

Informatienota

Aan : de gemeenteraad van Wageningen
Van : Anne Janssen (portefeuillehouder Wonen)
CC : Erik-Jan Bijleveld (portefeuillehouder Mobiliteit)
Datum : 17 april 2024
Onderwerp : Toekomstige parkeerdruk, verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid
omgeving Churchillweg-Dolderstraat-Kolkakkerweg
Documentnummer : D24.1207432
Zaaknummer : Z24.431567



1. Aanleiding

De Nota van Uitgangspunten Churchillweg-Dolderstraat is op 8 april onderwerp van het rondetafelgesprek met de raad geweest. Vanuit de insprekers (vertegenwoordigers van de omwonenden van de Churchillweg en Kolkakkerweg) en de raad bestaan vragen over de effecten van de woningbouwontwikkeling(en) op de parkeerdruk voor auto's en op de bijbehorende verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid. Er is tijdens het rondetafelgesprek de toezegging gedaan om de raad van aanvullende informatie te voorzien ten aanzien van de parkeerdruk en verkeersafwikkeling (met samenhangend de verkeersveiligheid).

2. Doelstelling

Doel van deze informatienota is:

1. Inzicht geven in de toekomstige parkeersituatie op basis van de parkeerbalans (met onderbouwing) van de projecten Churchillweg-Dolderstraat en Kolkakkerweg-Noord;
2. Inzicht geven in de verwachte toekomstige hoeveelheid verkeer in relatie tot herinrichting van de Churchillweg naar fietsstraat, de realisatie van bovengenoemde woningbouwprojecten en andere ontwikkelingen in de buurt (als Churchillweg 152, nieuwbouw Margrietschool) en een uitspraak te doen over de verwachte verkeerseffecten.
3. Een toelichting te geven op het vervolgproces van nog openstaande aspecten met betrekking tot verkeer en parkeren.
4. Overige toezeggingen (stand van zaken archeologisch onderzoek).

De nieuwe woningbouw leidt tot meer verkeer dan de oude gebouwen die worden gesloopt. De vraag is of dat de totale hoeveelheid verkeer gaat leiden tot problemen of niet. Waarbij de totale hoeveelheid verkeer ook samenhangt met andere ontwikkelingen in de omgeving, zoals van de reconstructie van de Churchillweg tot fietsstraat. Hoeveel verkeer verwachten we? Leidt dat tot aandachtspunten? En zo ja, wat doen we daar dan aan?

3. Effecten op de parkeerdruk

3.1 Elk plan moet een sluitende parkeerbalans hebben, hierdoor wordt er geen negatieve impact op de parkeerdruk in de omgeving verwacht

Zoals vastgelegd in de Nota van Uitgangspunten (NvU) moeten de ontwikkelingen aan de Churchillweg-Dolderstraat en Kolkakkerweg Noord (evenals andere woningbouwontwikkelingen) voldoen aan de parkeereis uit de Nota Parkeernormen Wageningen 2015. Het parkeerbeleid streeft ernaar onbenutte parkeerplaatsen te vermijden en te zorgen voor voldoende parkeergelegenheid, om zo een veilige en gezonde fysieke leefomgeving te waarborgen. Een sluitende parkeerbalans, waarbij het aantal parkeerplaatsen gelijk is aan de parkeerbehoefte, is essentieel voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning voor bouwprojecten.

Een sluitende parkeerbalans ontstaat wanneer het parkeeraanbod overeenkomt met de parkeervraag. Het parkeeraanbod bestaat uit twee componenten: de parkeerplaatsen op eigen terrein en de nieuwe openbare parkeerplaatsen die aan de ontwikkeling kunnen worden toegeschreven. Bovendien biedt de Nota de mogelijkheid om gebruik te maken van een algemene vrijstelling (verlaging parkeereis) en mogelijke restcapaciteit in de omgeving van het plan/de plannen.

Voor beide projecten is of zal sprake zijn van een sluitende parkeerbalans. Voor het plan Churchillweg-Dolderstraat is de parkeerbalans sluitend. Hierbij worden een aantal parkeerplaatsen gerealiseerd in op eigen terrein van De Bunte ter hoogte van de Braakakkerweg, achter de tuinen van de te realiseren twee-onder-een-kap woningen aan de Dolderstraat. Idealiter streven we naar een gezamenlijke parkeeroplossing om parkeren voor beide plannen te optimaliseren (zie 3.2)

In de verdere planuitwerking van het project Kolkakkerweg Noord moeten drie extra parkeerplaatsen worden opgenomen om de parkeerbalans sluitend te maken voor het huidige ontwerp dat deel uitmaakt van de vastgestelde Nota van Uitgangspunten Kolkakkerweg Noord. Door een foutieve berekening van 'dubbelgebruik' moeten er ten opzichte van het schetsontwerp uit de NvU nog drie parkeerplaatsen worden toegevoegd. De ruimte hiervoor kan enerzijds gezocht worden door aanpassingen in het huidige ontwerp en anderzijds binnen de gezamenlijke optimalisatieoplossing (zie 3.2).

De gedetailleerde parkeerberekeningen zijn te vinden in bijlage 1 en 2. Daarnaast is het streven naar een efficiëntere gezamenlijke parkeeroplossing (zie 3.2).

