

## Notitie

betreft: Appartementen Hoff van Hollantlaan 7 te Rosmalen  
Verkeer en parkeren  
datum: 18 februari 2019  
referentie: KvdN/IKa//HA 6002-2-NO-004  
van: MSc I.H. Kalverboer

### 1 Inleiding

RoHofflant v.o.f. is voornemens om aan de Hoff van Hollantlaan 7 te Rosmalen 45 seniorenappartementen te realiseren. In figuur 1.1 wordt de ligging van het plangebied weergegeven. Op circa 550 meter loopafstand bevindt zich het treinstation van Rosmalen.

f1.1 Ligging plangebied (bron luchtfoto: Google Earth)



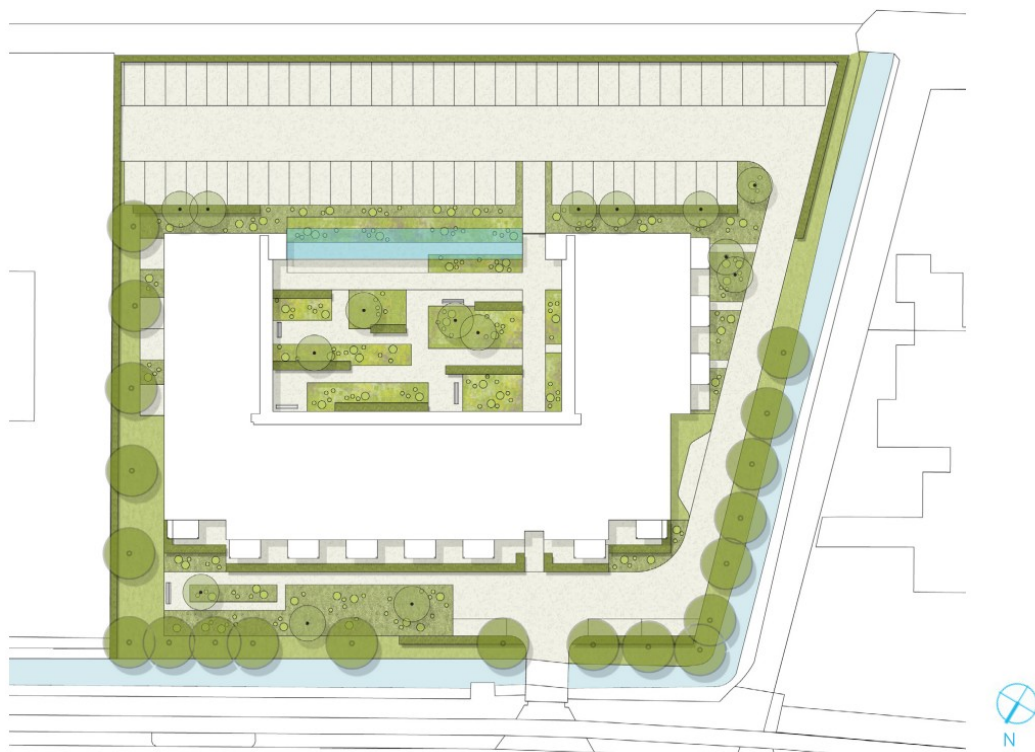
De beoogde ontwikkeling past niet binnen het vigerende bestemmingsplan 't Ven en Hondsborg' dat op 11 juli 2011 onherroepelijk is geworden. Om de ontwikkeling planologisch juridisch mogelijk te maken wordt er een planologische procedure doorlopen. Hiertoe dient gemotiveerd te worden dat de realisatie van het plan niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. In dat kader vraagt het aspect verkeer en parkeren om aandacht.

In voorliggende notitie wordt gemotiveerd waarom het voornoemde aspect geen belemmering vormt voor de beoogde ontwikkeling en derhalve niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.

