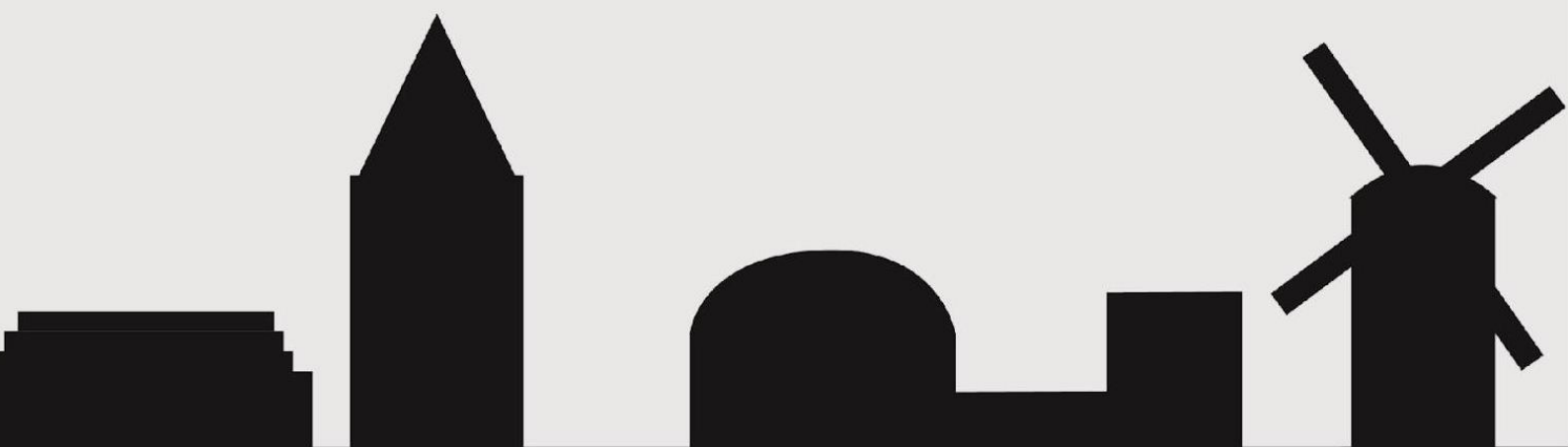


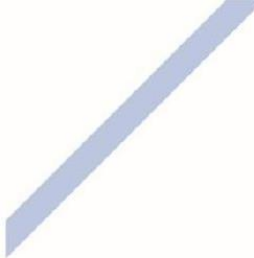
**Parkeerbilans Van Dongenstraat 18,
Lierop
Vastgoedregisseur**



Colofon

Titel:	Parkeerbalans Van Dongenstraat 18, Lierop
Opdrachtgever:	Vastgoedregisseur
Projectnummer:	Nerva240001_ Parkeerbalans Van Dongenstraat 18, Lierop
Status:	Definitief
Opgesteld door:	
Gecontroleerd door:	

18 juli 2024



Inhoudsopgave

1	Inleiding	2
1.1	Aanleiding	2
1.2	Samenvatting	3
1.3	Leeswijzer	4
2	Het onderzoek	5
2.1	Onderzoeksvraag	5
2.2	Onderzoeksinformatie	5
2.3	Onderzoek uitgangspunten	5
3	Parkeerbalans	6
3.1	Achtergrond parkeerbeleid	6
3.2	Parkeerbalans o.b.v. nota parkeernormen midden van bandbreedte	6
3.3	Effecten van deelmobiliteit op parkeernormen	7
3.4	Bezoekersparkeren	8
3.5	Kosten realisatie parkeerplaatsen openbaar gebied	8
4	Constatering en Advies parkeerbalans	9
4.1	Constateringen parkeerbalans	9
4.2	Advies parkeerbalans	9
5	Ontwerp	10
5.1	Inleiding ontwerp	10
5.2	Ontwerputgangspunten	10
5.3	Ontwerp	11
5.4	Ontwerp o.b.v. beschikbare ruimte	14
5.5	Autoturn toetsing	15
6	Constatering ontwerp en Advies ontwerp	17
6.1	Constateringen ontwerp	17
6.2	Advies ontwerp	17



7	Slotconclusie en Advies	18
7.1	Slotconclusie	18
7.2	Advies	18

Bijlage

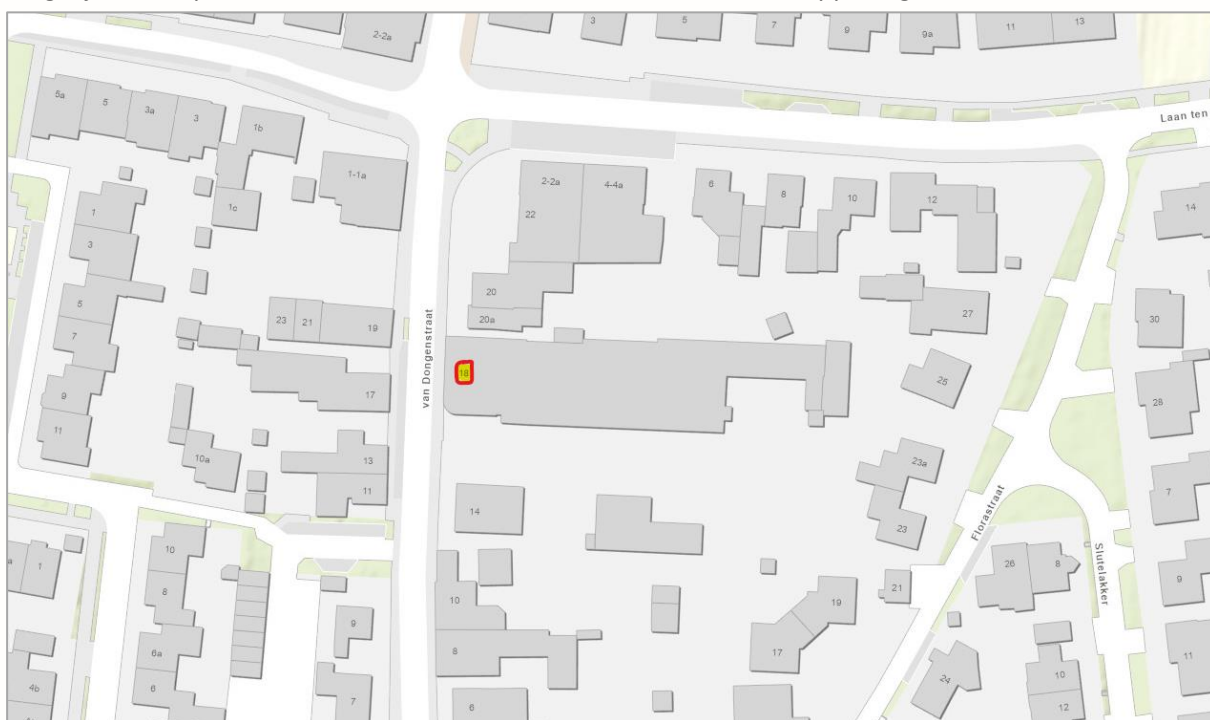
- 1. Tekening: Parkeeroplossing 22 parkeerplaatsen**
- 2. Tekening: Parkeeroplossing 18 parkeerplaatsen 4 openbare ruimte**
- 3. Tekening: Parkeeroplossing 10 parkeerplaatsen**
- 4. Tekening: Parkeren o.b.v. beschikbare ruimte**
- 5. Tekening: Autoturn toets parkeren oplossingen**
- 8. Tekening: Autoturn toets parkeren o.b.v. beschikbare ruimte**



