

Parkeeronderzoek

Landsherenlaan te Deventer

EFY-Group



Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	<i>Aanleiding</i>	3
1.2	<i>Doel van het onderzoek.....</i>	3
1.3	<i>Leeswijzer.....</i>	3
2	Situatie locatie	4
2.1	<i>Ligging plangebied</i>	4
2.2	<i>De ontwikkeling</i>	5
3	Parkeerbehoefte	6
3.1	<i>Algemeen</i>	6
3.2	<i>Onderzoek parkeerbehoefte</i>	6
3.3	<i>Parkeeroplossingen.....</i>	6
3.3.1	<i>Algemeen</i>	6
3.3.2	<i>Parkeren in de openbare ruimte.....</i>	7
3.3.3	<i>Conclusie.....</i>	7
4	Onderzoeksopzet.....	8
4.1	<i>Onderzoeksgebied.....</i>	8
4.2	<i>Parkeercapaciteit</i>	9
4.3	<i>Onderzoekperiode</i>	10
5	Resultaten.....	11
6	Conclusie en advies	15

Bijlage(n)

Bijlage 1 Foto's parkeersituatie per onderzoeksmoment

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Aan de Landsherenlaan in Deventer is, na de sloop van voormalige (maatschappelijke) bebouwing, ruimte vrijgekomen voor de bouw van 21 nieuwe grondgebonden woningen. De ontwikkeling is op basis van het geldende bestemmingsplan niet toegestaan.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet worden aangetoond dat de ontwikkeling geen negatieve gevolgen heeft voor de parkeersituatie ter plaatse. De gemeente Deventer wil in dit kader weten wat de gevolgen van de ontwikkeling zijn op de parkeersituatie in de omgeving.

1.2 Doel van het onderzoek

Het doel van voorliggend onderzoek is om de parkeerdruk in de omgeving van de locatie in beeld te brengen en te bepalen of er als gevolg van de ontwikkeling, in de toekomst, sprake is van een te hoge parkeerdruk in de nabije omgeving van het onderzoeksgebied.

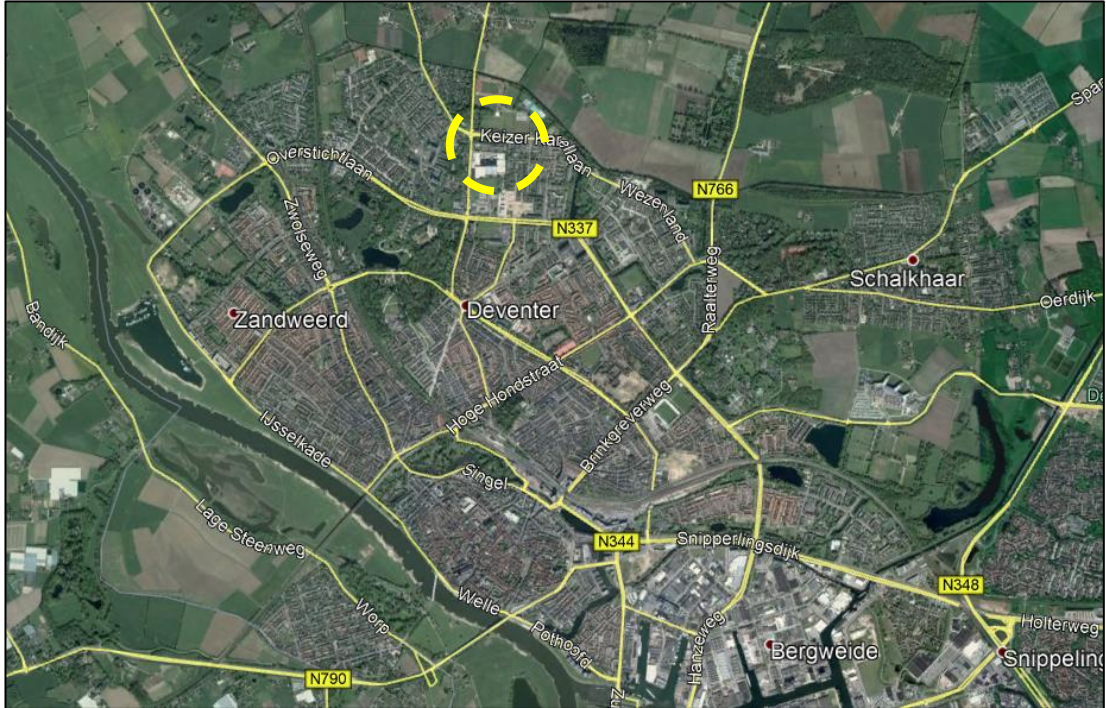
1.3 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk, wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op de ligging en de aard van het initiatief. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de parkeerbehoefte van de ontwikkeling en de bijbehorende parkeeroplossingen. Vervolgens volgt in hoofdstuk 4 de onderzoeksopzet. De resultaten van het parkeeronderzoek worden in hoofdstuk 5 behandeld. Tot slot, komt in hoofdstuk 6 de conclusie en het advies aan bod.

2 Situatie locatie

2.1 Ligging plangebied

Het plangebied ligt aan de noordzijde van de kern Deventer. De navolgende afbeeldingen geven de ligging en afbakening van het plangebied binnen Deventer globaal weer.