## 2 De beoogde ontwikkeling

Het voornemen bestaat om aan de Hoff van Hollantlaan 7 te Rosmalen een appartementencomplex voor senioren te realiseren. In totaal zal dit gebouw ruimte bieden voor 45 appartementen. Het gebouw wordt voorzien van een centrale binnentuin. In figuur 2.1 wordt een plattegrond van de beoogde ontwikkeling weergegeven. Het merendeel van de parkeerplaatsen is aan de zijde van het spoor gelegen, zoals tevens in figuur 2.1 is te zien. In totaal wordt voorzien in 67 parkeerplaatsen.

f2.1 Plattegrond beoogde ontwikkeling (bron: Deltavormgroep, d.d. 24 oktober 2018)



## 3 Toetsingskader

De beoogde ontwikkeling dient niet te leiden tot verkeerskundige knelpunten. Tevens dient in voldoende parkeergelegenheid te worden voorzien. In de 'Nota Parkeernormering 2016 Auto en Fiets' van gemeente 's-Hertogenbosch zijn parkeernormen geformuleerd om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen bij een ontwikkeling benodigd zijn. De beschikbare openbare ruimte wordt schaarser omdat steeds meer functies hierop beslag leggen. Nieuwe ontwikkelingen zijn wenselijk voor de (economische) ontwikkeling en leefbaarheid van de stad, maar leggen ook druk op dit gebied. Elke ontwikkeling kent hierbij een parkeerbehoefte, die niet altijd op het eigen terrein kan worden opgevangen. De parkeernormen helpen ervoor om te zorgen dat bij bouwontwikkelingen een afdoende

parkeeroplossing wordt gecreëerd. De gemeente 's-Hertogenbosch gebruikt als basis voor de gemeentelijke parkeernormering de meest recente parkeerkcijfers van CROW (publicatie 317, oktober 2012). De hoogte van de parkeernorm is onder andere afhankelijk van het autobezit en autogebruik.

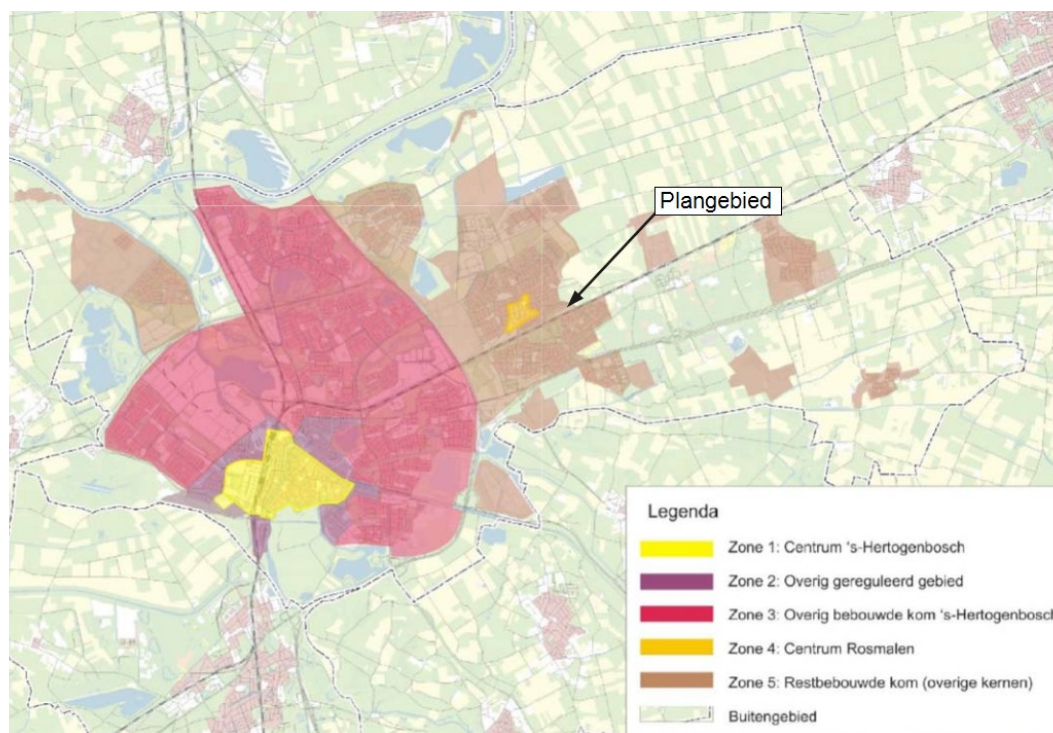
De verkeersgeneratie ten gevolge van de beoogde ontwikkeling wordt beschreven aan de hand van CROW-kcijfers. Beoordeeld wordt of de verkeersgeneratie goed kan worden afgewikkeld via het huidige wegennet.

