

“Beste werkgroepleden,

Wij waarderen het dat u met ons mee wilt denken om te komen tot een zo min mogelijk overlast gevende verkeer- en parkeersituatie. Natuurlijk is het spannend als er nieuwe ontwikkelingen in u wijk zijn en dat u zich zorgen maakt over hoe het verkeer en het parkeren opgelost worden. Daar hebben wij alle begrip voor. Wij kunnen ons prima in uw situatie verplaatsen dat u als buurtbewoner de auto het liefst zo dicht mogelijk bij uw eigen woning wilt parkeren en zo min mogelijk verkeer- en parkeeroverlast van andere functies wilt hebben.

Juist met deze zorg in het achterhoofd is de parkeerberekening gemaakt. We hebben dan ook relatief streng gerekend. We hebben ons niet rijk willen rekenen, maar juist uw belangen, de belangen van bewoners voorop willen stellen. Wij hopen dat onderstaande beantwoording van uw vragen u hiervan ervan overtuigt.

Informatie Verkeer rond de Groenling

Legenda:

- Zwarte tekst is 1^e eerste informatie die in juni aan de werkgroep gegeven is.
- Blauwe tekst zijn de vragen van de werkgroep over de 1e informatie.
- Rode tekst is het antwoord van de gemeente op de vragen van de werkgroep.

Gevraagd programma: bij nieuwbouw De Groenling

Informatie

Uitgaande van

- Het huidige aantal van 107 woningen,
- Sportzaal van 1.200 m²,
- Onderwijs basisschool 20 leslokalen.

1 Reactie werkgroep

Opmerking: Bij bovenstaande punten missen wij het kinderdagverblijf/crèche, waarbij ook 1,5 parkeerplaats nodig is per 100m² bv.
Dit is exclusief kiss&ride.

1 Antwoord gemeente

De eventuele parkeerbehoefte van de crèche kan hoe dan ook worden opgevangen. Deze speelt alleen op de doordeweekse werkdag een rol wanneer de parkeerbehoefte bijna op zijn laagst is. Dit is niet de maatgevende periode (= de periode met de hoogste parkeerdruk). De doordeweekse avond is de maatgevende periode. Belangrijker vinden wij de parkeerbehoefte die door het halen en brengen wordt veroorzaakt. Die parkeerbehoefte hebben wij dan ook zo expliciet mogelijk gemaakt. Voor brengen en halen heeft het kinderdagverblijf andere tijden dan de basisscholen: KDV: 7.00 – 18.00 uur.

2 Reactie werkgroep

Vraag: Kunt u ons zeggen wat het percentage leerlingen zal zijn die met de auto gebracht gaan worden en de daarbij behorende parkeerplaatsen?

2 Antwoord gemeente

Uit landelijk onderzoek blijkt dat 14% van de kinderen met de auto komt, 49% van de kinderen met de fiets komt en 37% van de kinderen te voet naar school gaat. Wij zijn in onze berekening van 20% uitgegaan en zitten daarmee fors aan de relatief hoge kant.

Informatie:

De berekening is uitgevoerd volgens landelijk parkeerrichtlijnen CROW/ASVV.

3 Reactie werkgroep

Opmerking: Wij moeten op zoek naar CROW normen en hebben die gevonden (zie bijlage).

Uitgaande van deze normen krijgen wij een andere kijk op de zaken.

NB: Die bijlage is: Bijlage 1: Parkeernormen

3 Antwoord Gemeente Nieuwegein

CROW/ASVV hanteert geen parkeernormen, maar parkeerrichtlijnen. In publicatie 317 van CROW/ASVV staat op pagina 12 hierover het volgende:

"Bij het toepassen van de parkeerkencijfers als norm is een waarschuwing op zijn plaats. De parkeerkencijfers zijn nooit ontwikkeld om als norm te dienen. De parkeerkencijfers zijn ontwikkeld als hulpmiddel voor de ontwerpers: om een orde van grootte uit te rekenen voor het aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij een bepaalde voorziening. Dit is onder andere af te leiden uit het feit dat de kencijfers een bandbreedte hebben. Met andere woorden: wanneer in een bepaald ontwerp ruimte is voor vijftien parkeerplaatsen en uit de berekening van het parkeerkencijfer komt een parkeerbehoefte van achttien plaatsen, dan kan de ontwerper constateren dat het ontwerp redelijk zal voldoen. Komt uit de berekening echter een behoefte aan dertig parkeerplaatsen, dan kan de ontwerper constateren dat er te weinig ruimte is gereserveerd voor het parkeren en dat aanvullende maatregelen moeten worden getroffen.

