

Woningbouw Raelterhof Raalte

PARKEERADVIES

Documentnr.: NO01-D02-41135233-SWS2
Projectnummer: 41135233
Status: definitief/02
Datum: 30 augustus 2023

Opdrachtgever:
BJZ.nu

1. INLEIDING

BJZ.nu werkt aan de planologische voorbereiding van het woningbouwinitiatief 'Raelterhof'. De ontwikkeling betreft een kleinschalige ontwikkeling van een hofje met een gevarieerd woningaanbod op de locatie van voormalig school De Zonnehof in Raalte (zie figuur 1.1). Roelofs Advies en Ontwerp BV is door BJZ.nu gevraagd te adviseren over het aspect 'parkeren'.



Figuur 1.1 Plankaart Raelterhof

2. PARKEERBEHOEFTE

Het woningbouwinitiatief bevat acht aanleunwoningen, vier sociale huurwoningen en acht rijtjeswoningen (koop). Met behulp van de methodiek uit de Nota 'Parkeernormen Raalte 2015' is het benodigd aantal parkeerplaatsen berekend. Hierbij is uitgegaan van de betreffende parkeernormen voor een locatie in de 'rest bebouwde kom' in 'Raalte/Heino'.

De bruto parkeerbehoefte van het initiatief komt op:

- 8x aanleunwoning * 1,2 = 9,6 parkeerplaatsen
- 8x koop, tussen/hoek * 2,0 = 16,0 parkeerplaatsen
- 4x huur, sociale huur * 1,6 = 6,4 parkeerplaatsen +
32,0 parkeerplaatsen

De bruto parkeervraag bestaat uit de parkeervraag voor bewoners en bezoekers. Conform gemeentelijk beleid is 0,3 parkeerplaats van de parkeernorm bestemd voor bezoekers. Dit betekent dat het initiatief voor bezoekers een bruto parkeervraag van $20 * 0,3 = 6,0$ parkeerplaatsen kent. De bruto parkeervraag voor bewoners is $32,0 - 6,0 = 26,0$ parkeerplaatsen.

Met behulp van de aanwezigheidspercentages uit de gemeentelijke parkeernormennota zijn de mogelijkheden voor dubbelgebruik inzichtelijk gemaakt. Tabel 2.1 bevat de parkeerbalans voor het initiatief inclusief dubbelgebruik. Uit de tabel volgt dat de 'werkdagavond' maatgevend is voor de netto parkeervraag van het initiatief (28,2 parkeerplaatsen). Dit betekent dat het initiatief een netto parkeervraag kent van afgerond 29 parkeerplaatsen. In de plankaart zijn vooralsnog 32 parkeerplaatsen ingepast, waarmee er een overschot is van 3 parkeerplaatsen.

	bruto	werkdag				koop	zaterdag		zondag
		ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
bewoners	100%	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
	26,0	13,0	13,0	23,4	26,0	20,8	15,6	20,8	18,2
bezoekers	100%	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
	6,0	0,6	1,2	4,8	0,0	4,2	3,6	6,0	4,2
totaal	32,0	13,6	14,2	28,2	26,0	25,0	19,2	26,8	22,4
afgerond	32	14	15	29	26	25	20	27	23

Tabel 2.1 Parkeerbalans Raelterhof

3. INVULLING PARKEEROPGAVE

3.1 LOCATIE

In voorgaand hoofdstuk is bepaald dat het woningbouwinitiatief een netto parkeerbehoefte kent van 29 parkeerplaatsen. Binnen het bouwvlak is te weinig ruimte om de volledige parkeervraag op een parkeerterrein te faciliteren, waardoor er aanvullend ook gezocht is naar ruimte rondom het bouwvlak. In de plankaart zijn 10 parkeerplaatsen binnen het bouwvlak ingepast en zijn 22 parkeervakken gesitueerd aan De Brink.

De Brink is een woonerf waar het 'verblijven' (wonen, spelen, wandelen e.d.) centraal staat en een maximum snelheid van 15 km/uur van toepassing is. Er is geen doorgaand verkeer aanwezig en de auto is 'te gast'. De weginrichting en de huidige intensiteit (inschatting <150 mvt/etmaal) sluiten hier goed op aan. In de plansituatie is de prognose dat de intensiteit op de maatgevende locatie (aansluiting De Brink – Hartkampweg) op circa 300 mvt/etmaal ligt. Ook deze intensiteit sluit aan bij de functie en vormgeving van de straat.

Op basis van de verblijfsfunctie en bijbehorende intensiteit en snelheid is De Brink geschikt om het plangebied op een acceptabele wijze te ontsluiten en hier ook parkeervoorzieningen te treffen. De alternatieven (Hartkampweg en Jan van Arkelstraat) zijn minder geschikt om het parkeren te faciliteren.