## 4 Beoordeling

### 4.1 Parkeren

In de 'Nota Parkeernormering 2016 Auto en Fiets' wordt de gemeente ingedeeld in verschillende zones. Binnen 's-Hertogenbosch zijn verschillende gebieden te onderscheiden waarbinnen sprake is van een ander autobezit, autogebruik, fietsgebruik en OV-bereikbaarheid. Voor iedere zone worden andere parkeernormen en richtlijnen gehanteerd. In figuur 4.1 wordt het appartementencomplex weergegeven op een kaart met de gebiedsindeling.

f4.1 Gebiedsindeling parkeernormering conform Nota Parkeernormering 2016 Auto en Fiets



Uit figuur 4.1 volgt dat het plangebied is gelegen in zone 5; Restbebouwde kom (overige kernen). Onderstaand wordt het aantal benodigde auto- en fietsparkeerplaatsen voor de beoogde ontwikkeling, gelegen in de rest van de bebouwde kom, nader toegelicht.



## Autoparkeren

De beoogde ontwikkeling betreft de realisatie van 45 appartementen. Sprake is van 15 appartementen (deels sociale huur) met een oppervlakte tussen de 40 en 80 m<sup>2</sup> bvo en 30 appartementen met een oppervlakte tussen de 80 en 150 m<sup>2</sup> bvo. In tabel 4.1 wordt de parkeervraag ten gevolge van de beoogde ontwikkeling bepaald.

### t4.1 Berekening parkeerbehoefte voor de beoogde ontwikkeling

Functie	Parkeernorm	Eenheid	Aantal	Benodigd aantal parkeerplaatsen
Woning 40 – 80 m <sup>2</sup> (sociale huur)	1,4	pp/woning	12	16,8
Woning 40 – 80 m <sup>2</sup>	1,6	pp/woning	3	4,8
Woning 80 – 150 m <sup>2</sup>	1,8	pp/woning	30	54
<b>Totaal</b>				<b>75,6</b>

Uit tabel 4.1 volgt dat de totale parkeervraag 76 parkeerplaatsen bedraagt. Naast de parkeervraag ten gevolge van de bewoners van woningen geldt bovendien per woning een parkeernorm van 0,3 parkeerplaatsen voor bezoekers. Dit aandeel is reeds in de gemeentelijke parkeernormen opgenomen. De totale parkeerbehoefte kan aldus opgesplitst worden in een deel ten behoeve van bewoners en een deel ten behoeve van bezoekers. De parkeerbehoefte ten gevolge van bewoners bedraagt 62 parkeerplaatsen en ten gevolge van bewoners bedraagt de parkeerbehoefte 14 parkeerplaatsen.

Bij de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen mag rekening worden gehouden met de parkeerbehoefte van de huidige situatie. Dit betekent dat in het geval van sloop, nieuwbouw en/of functiewijziging ook de parkeerbehoefte van bestaande, te vervallen, functie wordt bepaald. Deze parkeerbehoefte mag vervolgens worden afgetrokken van de parkeerbehoefte van de nieuwbouw. Hierbij dient echter opgemerkt te worden dat, indien als gevolg van de nieuwbouw een deel van de bestaande capaciteit komt te vervallen, de bestaande parkeerbehoefte hiermee gecorrigeerd dient te worden. In de voorliggende situatie komt de huidige capaciteit geheel te vervallen en wordt het plangebied opnieuw ingericht. Aangezien hierdoor geen aanspraak kan worden gemaakt op de huidige parkeercapaciteit wordt de parkeerbehoefte van de huidige situatie verder buiten beschouwing gelaten.