Globale ligging plangebied in de kern Deventer

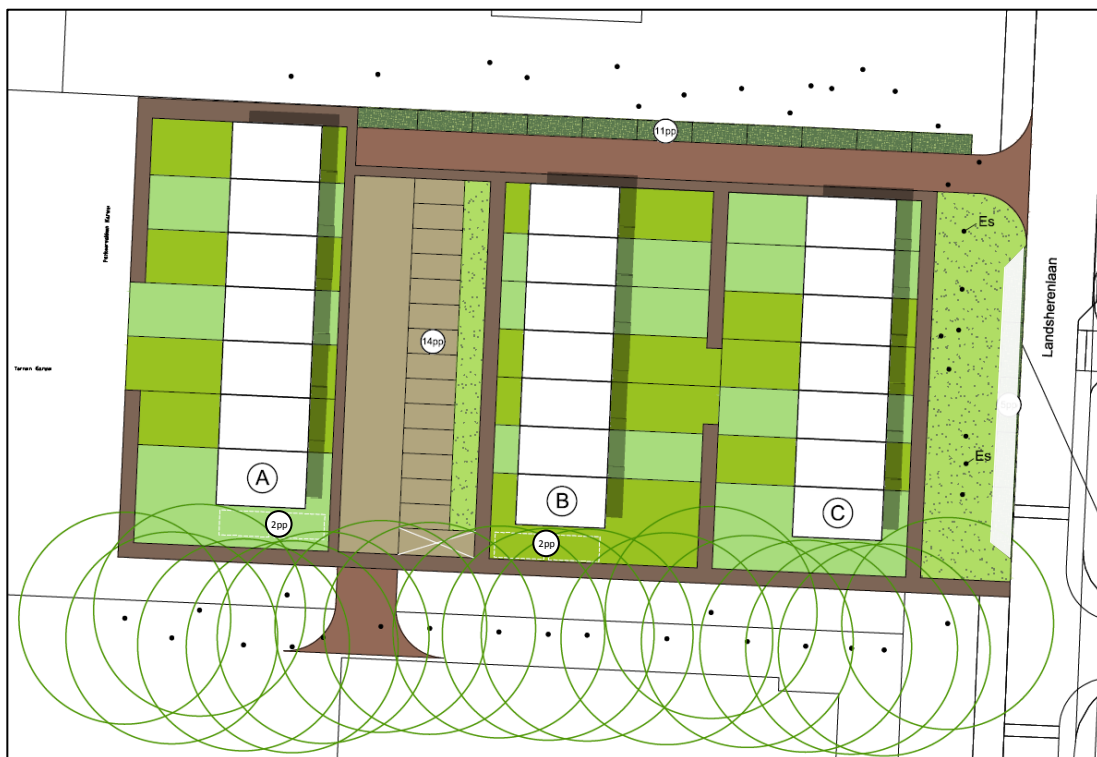


Globale afbakening plangebied

Het plangebied bestaat uit een braakliggend terrein met een oppervlakte van circa 4.000 m², dat is ontstaan na sloop van de voormalige bebouwing (met maatschappelijke functie). Het plangebied maakt in fysieke zin deel uit van een grotere transformatie van het omliggende gebied, beter bekend als het voormalige Auping-terrein. Direct ten westen van het plangebied is een nieuwe vestiging van de bouwmarkt Karwei gerealiseerd. Ten noorden van het plangebied is een woonwagenterrein gelegen.

2.2 De ontwikkeling

Het voornemen bestaat om in het plangebied in totaal 21 grondgebonden woningen te realiseren. Het betreffen woningen in de categorie starterswoningen. Op de navolgende afbeelding is de inrichtingsschets van het plangebied weergegeven.



Inrichtingsschets plangebied

De woningen worden in aaneengebouwde vorm gebouwd, verdeeld over drie rijen. Aan de voorzijde van de woningen in rij B worden 14 haaksparkeerplaatsen gerealiseerd. Aan de noordzijde van het plangebied is ruimte gereserveerd voor 11 langsparkeerplaatsen. Tot slot worden op eigen terrein bij de zuidelijke hoekwoningen van de rijen A en B in totaal 4 parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd.

3 Parkeerbehoefte

3.1 Algemeen

Het aantal benodigde parkeerplaatsen wordt bepaald door de aard en omvang van de activiteit waarin het plan voorziet. In dit geval het type en aantal woningen.

3.2 Onderzoek parkeerbehoefte

Door Buro Ontwerp & Omgeving is in begin november 2018 een parkeeronderzoek uitgevoerd. In dit onderzoek is een onderbouwde inschatting gemaakt van de parkeervraag die de ontwikkeling in de praktijk zal genereren.

De parkeerbehoefte die met het plan samenhangt, is geraamd op basis van zowel de gemeentelijke parkeernormen als op basis van een behoefte­raming bij de specifieke doelgroep (starters):

Gemeentelijke parkeernorm	21 woningen	32 bewoners ppl	6 bezoekers ppl
Specifieke behoefte­raming doelgroep	21 woningen	21 bewoners ppl	6 bezoekers ppl

Overzicht parkeerbehoefte (ppl: parkeerplaatsen)

Op grond van het bereikbaarheidsprofiel van het plangebied en de raming van de specifieke parkeer­behoefte van de doelgroep kan een onderbouwde inschatting worden gemaakt van de daadwerkelijke parkeervraag die dit plan in de praktijk zal genereren.