1 Inleiding

1.1 Aanleiding

wil op de locatie Van Dongenstraat 18 te Lierop de bestaande bebouwing saneren en de locatie ontwikkelen volgens het concept "Ons Thuys", waarbij 20 zorgappartementen zullen worden gerealiseerd. Vastgoedregisseur heeft Nerva Systems gevraagd om een parkeerbalans op te stellen conform het geldende parkeerbeleid van de gemeente Someren. Daarnaast is Nerva Systems gevraagd om een ontwerp te maken voor het benodigde aantal parkeerplaatsen op eigen terrein en mogelijk in de openbare ruimte. Deze worden beschreven in deze rapportage.



1.2 Samenvatting

Het onderstaande onderzoek is in deze paragraaf samengevat. De onderzoeksvraag:

Wat is het aantal parkeerplaatsen dat Vastgoedregisseur dient te realiseren voor het ontwikkelen van de locatie Van Dongenstraat 18, Lierop?

Om het bouwplan aan de Van Dongenstraat 18 te Lierop te realiseren, moet gekeken worden naar de verkeerssituatie en hoe de parkeervraag van het bouwplan wordt opgelost. Om deze vraag te beantwoorden, zijn er parkeerbalansen opgesteld die het aantal parkeerplaatsen weergeven op basis van verschillende invalshoeken.

De parkeerbalans, gebaseerd op het midden van de bandbreedte, geeft aan dat er in totaal 22 parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden. Dit is uitgesplitst in 18 parkeerplaatsen op eigen terrein en 4 parkeerplaatsen mogelijk in het openbaar gebied. De parkeerbalans, gebaseerd op het midden van de bandbreedte en het effect van deelauto's, geeft aan dat er 12 parkeerplaatsen minder nodig zijn wanneer deelauto's worden toegepast in het bouwplan. Dit met de kanttekening dat het gebruik van deelauto's goed vastgelegd moet worden in een anterieure overeenkomst.

De onderzoeksvraag kan hiermee als volgt beantwoord worden:

Het aantal parkeerplaatsen dat toegevoegd moet worden is, inclusief deelmobiliteit, 10 parkeerplaatsen op eigen terrein. Dit zijn parkeerplaatsen voor zowel bewoners als bezoekers. Mocht de gemeente niet kunnen afwijken van het vastgestelde beleid, dan dient het aantal parkeerplaatsen 18 te zijn. Dit zijn parkeerplaatsen voor bewoners op eigen terrein, daarnaast moeten er nog 4 parkeerplaatsen in de openbare ruimte gerealiseerd worden.

Het bezoekersparkeren dat in de openbare ruimte gerealiseerd wordt, dient te worden betaald door de initiatiefnemer tegen een bedrag tussen circa €2.000 en €2.500 per parkeerplaats. Dit dient door de gemeente en de initiatiefnemer verder vastgesteld te worden.

Om een passende oplossing te vinden voor de parkeersituatie zijn verschillende ontwerpen gemaakt. Daarnaast is ook de bruikbaarheid van de parkeerplaatsen per ontwerp getoetst. Dit leidt tot een voorkeursontwerp waarbij de verkeersruimte rondom de bebouwing in balans is met de overige opgaven, water en groen. Het voorkeursontwerp is:

10 parkeerplaatsen op eigen terrein realiseren op basis van de parkeerbalans inclusief deelmobiliteit. Het ontwerp van Vastgoedregisseur wordt hierbij afgeraden vanwege de niet bruikbare parkeervakken.



1.3 Leeswijzer

In deze rapportage zijn de resultaten van de parkeerberekening en het ontwerp uitgewerkt. In hoofdstuk 2 staan de uitgangspunten, gevolgd door de resultaten van de berekening in hoofdstuk 3. Tot slot zijn in hoofdstuk 4 de constatering en het advies geschreven met betrekking tot de parkeerbalans voor de betreffende locatie. Hoofdstuk 5 bevat het ontwerp voor het benodigd aantal parkeerplaatsen op eigen terrein en in de openbare ruimte. Daarnaast zijn de ontwerpen getoetst door middel van Autoturn. Hoofdstuk 6 bevat de constatering en het advies over de ontwerpen. In hoofdstuk 7 is de slotconclusie van het onderzoek geschreven. Daarnaast bevat dit hoofdstuk ook het advies aan Vastgoedregisseur.



2 Het onderzoek

2.1 Onderzoeksvraag

In deze rapportage wordt antwoord gegeven op onderstaande onderzoeksvragen.