Aan de hand van aanwezigheidspercentages voor de verschillende functies binnen het plangebied kan de parkeervraag per periode bepaald worden waarbij rekening is gehouden met dubbel gebruik van de aanwezige parkeerplaatsen. Bewoners en bezoekers kennen namelijk conform de 'Nota parkeernormering 2016 Auto en Fiets' verschillende aanwezigheidspercentages per periode. Hierdoor kan de periode waarop de parkeervraag maatgevend is worden vastgesteld. In tabel 4.2 worden de aanwezigheidspercentages voor de relevante functies opgenomen.

## t4.2 Aanwezigheidspercentages per periode

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koopavond	Nacht	Zaterdag- middag	Zaterdag- avond	Zondag- middag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
<b>Totale parkeervraag</b>	<b>33</b>	<b>34</b>	<b>67</b>	<b>60</b>	<b>62</b>	<b>46</b>	<b>64</b>	<b>53</b>

Uit tabel 4.2 blijkt dat de werkdagavond voor de beoogde ontwikkeling naar verwachting als maatgevend moment geldt. Op dit moment zal de parkeervraag het grootst zijn. In deze situatie bedraagt de parkeervraag 67 parkeerplaatsen. Dit is aldus het minimaal benodigd aantal parkeerplaatsen om te voorzien in de parkeervraag ten gevolge van de beoogde ontwikkeling. Aangezien in de omgeving van de beoogde ontwikkeling geen sprake is van de aanwezigheid van openbare parkeerplaatsen, dienen de benodigde parkeerplaatsen op het eigen terrein gerealiseerd te worden. Bij de vormgeving van de parkeerplaatsen dient conform de 'Nota Parkeernormering 2016 Auto en Fiets' altijd rekening te worden gehouden met de doelgroep die van deze parkeerplaatsen gebruik gaat maken. Hierbij moet bijvoorbeeld gedacht worden aan gehandicaptenparkeerplaatsen, oplaadpunten voor elektrische voertuigen en stallingsruimte voor scootmobielen.

Wanneer kan worden onderbouwd dat de parkeerbehoefte van de ontwikkeling voor een langere periode (15 jaar) lager ligt dan de berekende parkeerbehoefte, kan hiervan worden afgeweken. Hierbij dient onderbouwd te worden dat de doelgroep wezenlijk anders is dan het gemiddelde gedrag en er aldus een lagere parkeerbehoefte wordt verwacht. De doelgroep van de beoogde ontwikkeling betreft echter actieve senioren, die naar verwachting geen aanzienlijk lagere parkeerbehoefte dan gemiddeld zullen hebben. Deze doelgroep zal immers nog actief zijn op de arbeidsmarkt, waardoor hier alsnog sprake zal zijn van woon-/werkverkeer.

### Fietsparkeren

Wat betreft het benodigde aantal parkeerplaatsen voor fietsen wordt in de 'Nota parkeernormering Fiets en Auto' aangesloten op artikel 4.31 uit het Bouwbesluit 2012. Het Bouwbesluit 2012 schrijft voor dat iedere woning een eigen bergingsruimte moet hebben die groot genoeg is voor het stallen van een fiets (met een vloeroppervlakte van ten minste 5 m<sup>2</sup> bij een breedte van ten minste 1,8 m en een hoogte boven de vloer van ten minste 2,3 m). Hierbij geldt een uitzondering voor appartementen met een gebruiksoppervlakte van niet meer dan 50 m<sup>2</sup>. Voor deze appartementen volstaat een gemeenschappelijke fietsenberging, waarbij de bergruimte ten minste 1,5 m<sup>2</sup> per woonfunctie bedraagt.

