



Aan Commissie Beheer
Datum 6 oktober 2022
Onderwerp Bijlage 10, Instemmen DO en Kredietbesluit Integrale Vernieuwing Openbare Ruimte In Meerwijk (IVORIM)
Van Robbert Berkhout, wethouder Openbare Ruimte

Aanleiding

De behandeling van het door B&W vastgesteld DO Fase A van de Integrale Vernieuwing Openbare Ruimte In Meerwijk (IVORIM) d.d. 15 februari 2022, in de commissie Beheer heeft niet plaatsgevonden.

De afgelopen periode heeft de wethouder Openbare Ruimte gebruikt om een zorgvuldigheidstoets uit te voeren op het aantal parkeerplaatsen die in DO Fase A IVORIM d.d. 15 februari 2022, B&W zijn verwerkt.

De toets aan de hand van RDW data (geregistreerde kentekens) is een validatie van de eerder uitgevoerde tellingen in de wijk. Zodat aan de hand van deze toets een uitspraak gedaan kan worden of de 790 parkeerplaatsen zoals opgenomen in het DO d.d. februari 2022 B&W volstaan.

Doel

Hierbij wordt u geïnformeerd over de invulling van de zorgvuldigheidstoets, het verschil tussen de parkeeronderzoeken die in het verleden zijn uitgevoerd met de data uit het RDW, de daarbij behorende uitgangspunten en de conclusie en aanbevelingen.

Leeswijzer

- A. Conclusie
- B. Uitleg verschil RDW registratiegegevens met Parkeerdrukonderzoek
- C. Uitkomst
 - i. *Toelichting leeswijzer tabel*
 - ii. *Toelichting uitkomsten tabel*
 - iii. *Betrekken garageboxen*
 - iv. *Maximale acceptabele loopafstand 100 meter*
 - v. *Bezoekers*
- D. Vervolgproces

Het informeren van de wijkraadvoorzitter over de uitkomsten daarvan al dan niet in combinatie met een bestuurlijk toegezegde schouw, maakt onderdeel van de annotatie. Daarom is dit niet opgenomen in deze memo.

A. Conclusie

De uitkomst van de zorgvuldigheidstoets signaleert dat uitsluitend de William Boothstraat, 4 parkeerplaatsen tekort komt. Echter het is aannemelijk dat het tekort van 4 parkeerplaatsen in de



William Boothstraat zal worden opgevangen door de overcapaciteit in parkeren in de naastgelegen buurt Baden-Powellstraat (+ 47 parkeerplaatsen) die valt binnen een acceptabele loopafstand van 100 meter.

Het resultaat van de RDW-analyse leert dat verschillende buurten een overcapaciteit hebben van tot wel 88 parkeerplaatsen. De uitkomsten van de parkeerdrukmetingen gehouden in de afgelopen periode, leert echter dat deze plaatsen wel worden gebruikt om te parkeren. Aangenomen wordt dat bewoners en bezoekers van omliggende buurten en verder, hiervan gebruik maken. Kortom na oplevering wordt geen leegstand verwacht.

Gedurende uitvoering daarentegen is het tijdelijk onttrekken van parkeercapaciteit onontkoombaar. Vooruitlopend de start van de werkzaamheden wordt in samenspraak met de wijkraad en bewoners zoveel mogelijk ingezet om de parkeercapaciteit in de buurt te behouden.