Parkeernormen geven het aantal parkeerplaatsen per eenheid van bestemmingstype aan dat niet mag worden over- of onderschreden. Gemeenten kunnen eigen parkeernormen vaststellen. Parkeernormen kunnen worden gebaseerd op kencijfers met daarbij een correctie, gebaseerd op de plaatselijke omstandigheden en het plaatselijk parkeerbeleid. Er kunnen zich specifieke situaties voordoen waarbij het mogelijk is om van een vastgestelde parkeernorm af te wijken."

De gemeente heeft de CROW richtlijnen vertaald in parkeernormen voor gemeente Nieuwegein.

Zie de "Nota Parkeernormen 2011 – 2015" van de gemeente, bladzijde 7 t/m 9.

De nota is toegevoegd als bijlage en zie schema bij antwoord nr. 9.

Informatie

De sportzaal leidt tot een toename van de parkeerplaatsbehoefte in de maatgevende periode: *de doordeweekse avond*. Om in die toename te kunnen voorzien moeten er minimaal 6 parkeerplaatsen bij komen. De maatgevende periode is *de doordeweekse avond* omdat in de weekenden bewoners volgens normen vaker een aantal uren niet thuis zijn, dus geen gebruik maken van een parkeerplaats.

147 parkeerplaatsen beschikbaar

153 parkeerplaatsen nodig in de *maatgevende periode*.

Voor de sportzaal zijn er dan 6 parkeerplaatsen tekort.

4 Reactie werkgroep

147 parkeerplaatsen beschikbaar voor 107 woningen betekent 1.37 parkeerplaatsen per woning.

Wij komen nu dus al $(107 \times 2.4) - 147 = 109$ parkeer plaatsen tekort (CROW norm is 2.4 per woning, 0.3 pp per woning voor bezoekers, geen idee of deze al in de 2.4 verwerkt zitten of erbij opgeteld moet worden).

In dat geval komen we geen 109 parkeerplaatsen te kort maar 141 parkeerplaatsen. Voor de Braamsluiper geldt dat een deel van die parkeerplaatsen tevens gebruikt (moeten) worden voor de woningen aan de overkant van de Braamsluiper.

Een ander aspect wat speelt is dat de toekomstige MFA+sportzaal ligt in een gebied van betaald parkeren van ma-vr van 9.00u tot 17.00u (zone D2).

Met aan de Anthoniuszijde met betaald parkeren van ma-vr van 9.00u tot 20.00u (zone D1)

En aan de andere kant gratis parkeren (Bergfluter).

De druk op de parkeerplaatsen aan de Braamsluiper wordt doordeweeks verhoogd na 17.00u en zaterdag en zondag door parkeren van bewoners uit de D1 zone en bezoekers van het Anthonius ziekenhuis.

Wij denken dat de basis waaruit bepaald wordt hoeveel parkeerplaatsen beschikbaar zijn, in de maatgevende periode, niet correct is.

Bewoners hebben nu al moeite om s 'avonds een parkeerplaats te vinden.

4 Antwoord gemeente.

CROW/ASVV hanteert geen parkeernormen, maar parkeerrichtlijnen. Helaas wordt Bijlage 1 van CROW "parkeernormen" genoemd.