Naar verwachting zal de behoefte aan parkeer­plaatsen, gezien de doelgroep van de beoogde woningen (starters), lager dan de gemeentelijke parkeernormen liggen. De parkeervraag wordt geraamd op het gemiddelde tussen de gemeentelijke parkeernorm en de specifieke behoefte van de doelgroep. Deze parkeervraag komt neer op $(32+21/2)$ 27 bewonersparkeer­plaatsen en 6 bezoekersparkeer­plaatsen. De totale parkeervraag bedraagt daarmee **33** parkeer­plaatsen.

3.3 Parkeeroplossingen

3.3.1 Algemeen

Een nieuwe planontwikkeling (verbouw, nieuwbouw, functieverandering) mag geen parkeer­problemen veroorzaken in de omgeving. Een initiatief­nemer van een bouwplan is verantwoordelijk voor het realiseren van parkeergelegenheid. Dit betekent dat de initiatief­nemer er zorg voor draagt dat er voldoende parkeerruimte ten behoeve van de ontwikkeling wordt gerealiseerd. Dit dient, bij voorkeur, op eigen terrein te worden opgelost.

In paragraaf 2.2 is een inrichtingsschets van de beoogde ontwikkeling opgenomen. Hieruit blijkt dat in het plangebied 25 parkeer­plaatsen openbare parkeer­plaatsen worden gerealiseerd en 4 parkeer­plaatsen op eigen terrein. Daarmee worden er in totaal 29 parkeer­plaatsen in het plangebied gerealiseerd. Ten opzichte van de parkeer­behoefte is er daarmee een tekort van **4** parkeer­plaatsen in het plangebied.

3.3.2 Parkeren in de openbare ruimte

Parkeren in de openbare ruimte (bijvoorbeeld parkeerhavens en parkeren op straat) is mogelijk, als hiervoor nog voldoende ruimte aanwezig is. In de omgeving van de locatie zijn verschillende openbare parkeervoorzieningen aanwezig.

Als norm voor een te hoge parkeerdruk wordt een parkeerdruk van 85% of meer gehanteerd. Met een parkeerbezetting van 85% of meer is het lastig om een vrije parkeerplaats te vinden. Er is daarom sprake van een te hoge parkeerdruk als in de toekomstige situatie sprake is van een parkeerdruk van 85% of meer.

3.3.3 Conclusie

De totale parkeerbehoefte bedraagt 33 parkeerplaatsen. Op de locatie zelf is onvoldoende ruimte om deze parkeervraag in zijn geheel op te lossen. Om die reden wordt in de openbare ruimte gezocht naar parkeerruimte voor vier parkeerplaatsen. In de omgeving van de locatie zijn verschillende openbare parkeervoorzieningen aanwezig.

Omdat het initiatief niet mag leiden tot een te hoge parkeerdruk in de omgeving, wordt in de komende hoofdstukken de bezettingsgraad van de parkeerplaatsen in de omgeving van de locatie in kaart gebracht.

4 Onderzoeksofzet

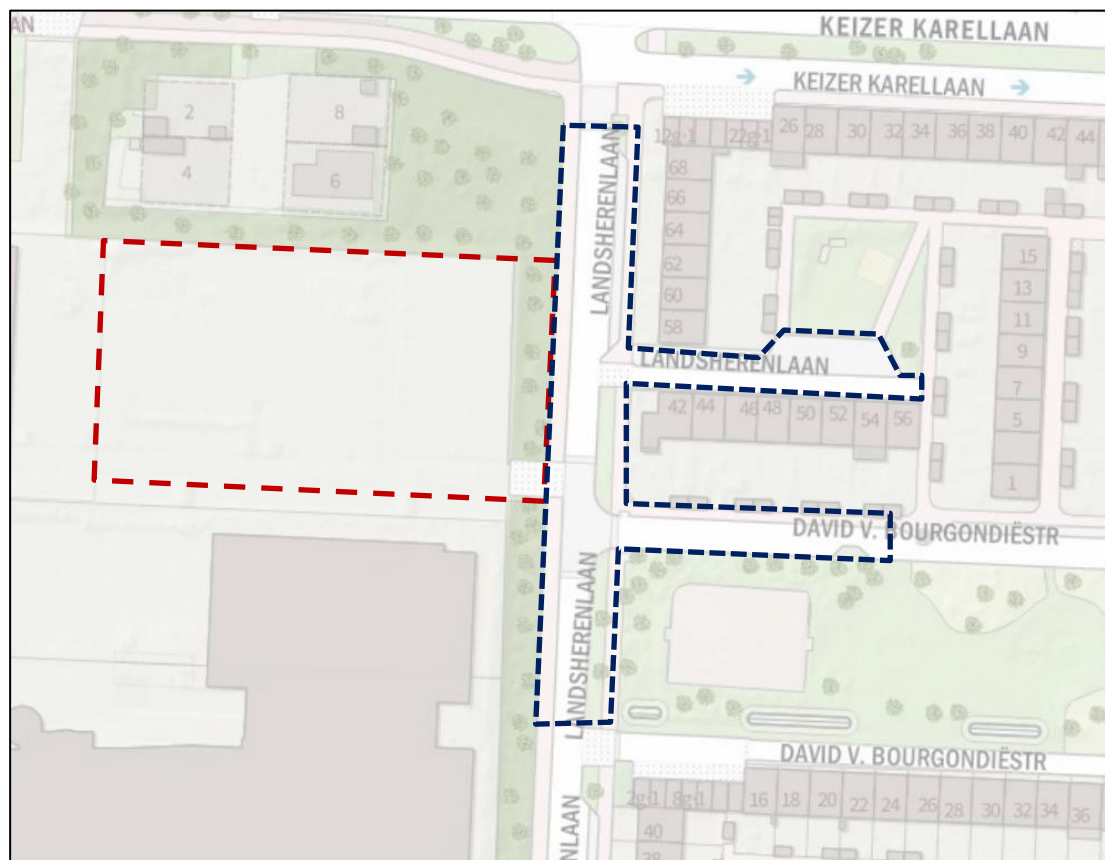
4.1 Onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied is bepaald aan de hand van de acceptabele loopstand die een bezoeker bereid is af te leggen tussen de parkeerplaats en de locatie van de ontwikkeling. De acceptabele loopafstand tussen parkeergelegenheid en de bestemming is afhankelijk van de parkeerduur en het motief van het bezoek aan de bestemming.