B. Uitleg verschil RDW registratiegegevens met Parkeerdrukonderzoek

De parkeerdrukonderzoeken die zijn gebruikt voor het DO, geven inzicht in het aantal geparkeerde auto's in de openbare ruimte. Er wordt geen onderscheidt gemaakt tussen auto's van bewoners en bezoekers. Per buurt is het hoogst aantal gemeten voertuigen minimaal in het ontwerp voorzien. Drie parkeerdrukonderzoeken zijn voor IVORIM fase A uitgevoerd in de maanden maart, oktober en november 2021. Op meerdere meetmomenten op verschillende dagen en tijdstippen zijn alle geparkeerde voertuigen 'buiten' op het maaiveld per buurt geteld, incl. foutparkeerders. Uiteindelijk bleken de momenten op zondagnacht het hoogst aantal auto's te bevatten. Het valt niet uit te sluiten dat incidenten, door bijvoorbeeld door een hoog aantal bezoekers als gevolg van b.v. bruiloften, heeft geleidt tot een hogere tijdelijke parkeerdruk dan regulier werkelijk plaats vindt. Parkeren in garageboxen is niet onderzocht, omdat de garageboxen niet wijzigen en omdat specifiek gekeken is naar de parkeerdruk op het maaiveld en daarvoor 1 op 1 parkeerplaatsen dienen terug te komen in het ontwerp. Auto's in garageboxen staan hier dus los van.

Daarboven zijn per buurt nog een 4 tot 5 aantal parkeerplaatsen toegevoegd om eventuele onvoorziene hogere piekmomenten op te kunnen vangen.

De werkelijke parkeerdruk in een buurt is uiteraard niet zichtbaar in de RDW-data, zoals leaseauto's en bezoekers. De RDW gegevens bieden inzicht in het eigen autobezit in de buurt. Hierbij dient dus genuanceerd te worden dat garageboxen ook deze auto's bevatten en het uitgangspunt is dat in de nacht alle bewoners thuis zijn en daardoor niet alle mogelijk auto's in de straat staan. De parkeerdrukonderzoeken geven daarentegen juist wel de werkelijke parkeersituatie in beeld gebracht. Er kan echter wel een redelijke vergelijking en controle plaats vinden tussen de parkeerdrukonderzoeken en de RDW gegevens.



C. Uitkomst

IVORIM DO fase A
02D Parkeerbalans

	HUDIGE SITUATIE	DO v101			RDW data	Vershil
	<i>Parkeerdrukonderzoek</i>	<i>Parkeerplaatsen in DO</i>			<i>Geregistreerde auto's</i>	<i>Parkeerplaatsen DO - RDW</i>
	hoogst aantal geparkeerde voertuigen uit meerdere onderzoeken	aantal parkeerplaatsen	aantal garageboxen	totaal	personenauto's en bedrijfsauto's + 11% leaseauto's	verschil totaal parkeerplaatsen - . voertuigen
		50% meegeteld				
<i>Woonbuurten</i>						
1. Hugo de Grootstraat	115	120	14	134	87	47
2. William Boothstraat	94	98	29	127	131	-4
3. Baden Powellstraat	110	115	21	136	89	47
4. Montessoristraat	169	177	36	213	125	88
5. Jan Ligthartstraat	124	130	28	158	154	3
6. Spoelderstraat	143	150	20	170	141	29
<i>Totalen</i>	<i>755</i>	<i>790</i>	<i>146</i>	<i>936</i>	<i>727</i>	<i>209</i>

Tabel uitkomst zorgvuldigheidstoets

i. Toelichting leeswijzer tabel

Het aantal parkeerplaatsen binnen het DO is bepaald op de parkeerdrukonderzoeken (kolom 1 van de tabel "huidige situatie"). Het hoogst aantal gemeten voertuigen (al dan niet foutgeparkeerd) is de minimale basis voor het aantal parkeerplaatsen in het DO in de woonbuurten. In kolom 2 (DO) is te zien hoeveel parkeerplaatsen in het DO zijn ontworpen. Kolom 3 geeft daarnaast het aantal beschikbare garageboxen aan per buurt. Dit is extra parkeerruimte bovenop de ontworpen parkeerplaatsen in het DO en wordt vanwege de RDW-data analyse als uitgangspunt voor 50% meegeteld. Kolom 4 is hiervan de optelling en geeft het totaal aantal parkeerplaatsen in de nieuwe situatie per buurt.

Het aantal geregistreerde voertuigen bij het RDW in de woonbuurten is te zien in kolom 5. Dit bestaat uit personenauto's en bedrijfsauto's. Vervolgens is 11% hier bovenop toegevoegd vanwege mogelijke leaseauto's.