De parkeerrichtlijn van 2,4 per woning die de werkgroep gelezen heeft komt uit de parkeerrichtlijnen 2012 en dat leidt tot een onjuiste berekening. Om een berekening te kunnen begrijpen, moet eerst uitgegaan worden van de juiste uitgangspunten. De bestaande woningen zijn met andere parkeerrichtlijnen ontworpen dan waarvan de werkgroep uitgaat. Immers, publicatie 317 van het CROW/ASVV dateert van 2012, terwijl de woningen veel ouder zijn, jaren '70. Relevant voor het bepalen van de parkeerbehoefte van deze woningen zijn de parkeernormen die in de Nota Parkeren 1999 staan (gemeente Nieuwegein). Hoewel die woningen uit een oudere periode stammen dan de Nota Parkeren 1999, is dit wel de enige bron waaruit te herleiden valt welk uitgangspunt qua parkeren **voor 1999** werd gebruikt.

De toenmalige ontwerper heeft zich voor het bepalen van de parkeerbehoefte op deze parkeernormen gebaseerd. Voor bestaande functies is het niet mogelijk om de parkeernorm te veranderen. De wijk is immers langer geleden gebouwd en aan het aantal parkeerplekken is doorgaans weinig meer te veranderen. Wel meten wij jaarlijks de parkeerdruk om inzicht te krijgen in de huidige parkeerproblematiek. Conclusie voor deze buurt is dat er overdag voldoende parkeerplaatsen vrij zijn om de parkeerbehoefte van de MFA op te vangen.

Resultaten uit de parkeerdrukmeting voor dit gebied zijn

Doorslag is een gebied met parkeerregulering. In parkeerreguleringsgebieden wordt jaarlijks de parkeerdruk gemeten waardoor inzicht in de werkelijke parkeerproblematiek kan worden gegeven. De straten Matkopsingel, Zwartkopplein, Klauwiersingel, Braamsluiper en Groenling liggen vooral in de D2a zone. Enkele parkeersecties liggen in de D1a zone. Dit geldt voor delen van de Braamsluiper. De secties 149, 150 en 153 liggen in de D1a zone. De sectie 117 (Matkopsingel) was ten tijde van de parkeertelling door werkzaamheden buiten gebruik. De parkeermeter weergeeft de parkeerdruk in algemene zin, maar ook in detail. Er is gemeten op zaterdag 7 mei tussen 13 en 16 uur, zondag 8 mei tussen 14 en 17

uur, dinsdag 10 mei tussen 13 en 16 uur, woensdag 11 mei tussen 0 en 5 uur en vrijdag 13 mei tussen 18 en 21 uur.

Bij de parkeerdruk in algemene zin valt op dat de parkeerdruk in de Doorslag bij de Barmsijs, Karekiet, Roodmus, Specht en Rietgors op de zondag en gedurende de doordeweekse nacht met 100% hoog is. Dit betekent overigens niet dat er in de omgeving hiervan geen parkeerplek te vinden is. Het is alleen niet mogelijk om een parkeerplek voor de deur van iedere woning te garanderen. Soms moet men accepteren dat de auto iets verder dan de eigen voordeur geparkeerd zal moeten worden. Die tijden en locaties met hoge parkeerdruk liggen buiten de invloedssfeer van de schoollocatie aan de Groenling. De parkeerdruk wordt hier hoofdzakelijk door bewoners veroorzaakt. Op een werkdag, dus ook op een schooldag, is er in iedere parkeersectie in de omgeving van de school en de woningen die daar vlakbij liggen ruim voldoende parkeergelegenheid beschikbaar. Dit is in overeenstemming met de inschatting.

Toelichting op een paar begrippen

De inschatting van de parkeerplaatsbehoefte is niet hetzelfde als parkeerdruk. Parkeerdruk is het feitelijk meten van het aantal vrije parkeerplaatsen in een bepaalde periode en geeft een indicatie van de mate van parkeerbezetting. Het schatten van parkeerplaatsbehoefte is het berekenen van het benodigde aantal parkeerplaatsen voor functies. Het is een theoretische methode die ook rekening houdt met de langere termijn. Het schatten hiervan gebeurt op basis van parkeernormen en parkeerrichtlijnen van het CROW/ASVV.

Het bepalen van de parkeerplaatsbehoefte is vooral een theoretische benadering op basis van kengetallen en parkeernormen. Door parkeerdrukmetingen kan in beeld worden gebracht of de inschatting van de parkeerplaatsbehoefte overeenkomt met de praktijk.