- *Wat is het aantal parkeerplaatsen dat Vastgoedregisseur dient te realiseren voor het ontwikkelen van de locatie Van Dongenstraat 18, Lierop?*

2.2 Onderzoeksinformatie

Om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden bij de ontwikkeling van de Van Dongenstraat 18 te Lierop, is een parkeerbalans opgesteld. Deze balans is gebaseerd op het geldende parkeerbeleid van de gemeente Someren, waarbij specifiek wordt verwezen naar de CROW-Normen. Daarnaast is er een correctie toegepast op de parkeernorm wegens het gebruik van deelmobiliteit in de vorm van deelauto's, gebaseerd op de richtlijnen van het CROW. Het concept "Ons Thuys" is een unieke benadering voor het oplossen van de parkeervraag. De ontwikkeling omvat een woon-zorglocatie met 20 zorgappartementen.

Om een volledig beeld te krijgen, inclusief het gebruik van deelauto's, zijn er twee parkeerbalansen opgesteld. Het toepassen van de CROW-normen met- en zonder correcties voor deelmobiliteit geeft een volledig beeld van de parkeervraag voor de ontwikkeling van de Van Dongenstraat 18 te Lierop. Dit zorgt ervoor dat het aantal benodigde parkeerplaatsen kan worden bepaald, zowel op eigen terrein als in de openbare ruimte, met oog voor toekomstige trends en duurzame mobiliteitsoplossingen.

2.3 Onderzoek uitgangspunten

- 20 zorgappartementen
- Publicatie Parkeren/parkeercijfers 2024
- Rest bebouwde kom
- Weinig stedelijk
- Midden van de bandbreedte $(0,7+1,1)/2=0,9+0,2=\underline{1,1}$
- Toevoeging deelauto concept
- Anterieure overeenkomst deelauto concept



3 Parkeerbals

3.1 Achtergrond parkeerbeleid

Parkeerbalsen en de toe te voegen parkeerplaatsen geven de gemeente middelen om te sturen in hun beleid. Zij kunnen auto's weren uit bepaalde gebieden of juist een gebied heel aantrekkelijk maken voor automobilisten. Parkeernormen zijn daarom beleidsafhankelijk. Dit beleid kan in verschillende niveaus beschreven worden.

- Nul norm
De gemeente stelt geen eisen voor parkeren bij een ontwikkeling en gaat ervan uit dat de ontwikkelaar zelf met de oplossing komt voor de parkeervraag.
- Minimumnorm
De ruimtelijke ontwikkeling krijgt een vergunning als aangetoond kan worden dat de parkeervraag kan worden opgelost volgens gestelde parkeernorm.
- Maximumnorm
Veel parkeerplaatsen is ongewenst als het op een andere manier kan worden opgelost. Zo kan de gemeente kiezen voor een maximaantal parkeerplaatsen en wordt ervan uitgegaan dat de parkeervraag op een andere wijze wordt opgelost.

Bovenstaande drie niveaus kunnen gepaard gaan met een anterieure overeenkomst. Hierin kunnen verschillende afspraken vastgelegd worden over de parkeernorm, parkeervraag en de bereikbaarheid. De gemeente kan alles met de ontwikkelaar regelen alvorens formeel medewerking te verlenen aan een bestemmingsplanwijziging en dergelijke. Hierin wordt de gemeente, in zeker mate, een zekerheid gegeven dat de afspraken nagekomen worden.

3.2 Parkeerbals o.b.v. nota parkeernormen midden van bandbreedte

Het beleid van de gemeente Someren stelt dat de parkeernormen gehanteerd dienen te worden volgens de meest recente CROW-publicatie. Het beleid van de gemeente is opgesteld met als niveau de minimumnorm te hanteren. Hieronder is de parkeerbals weergegeven.

Functie		Norm	Eenheid	Aantal	Parkeernorm
Serviceflat, aanleunwoning	Bewoners	0,9	Per woning	20	18
	Bezoekers	0,2	Per woning	20	4
Benodigde parkeerplaatsen bewoners- en bezoekers					22

Tabel 1: Parkeerbals o.b.v. nota parkeernormen gemeente Someren exclusief deelauto's.



3.3 Effecten van deelmobiliteit op parkeernormen

Het gebruik van deelauto's in woningbouwontwikkelingen wordt steeds vaker toegepast om aan de verkeersvraag te voldoen. Het gebrek aan ruimte en de toenemende verkeersdruk op de wegen zullen de komende jaren blijven toenemen. Het aanleggen van meer infrastructuur om automobilititeit te faciliteren heeft niet het gewenste effect op de verkeersdruk. Bovendien vraagt de klimaatopgave om steeds meer ruimte, en is het verharderen van ruimte niet meer vanzelfsprekend. Daarom moeten innovatieve ideeën een rol gaan spelen bij het oplossen van het parkeervraagstuk. Deze ideeën moeten woningbouw mogelijk maken zonder dat er extra parkeerdruk ontstaat.

Het CROW heeft onderzocht wat de effecten zijn van een deelautoconcept op de parkeervraag. Een deelauto, zoals bedoeld in het concept dat "Ons Thuis" wil uitvoeren, past het best bij Roundtrip Carsharing en Local Communities. Dit betekent dat de deelauto een vaste plek heeft en daar ook weer moet worden neergezet. Een deelauto zou in theorie 4 tot 8 privéauto's kunnen vervangen. Wegens de geringe bevolkingsdichtheid van Lierop en het relatief hoog autobezit, van 1,3 auto per huishouden, is in de berekening uitgegaan van het minst gunstige scenario.

- 1 staat tot 5

Dit betekent dat op de totale parkeernorm 4 parkeerplaatsen in mindering gebracht kunnen worden per deelauto.

Functie		Norm	Eenheid	Aantal	Parkeernorm
Serviceflat	Bewoners	0,9	Per woning	20	18
	Bezoekers	0,2	Per woning	20	4
	Deelmobiliteit	4	Per parkeerplaats	3	12
Benodigde parkeerplaatsen inclusief deelmobiliteit.					10

Tabel 2: Parkeerbalans o.b.v. Nota parkeernormen gemeente Someren inclusief deelauto's.

De kanttekening bij deze berekening is dat een deelconcept voornamelijk aanslaat bij jongere leeftijden in de samenleving. De oudere leeftijden lijken meer gehecht aan het bezit van een eigen auto. Het concept dient, voor dit specifieke project, gewaarborgd te worden in een anterieure overeenkomst. Hierbij moet worden uitgegaan dat het deelconcept specifiek voor de bewoners van de Van Dongenstraat 18 is bestemd.