Aangezien 12 van de 45 woningen een gebruiksoppervlakte kleiner dan 50 m<sup>2</sup> hebben, kan voor deze appartementen worden volstaan met een gemeenschappelijke berging.

In afwijking tot het Bouwbesluit 2012 is echter aan de gemeente toestemming gevraagd om aan te sluiten op de Bouwbrief 2015-130 van Gemeente Amsterdam. Hierin wordt toegelicht hoe een gemeenschappelijke fietsenberging in combinatie met een inpandige berging van

2,7 m<sup>2</sup> zodanig kan worden ingericht dat dit als gelijkwaardig aan een individuele fietsenberging conform het Bouwbesluit wordt beschouwd. In deze Bouwbrief worden het aantal fietsplekken per woning en de eisen aan de inpandige berging in de woning nader toegelicht. Tevens worden de eisen met betrekking tot de bereikbaarheid en het beheer van de gemeenschappelijke (fietsen)bergingen toegelicht.

#### t4.3 Eisen Bouwbrief ten aanzien van fietsparkeerplekken

Gebruiksoppervlakte woning (m <sup>2</sup> )	Vereisten conform Bouwbrief		Aantal woningen	Aantal benodigde plekken in fietsenrek
	Aantal plekken in fietsenrek	Benodigde interne berging		
< 50	2	n.v.t.	12	24
> 50 – < 75	3	2,7 m <sup>2</sup>	1	3
> 75 – < 100	4	2,7 m <sup>2</sup>	32	128
<i>Totaal aantal plekken in fietsenrek:</i>				155

Het is hierbij toegestaan om dubbele fietsenrekken toe te passen. Er dienen echter wel altijd twee plekken per woning in een laag rek beschikbaar te zijn. In voorliggende situatie zullen daarom 90 plekken in een laag rek beschikbaar zijn. Bovendien moet de interne berging in één ruimte gerealiseerd worden. Binnen het oppervlak van 2,7 m<sup>2</sup> mag de ruimte die (warmte)installaties inneemt niet worden meegerekend.

Wanneer men gebruik wil maken van de Bouwbrief dient de bereikbaarheid van de gemeenschappelijke berging nader onderbouwd te worden. De bereikbaarheid wordt onder andere beïnvloed door het aantal toegangsdeuren, de loopafstand van de berging tot de woning, de situering ten opzichte van maaiveld en de ruimte tussen de fietsparkeerplaatsen. In de voorliggende situatie is de gemeenschappelijke fietsenberging goed bereikbaar, deze is namelijk centraal gesitueerd op de begane grond.

Tevens is goed beheer van de gemeenschappelijke (fietsen)berging van belang. Zo moeten er afspraken over het gebruik en beheer in het huishoudelijke reglement worden opgenomen. Alsmede moeten de fietsplekken worden genummerd met de huisnummers van de woningen waartoe ze behoren. De toegewezen plekken van een woning liggen bij elkaar en er zijn per woning ten minste 2 plekken in een laag rek.

#### 4.2 Verkeersgeneratie

Aan de hand van CROW-kencijfers is de verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling bepaald. Deze kencijfers gelden voor een locatie in de schil van het centrum, in een sterk stedelijke gemeente. De beoogde ontwikkeling van het appartementencomplex kent op basis van CROW-kentallen een worst-case verkeersgeneratie (uitgaande van koopappartementen in het middensegment en sociale huurwoningen met een verkeersgeneratie van respectievelijk 5,5 en 4,7 verkeersbewegingen per woning) van maximaal 238 verkeersbewegingen per etmaal. In tabel 4.4 wordt de verkeersgeneratie ten gevolge van de beoogde ontwikkeling weergegeven.

#### t4.4 Berekening van de verkeersgeneratie

Functie	Verkeersgeneratie (mvt/weekdag)	Eenheid	Aantal eenheden	Verkeersgeneratie (mvt/weekdag)*
Etagewoning (midden, koop)	5,5	per woning	33	181,5
Huurhuis, sociale huur	4,7	per woning	12	56,4
Totaal				<b>237,9</b>

\* mvt = motorvoertuigbeweging per weekdag.