3.2 Gezamenlijke parkeeroplossing ten behoeve gebalanceerd ruimtegebruik

De Bunte Vastgoed, de Woningstichting en de gemeente streven naar een efficiëntere, gezamenlijke parkeeroplossing in het achtergebied (nu Braakakkerweg) van de ontwikkeling van de Woningstichting c.q. de achtertuinten van de nieuwe woningen aan de Dolderstraat van de Bunte Vastgoed. Het aantal parkeerplaatsen verandert hierdoor niet, maar door gebruik te maken van bijvoorbeeld dezelfde rijbaan en een andere inrichting, ontstaat er meer ruimte voor zowel behoud van bestaand groen, als aanleg van nieuw groen (minder toegangsweg tot de parkeerplaatsen nodig). Deze parkeeroplossing wordt nu verkend, maar te allen tijde geldt dat de afzonderlijke ontwikkelingen aan de Nota Parkeernormen 2015 moeten voldoen (zie 3.1).

3.3 Geen bezwaarlijke parkeerdruk hoek Churchillweg - Kolkakkerweg

Vanuit de buurt leven zorgen over de toekomstige parkeerdruk in de buurt en vooral ter plaatse van de hoek Churchillweg - Kolkakkerweg. Hier is ook een kerk aanwezig, die voor haar parkeerplaatsen is aangewezen op openbare parkeerplaatsen in de buurt (omdat de kerk zelf geen parkeerplaatsen heeft op haar terrein). Een recente parkeerdrukmeting heeft aangetoond dat er op de piekmomenten in de huidige situatie geen parkeerprobleem is op de hoek Churchillweg-Kolkakkerweg en in de rest van de Kolkakkerweg. Gezien de resultaten van de recente parkeerdrukmeting, levert een dergelijk piekmoment een hoge parkeerdruk op, maar is parkeren half op straat /half op de stoep niet noodzakelijk. Voor een toelichting op de parkeerdrukmeting verwijzen we graag naar bijlage 3.

In de toekomstige situatie heeft de Woningstichting 20 parkeerplaatsen aan de noordzijde van de Kolkakkerweg voorzien voor de nieuwbouw van hun woningen. Daarmee komt de mogelijkheid van 'illegaal' parkeren half op de straat/half op de stoep te vervallen. Gezien bovenstaande conclusie ten aanzien van de parkeerdruk, is dat niet bezwaarlijk. Het betekent mogelijk alleen dat in de toekomstige situatie bewoners (en hun bezoek) van de bestaande woningen, de kerk en van de nieuw te bouwen woningen, hun auto op zo'n piekmoment niet voor de deur van de woning c.q. de kerk zouden kunnen parkeren. Dat past binnen ons parkeerbeleid, tevens vastgelegd in het Koersdocument voor de Visie Bebouwde Kom.

4. Effecten op verkeer

4.1 Effecten van ontwikkelingen en fietsstraat op het verkeer zijn aanwezig, maar per saldo gering

De woningbouwprojecten nabij de Churchillweg (Churchillweg-Dolderstraat & Kolkakkerweg-Noord) en de herinrichting naar fietsstraat hebben invloed op het verkeer in de omgeving. Het aantal fietsers en auto's als gevolg van de woningbouwplannen zal iets toenemen, maar het wegennetwerk kan dat goed verwerken. De fietsstraat maakt de Churchillweg veiliger voor fietsers, maar minder aantrekkelijk voor autoverkeer. Zodoende zal doorgaand autoverkeer naar het centrum en de stad uit een andere route kiezen, waardoor er minder autoverkeer over de Churchillweg en omgeving zal gaan. Dus enerzijds neemt het verkeer door woningbouwontwikkelingen enigszins toe, maar anderzijds is er sprake van substantieel minder autoverkeer in de omgeving door de herinrichting van de Churchillweg naar fietsstraat.

De verkeerssituatie na de realisatie van de fietsstraat Churchillweg wordt gemonitord om exacte verkeersstromen (en eventueel benodigde aanvullende maatregelen) in beeld te krijgen. Hiervan zijn nog geen feitelijke cijfers beschikbaar, omdat de herinrichting momenteel wordt uitgevoerd.

De totale hoeveelheid verkeer komt als gevolg van beide ontwikkelingen vermoedelijk uit op rond de 2.000 motorvoertuigen per etmaal voor de Kolkakkerweg. Dat is een waarde die normaal is voor een straat in een 30 km/u zone zonder verkeersfunctie. Dit leidt niet tot problemen op het vlak van doorstroming en verkeersveiligheid, noch op het vlak van leefbaarheid.

De ontwikkelingen aan de Churchillweg en Kolkakkerweg leiden niet tot verkeersproblemen in de omliggende straten. Dit komt doordat het aantal van 4.500 motorvoertuigen per dag niet wordt overschreden zodat er geen filevorming ontstaat. Uitzondering hierop is de Hollandseweg richting Mansholtlaan. Echter, dankzij de veilige weginrichting met aangrenzende fietsstroken kan ook hier het

verkeer efficiënt worden afgehandeld. De wegversmalling bij de bushalte op de Hollandseweg veroorzaakt bewust enige vertraging tijdens spitsuren, wat de veiligheid van overstekende scholieren naar Pantarijn ten goede komt.

De nieuwe Margrietschool zit aan de Haverlanden. De verkeerssituatie van de nieuwe locatie van de Margrietschool in relatie tot de Van Uvenweg is nog in onderzoek. De oversteek van de Churchillweg is een oversteek in twee etappes, dus voldoende verkeersveilig voor overstekend fiets- en wandelverkeer.

4.2 Onderbouwing verkeerseffecten

De onderbouwing van de verkeerseffecten zijn opgenomen in bijlage 4.