Informatie

Halen en brengen van kinderen

147 parkeerplaatsen beschikbaar

Er zijn 94 parkeerplaatsen nodig voor reguliere functies (werkdag)

78 parkeerplaatsen nodig voor halen en brengen

In feite zijn er dan 25 parkeerplaatsen tekort voor halen en brengen.

Die 6 parkeerplaatsen voor de sportzaal moeten hoe dan ook gerealiseerd worden dan zijn er 19 parkeerplaatsen tekort voor halen en brengen.

5 Reactie werkgroep

Opmerking: Gezien de CROW norm die wij hebben snappen wij de uitkomsten van de berekeningen niet.

Vraag: Kunt u hier nadere uitleg over geven.

5 Antwoord gemeente

Waarschijnlijk komt dat doordat de werkgroep uitgegaan is van andere uitgangspunten. Hopelijk is het antwoord bij 4 nu wel duidelijk. Anders lichten we dit graag toe in een gesprek.

Informatie

Verkeersproductie

Deze is in de huidige situatie circa 700. In de nieuwe situatie zal deze rond de 950 motorvoertuigen per etmaal zijn, inclusief halen en brengen van kinderen met de auto. Dit getal is ver naar boven afgerond: 950 is een maximale berekening. De wegen in de directe en indirecte omgeving van de woningen en de school kunnen dit aantal verwerken.

6 Reactie werkgroep

Opmerking: Wat de verkeersbewegingen betreft op de Braamsluiper, deze weg wordt gebruikt als sluiproute voor verkeer wat komt vanuit de kant van het Antonius Ziekenhuis.

Men omzeilt hierdoor gemakkelijk de verkeersdrukte en verkeerslichten op de Zuidstedeweg.

6 Antwoord gemeente

Het kan goed zijn dat verkeer van en naar Antoniusziekenhuis via de Braamsluiper en de Bergfluitert rijdt. Dit is niet zo zeer sluipverkeer als wel bestemmingsverkeer. Wij hebben daar geen gegevens van. De woonstraten als Braamsluiper en Specht kunnen circa 1.500 voertuigen per 24 uur verwerken (uitgaande van berekeningen). Tot nu toe is er geen aanleiding om te veronderstellen dat de verkeersintensiteit te hoog is. In tegendeel: De Bergfluitert maakt deel uit van de verkeers-examenroute voor basisscholen. Kenmerkend voor deze fietsroute is dat die voor een groot deel redelijk autoluw is en daardoor kinderen de kans geeft te leren deelnemen aan het verkeer en de eerste stappen hierin te zetten. Vanuit de basisscholen zijn geen meldingen gekomen dat hier veel verkeer op zit.

Verder weten we uit metingen dat er op de Roerdomplaan en Buizerdlaan geen capaciteitsproblemen zijn die leiden tot sluipverkeer via deze buurt naar de andere kant van Nieuwegein (zie hieronder).

Resultaten metingen verkeersintensiteiten Roerdomplaan en Buizerdlaan

De verkeersintensiteiten van de Roerdomplaan zijn in april 2012 gemeten. De Roerdomplaan is een erftoegangsweg met OV en een belangrijke fietsroute met een maximale verkeerscapaciteit van 10.000 motorvoertuigen per etmaal (5.000 motorvoertuigen per rijstrook per etmaal). De verkeersintensiteit per etmaal is hier op zaterdag 5.875 motorvoertuigen en op de werkdag 5.935 motorvoertuigen. Gezien de ligging van dit telpunt ten opzichte van winkelcentrum worden de gegevens door winkelbezoekers van winkelcentrum Kauwenhof beïnvloed. De verdeling over de twee richtingen is ongeveer gelijk: 3.000 motorvoertuigen per etmaal tussen winkelcentrum Kauwenhof en de Buizerdlaan rijden in westelijke richting, terwijl er 2.875 in oostelijke richting rijden.

