie een voormalig schoolgebouw staat. Het project bevat een mix van appartementen en parkeren op maaiveld naast het woongebouw. Goudappel B.V. is in 2021 door De Woningraat gevraagd een parkeerbalans op te stellen voor deze ontwikkeling en door middel van een parkeeronderzoek te onderzoeken of er restcapaciteit in de omgeving aanwezig is.

Naar aanleiding van diverse zienswijzen is er behoefte aan een geactualiseerde parkeerbalans. Ook is gevraagd om de toekomstige verkeersintensiteiten inzichtelijk te maken. In voorliggende notitie worden de uitgangspunten en resultaten van deze actualisatie toegelicht.



Figuur 1.1: Ontwikkellocatie de Akker

1.2 Functieprogramma

Tijdens het uitvoeren van dit onderzoek is het functieprogramma zoals in de tabel hieronder (tabel 1.1) gehanteerd.

functie	aantal	eenheid
appartement, sociale huur	16	woningen

Tabel 1.1: Functieprogramma De Akker

Ten behoeve van de ontwikkeling worden 26 parkeerplaatsen aangelegd. Voorheen werd De Akker gebruikt als basisschool en kinderdagverblijf. Aangezien deze functies de locatie meer dan vijf jaar geleden hebben verlaten, is ervoor gekozen de parkeerbehoefte en de verkeersgeneratie niet te salderen.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de aanpak en de uitgangspunten omtrent parkeren uiteengezet. Dit resulteert in een parkeerbalans. In het daaropvolgende hoofdstuk, hoofdstuk 3, wordt eenzelfde gedaan met betrekking tot verkeersgeneratie. Tot slot zijn de resultaten en conclusies uit het onderzoek weergegeven in hoofdstuk 4.

2. Parkeerbehoefte

2.1 Aanpak en uitgangspunten

Voor de woningbouwontwikkeling wordt de parkeervraag bepaald op basis van het gemeentelijke parkeerbeleid. Aangezien de gemeente Lopik geen parkeernormen in haar beleid heeft opgenomen, gaan wij in deze notitie uit van de parkeerkencijfers zoals die in de meest recente CROW-publicatie zijn opgenomen. Op het moment van schrijven zijn dit de parkeerkencijfers conform CROW-publicatie 381: 'Toekomstbestendig parkeren'.

De parkeervraag in de toekomstige situatie wordt berekend door de omvang van de functie te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernorm (het aantal benodigde parkeerplaatsen per woning). In de CROW-publicatie wordt onderscheid gemaakt naar stedelijke ligging. Deze ontwikkeling is gesitueerd in de 'rest bebouwde kom'. Daarbij zijn de parkeernormen gebaseerd op de stedelijkheidsgraad van de gemeente, de gemeente Lopik is 'niet stedelijk'. Tot slot is er een bandbreedte beschikbaar voor de parkeernormen binnen de bovenstaande categorisering, voor dit onderzoek is uitgegaan van het gemiddelde kencijfer. Bovenstaande uitgangspunten vertalen zich naar de parkeernormen, deze staan weergegeven in tabel 2.1.

functie	functie in beleid	doelgroep	parkeernorm
appartement, sociale huur	huur, appartement, midden/goedkoop (inclusief sociale huur)	bewoners	1,1 pp/woning
		bezoekers	0,3 pp/woning
Totaal			1,4 pp/woning

Tabel 2.1: Gehanteerde parkeernormen

2.2 Resultaat parkeerbehoefte

In tabel 2.2 is de parkeerbehoefte voor de toekomstige situatie weergegeven.

Functie	omvang	parkeernorm	parkeerbehoefte
appartement, sociale huur	16	1,1	17,6
bezoekers woningen	16	0,3	4,8
Totaal			22,4

Tabel 2.2: Resultaten parkeerbehoefteberekening De Akker

Uit tabel 2.2 blijkt dat de toekomstige parkeerbehoefte in totaal 22 parkeerplaatsen bedraagt. Bij een parkeercapaciteit van 26 parkeerplaatsen is er sprake van een overschot van circa 4 parkeerplaatsen.