In paragraaf 7.1 van de CROW-publicatie over parkeren en verkeersgeneratie zijn de acceptabele loopafstanden voor de verschillende hoofdfuncties opgenomen¹. Deze zijn weergegeven in navolgende tabel.

Hoofdfunctie	Acceptabele loopafstand
Wonen	100 meter
Winkelen	200 - 600 meter
Werken	200 - 800 meter
Ontspanning	100 meter
Gezondheidszorg	100 meter
Onderwijs	100 meter

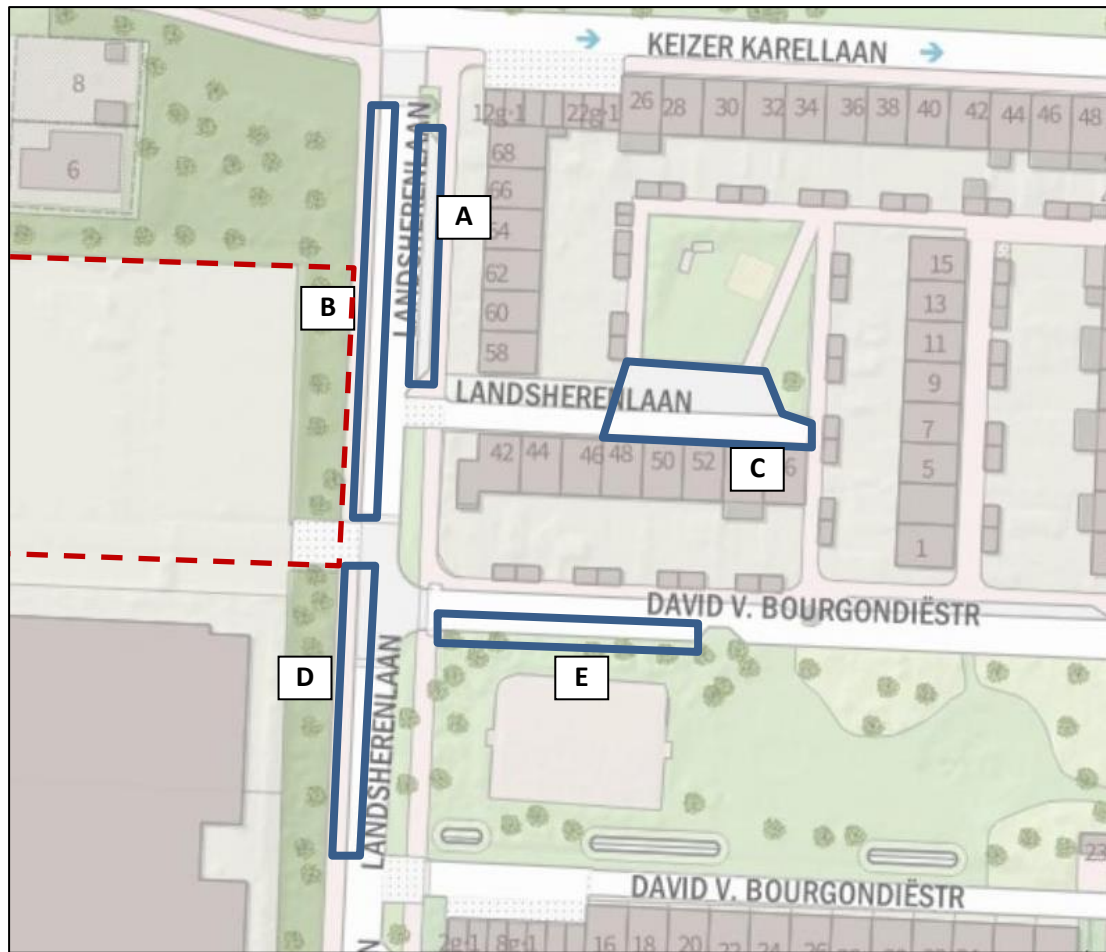
De voorliggende ontwikkeling heeft betrekking op de functie 'Wonen'. Hiervoor geldt een acceptabele loopafstand van 100 m. Op de navolgende afbeelding is met een blauw kader het onderzoeksgebied weergegeven. In het rood is het plangebied weergegeven.