5. Vervolgproces

In de vervolgfase van beide projecten staan volgende acties op het gebied van verkeer en parkeren open:

- Gemeente Wageningen, de Woningstichting en De Bunte werken gezamenlijk aan de optimale oplossing voor de gezamenlijke parkeercoffer
- De Woningstichting maakt een nieuw ontwerp voor inrichting openbare ruimte en voegt drie parkeerplaatsen toe om te voldoen aan de parkeerbalans (kan idealiter gecombineerd worden met de eerste bullet)
- Het ontwerp voor de openbare ruimte houdt rekening met:
 - Anti-parkeermaatregelen (bijvoorbeeld anti-parkeerpaaltjes in het gras of op de stoep)
 - Gehandicaptenparkeerplaatsen (2x) nabij de kerk
- De Bunte brengt in beeld hoe deelauto's permanent onderdeel zijn van de ontwikkeling
- De Bunte en De Woningstichting brengen in beeld welke adressen welke parkeerrechten hebben (voor parkeren in de openbare ruimte met een parkeervergunning, in de situatie dat hier ooit vergunningparkeren wordt ingevoerd).
- Gemeente Wageningen monitort de verkeersstromen na opening van de fietsstraat

De raad en andere belanghebbenden worden van voorgaand proces op de hoogte gehouden.

6. Overig

Tijdens het rondetafelgesprek van 8 april 2024 heeft de wethouder de toezegging gedaan schriftelijk te laten weten hoelang het archeologisch onderzoek naar verwachting duurt. De toelichting hierop is hieronder opgenomen.

Er heeft voor de locatie de Churchillweg een archeologisch bureau- en verkennend booronderzoek plaatsgevonden.

Er is als vervolgonderzoek proefsleuven geadviseerd. Voorafgaand aan dit proefsleuvenonderzoek moet een Programma van Eisen worden opgesteld. Hierin worden de uitgangspunten opgenomen voor het uit te voeren proefsleuvenonderzoek. Het gebied heeft een hoge verwachting en is kansrijk voor archeologie. Bovendien kan na het proefsleuvenonderzoek nog een opgraving noodzakelijk zijn. Een inschatting van de duur van het onderzoek is lastig te geven. Dit is afhankelijk van de vondstdichtheid. We koersen nu op een aantal weken, ook omdat er na het proefsleuvenonderzoek een uitwerking en rapportage moet plaatsvinden van de resultaten waarop het vervolgonderzoek (opgraving) gebaseerd wordt. Soms kan dit versneld worden als er sprake is van een proefsleuvenonderzoek met een doorstart naar een opgraving.

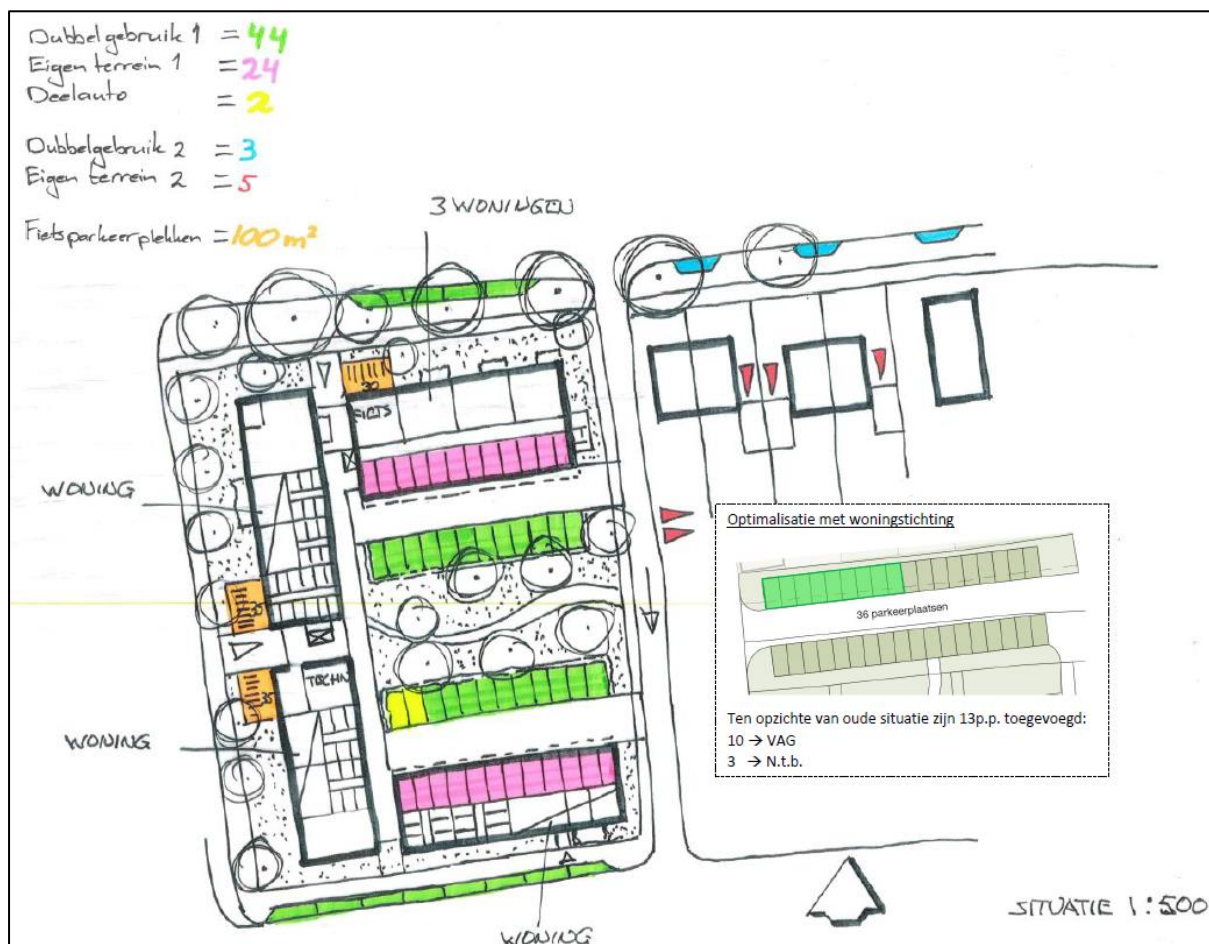
BIJLAGE 1 PARKEERBALANS CHURCHILLWEG - DOLDERSTRAAT

De toepassing van de parkeernormen bestaat uit twee stappen:

- Stap 1: Vaststellen uitgangspunten autoparkeren;
- Stap 2: Berekening parkeerbalans;
 - a. **De parkeervraag wordt vastgesteld (parkeereis):** door te kijken naar de vraag op basis van de Nota parkeernormen 2015;
 - b. **Het parkeeraanbod wordt vastgesteld:** door te kijken naar het aanbod parkeerplaatsen die worden gerealiseerd voor de ontwikkeling en eventuele parkeerplaatsen in het openbaar gebied die aan de ontwikkeling kunnen worden toegeschreven;
 - c. **De parkeerbalans wordt vastgesteld:** door te kijken naar het verschil tussen parkeereis en parkeeraanbod. Wanneer er meer vraag is dan aanbod, is er geen sluitende parkeerbalans en voldoet het plan niet.

Stap 1: vaststellen uitgangspunten autoparkeren

De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd:



Figuur 1: Parkeeroplossing plan nieuwbouwontwikkeling Churchillweg-Dolderstraat (Churchillweg 146) van ontwikkelaar (niet gemarkeerde parkeerplaatsen zijn onderdeel van project Kolkakkerweg Noord).

Tabel 1: De gehanteerde uitgangspunten.

Onderdeel	Beoordeling
Algemeen	
Gebied	Zone 3b: Overig, binnen bebouwde kom
'Plan' (versie: Wageningen, Churchillweg/Dolderstraat/Kolkakkerweg (20832-R), 06-03-2023)	
Categorisering functie	4x 2-onder-1-kap woning (120 m ²) 5x Appartement 95 m ² : Woning midden (90-135 m ² GBO) 42x Appartement 70 m ² : Woning klein 2 (50 – 75 m ² GBO) 27x Appartement 49 m ² : Woning klein 3 (<50 m ² GBO)
Omvang	Deelgebied 2: • Woning groot: 4 woningen Deelgebied 1: • Woning midden: 5 woningen • Woning klein 2: 42 woningen • Woning klein 3: 27 woningen • Totaal: 78 woningen
Overig	- De bestaande boerderij valt buiten de parkeerbalans. Uitgangspunt: t.z.t. parkeren bewoners op eigen terrein. Bezoek daarbuiten. - Het parkeren wordt op maaiveldniveau opgelost. - Een totaal van 24 appartementen krijgt een parkeerplaats toegewezen op huisnummer (op eigen terrein). Appartement midden: 5x en appartement klein 2: 19x. - Het plan heeft 2 deelauto's (op eigen terrein). - Om te waarborgen dat de bewoners van de appartementen en woningen daar parkeren waar dit logisch is, is het gebied in twee deelgebieden opgedeeld, zie ook figuur 2.

Parkeernormen auto							
Matig stedelijk							
Functietype	Eenheid	Zone 1: bin-nenstad		Zone 2: bin-nenstadschil		Zone 3: BiBeKo overig (reductie 3a en 3b nog toepassen)	
		Wonen	Bezoek	Wonen	Bezoek	Wonen	Bezoek
Wonen							
Woning groot, > 135 m ² GBO	Woning	1,5	0,3	1,6	0,3	1,9	0,3
Woningen midden, 90 - 135 m ² GBO	Woning	1,2	0,3	1,4	0,3	1,6	0,3
Woning klein 1, 75 - 90 m ² GBO	Woning	1,0	0,3	1,1	0,3	1,3	0,3
Woning klein 2, 50 - 75 m ² GBO	Woning	0,7	0,3	0,8	0,3	1,0	0,3
Woning klein 3, < 50 m ² GBO	Woning	0,4	0,2	0,5	0,2	0,7	0,2



Figuur 2: De opdeling van de planlocatie in twee deelgebieden.

Stap 2: berekening parkeerbalans

Berekening parkeerbalans voor:

1. Deelgebied 1
2. Deelgebied 2

Deelgebied 1:

Een parkeerberekening zonder onderstaande factoren:

- De kans op dubbelgebruik (toepassing van aanwezigheidspercentages)
- Zonder rekening te houden met parkeren op eigen terrein van 24 woningen, die dan niet meetellen in de kans op dubbelgebruik
- Zonder reductiefactor:
 - o De 'algemene vrijstelling' van 2 parkeerplaatsen (per complexdeel)
 - o Het gebruik van een 'deelauto': vrijstelling van 4 parkeerplaatsen per deelauto.

