

Rapport

Projectnummer: 367475

Referentienummer: SWNL0253403

Datum: 4-12-2019

Verkeerstoets Westpoint Apeldoorn

Parkeerbalans en verkeersgeneratie

Status
Definitief

Opdrachtgever:
BUN Projectontwikkeling B.V.
Watercipresstraat 11
1326 CM Almere

Verantwoording

Titel	Verkeerstoets Westpoint Apeldoorn
Subtitel	Parkeerbalans en verkeersgeneratie
Projectnummer	367475
Referentienummer	SWNL0253403
Revisie	D1
Datum	4-12-2019
Auteur	Wouter van Haperen
E-mailadres	wouter.vanhaperen@sweco.nl
Gecontroleerd door	Pim Verhoef

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
2	Context	5
2.1	Parkeerbeleid Ontwerp Westpoint.....	5
2.2	Methodiek en gegevens	5
3	Parkeerbalans	6
4	Verkeersgeneratie	7
5	Conclusie	8
5.1	Parkeren	8
5.2	Verkeersgeneratie	8

1 Inleiding

Het voormalige stads kantoor Westpoint wordt getransformeerd naar een woongebouw. Op het gebied van parkeervoorzieningen dient rekening gehouden te worden met de bestaande appartementen aan de Sprengenweg.



Figuur 1 Schetsimpresie voor de herontwikkeling van Westpoint (d.d. 05 juli 2019)

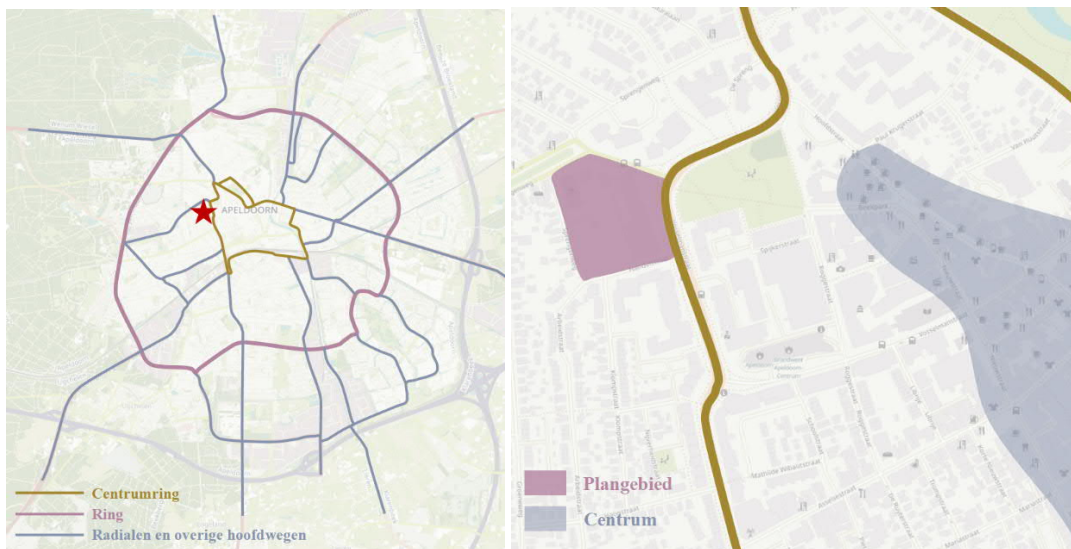
In het huidige ontwerp zijn 111 parkeerplaatsen voorzien. De bestaande appartementen aan de Sprengenweg hebben 6 eigen parkeerplaatsen, welke bij de herontwikkeling van Westpoint behouden zullen blijven. Dit levert in totaal 117 parkeerplaatsen op. Door middel van een parkeerbalans wordt getoetst of het huidige ontwerp voor de herontwikkeling van Westpoint voldoet aan de beleidsregels parkeren van de gemeente Apeldoorn.

Bijkomend voeren we een korte toets uit voor de verkeersgeneratie, waarbij we onderzoeken of de omvorming van het voormalig stads kantoor tot een appartementencomplex voor meer voertuigverplaatsingen zorgt. Dit maakt het mogelijk om een globale inschatting te kunnen maken of er toekomstige knelpunten op het gebied van doorstroming van het verkeer in de directe omgeving ontstaan.