Begrenzing onderzoeksgebied

¹ CROW, oktober 2012, Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, publicatie 317

Op de navolgende afbeelding worden de beschouwde parkeervoorzieningen met een onderverdeling in verschillende sectoren weergegeven. Het plangebied is in het rood aangeduid.



Beschouwde parkeervoorzieningen met sectoraanduiding

4.2 Parkeercapaciteit

Voor de parkeercapaciteit in de omgeving van de locatie is uitgegaan van openbare parkeervoorzieningen. Parkeergelegenheden op privéterreinen zijn niet meegenomen in het onderzoek. In het onderzoeksgebied is het eveneens toegestaan om op de openbare weg te parkeren, buiten de aangewezen parkeervoorzieningen. Deze ruimte is wel meegenomen in het onderzoek.

In de navolgende tabel is de parkeercapaciteit per sector opgenomen. Dit zijn het aantal beschikbare parkeerplaatsen.

Sector	Straat	Parkeercapaciteit
A	Landsherenlaan (parkeervakken)	5
B	Landsherenlaan (op straat)	9
C	Landsherenlaan (parkeervakken)	8
D	Landsherenlaan (op straat)	4
E	David v. Bourgondiëstraat (op straat)	6
Totaal		32

De parkeerplaatsen op straat zijn beschouwd als langsparkeerplaatsen. Voor de capaciteit is uitgegaan van een lengte van 6 m per parkeerplaats (conform de richtlijnen uit de ASVV 2012²) en de aanname dat de ruimte rondom kruisingen vrij van auto's wordt gelaten.

De ruimte op de Landsherenlaan ter hoogte van de huidige toegang tot het plangebied is niet meegenomen als ruimte voor de parkeercapaciteit. In de inrichtingsschets van de toekomstige situatie is de toegang tot het plangebied verplaatst. Aangezien de afmeting van de toegang vergelijkbaar zal zijn, heeft dit geen gevolg voor de toekomstige parkeercapaciteit van de openbare parkeerplaatsen in de omgeving van het plangebied. De totale parkeercapaciteit bedraagt daarmee zowel in de bestaande situatie als de toekomstige situatie **32** parkeerplaatsen.

4.3 Onderzoeksperiode

De parkeerdruk in het onderzoeksgebied is op de volgende tijdstippen onderzocht:

Woensdag 14 november 2018

- ochtend, tussen 09:00-10:00;
- middag, tussen 14:00-15:00;
- avond, tussen 19:00-20:00;
- avond, tussen 23:00-00:00.

Maandag 19 november 2018

- ochtend, tussen 09:00-10:00;
- middag, tussen 14:00-15:00;
- avond, tussen 19:00-20:00;
- avond, tussen 23:00-00:00.

² CROW, december 2012, ASVV 2012

5 Resultaten

In de navolgende tabellen is per onderzoeksmoment de parkeerdruk per sector weergegeven. Aan het eind van de tabel is de totale bezetting en de totale bezettingsgraad weergegeven, afgezet tegen het totaal aantal beschikbare parkeerplaatsen binnen het onderzoeksgebied van 32.

Woensdag 14 november 2018, 09:00-10:00				
Sector	Straat	Bezetting	Capaciteit	Bezettingsgraad in %
A	Landsherenlaan	3	5	60
B	Landsherenlaan	0	9	0
C	Landsherenlaan	6	8	75
D	Landsherenlaan	0	4	0
E	David v. Bourgondiëstraat	2	6	33
Totaal		11	32	34

Woensdag 14 november 2018, 14:00-15:00				
Sector	Straat	Bezetting	Capaciteit	Bezettingsgraad in %
A	Landsherenlaan	3	5	60
B	Landsherenlaan	2	9	22
C	Landsherenlaan	7	8	88
D	Landsherenlaan	0	4	0
E	David v. Bourgondiëstraat	3	6	50
Totaal		15	32	47

Woensdag 14 november 2018, 19:00-20:00				
Sector	Straat	Bezetting	Capaciteit	Bezettingsgraad in %
A	Landsherenlaan	2	5	40
B	Landsherenlaan	0	9	0
C	Landsherenlaan	9	8	113
D	Landsherenlaan	0	4	0
E	David v. Bourgondiëstraat	3	6	50
Totaal		14	32	44

Woensdag 14 november 2018, 23:00-00:00				
Sector	Straat	Bezetting	Capaciteit	Bezettingsgraad in %
A	Landsherenlaan	3	5	60
B	Landsherenlaan	0	9	0
C	Landsherenlaan	9	8	113
D	Landsherenlaan	0	4	0
E	David v. Bourgondiëstraat	2	6	33
Totaal		14	32	44

Maandag 19 november 2018, 09:00-10:00				
Sector	Straat	Bezetting	Capaciteit	Bezettingsgraad in %
A	Landsherenlaan	4	5	80
B	Landsherenlaan	1	9	11
C	Landsherenlaan	9	8	113
D	Landsherenlaan	0	4	0
E	David v. Bourgondiëstraat	2	6	33
Totaal		16	32	50