3. Verkeersgeneratie

3.1 Aanpak en uitgangspunten

Nieuwe woningen generen extra verkeer. De hoeveelheid verkeer is bepaald met behulp van landelijk te hanteren kencijfers, vastgelegd in CROW-publicatie 381: 'Toekomstbestendig parkeren'. In deze publicatie zijn voor verschillende woningtypen, naast parkeerkecijfers, kencijfers voor de verkeersgeneratie opgenomen. Ook hier wordt onderscheid gemaakt in stedelijkheidsgraad en ligging ten opzichte van het centrum. De verkeersgeneratie van woonfuncties wordt bepaald door het CROW-kencijfer te vermenigvuldigen met het aantal te realiseren wooneenheden naar woningtype. Dit resulteert in een verkeersgeneratie per weekdagemaal. Vervolgens is dit vertaald naar de verkeersgeneratie op werkdagemaal en het aantal verplaatsingen per ochtend-/avondspits. Om tot deze verkeersgeneratie te komen gelden de volgende uitgangspunten.

3.2 Uitgangspunten

Locatie plangebied

Evenals bij de parkeerbehoefteberekening wordt hier aangesloten bij de kencijfers voor 'rest bebouwde kom' in een 'niet stedelijke' gemeente.

Gehanteerde kencijfers

Binnen de CROW kencijfers voor de verkeersgeneratie is een bandbreedte beschikbaar. Voor de berekening is het gemiddelde kencijfer gehanteerd. In tabel 3.1 staan deze verkeersgeneratiekencijfers weergegeven. De waarden zijn weergegeven in motorvoertuigen (mvt) per etmaal.

functie	functie in beleid	kencijfer
appartement, sociale huur	huur, appartement, midden/goedkoop (inclusief sociale huur)	4,1 mvt/etmaal

Tabel 3.1: Gehanteerde verkeersgeneratiekencijfers

Verdeling verkeersgeneratie

Functies generen niet op ieder moment van de week eenzelfde hoeveelheid verkeer. Met behulp van CROW-publicatie 256: 'Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden' is een vertaling gemaakt naar de verkeersgeneratie per moment. Allereerst is de verkeersgeneratie per weekdag- en werkdaggetmaal bepaald. Om de verkeersgeneratie om te rekenen van weekdag naar werkdag voor woonfuncties wordt een omrekenfactor van 1,11 gehanteerd. Daarna is de verkeersgeneratie per spitsuur bepaald. De te hanteren percentages zijn weergegeven in tabel 3.2.

functie	ochtendspits			avondspits		
	drukste uur	vertrek	aankomst	drukste uur	vertrek	aankomst
wonen	8%	89%	11%	9%	20%	80%

Tabel 3.2: Verdeling verkeergeneratie naar spitsuur (op basis van CROW-publicatie 256)

3.3 Resultaat verkeersgeneratie

In tabel 3.3 is de verkeersgeneratie van de woningen weergegeven, afgerond naar boven.

functie	weekdag	werkdag	ochtendspits			avondspits		
			drukste uur	vertrek	aankomst	drukste uur	vertrek	aankomst
appartement, sociale huur	65,6	72,8	5,8	5,2	0,6	6,6	1,3	5,2
totaal	66	73	6	6	1	7	2	6

Tabel 3.3: Resultaten verkeersgeneratie De Akker

Uit de tabel blijkt dat de totale verkeersgeneratie als gevolg van de woningbouwontwikkeling circa 80 motorvoertuigbewegingen bedraagt op een werkdag. Tijdens het drukste spitsuur (avondspits) is er sprake van een theoretische toename van circa 7 motorvoertuigbewegingen. Deze verkeersintensiteiten zijn relatief laag en gaan naar verwachting op in het heersende verkeersbeeld. Aanpassingen aan de wegenstructuur zijn daarmee niet nodig.

4. Conclusies

Goudappel is gevraagd om een parkeer- en verkeersgeneratieberekening te maken voor een woningbouwontwikkeling in Lopik. Uit deze onderbouwing worden de volgende conclusies getrokken:

- De ongewogen parkeerbehoefte van de toekomstige situatie bedraagt in totaal 22 parkeerplaatsen;
- Ten behoeve van de ontwikkeling worden er 26 parkeerplaatsen gerealiseerd, zodoende is sprake van een parkeeroverschot van 4 parkeerplaatsen;
- De verkeersgeneratie van de ontwikkeling bedraagt circa 73 motorvoertuigbewegingen per werkdagemaal. In het drukste spitsuur (avondspits) bedraagt de toename circa 7 motorvoertuigbewegingen;
- De extra verkeersbewegingen door het plan zijn relatief laag en gaan op in het heersende verkeersbeeld. Aanpassingen aan de wegenstructuur zijn daarmee niet nodig.