Voor zowel de parkeertoets als de berekening van de verkeersgeneratie vergelijken we de nieuwe invulling van het gebouw (appartementen) en de oude situatie (stads kantoor). Er zijn geen gegevens bekend over parkeerdruk of problemen van de verkeersafwikkeling. Daarom hanteren wij als uitgangspunt dat de invulling van Westpoint als stads kantoor geen parkeer- of doorstromingsproblemen opleverde.

2 Context

Westpoint is gelegen aan de centrumring, maar valt net buiten het centrumgebied (Figuur 2). De afstand tot de grootste winkelstraat (Hoofdstraat) is ongeveer 400 meter. Het huidige parkeerbeleid rondom Westpoint is deels gereguleerd met betaald parkeren en deels met vergunningen. Binnen de centrumring en de doorgaande weg Sprengenweg is betaald parkeren ingevoerd, terwijl op de woonstraten Sprengenweg, Handelstraat, Klompstraat en Arbeidsstraat van maandag tot en met zaterdag tussen 10:00 en 15:00 enkel door vergunninghouders geparkeerd mag worden.



Figuur 2 Links de ligging van het plangebied in Apeldoorn, rechts ingezoomd op de directe omgeving (bronnen: Beleidsregel Parkeren, Gemeente Apeldoorn (2019) en www.openstreetmap.org)

2.1 Parkeerbeleid Ontwerp Westpoint

Momenteel fungeert de parking van het voormalig stadskantoor als parkeerterrein met betaald parkeren. In de nieuwe situatie wordt het parkeerterrein bij Westpoint toegevoegd aan de vergunningenzone BW. Het betaald parkeren verdwijnt. Daarnaast komen er 28 parkeerplaatsen in de kelder van het gebouw.

2.2 Methodiek en gegevens

De verkeersgeneratie van de het nieuwe appartementencomplex wordt bepaald aan de hand van de CROW-publicatie 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'¹. Deze kencijfers geven een bereik aan, waarbij de minimale en maximale parkeerbehoefte en verkeersgeneratie omschreven staan. De gemeente Apeldoorn heeft een eigen beleidsregel parkeren, waarbij de parkeernormen zijn vastgelegd op basis van de gemiddelde kencijfers parkeren van het CROW. Eenzelfde aanpak zal gebruikt worden voor de berekening van de verkeersgeneratie.

Bij het opstellen van de parkeerbalans en de bepaling van de verkeersgeneratie wordt een vergelijking gemaakt tussen de huidige en nieuwe situatie. In het verleden fungeerde Westpoint als *kantoor met baliefunctie* (10.000 m² bvo). In vergelijking met de functie *kantoor zonder baliefunctie* zijn de kencijfers voor zowel de parkeerbehoefte als verkeersgeneratie

¹ CROW-publicatie *Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie*. Geraadpleegd via de CROW Online kennisbank in augustus 2019.

aanzienlijk hoger². Het is echter aannemelijk dat in de oude situatie slechts een klein deel van het stadskantoor als *kantoor met baliefunctie* fungeerde. Daarom hanteren wij in de berekeningen als uitgangspunt dat 20% van het bvo van het voormalige pand als *kantoor met baliefunctie* geïnclassificeerd werd en 80% van het bvo als *kantoor zonder baliefunctie*. Een overzicht van de verschillende functies van Westpoint is gegeven in Tabel 1. De laatste kolom omschrijft het aantal die in de berekeningen meegenomen moeten worden.

Tabel 1 Functieomschrijving van beschikbare data

Functie	Functieomschrijving	Volume	Aantal
Oude situatie			
Kantoor	<i>Kantoor zonder baliefunctie</i>	100 m ² bvo	80
Commerciële dienstverlening	<i>Kantoor met baliefunctie</i>	100 m ² bvo	20
Appartement Sprengeweg		< 40 m ² BVO	17
Nieuwe situatie			
Appartement Westpoint		> 40 m ² en < 75 m ² BVO	73
Appartement Westpoint		> 75 m ² BVO	21
Appartement Sprengeweg		< 40 m ² BVO	17

3 Parkeerbalans

De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd:

- Westpoint is gelegen in sterk stedelijk gebied (rest Apeldoorn);
- De parkeerbalans wordt opgemaakt op basis van maximale invulling en dubbelgebruik;
- In totaal zijn 89 van de 117 parkeerplaatsen openbaar. Het bezoekersaandeel parkeren zal op deze parkeerplaatsen geaccommodeerd moeten kunnen worden;
- Bij de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen wordt naar boven afgerond.