Levert onderstaande totalen op:

- Wonen:
 - o $5 * 1,6 = 8$
 - o $42 * 1,0 = 42$
 - o $27 * 0,7 = 18,9$
- Bezoek
 - o $(5 + 42) * 0,3 = 14,1$
 - o $27 * 0,2 = 5,4$
- Totaal: $88,4 \sim 88$ parkeerplaatsen (afgerond)

Waarom leggen we dan geen 88 parkeerplaatsen aan? Omdat we dan parkeerplaatsen voor de leegstand realiseren. Want op het 'maatgevende moment' zijn vaak niet alle bewoners thuis en is ook niet overal al het bezoek aanwezig. Dit noemen we rekenen met aanwezigheidspercentages. Oftewel het in beeld brengen van de kans op 'dubbelgebruik': als een bewoner weg is, kan die openbaar toegankelijke parkeerplaats worden gebruikt door iemand anders. Bijvoorbeeld door een voertuig van een bezoeker bij een buurman.

Tabel 2: Aanwezigheidspercentages Nota parkeernormen Wageningen 2015

Aanwezigheidspercentage toe te passen voor parkeerbalans, gebiedsparkeerplan, benutting restcapaciteit									
Funcietype	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koopavond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag (winkel-sluiting)	Zondagmiddag, koopzondag
Woningen bewoners	50	50	90	80	100	60	80	70	70
Studentenhuisvesting bewoners	10	20	60	60	100	60	60	60	60
Woningen en studentenhuisvesting bezoekers	10	20	80	70	0	60	100	70	70

Wat de parkeerberekening complex maakt, is dat voor 24 woningen in de ontwikkeling een eigen parkeerplaats op huisadres wordt toegekend. Op die parkeerplaatsen is geen dubbelgebruik door anderen mogelijk.

Parkeren op eigen terrein

- Parkeerplaatsen: 24 parkeerplaatsen (5x appartement midden + 19x appartement klein 2 * 1,0)
- Deelauto's: 2 parkeerplaatsen

Parkeervraag openbaar toegankelijke parkeerplaatsen (werkdagavond)

- Wonen:
 - o 5x appartement midden * 0,6 = 3
 - o (42-19=) 23x appartement klein 2 * 1,0 = 23
 - o 27x appartement klein 3 * 0,7 = 18,9
 - o Totaal: 44,9 * 90% = 40,41 parkeerplaatsen
- Bezoek:
 - o (42 * 0,3 + 27 * 0,2 = 19,62 * 90% =) 15,69 parkeerplaatsen
- Totaal met dubbelgebruik (aanwezigheidspercentages): 40+16= 56 parkeerplaatsen
- Algemene vrijstelling:
 - o -2 parkeerplaatsen voor complexdeel noord/Dolderstraat
 - o -2 parkeerplaatsen voor complexdeel zuid/Kolkakkerweg
- Totaal (met dubbelgebruik en algemene vrijstelling): 56-2-2= 52 parkeerplaatsen

Parkeeraanbod openbaar toegankelijke parkeerplaatsen

- Dolderstraat (straat): 4 parkeerplaatsen
- Hofje achter Churchillweg 146: 2 * 12 = 24 parkeerplaatsen
- Parkeerkoffer Kolkakkerweg-Noord: 10 parkeerplaatsen (van het totale aanbod op die plek)
- Kolkakkerweg (straat): 8 parkeerplaatsen
- Totaal: 46 parkeerplaatsen

Parkeerbalans deelgebied 1

- Parkeeraanbod minus parkeervraag: 46 - 52 = -6 parkeerplaatsen (tekort)
 - o *Toepassing 2 deelauto's (op eigen terrein): vrijstelling van 2 * 4 = 8 parkeerplaatsen*
 - o *Daarmee is de parkeerbalans: -6 - 2 + 8 = 0 (in balans)*

Deelgebied 2:

Een parkeerberekening zonder onderstaande factoren:

- De kans op dubbelgebruik (toepassing van aanwezigheidspercentages)
- Zonder rekening te houden met parkeren op eigen terrein van 4 woningen, die dan niet meetellen in de kans op dubbelgebruik
- Zonder reductiefactor:
 - o De 'algemene vrijstelling' van 2 parkeerplaatsen (per complexdeel)

Levert onderstaande totalen op:

- Wonen:
 - o 5 * 1,9 = 9,5
- Bezoek
 - o 5 * 0,3 = 1,5
- Totaal: 9,5 + 1,5 = 11 parkeerplaatsen

Ook hier geldt weer dat rekening moet worden gehouden met parkeren op eigen terrein en dubbelgebruik om te komen tot het juiste aantal parkeerplaatsen openbaar toegankelijk.

Parkeren op eigen terrein

- Parkeerplaatsen bij woningen voor in de berekening: 5 (2 parkeerplaatsen op eigen terrein achter elkaar tellen in de parkeerberekening voor 1 parkeerplaats – staat in figuur 1 ook als 1 parkeerplaats ingetekend / 2 parkeerplaatsen op eigen terrein naast elkaar tellen voor 2 parkeerplaatsen mee)

Parkeervraag openbaar toegankelijke parkeerplaatsen (werkdagavond)

- Wonen:
 - o $(9,5-5) \cdot 4,5 \cdot 90\% = 4$ parkeerplaatsen
- Bezoek:
 - o $4 \cdot 0,3 = 1,2 \cdot 80\% = 1$ parkeerplaats
- Totaal dubbelgebruik (aanwezigheidspercentages): $4+1=5$ parkeerplaatsen
- Algemene vrijstelling: -2 parkeerplaatsen
- Totaal (met dubbelgebruik en algemene vrijstelling): 3 parkeerplaatsen

Parkeeraanbod openbaar toegankelijke parkeerplaatsen

- Dolderstraat: 3 parkeerplaatsen
- Totaal: 3 parkeerplaatsen

Parkeerbalans deelgebied 2

- Parkeeraanbod minus parkeervraag: $3 - 3 = 0$ parkeerplaatsen (in balans)

Conclusie / Parkeerbalans project Churchillweg 146

Het project als geheel kent een sluitende parkeerbalans.