Maandag 19 november 2018, 14:00-15:00				
Sector	Straat	Bezetting	Capaciteit	Bezettingsgraad in %
A	Landsherenlaan	4	5	80
B	Landsherenlaan	2	9	22
C	Landsherenlaan	3	8	38
D	Landsherenlaan	0	4	0
E	David v. Bourgondiëstraat	2	6	33
Totaal		11	32	34

Maandag 19 november 2018, 19:00-20:00				
Sector	Straat	Bezetting	Capaciteit	Bezettingsgraad in %
A	Landsherenlaan	4	5	80
B	Landsherenlaan	0	9	0
C	Landsherenlaan	6	8	75
D	Landsherenlaan	0	4	0
E	David v. Bourgondiëstraat	2	6	33
Totaal		12	32	38

Maandag 19 november 2018, 23:00-00:00				
Sector	Straat	Bezetting	Capaciteit	Bezettingsgraad in %
A	Landsherenlaan	5	5	100
B	Landsherenlaan	0	9	0
C	Landsherenlaan	8	8	100
D	Landsherenlaan	0	4	0
E	David v. Bourgondiëstraat	2	6	33
Totaal		15	32	47

In bijlage 1 zijn per onderzoeksmoment enkele foto's van de parkeersituatie ter plaatse van het onderzoeksgebied weergegeven.

In de navolgende tabellen is per onderzoeksmoment berekend wat de huidige en toekomstige bezettingsgraad van de openbare parkeervoorzieningen is in het onderzoeksgebied. Bij de toekomstige situatie wordt uitgegaan van een capaciteit van 32 parkeerplaatsen.

Woensdag 14 november 2018, 09:00-10:00		
	Bezetting	Bezettingsgraad in %
Totale bezetting huidige situatie	11	34
Planbijdrage		4
Totale bezetting toekomstige situatie	15	47

Woensdag 14 november, 14:00-15:00		
	Bezetting	Bezettingsgraad in %
Totale bezetting huidige situatie	15	47
Planbijdrage		4
Totale bezetting toekomstige situatie	19	59

Woensdag 14 november, 19:00-20:00		
	Bezetting	Bezettingsgraad in %
Totale bezetting huidige situatie	14	44
Planbijdrage	4	
Totale bezetting toekomstige situatie	18	56

Woensdag 14 november, 23:00-00:00		
	Bezetting	Bezettingsgraad in %
Totale bezetting huidige situatie	14	44
Planbijdrage	4	
Totale bezetting toekomstige situatie	18	56

Maandag 19 november 2018, 09:00-10:00		
	Bezetting	Bezettingsgraad in %
Totale bezetting huidige situatie	16	50
Planbijdrage	4	
Totale bezetting toekomstige situatie	20	63

Maandag 19 november 2018, 14:00-15:00		
	Bezetting	Bezettingsgraad in %
Totale bezetting huidige situatie	11	34
Planbijdrage	4	
Totale bezetting toekomstige situatie	15	47

Maandag 19 november 2018, 19:00-20:00		
	Bezetting	Bezettingsgraad in %
Totale bezetting huidige situatie	12	38
Planbijdrage	4	
Totale bezetting toekomstige situatie	16	50

Maandag 19 november 2018, 23:00-00:00		
	Bezetting	Bezettingsgraad in %
Totale bezetting huidige situatie	15	47
Planbijdrage	4	
Totale bezetting toekomstige situatie	19	59

Uit het voorgaande blijkt dat de bezettingsgraad gedurende de dag vrij constant is. De bezettingsgraad ligt in de huidige situatie tussen de 34 en 50%. Wanneer de planbijdrage wordt meegenomen, zal de bezettingsgraad in de toekomstige situatie tussen de 47 en 63% liggen.

De hoogste bezettingsgraad in het totale onderzoeksgebied is gevonden in de ochtendperiode. De bezettingsgraad bedroeg 50%. In de toekomstige situatie neemt de bezettingsgraad op dat moment toe tot 63%.

Als grens voor de beschikbare parkeercapaciteit wordt een bezettingspercentage van 85% gehanteerd. Dit betekent dat in de toekomstige situatie maximaal 85% van de beschikbare parkeercapaciteit bezet mag zijn.

Uit het onderzoek blijkt dat er voldoende parkeerruimte in de openbare ruimte aanwezig is om de toekomstige extra parkeervraag op te vangen. In de huidige situatie geldt dat de bezettingsgraad lager is dan 85%. Ook in de toekomstige situatie is de bezettingsgraad lager dan 85%.

Tijdens de veldbezoeken bleek dat met name in de sectoren B en D, aansluitend aan het plangebied, veel vrije parkeerruimte aanwezig was. De formele parkeerplaatsen in sector C waren bij bijna alle veldbezoeken grotendeels bezet. Drie maal waren er meer auto's (en in dit geval een caravan en een aanhangwagen) geparkeerd dan dat er parkeerplaatsen aanwezig waren. Dit werd veroorzaakt doordat er in de sector naast op de formele parkeerplaatsen ook op de weg werd geparkeerd.