De verkeersintensiteiten van de Roerdomplaan zijn in september 2016 opnieuw gemeten. De verkeersintensiteit per etmaal is hier op zaterdag 6.482 motorvoertuigen en op de werkdag 6.403 motorvoertuigen. Gezien de ligging van dit telpunt ten opzichte van winkelcentrum worden de gegevens door winkelbezoekers van winkelcentrum Kauwenhof beïnvloed. De verdeling over de twee richtingen is ongeveer gelijk: 3.226 motorvoertuigen per etmaal tussen winkelcentrum Kauwenhof en de Buizerdlaan rijden in westelijke richting, terwijl er 3.256 in oostelijke richting rijden. Het totale etmaalgemiddelde ligt rond de 6.045 motorvoertuigen. De weg stroomt dan ook prima door.

De verkeersintensiteiten van de Buizerdlaan zijn in april/mei 2015 gemeten. De Buizerdlaan is een erftoegangsweg met OV en een belangrijke fietsroute met een maximale verkeerscapaciteit van 10.000 motorvoertuigen per etmaal (5.000 motorvoertuigen per rijstrook per etmaal). De verkeersintensiteit per etmaal is hier op zaterdag 10.040 motorvoertuigen en op de werkdag 9.755 motorvoertuigen. De verdeling over de twee richtingen is ongeveer gelijk: 4.972 richting Wijkersloot en 5.068 richting Doorslag. Het totale etmaalgemiddelde ligt rond de 9.300 motorvoertuigen. De weg stroomt dan ook prima door.

7 Reactie werkgroep

Vraag: Kunt u ons deze berekeningen voorleggen?

7 Antwoord gemeente

De huidige verkeersproductie wordt bepaald door 107 woningen en de scholen/ kinderopvang/gymnastieklokaal. De maatgevende periode is de avondperiode. In de avondperiode wordt de verkeersproductie hoofdzakelijk veroorzaakt door de woonfunctie. Voor woningen geldt een verkeersproductie van 5 à 6 motorvoertuigen per etmaal, dus bij 107 woningen 535 à 645 motorvoertuigen.

De totale verkeersproductie (dus inclusief de andere bestemmingen en de andere perioden van de dag of de week) van dit gebied in de wijk Doorslag wordt in de gevraagde situatie geschat op in zijn totaliteit rond de 815 à 945 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Voor een sportzaal geldt conform de adviezen van CROW/ASVV een verkeersproductie van 3,8 à 6,1 motorvoertuigen per etmaal per 100m². Dat betekent dat met de toevoeging van de sportzaal de verkeersproductie toeneemt met 45 à 75 motorvoertuigen per etmaal. Bij deze aantallen bieden de Buizerdlaan en de Roerdomplaan in principe voldoende wegcapaciteit.

Informatie

Geluidsmetingen.

In de wijk Doorslag is in 2016 een geluidsmeting gehouden (Geluidskaart) en deze wordt in juli 2017 gepresenteerd op de website van de gemeente.

8 Reactie werkgroep.

Vraag: Kunt u ons nu al voorzien van deze geluidskaart?

Vraag: Wat zijn de consequenties voor de geluidskaart indien de verkeersproductie met 35% toeneemt.

8 Antwoord gemeente

De geluidskaart 2016 wordt eerst in het college B&W besproken (augustus) voordat het openbaar wordt gemaakt. Na besluitvorming door het college is de verwachting dat de geluidskaart 2016 medio 1 september op de website van de gemeente staat.

Informatie

Gebruik van de sportzaal:

Door de week:

van 8.30 – 18.00 uur:	de scholen en buitenschoolse opvang
van 18.00 – 22.30 uur:	de sportverenigingen hoofdzakelijk Badminton
	verwacht aantal sporters circa 20 pp. per uur

In het weekend: zaterdag en zondag

van circa 10.00 – circa 17.00 uur	sportverenigingen competitie Badminton
-----------------------------------	--

incidenteel verwacht aantal sporters circa 30 pp. per uur
recreanten sportactiviteit

In de sportzaal komt een ontmoetingsruimte, georganiseerd door de sportvereniging, voor de sporters en een tribune. De tribune is voor circa 150 – 200 personen.

Noot: De capaciteit van de tribune is nog niet definitief bepaald, waarschijnlijk wordt die kleiner.