In kolom 6 zijn de verschillen zichtbaar tussen het aantal parkeerplaatsen in het DO in vergelijking met het aantal geregistreerde voertuigen.

ii. Toelichting uitkomsten tabel

- Van alle zes buurten heeft alleen buurt 2. William Boothstraat een hoger aandeel geregistreerde auto's dan ontworpen parkeerplaatsen. Aangezien de aanliggende buurt 3. Baden-Powellstraat een ruim overschot in parkeerplaatsen heeft, eenvoudig met een onderlinge korte weg is aangesloten op de William Boothstraat en parkeerplaatsen binnen 100m loopafstand van een



deel van de woningen te vinden zijn is het aannemelijk dat het eventuele te kort voldoende wordt opgevangen.

- De vijf andere woonbuurten hebben een overcapaciteit, variërend tussen 3 en 88 plaatsen per buurt.
- De geregistreerde voertuigen bij adressen aan de doorgaande wegen leiden vervolgens ook niet tot onvoldoende beschikbare parkeerruimte in de woonbuurten.
- Sommige adressen hebben uitschieters tot wel 6 of 7 geregistreerde auto's. Dit betreffen vaak koopwoningen.
- Bij koopwoningen staan relatief meer auto's geregistreerd dan bij huurwoningen.

iii. Betrekken garageboxen

De RDW gegevens bieden inzicht in alle geregistreerde personenauto's en bedrijfsauto's per adres. Net zoals het parkeerdrukonderzoek is deze per buurt verzameld in de tabel in bijlage.

De werkwijze met RDW gegevens wijkt af met de werkwijze parkeerdruk. De RDW gegevens bieden namelijk inzicht in alle auto's (excl. leaseauto's) per adres. Ook auto's die mogelijk niet 'buiten' op het maaiveld staan geparkeerd, maar in garageboxen worden gestald of elders buiten de wijk geparkeerd staan. Hierdoor is het dus wel noodzakelijk om garageboxen (gedeeltelijk) mee te nemen in de analyse. Ervaring leert dat garageboxen niet allemaal gebruikt worden om auto's te stallen. Daarom is als uitgangspunt de helft (50%) van de garageboxen meegenomen. Dit is in lijn met de CROW richtlijn (toekomstbestendig parkeren).

iv. Maximale acceptabele loopafstand 100 meter

De analyse is gecategoriseerd op buurtniveau. De maximale acceptabele loopafstand naar een parkeerplaats bedraagt 100m (CROW). Indien buurten onderling met elkaar verbonden zijn via een weg is het aannemelijk dat bewoners bij een volle straat in een ander buurtje parkeren op maximaal 100m van hun woning.

Bijvoorbeeld de William Boothstraat die meer geregistreerde auto's bevat dan het aantal ingetekende parkeerplaatsen, daar is tegelijkertijd de constatering dat binnen 100 meter de bewoners van de William Boothstraat gebruik kunnen maken van de overcapaciteit in de naast liggende buurt, de Baden-Powellstraat. De buurten zijn namelijk onderling verbonden met een logische autoverbinding in tegenstelling tot de overige buurten.

v. Correctie leaseauto's

Leaseauto's zijn niet allemaal geregistreerd op de adressen, daarom worden leaseauto's aanvullend meegenomen door 11% bovenop het aantal geregistreerde auto's. Dit is gebaseerd op het feit dat zakelijke en private leaseauto's samen 11 procent uitmaken van het rijdend personenautopark (bron: VNA, *Autoleasemarkt in cijfers 2021*, april 2022).



vi. Bezoekers

Volgens de aanwezigheidspercentages vanuit het CROW is het maatgevende moment in de nacht als alle bewoners thuis zijn. Aannemelijk is dat de geregistreerde auto's er dan allemaal staan. Vanuit de aanwezigheidspercentages is te zien dat op de tijden dat er bezoekers worden verwacht er ook minder bewoners aanwezig zijn. De totale parkeerdruk op deze momenten is lager dan in de nacht.

D. Vervolgproces

De inhoud van deze nota wordt betrokken bij de besluitvorming van het DO Fase A, IVORIM.