3.4 Bezoekersparkeren

De norm voor bezoekersparkeren is apart opgenomen in deze berekening, zoals ook in de CROW-publicatie is vastgelegd. Er bestaan verschillende woonvormen voor ouderen, die variëren in de mate waarin en de wijze waarop zorg wordt verleend. Bij het toepassen van de parkeerkencijfers is vooral belangrijk in hoeverre bewoners nog zelfstandig kunnen en mogen autorijden. Indien bewoners nog in staat zijn om zelf auto te rijden, beschouwen we de woning als een 'gewone woning'. Het bezoekersparkeren wordt dan volledig meegerekend in de berekening. Het aantal benodigde bezoekersparkeerplaatsen kent echter een zekere mate van uitwisseling. Hierdoor is het aannemelijk dat de benodigde bezoekersparkeerplaatsen in de openbare ruimte gerealiseerd kunnen worden.

3.5 Kosten realisatie parkeerplaatsen openbaar gebied

Het is aannemelijk dat het bezoekersparkeren in het openbare gebied kan worden gerealiseerd en is het redelijk dat de initiatiefnemer deze kosten op zich neemt. Om een schatting te maken van de kosten voor het realiseren van één parkeerplaats, zijn drie gemeentelijke beleidsstukken geraadpleegd. Het gemiddelde van deze beleidsstukken geeft een indicatie van de kosten per parkeerplaats. Uit de onderstaande tabel blijkt dat de kosten voor een parkeerplaats variëren tussen € 2.000, - en € 2.500, -. Gemiddeld komt dit uit op € 2.368, -.

Kosten realistische parkeerbudgetten		
Gemeenten	2024	
Gemeente Haarlem	€	1.904
Gemeente Geldrop -Mierlo	€	2.200
Gemeente Enkhuizen	€	3.000
Gemiddelde	€	2.368

Tabel 4: Kostprijsindicaties andere gemeente parkeerplaatsen



4 Constatering en Advies parkeerbalans

4.1 Constateringen parkeerbalans

Onderstaand zijn de constatering van de parkeerbalansen opgesomd.

- Gemeente Someren volgt de meest recente parkeernormen van het CROW.
- De parkeernorm voor bewoners is 0,9 per woning bij het hanteren van het midden van de bandbreedte.
- De parkeernorm voor bezoekers is 0,2 per woning bij het hanteren van het midden van de bandbreedte.
- Deelauto's verlagen theoretisch de parkeervraag met 4 parkeerplaatsen per deelauto, volgens schrijven van het CROW.
- Het aantal parkeerplaatsen dat gerealiseerd dient te worden o.b.v. het midden van de bandbreedte exclusief deelauto's is 22 parkeerplaatsen.
- Het aantal parkeerplaatsen dat gerealiseerd dient te worden o.b.v. het midden van de bandbreedte inclusief deelauto's is 10 parkeerplaatsen.
- De parkeernorm voor bezoekers is 0,2 per woning bij het hanteren van het midden van de bandbreedte.
- Het aantal bezoekersparkeerplaatsen is 4 parkeerplaatsen.
- Kosten realisatie parkeerplaats in openbaar gebied circa € 2.000, - tot € 2.500, -.

4.2 Advies parkeerbalans

Het advies aan Vastgoedregisseur luidt als volgt: Het is haalbaar om in het concept "Ons Thuys" een parkeerbalans te hanteren waarbij het gemiddelde van de bandbreedte wordt genomen, inclusief de toevoeging van deelauto's. Hierdoor ontstaat een parkeerbalans waarbij Vastgoedregisseur verantwoordelijk is voor het realiseren van 10 parkeerplaatsen op eigen terrein.

Het toevoegen van deelauto's moet worden vastgelegd in een anterieure overeenkomst, waarbij rekening wordt gehouden met:

- De duur van het contract met de exploitant van deelauto's.
- Alternatieven indien de exploitant failliet gaat.
- Afspraken met gebruikers/bewoners.
- Afkoopbedrag bezoekersparkeren.

Wanneer niet met het deelconcept van "Ons Thuys" wordt gewerkt dient Vastgoedregisseur tenminste 18 parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Het is aannemelijk dat het aantal benodigde bezoekersparkeerplaatsen dan in de openbare ruimte kan worden opgelost. Dit betekent dat er nog 4 parkeerplaatsen elders moeten worden gevonden, binnen een loopafstand van 100 meter vanaf Van Dongenstraat 18, tegen een globale prijs van circa € 2.000 tot € 2.500 per parkeerplaats, op kosten van de initiatiefnemer.



5. Ontwerp

5.1 Inleiding ontwerp

Om een zo goed mogelijke parkeeroplossing voor het bouwplan te realiseren zijn de bovenstaande parkeerbalansen uitgewerkt in verschillende parkeeroplossingen. De volgende drie parkeeroplossingen zijn te vinden in de bijlage van dit rapport.

1. Parkeren volledig op eigen terrein;
2. Parkeren bewoners volledig eigen terrein, bezoekers openbaar gebied;
3. Parkeren volledig op eigen terrein, deelauto correctie toegepast.

5.2 Ontwerputgangspunten

Om ruimte te zoeken o.b.v. de parkeerbalansen is uitgegaan van de volgende punten:

- Kavelgrenzen;
- Verkeersveiligheid openbaar gebied;
- Verkeersveiligheid eigen terrein;
- Onderstaande afmetingen voor parkeerplaatsen (volgens NEN- normen en CROW).

Soorten parkeren	Meters		
	Breedte parkeervak	Lengte	Breedte parkeerweg
Langsparkeren	2,00	6,00	6,0 ¹
Haaksparkeren (90)	2,50	5,13	6,0 ²
Gestoken parkeren (60)	2,50	5,38	3,8 ³
Gestoken parkeren (45)	2,50	4,95	3,8 ⁴
Gestoken parkeren (30)	2,50	4,19	4,0 ⁵

Tabel 4: Afmetingen parkeren.

¹ In twee richtingen.

² In twee richtingen.