9 Reactie werkgroep

De sportverenigingen verwachten 20 personen per uur doordeweeks van 18.00-22.30 uur.

Dan hoeft men niet te betalen voor parkeren, maar gezien het tekort aan parkeerplaatsen zijn de bewoners, die betalen voor een parkeervergunning de dupe. De druk op de parkeerplaatsen in de huidige situatie spitst zich al met name toe in de avonden wanneer de bewoners thuiskomen van hun werk. Dus de druk wordt daardoor nog extra vergroot.

Vraag 1: Hoe gaat u in de toekomst borgen dat betalende bewoners een parkeerplek hebben?

Vraag 2 : Als de tribune goed gebruikt wordt, waar moeten de bezoekers dan hun voertuig kwijt?

9 Antwoord gemeente

Door extra parkeerplaatsen aan te leggen voor het halen en brengen en hierbij een relatief hoog percentage toe te passen (hoger dan het landelijke gemiddelde) is de verwachting dat in de parkeerbehoefte kan worden voorzien. Zoals eerder toegelicht kunnen we helaas nergens in de gemeente garanderen dat mensen voor hun deur kunnen parkeren.

Zie onderstaand schema en volgende bladzijde voor parkeerrichtlijnen CROW voor een sporthal terwijl in de Doorslag een sportzaal komt, die veel kleiner is als een sporthal.

Categorie	Functies	Centrum	Centrum vr.norm*	Schil	Schil vr.norm*	Overig	Overig vr.norm*
	Sporthal per 100m² BVO	2,0	1,5	2,2	1,7	2,5	2,0

sporthal

Parkeerkencijfers (per 100 m² bvo)

	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		aandeel bezoekers
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	1,2	1,7	1,8	2,3	2,4	2,9	3,2	3,7	96%
sterk stedelijk	1,2	1,7	1,8	2,3	2,4	2,9	3,2	3,7	
matig stedelijk	1,3	1,8	1,9	2,4	2,6	3,1	3,2	3,7	
weinig stedelijk	1,3	1,8	1,9	2,4	2,6	3,1	3,2	3,7	
niet stedelijk	1,3	1,8	1,9	2,4	2,6	3,1	3,2	3,7	

Opmerking Let op bij grotere aantallen bezoekers zijn de kencijfers te laag

Verkeersgeneratie (per 100 m² bvo)

	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		aandeel bezoekers
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	4,2	6,0	6,3	8,1	8,5	10,3	11,2	12,9	98%
sterk stedelijk	4,2	6,0	6,3	8,1	8,6	10,3	11,2	12,9	
matig stedelijk	4,5	6,3	6,7	8,5	9,1	10,8	11,2	12,9	
weinig stedelijk	4,5	6,3	6,8	8,6	9,2	10,9	11,2	12,9	
niet stedelijk	4,5	6,3	6,8	8,6	9,2	10,9	11,2	12,9	

Opmerking Let op bij grotere aantallen bezoekers zijn de kencijfers te laag

Voor de sportzaal in Doorslag (valt onder Centrum) hanteren wij een norm van 2,0. Dit is hoger dan de parkeerrichtlijn dat CROW adviseert. De tribune is meegenomen omdat de gemeente van een hogere parkeernorm uit gegaan is dan de richtlijn van CROW die 1,2 is.

Wij gaan dus uit van een relatief ruim jasje.

Ditzelfde geldt voor het halen en brengen. Zo is de gemeente uitgegaan van 20% i.p.v. het lagere landelijke gemiddelde van 14%.

Deze twee voorbeelden illustreren dat de gemeente niet 'lukraak' parkeerrichtlijnen van het CROW overneemt, maar kritisch nadenkt over de voor Nieuwegein best toepasbare hoogte van bepaalde parkeernormen bij bepaalde functies.

Voorstel:

Heeft de werkgroep nog vragen dan willen we dit in een gesprek verder toelichten, tevens kan ook een vertegenwoordiger van de badmintonverenigingen aanwezig zijn om het gebruik van de sportzaal toe te lichten.

10 augustus 2017

Kees Hilhorst