De Hartkampweg (maximum snelheid 30 km/uur) is de ontsluitingsweg van achterliggende wijk en tevens de fietsverbinding van/naar de sportvoorzieningen aan de overzijde van de N348. De intensiteit op deze straat ligt in de plansituatie op circa 1.500 mvt/etmaal (bron: telling gemeente + verkeersgeneratie plansituatie). De Jan van Arkelstraat (maximum snelheid 30 km/uur) vormt de ontsluiting van woonzorgcomplex De Hartkamp en maakt onderdeel uit van een belangrijke fietsroute tussen de wijken Vloedkampen en Langkamp en de sport- en onderwijsvoorzieningen nabij Tijenraan. De straat kent een huidige intensiteit van circa 600 mvt/etmaal (bron: verkeersmodel gemeente) en wanneer de parkeervoorzieningen van het woningbouwinitiatief aan deze straat worden toegevoegd neemt de intensiteit toe tot circa 750 mvt/etmaal.

Vanuit functioneel gebruik (arriveren en vertrekken van/naar dezelfde richting) dienen mogelijke parkeervoorzieningen aan de Hartkampweg en/of Jan van Arkelstraat bij voorkeur vormgegeven te worden als haakspaarvak. De intensiteiten van zowel gemotoriseerd- als fietsverkeer liggen op de Hartkampweg en Jan van Arkelstraat hoger dan op De Brink. Dit betekent dat er een beduidend hoger veiligheidsrisico is voor conflicten tussen voertuigen van/naar de parkeerplaatsen en doorgaand fiets- en/of gemotoriseerd verkeer.

Haakspaarvakken zijn daarbij -met het behouden van het noodzakelijke trottoir- niet inpasbaar langs de Hartkampweg. Langs de Jan van Arkelstraat is deze ruimte er wel, maar dit gaat ten koste van de boomstructuur. Inpassing van langspaarvakken is op beide locaties wel mogelijk, maar brengt onvoldoende capaciteit. Bijkomend nadeel vanuit comfort en verkeersveiligheid is dat geparkeerde voertuigen moeten keren in de straat.

Resumerend zijn de verkeerskundige consequenties per parkeerlocatie inzichtelijk gemaakt in tabel 3.1. Uit de tabel volgt de conclusie dat De Brink de beste locatie is om de parkeervoorzieningen voor het woningbouwinitiatief te faciliteren.

Aspect	De Brink	Hartkampweg	Jan van Arkelstraat
intensiteit gemotoriseerd verkeer	+/- 300 mvt/etmaal	+/- 1500 mvt/etmaal	+/- 750 mvt/etmaal
intensiteit fietsverkeer	laag	gemiddeld	hoog
doorgaand verkeer	nee	ja	beperkt
maximum snelheid	15 km/uur	30 km/uur	30 km/uur
verkeersveiligheid	hoog	laag	gemiddeld
inpasbaarheid	goed	slecht	gemiddeld
voetgangers	trottoir	trottoir niet mogelijk	trottoir

Tabel 3.1 Afwegingsmatrix locatie parkeren Raelterhof

3.2 VORMGEVING

In voorgaande paragraaf is geconcludeerd dat De Brink de beste locatie is om de benodigde parkeervoorzieningen te faciliteren. In de Nota Parkeernormen 2015 van de gemeente zijn eisen voor de maatvoering voor parkeervoorzieningen opgenomen. Bij een rijbaanbreedte van >5,5 m wordt een parkeervak van 2,5 m bij 5,0 m voorgeschreven.

De Brink kent een rijbaan van ongeveer 5,0 m breed. Mede vanuit comfort is er tussen de rijbaan en parkeervakken een strook van ongeveer één meter voorzien. Deze strook komt de manoeuvreerimte bij het in-/uitparkeren ten goede. De totale rijbaanbreedte voor de parkeermanoeuvre komt hiermee op circa 6,0 m.

Op basis van actuele richtlijnen (ASVV2021) kennen de parkeervakken in de plankaart een afmeting van 5,13 bij 2,5 m. De maatvoering voldoet hiermee aan de minimale eisen vanuit de gemeente. De strook tussen parkeervakken en rijbaan fungeert tevens als voetgangersverbinding voor personen van/naar de geparkeerde voertuigen. Dit komt de verkeersveiligheid op De Brink ten goede. Voor de reguliere voetgangersstromen is er tussen de parkeervakken en de woningen een voetpad van 1,5 m voorzien.

Binnen het plangebied is een parkeerweg van circa 5,75 m voorzien. Ook deze rijbaanbreedte voldoet bij de toegepaste parkeervakken van 2,5 m breed. Rijcurvesimulaties (zie figuur 3.1) tonen aan dat ook 'kritische' parkeervakken ook bereikbaar zijn.



Figuur 3.1 Rijcurvesimulaties kritische parkeervakken

4. CONCLUSIES & AANBEVELINGEN

Op basis van voorgaande analyse volgt de conclusie dat De Brink de beste parkeerlocatie voor het woningbouwinitiatief 'de Raelterhof' is. De alternatieve locaties bij de Hartkampweg en/of Jan van Arkelstraat kennen verkeerskundig gezien meer nadelen dan de locatie aan De Brink.

Het initiatief kent op basis van dubbelgebruik een netto parkeerbehoefte van 29 parkeerplaatsen. Hiervoor zijn in de plankaart 32 parkeervakken ingepast, waarmee er voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is. De maatvoering van de parkeervakken voldoet aan de eisen die die de gemeente stelt en ook de 'kritieke' parkeervakken zijn op basis van rijcurve simulaties bereikbaar.