Het aantal openbaar toegankelijke parkeerplaatsen in dit project Churchillweg 146:

- Dolderstraat (straat) $4 + 3 = 7$
- Hofje achter Churchillweg 146 = 22
- Kolkakkerweg (straat) = 8
- Parkeerkoffer achter woningen Dolderstraat (waarvan de tuinen minder diep worden) = 10
- Totaal = 47 parkeerplaatsen

Het aantal 'parkeerplaatsen op eigen terrein':

- Appartementencomplex = $2 \cdot 12$ (onder het complex) = 24
- Deelauto parkeerplekken = 2
- Grondgebonden woningen:
 - o 1x 2 parkeerplaatsen naast elkaar
 - o 3x 1 parkeerplaats
- Totaal = 31 parkeerplaatsen

Totaal overall = $47 + 31 = 78$ parkeerplaatsen.

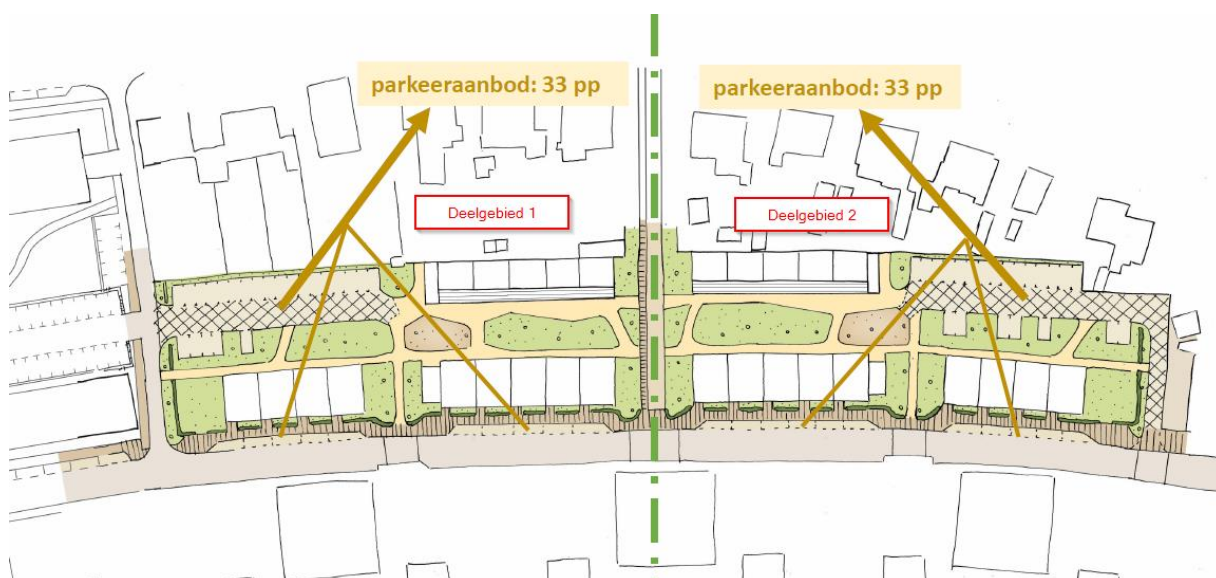
BIJLAGE 2 PARKEERBALANS KOLKAKKERWEG NOORD

De toepassing van de parkeernormen bestaat uit twee stappen:

- Stap 1: Vaststellen uitgangspunten autoparkeren;
- Stap 2: Berekening parkeerbalans;
 - a. **De parkeervraag wordt vastgesteld (parkeereis):** door te kijken naar de vraag op basis van de Nota parkeernormen 2015;
 - b. **Het parkeeraanbod wordt vastgesteld:** door te kijken naar het aanbod parkeerplaatsen die worden gerealiseerd voor de ontwikkeling en eventuele parkeerplaatsen in het openbaar gebied die aan de ontwikkeling kunnen worden toegeschreven;
 - c. **De parkeerbalans wordt vastgesteld:** door te kijken naar het verschil tussen parkeereis en parkeeraanbod. Wanneer er meer vraag is dan aanbod, is er geen sluitende parkeerbalans en voldoet het plan niet.

Stap 1: vaststellen uitgangspunten autoparkeren

De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd:



Figuur 3: Parkeeroplossing plan nieuwbouwontwikkeling Kolkakkerweg Noord van de Woningstichting en de twee deelgebieden

Tabel 2: De gehanteerde uitgangspunten.

Onderdeel	Beoordeling
Algemeen	
Gebied	Zone 3b: Overig, binnen bebouwde kom
'Plan' (versie: Wageningen, Kolkakkerweg (20832-R), 04-05-2023)	
Categorisering functie	36x Appartement 74 m ² : Woning klein 2 (50 – 75 m ² GBO) 44x Appartement 45 m ² : Woning klein 3 (<50 m ² GBO)
Omvang	• Woning klein 2: 2 x 18 = 36 woningen • Woning klein 3: 2 x 22 = 44 woningen

Onderdeel	Beoordeling
	Totaal: 80 woningen
Overig	- Het parkeren wordt op maaiveldniveau opgelost. - Om te waarborgen dat de bewoners van de appartementen en woningen daar parkeren waar dit logisch is, is het gebied in twee deelgebieden opgedeeld, zie ook figuur 1.