Tabel 2 laat de resultaten van de parkeerbalans zien, waarbij is uitgegaan van zowel een maximale invulling als dubbelgebruik. De gehele berekening is in Bijlage 1 te vinden. Voor dubbelgebruik laat de tabel enkel het maatgevende moment van de dag zien (wanneer de parkeerbehoefte het grootste is).

Tabel 2: De parkeerbalans voor Westpoint. Een '+' omschrijft een overschot en een '-' een tekort.

Type	Benodigd	Waarvan voor bezoekers	Balans
Maximale invulling			
100% bezetting	113	28	+ 4
Dubbelgebruik			
Werkdag avond	99	23	+ 18

De resultaten laten zien dat zowel voor dubbelgebruik als maximale invulling het voorziene aantal parkeerplaatsen voldoet. Indien uitgegaan wordt van maximale invulling zijn er 4 parkeerplaatsen extra voorzien. Voor dubbelgebruik is de werkdag avond maatgevend. In dit geval zijn er 18 parkeerplaatsen extra voorzien. Daarnaast laten de resultaten ook zien dat

² Voor een *kantoor met baliefunctie* geven de kencijfers een waarde van 2,3 voor parkeren en 4,4-6,2 voor de verkeersgeneratie per 100 m² bvo en voor een *kantoor zonder baliefunctie* een waarde van 1,7 voor parkeren en 1,6-2,1 voor de verkeersgeneratie per 100 m² bvo.

aan de parkeernorm voor het bezoekersparkeren voldaan wordt, aangezien zowel bij dubbelgebruik als maximale invulling het aantal parkeerplaatsen voor bezoekers ver onder de 89 blijft (maximaal 28).

4 Verkeersgeneratie

De berekening van de verkeersgeneratie is gebaseerd op de gemiddelde kencijfers van het CROW (publicatie 317). Tabel 3 laat de resultaten van de berekening van de verkeersgeneratie zien, de gehele berekening is in Bijlage 2 te vinden. De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd:

- Er zijn nog geen gegevens beschikbaar over het type van appartementen. Wij gaan ervan uit de appartementen de volgende classificaties kunnen krijgen:
 - Huurhuis, sociale huur;
 - Huur, etage, midden/goedkoop;
 - Huur, etage, duur.
- Voor het berekenen van de verkeersgeneratie hanteren wij een bandbreedte op basis van het type woningen dat het minste en het type woningen dat het meeste verkeer genereert. Concreet betekent dit dat wij voor de minimale verkeersgeneratie uitgaan van enkel *'huur, etage, midden/goedkoop'* en voor de maximale verkeersgeneratie van enkel *'huur, etage, duur'*.
- Wij berekenen de verkeersgeneratie voor werkdagen.

Tabel 3: De verkeersgeneratie. Een '+' omschrijft een toename en een '-' een afname van het aantal voertuigbewegingen ten opzichte van de voormalige functie als stadskantoor.

↓Bandbreedte/verkeersgeneratie→	Minimum	Maximum	Gemiddelde
Minimum			
Stadskantoor	668	923	795
Huur, etage, midden/goedkoop	292	376	334
<i>Vershil</i>	-376	-547	-461
Maximum			
Stadskantoor	668	923	795
Huur, etage duur	490	574	532
<i>Vershil</i>	-177	-349	-263

De resultaten laten een afname van de verkeersgeneratie zien, gemiddeld tussen de 263 en 461 voertuigverplaatsingen per werkdag. Hieruit kan afgeleid worden dat de herbestemming van Westpoint als appartementencomplex de verkeersdruk op het direct omliggend wegennet vermindert.

5 Conclusie

5.1 Parkeren

- De resultaten laten zien dat het ontwerp van Westpoint voldoende parkeerplaatsen voorziet op basis van de geldende parkeernormen.

5.2 Verkeersgeneratie

- Met de nieuwe invulling als appartementencomplex neemt de verkeersgeneratie van het voormalige stadskantoor met gemiddeld tussen de 263 en 461 voertuigbewegingen per werkdag af.