6 Conclusie en advies

Als gevolg van de ontwikkeling van 21 grondgebonden woningen aan de Landsherenlaan in Deventer, ontstaat een parkeervraag van 33 parkeerplaatsen. Op de locatie zelf is ruimte aanwezig om 29 parkeerplaatsen te realiseren. Om inzicht te krijgen of er voldoende capaciteit is om de parkeervraag van vier parkeerplaatsen in de openbare ruimte op te lossen, is een parkeerdrukonderzoek in de omgeving van het plangebied gehouden.

De bezettingsgraad in het onderzoeksgebied is gedurende de dag vrij constant. De bezettingsgraad ligt in de huidige situatie tussen de 34 en 50%. Wanneer de planbijdrage wordt meegenomen, zal de bezettingsgraad in de toekomstige situatie tussen de 47 en 63% liggen.

De hoogste bezettingsgraad in het totale onderzoeksgebied is gevonden in de ochtendperiode. De bezettingsgraad bedroeg 50%. In de toekomstige situatie neemt de bezettingsgraad op dat moment toe tot 63%. Als norm voor een te hoge parkeerdruk wordt een parkeerdruk van 85% of meer gehanteerd. Dit betekent dat in de toekomstige situatie maximaal 85% van de beschikbare parkeercapaciteit bezet mag zijn.

Uit het onderzoek blijkt dat er voldoende parkeerruimte in de openbare ruimte aanwezig is om de toekomstige parkeervraag van vier parkeerplaatsen in de openbare ruimte op te lossen. In de huidige situatie geldt dat de bezettingsgraad lager is dan 85%. Ook in de toekomstige situatie is de bezettingsgraad ruim lager dan 85%. Met name in de directe nabijheid van het plangebied aan de Landsherenlaan is veel vrije parkeerruimte aanwezig. De ontwikkeling leidt dan ook niet tot een te hoge parkeerdruk in de nabije omgeving van het plangebied.