Parkeernormen auto							
Matig stedelijk							
Functietype	Eenheid	Zone 1: bin-nenstad		Zone 2: bin-nenstadschil		Zone 3: BiBeKo overig (reductie 3a en 3b nog toepassen)	
Wonen		Wonen	Bezoek	Wonen	Bezoek	Wonen	Bezoek
Woning groot, > 135 m ² GBO	Woning	1,5	0,3	1,6	0,3	1,9	0,3
Woningen midden, 90 - 135 m ² GBO	Woning	1,2	0,3	1,4	0,3	1,6	0,3
Woning klein 1, 75 - 90 m ² GBO	Woning	1,0	0,3	1,1	0,3	1,3	0,3
Woning klein 2, 50 - 75 m ² GBO	Woning	0,7	0,3	0,8	0,3	1,0	0,3
Woning klein 3, < 50 m ² GBO	Woning	0,4	0,2	0,5	0,2	0,7	0,2

Stap 2: berekening parkeerbalans

Berekening parkeerbalans voor:

1. Deelgebied 1
2. Deelgebied 2

Aangezien deelgebied 1 en 2 identieke uitgangspunten hebben, geldt de berekening hieronder voor beide gebieden.

Deelgebied 1

Parkeervraag openbaar toegankelijke parkeerplaatsen (werkdagavond)

- Wonen:
 - o 18 appartementen klein 2 * 1,0 = 18
 - o 22 appartementen klein 3 * 0,7 = 15,4
 - o Totaal = 33,4 * 90% = 30,06 ~ 30 parkeerplaatsen
- Bezoek:
 - o 18 appartementen klein 2 * 0,3 = 5,4
 - o 22 appartementen klein 3 * 0,2 = 4,4
 - o Totaal = 9,8 * 80% = 7,84 ~ 8 parkeerplaatsen
- Dubbelgebruik (aanwezigheidspercentages werkdagavond): 30 + 8 = 38 parkeerplaatsen
- Algemene vrijstelling: -2 parkeerplaatsen
- Totaal (met dubbelgebruik en algemene vrijstelling): 36 parkeerplaatsen

Parkeeraanbod openbaar toegankelijke parkeerplaatsen

- Parkeerkoffer Kolkakkerweg-noord: 23 parkeerplaatsen
- Kolkakkerweg (straat): 10 parkeerplaatsen
- Totaal: 33 parkeerplaatsen

Parkeerbalans openbaar toegankelijke parkeerplaatsen

- Parkeeraanbod minus parkeervraag: 33 - 36 = -3 parkeerplaatsen (tekort)

- In figuur 1 in bijlage 1 zijn 3 parkeerplaatsen extra aan het deelgebied toegevoegd, daarmee wordt het tekort opgeheven. In de uitwerking van het ontwerp wordt duidelijk hoe dit er uiteindelijk komt uit te zien.

Deelgebied 2

Parkeervraag openbaar toegankelijke parkeerplaatsen (werkdagavond)

- Wonen:
 - o 18 appartementen klein 2 * 1,0 = 18
 - o 22 appartementen klein 3 * 0,7 = 15,4
 - o Totaal = 33,4 * 90% = 30,06 ~ 30 parkeerplaatsen
- Bezoek:
 - o 18 appartementen klein 2 * 0,3 = 5,4
 - o 22 appartementen klein 3 * 0,2 = 4,4
 - o Totaal = 9,8 * 80% = 7,84 ~ 8 parkeerplaatsen
- Dubbelgebruik (aanwezigheidspercentages werkdagavond): 30 + 8 = 38 parkeerplaatsen
- Algemene vrijstelling: -2 parkeerplaatsen
- Totaal (met dubbelgebruik en algemene vrijstelling): 36 parkeerplaatsen

Parkeeraanbod openbaar toegankelijke parkeerplaatsen

- Parkeerkoffer Kolkakkerweg-noord: 23 parkeerplaatsen
- Kolkakkerweg (straat): 10 parkeerplaatsen
- Totaal: 33 parkeerplaatsen

Parkeerbilans openbaar toegankelijke parkeerplaatsen

- Parkeeraanbod minus parkeervraag: 33 - 36 = -3 parkeerplaatsen (tekort)
- In dit deelgebied ligt een opgave om 3 extra parkeerplaatsen op te nemen in het ontwerp

BIJLAGE 3 ONDERBOUWING PARKEERDRUK HOEK CHURCHILLWEG-KOLKAKKERWEG

Onderbouwing parkeerdruk op piekmoment kerkbezoek

Aan de Kolkakkerweg staan niet alleen woningen, maar ook een kerk en een bedrijfsverzamelgebouw (Kolkakkerweg 2). De bedrijven hebben een eigen parkeerterrein. De kerk niet. Bezoek aan de kerk moet parkeren op de openbare parkeerplaatsen in de buurt. En volgens ons parkeerbeleid rekening houden met een loopafstand van de geparkeerde auto tot de kerk van 300 meter (dit geldt niet voor mindervaliden).