³ In éénrichting.

⁴ In éénrichting.

⁵ In éénrichting.



5.3 Ontwerp

1. Parkeren: 22 parkeerplaatsen

De berekening van de parkeerbalans komt uit op 22 parkeerplaatsen op eigen terrein, inclusief bezoekers. In het ontwerp "Parkeeroplossing 22 parkeerplaatsen" is gekeken naar de mogelijke ruimte om deze parkeerplaatsen te realiseren.

Zie bijlage 1.

Vanuit de straat gezien zijn de parkeerplaatsen (8 stuks) ingetekend onder een hoek van 60 graden. Hierbij dient een éénrichtingsweg gerealiseerd te worden voor het eerste bouwwerk. Achter op het terrein zijn verschillende haaksparkeervakken aangebracht.

Voordelen:

- Voldoet aan de parkeerbalans, inclusief het parkeren op eigen terrein.
- Verkeerstechnisch de meest efficiënte manier van invulling van het terrein.

Nadelen:

- Minder groen ten opzichte van het oorspronkelijke plan.
- Moeilijker te realiseren wateropgave (opvang van regenwater) op eigen terrein.
- Het meest zuidelijke gebouw wordt verschoven ten opzichte van het oorspronkelijke plan.
- Geen stimulatie om geen eigen auto te gebruiken of aan te schaffen.



2. Parkeren: 18 parkeerplaatsen op eigen terrein, 4 parkeerplaatsen in openbare ruimte

De berekening van de parkeerbalans komt uit op 22 parkeerplaatsen, waarvan 4 parkeerplaatsen kunnen worden toegerekend aan bezoekersparkeren. Deze kunnen in de openbare ruimte worden gerealiseerd. Hiervoor is gekeken naar een geschikte locatie binnen 100 meter loopafstand van het bouwplan.

Zie bijlage 2.

Vanuit de straat gezien zijn de parkeerplaatsen (8 stuks) ingetekend onder een hoek van 60 graden. Net als in bijlage 1 dient hier ook een éénrichtingsweg gerealiseerd te worden voor het eerste bouwwerk. Achter op het terrein zijn haaksparkeravakken aangebracht. Het bezoekersparkeren is gerealiseerd in de Van Dijkstraat. Hier is op de kruising met de Frank Doucettestraat een grasveld dat kan worden ingezet om het parkeren in de openbare ruimte op te vangen. Dit is 100 meter vanaf de Van Dongenstraat 18.

Voordelen:

- Voldoet aan de parkeerbalans inclusief het parkeren op eigen terrein, exclusief bezoekersparkeren.
- Verkeerstechnisch de meest efficiënte manier van invulling van het terrein, met meer groen.

Nadelen:

- Minder groen ten opzichte van het oorspronkelijke plan.
- Moeilijker te realiseren wateropgave (opvang van regenwater) op eigen terrein.
- Het meest zuidelijke gebouw wordt verschoven ten opzichte van het oorspronkelijke plan.
- Geen stimulatie om geen eigen auto te gebruiken of aan te schaffen.



3. Parkeren: 10 parkeerplaatsen

De berekening van de parkeerbalans komt uit op 22 parkeerplaatsen, waarvan 4 parkeerplaatsen kunnen worden toegerekend aan bezoekersparkeren. Daarnaast worden 3 deelauto's toegepast, waardoor een correctie van 12 parkeerplaatsen wordt toegepast. Dit resulteert in 10 parkeerplaatsen op eigen terrein.

Zie bijlage 3.

Vanuit de straat gezien zijn 8 parkeerplaatsen ingetekend onder een hoek van 60 graden. Net als in de andere ontwerpen dient een éénrichtingsweg gerealiseerd te worden voor het eerste bouwwerk. Achter op het terrein zijn nog 2 parkeerplaatsen toegevoegd om het totaal aantal op 10 parkeerplaatsen te brengen.

Voordelen:

- Voldoet aan de parkeerbalans inclusief het parkeren op eigen terrein, inclusief bezoekersparkeren en de toepassing van het deelautoconcept.
- Wateropgave (opvang van regenwater) op eigen terrein is haalbaar.
- Stimulatie om geen eigen auto te gebruiken of aan te schaffen is optimaal.
- Meer groen door zo min mogelijk verharding.

Nadelen:

- Mocht het deelautoconcept niet werken, komt het bouwplan aanzienlijk tekort aan parkeergelegenheid.
- Tekort aan parkeergelegenheid dient in de openbare ruimte te worden opgevangen.
- Minder groen ten opzichte van het oorspronkelijke plan.



5.4 Ontwerp o.b.v. beschikbare ruimte

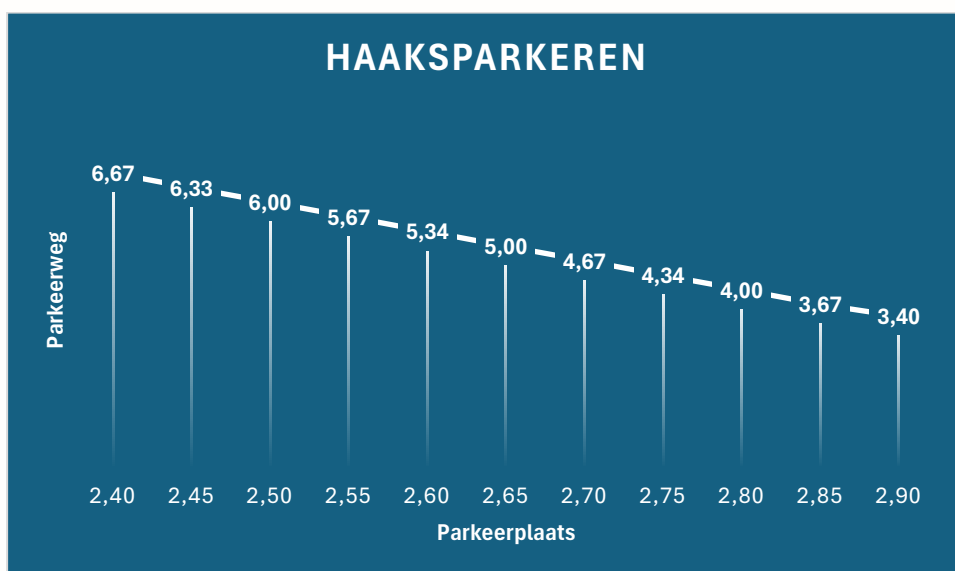
Vanuit Vastgoedregisseur en de gemeente is de additionele vraag gekomen; Hoeveel parkeerplaatsen kunnen worden ingepast op eigen terrein zonder het verplaatsen van de bebouwing? Om deze vraag te beantwoorden is een vierde ontwerp gemaakt, waarbij uitgegaan wordt van de volgende uitgangspunten. Het ontwerp is bijgevoegd als bijlage 4 in dit rapport.

