Heerlen

Memo

Domein Ruimte - Team
Beleid Ruimte

Aan

Afschrift aan

Datum
14 juli 2020

Onderwerp
Parkeren en Verkeersgeneratie Schinkelkwadrant Zuid

Algemeen

Voor het bepalen van de parkeerbehoefte wordt uitgegaan van een feitelijk en planologisch veranderde situatie. De ontwikkeling Schinkelkwadrant Zuid vindt plaats binnen een gebied waar reeds lange tijd sprake is van leegstand. Een groot deel van de bestaande gebouwen zal worden gesloopt. Voor het bepalen van de parkeerbehoefte is uitgegaan van de nieuwe situatie.

Parkeren

Auto

Conform de vigerende parkeernormen (Parkeernota Heerlen 2010) dient een woning met een ligging in het 'centrum' gekoppeld te worden aan een parkeernorm van 1,5 parkeerplaats per wooneenheid. Ten behoeve van de woonfunctie (98 wooneenheden) bedraagt de parkeerbehoefte daarmee in totaal 147 parkeerplaatsen.

Verder zal er sprake zijn van de realisatie van 1000 m^2 BVO horeca en 279 m^2 BVO aan commerciële functies (Honigmannstraat). Conform de Parkeernota Heerlen (bijlage 6) geldt er in het gebied 'Centrum' een algehele vrijstelling voor alle vormen van horeca en voor winkels kleiner dan 1500 m^2 BVO. Voor de voornoemde functies hoeft daarmee geen parkeerbehoefte te worden bepaald.

Bijgevolg bedraagt de maximale parkeerbehoefte voor de ontwikkeling 147 parkeerplaatsen, die in beginsel op eigen terrein gerealiseerd dienen te worden. Het plan voorziet in de realisatie van minimaal 98 en maximaal 116 parkeerplaatsen op eigen terrein in het plangebied. Het realiseren van meer parkeerplaatsen in het plangebied wordt omwille van kwaliteitseisen niet wenselijk geacht. Zo kan de aanleg van meer parkeerplaatsen leiden tot een verstoring van de gewenste ruimtelijke en groene kwaliteiten van het binnengebied. Daarnaast wordt het parkeren enkel rechtstreeks onder de gebouwen en in de binnenhoven gefaciliteerd. Parkeren onder en in de openbare ruimte wordt, mede omwille van infiltratie-eisen, in beginsel niet wenselijk geacht.

Conform bijlage 3 van de Parkeernota Heerlen 2010 kan er, indien er op eigen terrein onvoldoende ruimte is of indien het financieel niet haalbaar is om een toereikende parkeervoorziening te realiseren, uitgeweken worden naar de (semi-)openbare ruimte. Dit laatste vraagt te allen tijde een nadere afweging van het gemeentebestuur en behoeft een ontheffing.
De geactualiseerde parkeerbalans geeft aan dat er in het centrum een overschot aan parkeerplaatsen is. Rekening houdend met de volledige ontwikkeling van het Schinkelkwadrant is er nog steeds sprake van een aanzienlijke overcapaciteit. Het verlenen van een eventuele ontheffing is derhalve haalbaar zijn.

Fiets
Met betrekking tot het fietsparkeren ziet het Bouwbesluit er op toe dat er dat er een minimaal benodigde oppervlaktemaat aan stallingsruimte wordt gereserveerd. Per wooneenheid dient, conform het facetbestemmingsplan 'Stedenbouwkundige bepalingen', een stallingsruimte voor twee fietsen voorzien te zijn. Ten behoeve van de stallingsruimte voor fietsen m.b.t. de horecavoorziening geldt een norm van 15 fietsen per 100 m² BVO. Uitwerking hiervan volgt ten tijde van de omgevingsvergunning.

Verkeersgeneratie en -ontsluiting
Verkeersgeneratie
De volledige extra verkeersgeneratie van het plan wordt enkel voor de functie wonen berekend. De bezoekersaantallen voor de overige functies zitten al verwerkt in eerdere berekeningen van het centrum als onderdeel van de ontwikkeling van de parkeergarages in het centrum. De horeca- en retailfunctie in dit plan maken immers gebruik van de bestaande parkeergelegenheden en die zijn in het verleden ten behoeve van de verkeersgeneratie al voor de totale capaciteit meegenomen.

Met behulp van de CROW-rekentool 'Parkeren en Verkeersgeneratie' kan berekend worden dat de vestiging van 98 woningen zal leiden tot een verkeersgeneratie van maximaal 400 motorvoertuigen per etmaal.

Wat resteert is het incidenteel zoekverkeer/bevoorrading van de horeca en de retailfunctie. Het aandeel bezoekers van retail in het centrum maakt 94% uit van de totale verkeersgeneratie in het centrum. Het aandeel bezoekers van horeca maakt 90% uit van de totale verkeersgeneratie.

Voor de bepaling van de 1000 m² BVO horeca zijn er geen kencijfers omtrent de verkeersgeneratie voorhanden. Uitgaande van 80 benodigde parkeerplaatsen (o.b.v. de vigerende parkeernormen) en een gemiddeld aantal parkeerwisselingen (turn-over) van twee kan worden gesteld dat deze functie een verkeersgeneratie heeft van 320 motorvoertuigen per etmaal. Dit resulteert in 32 motorvoertuigen per etmaal zoekverkeer/bevoorrading (zijnde 10% van 320) gerelateerd aan de horecafunctie.

De berekening van de verkeersgeneratie van de retailfunctie kan dan weer gebaseerd worden op een algemene gecombineerde binnenstadsfunctie op

gebied van detailhandel, hetgeen overeenkomt met 10 motorvoertuigen per etmaal. Dit resulteert in 1 motorvoertuigen per etmaal zoekverkeer/bevoorrading (zijnde 6% van 10) gerelateerd aan de retailfunctie.

Bijgevolg kan worden gesteld dat de gehele ontwikkeling zal leiden tot een maximale verkeersgeneratie van circa 433 motorvoertuigen per etmaal.

Verkeersontsluiting
De ontsluiting van het plangebied vindt plaats via de Geerstraat, Honigmannstraat en de Schinkelstraat. Deze wegen kunnen de extra verkeersgeneratie zonder meer afwikkelen. Voor de Schinkelstraat en de Honigmannstraat is de verwachte intensiteit 1633 motorvoertuigen (= 1200 (huidig) + 433 (maximale toename door de ontwikkeling Schinkelkwadrant Zuid), hetgeen nog steeds ruim beneden de maximale intensiteit van 4000 motorvoertuigen voor erftoegangswegen ligt. Voor de Geerstraat geldt dat de intensiteit toeneemt van 9700 (huidig) naar 10.133 motorvoertuigen per etmaal. Dit is nog binnen de intensiteit die voor een gebiedsontsluitingsweg, zoals de Geerstraat, van om en nabij 20.000 motorvoertuigen per etmaal acceptabel wordt geacht. Als vuistregel voor intensiteiten op gebiedsontsluitingswegen worden intensiteiten tussen 15.000 en maximaal 20.000 motorvoertuigen per etmaal als acceptabel beschouwd, afhankelijk van de capaciteit van de kruisingen in het wegvak. Gesteld kan worden dat – gelet op de functie van de weg, deze vuistregel en de ervaringen in de huidige situatie – de optredende verkeersintensiteiten uit het oogpunt van verkeersafwikkeling niet leiden tot knelpunten.