Uit een parkeerdrukmeting van zondag 14 april 2024 rond 10.00 uur, volgt dat kerkgangers hun auto bij voorkeur binnen 100 meter van de kerk parkeren. Binnen die loopafstand staan alle 18 voertuigen van kerkgangers geparkeerd (ook op de stoep). Echter, binnen 200 meter waren in de parkeerkoffer naast de Kolkakkerweg nog 11 lege parkeerplaatsen te vinden. En binnen 400 meter kwam het totaal op 39 lege parkeerplaatsen in de parkeerkoffers naast de Kolkakkerweg. Dus dit is zonder parkeren op de Kolkakkerweg zelf (daar ging het binnen 400 meter om nog 9 beschikbare parkeerplaatsen aan de zuidzijde van de straat). En ook zonder parkeren half op de weg en half op de stoep aan de noordzijde van de straat. Uit de parkeerdrukmeting volgt de conclusie dat er geen parkeerprobleem is in de Kolkakkerweg in de bestaande situatie. Een meting die nota bene een beeld geeft van een worstcase situatie, omdat bewoners van de Churchillweg, vanwege een afgesloten straat (realisatie fietsstraat), deels ook in de Kolkakkerweg parkeerden. Zelfs dan is er nog sprake van restcapaciteit om het parkeren van kerkgangers op te vangen. Binnen een loopafstand van 300-400 meter. Bovendien wordt in het koersdocument voor de visie bebouwde kom 'het Wagenings Kompas', dat op 3 april 2023 door uw raad is vastgesteld, de loopafstand van 100 meter tot woningen losgelaten. Er staat dit: *'Daarbij vinden we het niet vanzelfsprekend dat parkeervoorzieningen bij de voordeur van de bestemming liggen.'*

Al eerder in het proces is een parkeerdrukmeting uitgevoerd. Met hulp van buurtbewoners is de parkeerdruk in de Kolkakkerweg in beeld gebracht. Uit die meting blijkt (ook) dat er aan de westzijde van de Kolkakkerweg geen restcapaciteit is. Aan de oostzijde is de parkeerdruk lager en bestaat er wel restcapaciteit. Dit betekent bijvoorbeeld ook dat de toepassing van de algemene vrijstelling in de plannen niet resulteert in een negatieve impact op de parkeerdruk.

De Woningstichting heeft in hun plan twintig parkeervakken aan de noordzijde van de Kolkakkerweg opgenomen. Met die twintig parkeervakken wijzigt de inrichting van de openbare ruimte en kan er niet meer (illegaal) de auto half op de weg en half op de stoep worden geparkeerd. Een situatie die in een piekmoment van een kerkdienst (rouw- of trouwdienst) wel eens plaatsvindt. Gezien de resultaten van de parkeerdrukmeting van 14 april 2024, levert een dergelijk piekmoment een hoge parkeerdruk op, maar is parkeren half op straat /half op de stoep niet noodzakelijk. Er is in de bestaande situatie voldoende restcapaciteit aan parkeerplaatsen in de openbare ruimte binnen 400 meter om die piek op te vangen. In de toekomstige situatie betekent dat voor bewoners (en hun bezoek) van de bestaande woningen en van de nieuw te bouwen woningen, dat ze op zo'n piekmoment hun auto niet voor de deur van de woning kunnen parkeren. Dat past binnen ons (nieuwe) parkeerbeleid.

BIJLAGE 4 ONDERBOUWING VERKEERSEFFECTEN

Verkeerskundig gezien worden er in een 30 km/u straat snelheidsremmende maatregelen toegepast. Zoals een eenzijdige wegversmalling. Dat functioneert net zo, als een op straat geparkeerde auto. Echter, het functioneert alleen als er voldoende tegenliggers zijn. Daarvoor moet de hoeveelheid verkeer minimaal 2.500 motorvoertuigen per dag zijn. Vanaf 1.500 voertuigen per dag ontstaat enig effect. Boven 4.500 voertuigen per dag ontstaan te lange wachtrijen (filevorming) bij de wegversmalling. En boven 6.000 voertuigen per dag is de file niet meer te overzien. Conclusie: een geparkeerde auto op de weg, die werkt als wegversmalling met snelheid remmende werking, is een probleem als er meer dan 4.500 motorvoertuigen per dag rijden in de straat.

De vuistregel is dat een gemiddelde woning voor 6 ritten per dag zorgt. Hoeveel woningen, hoeveel auto's per dag betekenen, zie je hieronder:

- 1.500 motorvoertuigen per dag: 250 woningen
- 2.500 motorvoertuigen per dag: 417 woningen
- 4.500 motorvoertuigen per dag: 750 woningen

Situatie Kolkakkerweg biedt ruimte voor meer verkeer

In de huidige situatie gaat het om 900-1.300 motorvoertuigen per dag over de Kolkakkerweg. Voor beide plannen gaan we uit van een toevoeging van in totaal 110 woningen: 32 woningen van het plan Kolkakkerweg Noord plan en 78 woningen van het plan Churchillweg-Dolderstraat. Het wegvallen van het verkeer van de VAG-garage laten we dan even buiten beschouwing. De extra woningen zorgen voor een toename van de etmaalintensiteit van $(32 + 78 =) 110 * 6$ ritten per woning = 660 ritten per dag. Daarvan rijdt een klein deel over de Dolderstraat en een groot deel over de Kolkakkerweg.

Stel dat al het verkeer de Kolkakkerweg gebruikt (worstcase). Ten opzichte van de huidige situatie gaat de hoeveelheid verkeer van 900-1.300 motorvoertuigen per dag naar 1.600-1.900 motorvoertuigen per dag. Afgerond 2.000 motorvoertuigen per dag. Ook in deze situatie biedt de Kolkakkerweg na de ontwikkelingen nog ruimte voor meer verkeer.

In de spitsperiode komt dat (met de vuistregel van 10% van de etmaalintensiteit) neer op 200 voertuigen per uur. Een spitsuur heeft 60 minuten. Dat betekent dat op het drukste moment van de dag $200/60 = 3$ auto's per minuut passeren. Dat is gemiddeld 1 auto per 20 seconden. Die tijd van 20 seconden is voldoende om de weg over te steken. De toename van de hoeveelheid woningen is geen probleem op het vlak van bereikbaarheid en verkeersveiligheid.