Uitgangspunten:

- Kavelgrenzen;
- Verkeersveiligheid openbaar gebied;
- Verkeersveiligheid eigen terrein;
- Onderstaande afmetingen voor parkeerplaatsen (volgens NEN- normen en CROW);
- Verhouding tussen parkeerweg- en parkeervakbreedte;
- Bebouwing staat vast.

Soorten parkeren	Meters		
	Breedte parkeervak	Lengte	Breedte parkeerweg
Langsparkeren	2,00	6,00	6,00 ⁶
Haaksparkeren (90)	2,50	5,13	6,00 ⁷
Gestoken parkeren (60)	2,50	5,38	3,80 ⁸
Gestoken parkeren (45)	2,50	4,95	3,80 ⁹
Gestoken parkeren (30)	2,50	4,19	4,00 ¹⁰

Tabel 5: Afmetingen parkeren.



Grafiek 1: Verhouding parkeerweg- en parkeervakbreedte.

⁶ In twee richtingen.

⁷ In twee richtingen.

⁸ In éénrichting.

⁹ In éénrichting.

¹⁰ In éénrichting.



4. Parkeren: parkeren o.b.v. beschikbare ruimte

Gezien de beschikbare ruimte zijn er zoveel mogelijk bruikbare parkeerplaatsen ingetekend op het eigen terrein van de Van Dongenstraat 18 te Lierop.

Zie bijlage 2.

Vanuit de straat gezien zijn er 9 parkeerplaatsen ingetekend onder een hoek van 60 graden. Hier dient een éénrichtingsweg gerealiseerd te worden voor het eerste bouwwerk. Achter op het terrein zijn haakspaarvakken aangebracht. Het aantal bruikbare parkeerplaatsen bedraagt 15.

Voordelen:

- Verkeerstechnisch de meest efficiënte manier van invulling van het terrein, met meer groen.

Nadelen:

- Is niet onderbouwd door middel van een parkeerbalans.
- Minder groen ten opzichte van het oorspronkelijke plan.
- Moeilijker te realiseren wateropgave (opvang van regenwater) op eigen terrein.
- Geen stimulatie om geen eigen auto te gebruiken of aan te schaffen.

5.5 Autoturn toetsing

De bovenstaande ontwerpen zijn uitgewerkt op basis van de CROW-richtlijnen. Om te garanderen dat de parkeerplaatsen en de parkeerweg bruikbaar is voor autoverkeer, zijn de ontwerpen gecontroleerd met Autoturn. De Autoturn toets bestaat uit 2 tekeningen

- Toetsing van 22, 18 en 10 parkeerplaatsen.
- Toetsing van parkeren o.b.v. beschikbare ruimte.

De toetsing van 22, 18 en 10 parkeerplaatsen is één tekening wegens de weinige variatie in parkeervakken en breedtes.

Parkeeroplossing 22 parkeerplaatsen

De parkeerplaatsen en de parkeerweg in dit ontwerp voldoen aan de afmetingen die het CROW voorschrijft voor het parkeren van auto's. Met Autoturn is nogmaals vastgesteld dat deze parkeerplaatsen volledig bruikbaar zijn.

Parkeeroplossing 18 parkeerplaatsen op eigen terrein, 4 parkeerplaatsen in openbare ruimte

De parkeerplaatsen en de parkeerweg in dit onderwerp voldoen aan de CROW-richtlijnen voor het parkeren van auto's. Met Autoturn is nogmaals vastgesteld dat deze parkeerplaatsen bruikbaar zijn.

Parkeeroplossing 10 parkeerplaatsen

Het ontwerp van 10 parkeerplaatsen voldoet aan de afmetingen die het CROW voorschrijft voor het parkeren van auto's. Met Autoturn is vastgesteld dat deze parkeerplaatsen bruikbaar zijn.



Parkeren o.b.v. de beschikbare ruimte

Dit ontwerp voldoet aan alle richtlijnen van het CROW. Hierbij zijn de verhouding tussen parkeerwegen en parkeervakbreedte gebruikt om de ruimte optimaal in te richten. Een kanttekening bij dit ontwerp is dat de verdere civieltechnische uitwerking van de verkeersruimte in een later stadium nog bekeken moet worden. Om het verkeer comfortabel naar het achterterrein te laten rijden, moeten de juiste trottoirbanden worden toegepast. Een overrijdbare trottoirband zal hier noodzakelijk zijn om de bochten in het ontwerp te kunnen nemen en beschadigingen aan velgen en auto's te voorkomen.



6 Constatering ontwerp en Advies ontwerp

6.1 Constateringen ontwerp

Onderstaand zijn de constatering van de ontwerpen opgesomd.

- De ontwerpen voldoen aan de CROW-richtlijnen voor parkeren van auto's.
- Ontwerp 1 parkeeroplossing 22 parkeerplaatsen eigen terrein heeft meer nadelen dan voordelen, 4 nadelen ten opzichte van 2 voordelen.
- Ontwerp 2 parkeeroplossing 18 parkeerplaatsen op eigen terrein, 4 parkeerplaatsen in openbare ruimte heeft meer nadelen dan voordelen, 4 nadelen ten opzichte van 2 voordelen.
- Ontwerp 3 parkeeroplossing 10 parkeerplaatsen heeft meer voordelen dan nadelen, 4 voordelen ten opzichte van 3 nadelen.
- Ontwerp 4 parkeeroplossing o.b.v. beschikbare ruimte heeft meer nadelen dan voordelen, 4 nadelen ten opzichte van 1 voordeel.
- De parkeerplaatsen van de ontwerpen zijn bruikbaar op basis van Autoturn onderzoek.
- De verhouding van parkeeweg- en parkeervak breedte zijn volgens CROW-richtlijnen toegepast.
- Het ontwerp 4 parkeren o.b.v. beschikbare ruimte, dient in een later stadium civieltechnisch nog beken te worden.
- Het rij comfort van ontwerp 4. Parkeren o.b.v. beschikbare ruimte is afhankelijk van trottoirband keuzen.