De verkeersgeneratie ten gevolge van de huidige feitelijke situatie kan hierbij in mindering worden genomen. In de huidige situatie bevinden er zich ter plaatse van het plangebied twee gebouwen met een totaal oppervlakte van circa 1.650 m<sup>2</sup> bvo. Hier is sprake van een kantoor met baliefunctie, wat een verkeersgeneratie van 9,9 motorvoertuigbewegingen per 100 m<sup>2</sup> kent. De huidige feitelijke situatie kent aldus een verkeersgeneratie van 164 motorvoertuigbewegingen per weekdag. Resumerend zal de toename van de verkeersgeneratie ten gevolge van de beoogde ontwikkeling ten opzichte van de huidige feitelijke situatie daarom maximaal 74 motorvoertuigbewegingen per etmaal bedragen.

Hierbij kan opgemerkt worden dat het maximaal planologische volume groter is dan de bebouwing die thans ter plaatse van het plangebied is gesitueerd. Conform het vigerende bestemmingsplan is ter plaatse van het plangebied bebouwing met een bouwhoogte van 7,5 meter hoog toegestaan, en geldt (voor de percelen aan de Hoff van Hollantlaan 7 en 8 tezamen) een maximum bebouwingspercentrage van 50%. In de huidige feitelijke situatie is circa 50% van dit oppervlak reeds bebouwd. Ten opzichte van de huidige feitelijke situatie kan echter de bebouwing ter plaatse van het plangebied wel een extra verdiepingslaag kennen, waarmee er een kantoorgebouw van circa 3.300 m<sup>2</sup> bvo mogelijk is. Indien sprake is van de maximaal planologische invulling bedraagt de verkeersgeneratie hiermee 328 motorvoertuigbewegingen per weekdag. De verkeersgeneratie ten gevolge van de beoogde ontwikkeling is lager dan de verkeersgeneratie ten gevolge van de maximaal planologische invulling. De afname van de verkeersgeneratie ten gevolge van de beoogde ontwikkeling zal ten opzichte van de maximaal planologische invulling maximaal 90 motorvoertuigbewegingen per etmaal bedragen.

Deze voertuigen zullen via de Hof van Hollantlaan van en naar het plangebied rijden. De Hoff van Hollantlaan is een doorgaande weg waarbij reeds sprake is van een verkeersintensiteit van circa 1.400 motorvoertuigbewegingen per etmaal. De toename van het aantal voertuigbewegingen is beperkt en zal naar verwachting niet tot verkeerskundige knelpunten leiden. Bovendien bedraagt de minimale wegbreedte voor een erftoegangsweg voor tweerichtingsverkeer conform het CROW 4,8 meter. De toegangsweg naar het parkeerterrein van de beoogde ontwikkeling zal derhalve een minimale breedte van 4,8 meter kennen, waarmee ook dit aspect niet tot verkeerskundige knelpunten zal leiden.

## 5 Conclusie

In voorliggende notitie is beoordeeld of er sprake zal zijn van voldoende parkeergelegenheid en of de beoogde ontwikkeling niet tot verkeerskundige knelpunten zal leiden. Gesteld kan

worden dat er in voldoende parkeerplaatsen wordt voorzien om de parkeervraag van de beoogde ontwikkeling op te vangen. In totaal zal worden voorzien in circa 67 parkeerplaatsen. Aangezien de parkeervraag op het maatgevende moment 67 parkeerplaatsen bedraagt, wordt met de realisatie van 67 parkeerplaatsen reeds voldaan in voldoende parkeergelegenheid.

Tot slot volgt dat de verkeersgeneratie ten gevolge van de beoogde ontwikkeling beperkt is en naar verwachting niet tot verkeerskundige knelpunten zal leiden.

Deze notitie bevat 8 pagina's.

Zoetermeer,  


(i.o.)