Bijlage 1 Berekening parkeerbalans

Parkeerbalans Westpoint																				
Sterk stedelijk (rest Apeldoorn)			Geen dubbelgebruik		Dubbelgebruik															
Omschrijving	Eenhed	Parkeernorm	%	Aantal	Werkdag		Werkdag		Werkdag		Koopavond		Werkdag		Zaterdag		Zaterdag		Zondag	
					%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal
Appartementen Westpoint																				
Bezoekers																				
Woning < 40 m2 bvo	17	0,25	100%	4,25	50%	2.125	50%	2.125	90%	3.825	80%	3,4	100%	4,25	60%	2,55	80%	3,4	70%	2,975
Woning > 40 m2 en < 75 m2 bvo	73	0,75	100%	54,75	50%	27,375	50%	27,375	90%	49,275	80%	43,8	100%	54,75	60%	32,85	80%	43,8	70%	38,325
Woning > 75 m2 bvo	21	1,25	100%	26,25	50%	13,125	50%	13,125	90%	23,625	80%	21	100%	26,25	60%	15,75	80%	21	70%	18,375
Bezoekers																				
Woning (alle bvo)	111	0,25	100%	27,75	10%	2,775	20%	5,55	80%	22,2	70%	19,425	0%	0	60%	16,65	80%	22,2	70%	19,425
Totaal afgerond naar boven				113		46		49		99		88		86		68		91		80
Huidig beschikbaar aantal parkeerplaatsen				117		117		117		117		117		117		117		117		117
Overschot				4		0		68		18		29		31		49		26		37

Bijlage 1 Berekening van de parkeerbalans voor de appartementen Westpoint

Bijlage 2 Berekening verkeersgeneratie

Verkeersgeneratie												
Vergelijking kantoorfunctie vs woonfunctie												
Sterk stedelijk (schil centrum)				Weekdag					Werkdag			
Omschrijving	Eenheid bvo	Volume	Conversiefactor	Kencijfers		Verkeersgeneratie			Verkeersgeneratie			
				min	max	min	max	Gem	min	max	gem	
Westpoint												
Oude situatie												
<u>Kantoorgebouw</u>												
Met baliefunctie	100	20	1,33	7,50	9,90	150	198	174	200	263	231	
Zonder baliefunctie	100	80	1,33	4,40	6,20	352	496	424	468	660	564	
Totaal						502	694	598	668	923	795	
Nieuwe situatie												
<u>Woningen</u>												
Huurhuis - sociale huur		0	1,11	3,90	4,70	0	0	0	0	0	0	
Huur, etage - middelduur/goedkoop		94	1,11	2,80	3,60	263	338	301	292	376	334	
Huur, etage - duur		0	1,11	4,70	5,50	0	0	0	0	0	0	
Totaal						263	338	301	292	376	334	
Verschil (nieuwe situatie - oud situatie)						-239	-356	-297	-376	-547	-461	

Bijlage 2a Berekening van de minimale verkeersgeneratie

Verkeersgeneratie												
Vergelijking kantoorfunctie vs woonfunctie												
Sterk stedelijk (schil centrum)				Weekdag					Werkdag			
Omschrijving	Eenheid bvo	Volume	Conversiefactor	Kencijfers		Verkeersgeneratie			Verkeersgeneratie			
				min	max	min	max	Gem	min	max	gem	
Westpoint												
Oude situatie												
<u>Kantoorgebouw</u>												
Met baliefunctie	100	20	1,33	7,50	9,90	150	198	174	200	263	231	
Zonder baliefunctie	100	80	1,33	4,40	6,20	352	496	424	468	660	564	
Totaal						502	694	598	668	923	795	
Nieuwe situatie												
<u>Woningen</u>												
Huurhuis - sociale huur		0	1,11	3,90	4,70	0	0	0	0	0	0	
Huur, etage - middelduur/goedkoop		0	1,11	2,80	3,60	0	0	0	0	0	0	
Huur, etage - duur		94	1,11	4,70	5,50	442	517	479	490	574	532	
Totaal						442	517	479	490	574	532	
Verschil (nieuwe situatie - oud situatie)						-60	-177	-119	-177	-349	-263	

Bijlage 2b Berekening van de maximale verkeersgeneratie