Bijlage 1

Foto's parkeersituatie woensdag 14 november 2018, 09:00-10:00



Sector A



Sector B



Sector C



Sector D



Sector E

Foto's parkeersituatie woensdag 14 november 2018, 14:00-15:00



Sector A



Sector B



Sector C



Sector D

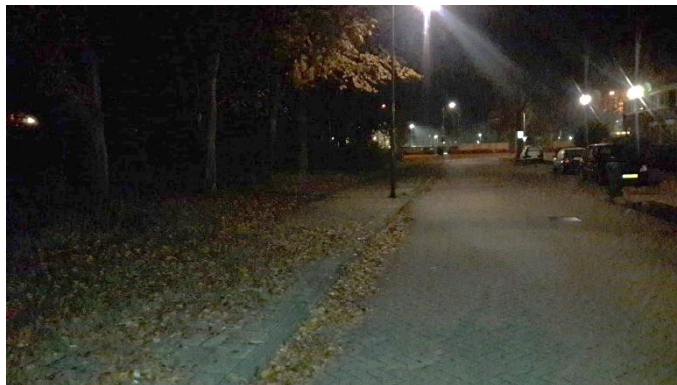


Sector E

Foto's parkeersituatie woensdag 14 november 2018, 19:00-20:00



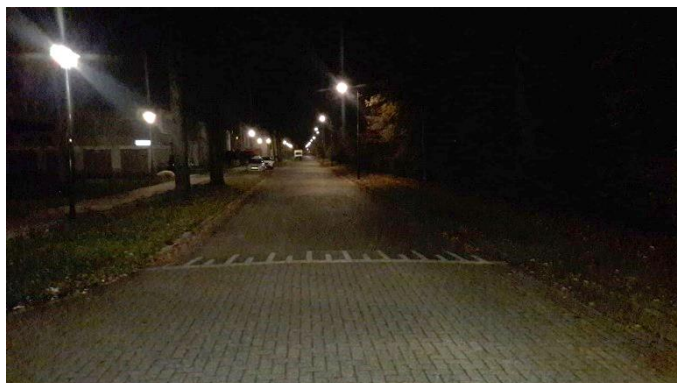
Sector A



Sector B



Sector C



Sector D



Sector E

Foto's parkeersituatie woensdag 14 november 2018, 23:00-00:00



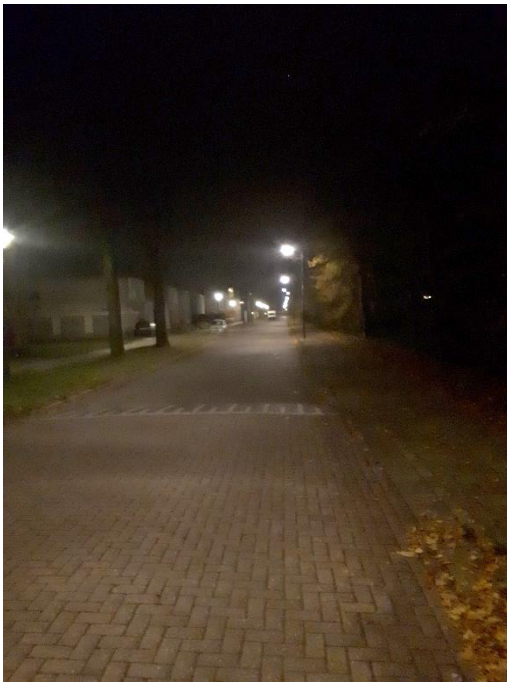
Sector A



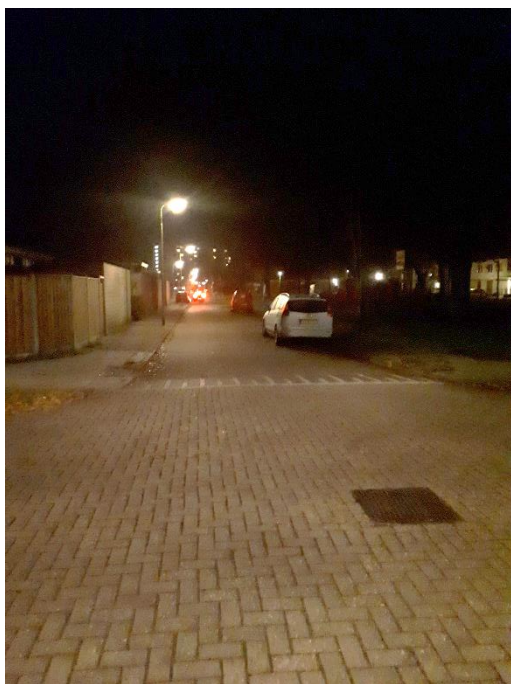
Sector B



Sector C



Sector D



Sector E

Foto's parkeersituatie maandag 19 november 2018, 09:00-10:00



Sector A en B



Sector C



Sector D



Sector E

Foto's parkeersituatie maandag 19 november 2018, 14:00-15:00



Sector A en B



Sector C



Sector D



Sector E

Foto's parkeersituatie maandag 19 november 2018, 19:00-20:00



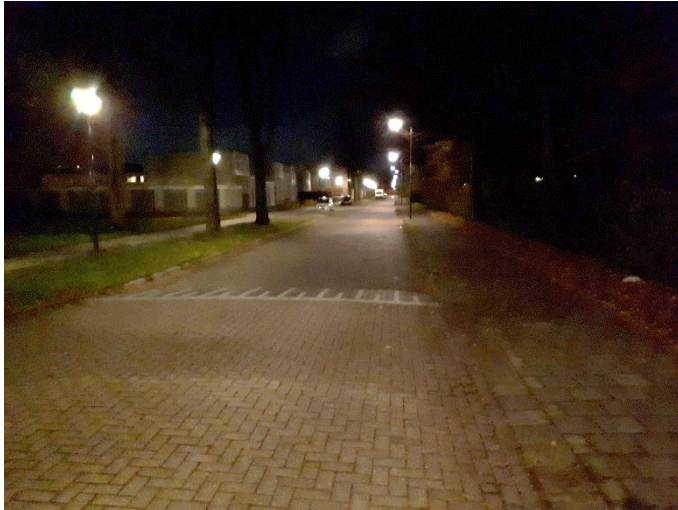
Sector A



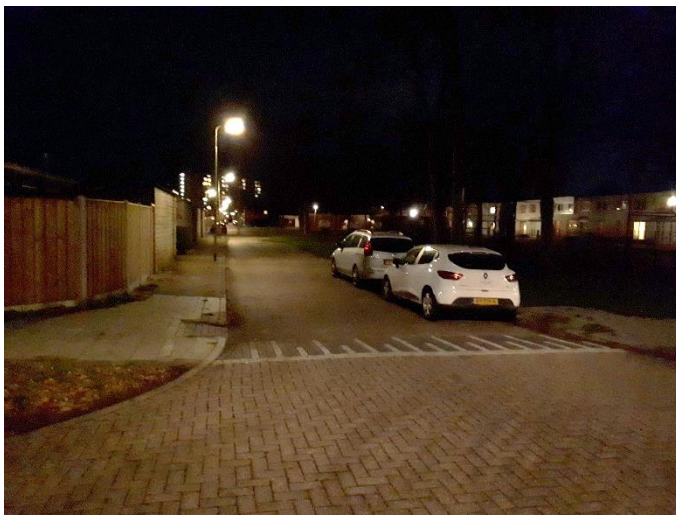
Sector B



Sector C



Sector D



Sector E

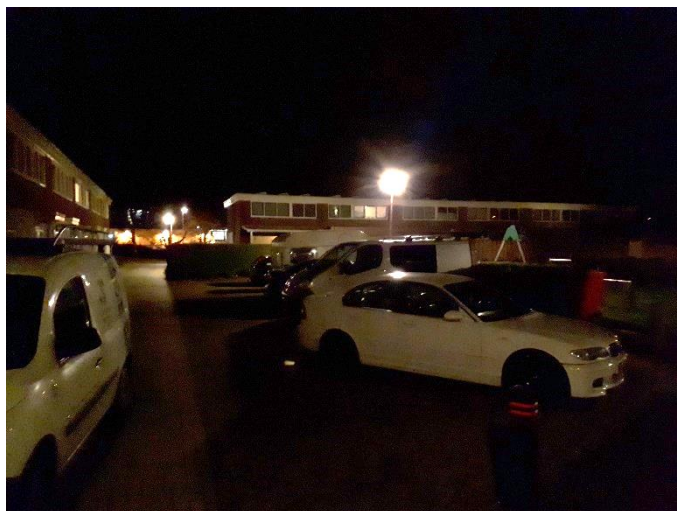
Foto's parkeersituatie maandag 19 november 2018, 23:00-00:00



Sector A



Sector B



Sector C



Sector D



Sector E