6.2 Advies ontwerp

Het advies aan luidt als volgt: Het is haalbaar om met de parkeerbalans van het concept "Ons Thuis" een ontwerp te maken waar 10 parkeerplaatsen gerealiseerd worden op eigen terrein. Het gestoken parkeren op 60 graden aan de straatzijde van het bouwplan is het voorkeursontwerp. De andere ontwerpen hebben op het plan meer negatieve effecten dan nodig.



7 Slotconclusie en Advies

7.1 Slotconclusie

Het is haalbaar om in het concept "Ons Thuis" een parkeerbalans te hanteren waarbij het gemiddelde van de bandbreedte wordt genomen, inclusief de toevoeging van deelauto's. Hierdoor ontstaat een parkeerbalans waarbij Vastgoedregisseur verantwoordelijk is voor het realiseren van 10 parkeerplaatsen op eigen terrein.

Het toevoegen van deelauto's moet worden vastgelegd in een anterieure overeenkomst, waarbij rekening wordt gehouden met:

- De duur van het contract met de exploitant van deelauto's.
- Alternatieven indien de exploitant failliet gaat.
- Afspraken met gebruikers/bewoners.
- Afkoopbedrag bezoekersparkeren.

Wanneer niet met het deelconcept van "Ons Thuis" wordt gewerkt dient tenminste 18 parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Het is aannemelijk dat het aantal benodigde bezoekersparkeerplaatsen dan in de openbare ruimte kan worden opgelost. Dit betekent dat er nog 4 parkeerplaatsen elders moeten worden gevonden, binnen een loopafstand van 100 meter vanaf Van Dongenstraat 18, tegen een globale prijs van circa € 2.000 tot € 2.500 per parkeerplaats, op kosten van de initiatiefnemer.

Het voorkeursontwerp is Ontwerp 3 parkeeroplossing 10 parkeerplaatsen. Dit ontwerp voldoet aan de parkeerbalans uit hoofdstuk 3 en heeft de minste nadelen ten opzichte van ontwerp 1 en ontwerp 2.

7.2 Advies

Het advies aan Vastgoedregisseur is als volgt: Gebruik waar mogelijk de parkeerbalans die is opgesteld in dit onderzoek. Hoewel de gemeente van het beleid kan afwijken, moet een dergelijke afwijking voldoende worden onderbouwd vanwege mogelijke bezwaren en beroepen tegen het bouwplan. Daarom adviseren we om de parkeerbalans te gebruiken die is gebaseerd op het deelautoconcept, samen met de bijbehorende tekening, om bij het College van Burgemeester en Wethouders een afwijkingsbesluit aan te vragen.

Indien het College niet afwijkt van het beleid, is het advies om de parkeerbalans in te dienen waarin 22 parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden. Hierbij kan nog ambtelijk worden overwogen of het bezoekersaandeel (4 parkeerplaatsen) in de openbare ruimte gerealiseerd kan worden, op kosten van de initiatiefnemer.



Bijlage

- 1. Tekening: Parkeeroplossing 22 parkeerplaatsen**
- 2. Tekening: Parkeeroplossing 18 parkeerplaatsen 4 openbare ruimte**
- 3. Tekening: Parkeeroplossing 10 parkeerplaatsen**
- 4. Tekening: Parkeren o.b.v. beschikbare ruimte**
- 5. Tekening: Autoturn toets parkeren oplossingen**
- 8. Tekening: Autoturn toets parkeren o.b.v. beschikbare ruimte**



Contact gegevens:

[Www. Nervas.nl](http://www.nervas.nl)

Info@nervas.nl

Dorpsstraat 98

5735 EG

Aarle-Rixtel

KvK NR: 82236054



- Legenda**
- BESTAANDE SITUATIE
 - NIEUWE SITUATIE
 - KADASTRALE SITUATIE
 - WERKGRENS
 - VOETPAD
 - RIJBAAN ELEMENT
 - PARKEERPLAATSEN
 - Groen



Onderwerp
Van Dongenstraat 18

Tekeningomschrijving
Parkeeroplossing:
22 parkeerplaatsen

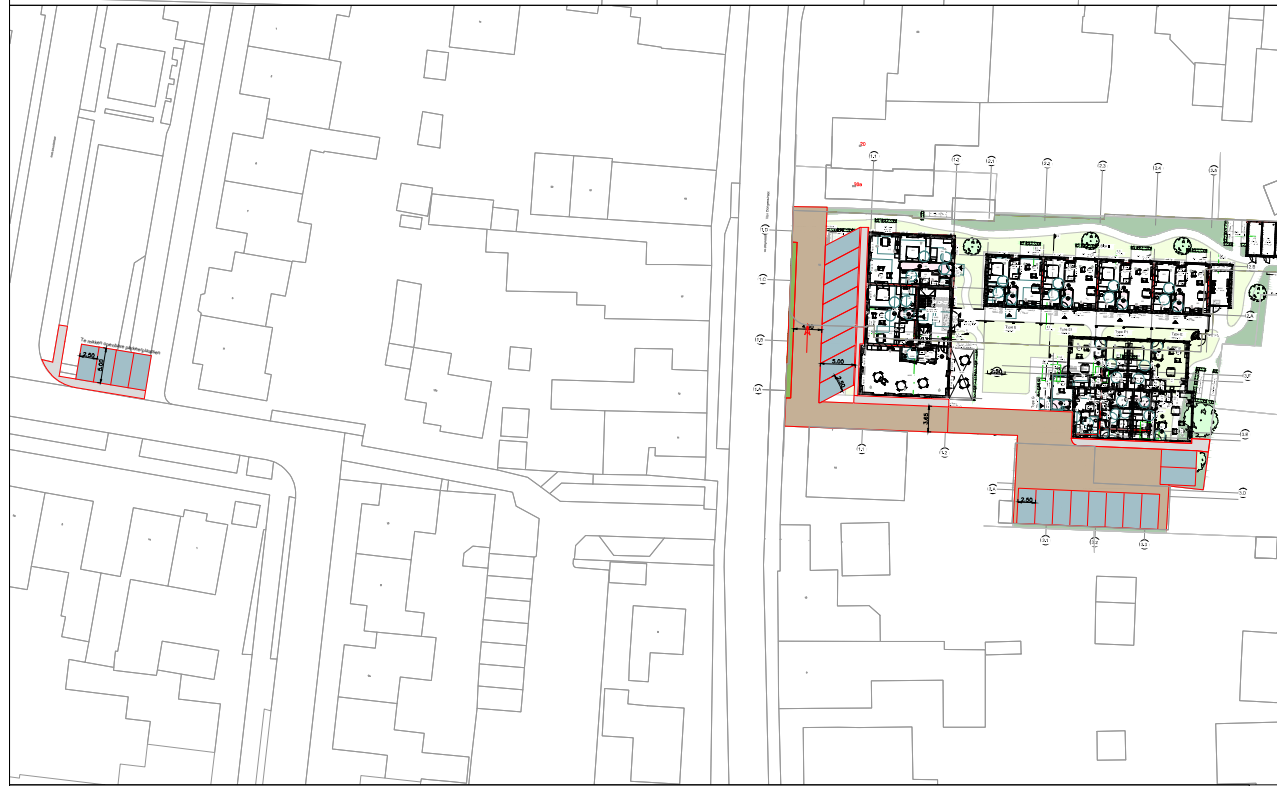
Status
Concept

G:\Mijn Drive\NERVA systems\Projecten\Nerva240001_Parkeerbalans Van Dongenstraat 18 Lierop\Tekeningen\NERVA24001_VO1_parkeeroplossing 22 parkeerplaatsen.dwg

Afdeling
Ruimte
Tekenaar
JvH
Datum
12-07-2024
Schaal
1:200
Formaat
A2

Tekeningnummer
NERVA24001_VO1

Info@nervas.nl
www.Nervas.nl



Legenda

- BESTAANDE SITUATIE
- NIEUWE SITUATIE
- KADASTRALE SITUATIE
- WERKGRENS
- VOETPAD
- RIJBAAN ELEMENT
- PARKEERPLAATSEN
- Groen



Onderwerp
Van Dongenstraat 18

Tekeningomschrijving
Parkeeroplossing:
18 parkeerplaatsen 4 openbare ruimte

Status
Concept

C:\Users\djser\Desktop\NERVA24001_VO1_parkeeroplossing 18 parkeerplaatsen.dwg

Info@nervas.nl
www.Nervas.nl

Afdeling
Ruimte
Tekenaar
JvH
Datum
12-07-2024
Schaal
1:200
Formaat
A2

Tekeningnummer
NERVA24001_VO1



- Legenda
- BESTAAANDE SITUATIE
 - NIEUWE SITUATIE
 - KADASTRALE SITUATIE
 - WERKGRENS
 - VOETPAD
 - RIJBAAN ELEMENT
 - PARKEERPLAATSEN



Onderwerp
Van Dongenstraat 18

Tekeningomschrijving
Parkeeroplossing
10 parkeerplaatsen

Status
Concept

C:\Users\djser\Desktop\NERVA24001_VO1_parkeeroplossing 10 parkeerplaatsen incl deelmob.dwg

Info@nervas.nl
www.Nervas.nl

Afdeling
Ruimte
Tekenaar
JvH
Datum
12-07-2024
Formaat
A2

Tekeningnummer
NERVA24001_VO1



- Legenda**
- BESTAAANDE SITUATIE
 - NIEUWE SITUATIE
 - KADASTRALE SITUATIE
 - WERKGRENS
 - VOETPAD
 - RIJBAAN ELEMENT
 - PARKEERPLAATSEN



Onderwerp
Van Dongenstraat 18

Tekeningomschrijving
Parkeren
o.b.v. beschikbare ruimte
Status
Concept

C:\Users\dsher\Desktop\NERVA24001_VO1_parkeroplossing zoveel mogelijk parkeerplaatsen.dwg

Info@nervas.nl
www.Nervas.nl

Afdeling
Ruimte
Tekenaar
JvH
Datum
17-07-2024
Schaal
1:200
Formaat
A2

Tekeningnummer
NERVA24001_VO1



- Legenda
- BESTAANDE SITUATIE
 - NIEUWE SITUATIE
 - KADASTRALE SITUATIE
 - WERKGRENS
 - VOETPAD
 - RIJBAAN ELEMENT
 - PARKEERPLAATSEN
 - Groen



Onderwerp
Van Dongenstraat 18

Tekeningomschrijving
Autoturn toets
Parkeeroplossingen

Status
Concept

G:\Mijn Drive\NERVA systems\Projecten\Nerva240001_Parkeerbalken Van Dongenstraat 18 Lierop\Tekeningen\NERVA24001_VO1_parkeeroplossing 22 parkeerplaatsen incl autoturn.dwg

Info@nervas.nl
www.Nervas.nl

Afdeling
Ruimte
Tekenaar
JvH
Datum
18-07-2024
Schaal
1:200
Formaat
A2

Tekeningnummer
NERVA24001_VO1



- Legenda
- BESTAADE SITUATIE
 - NIEUWE SITUATIE
 - KADASTRALE SITUATIE
 - WERKGRENS
 - VOETPAD
 - RIJBAAN ELEMENT
 - PARKEERPLAATSEN



Onderwerp
Van Dongenstraat 18

Tekeningomschrijving
Autoturn toets
Parkeren o.b.v. beschikbare ruimte

Status
Concept

C:\Users\djser\Desktop\NERVA24001_VO1_parkeren o.b.v. beschikbare ruimte.dwg

Afdeling
Ruimte
Tekenaar
JvH
Datum
17-07-2024
Schaal
1:200
Formaat
A2

Tekeningnummer
NERVA24001_VO1

Info@nervas.nl
www.nervas.nl