

Donkerelaan

Laadpaal versus parkeervoorzieningen



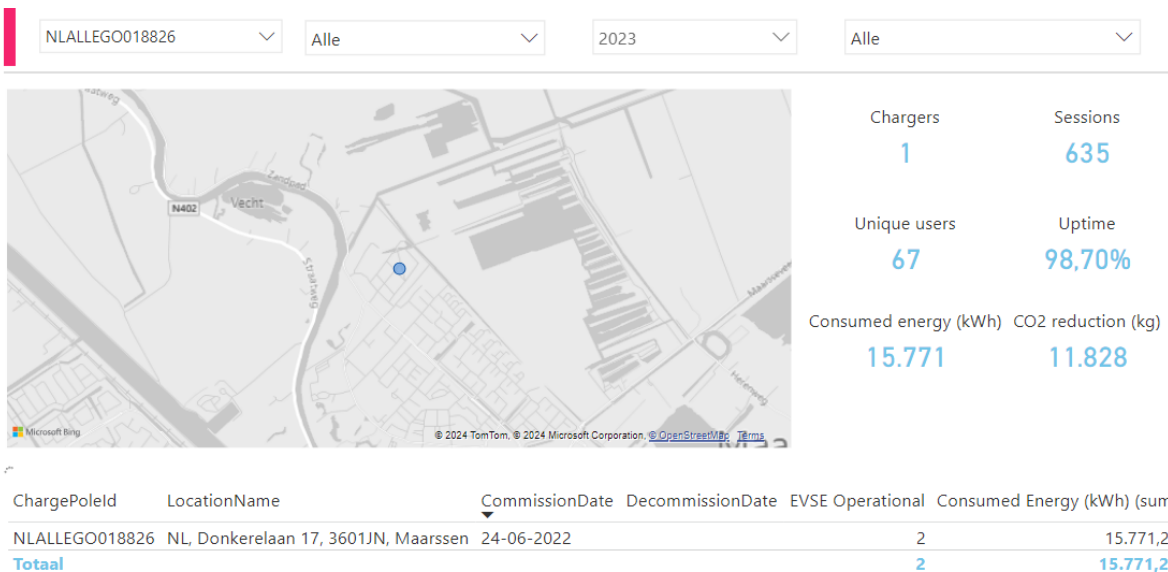
Figuur 1 De in 2022 geplaatste laadvoorziening in de Donkerelaan.

Aanloop naar realisatie

In 2021 is de laadvoorziening aan de Donkerelaan aangevraagd door een aantal E-rijders uit de buurt. Vervolgens is deze locatie goedgekeurd, en is in juni 2021 het verkeersbesluit ten behoeve van deze laadvoorziening gepubliceerd. Hiertegen zijn geen bezwaren ontvangen. Vervolgens is ongeveer een jaar later de laadpaal gerealiseerd.

Tijdens de realisatie van de laadvoorziening bleek dat de buurt hier onvoldoende van op de hoogte was. Gelet op de *door de buurt ervaren parkeerdruk* en de komst van een laadvoorziening (waarvoor in de basis 2 vakken zijn gereserveerd voor E-rijders), was dit een reden om zich tegen de komst van de laadvoorziening te keren. Omdat het verkeersbesluit bindend was, kon de realisatie van deze voorziening niet meer omgekeerd worden. Om de buurt tegemoet te komen, is er tot noch toe geen bebording aangebracht en is er gekeken of er aanvullende parkeerplekken in de Donkerelaan gerealiseerd kunnen worden. Dit is tijdens het bezoek aan buurtbewoners in juni 2022 afgesproken.

Gebruik voorziening



Inmiddels (2024) wordt de laadpaal in de Donkerelaan ruimschoots gevonden door E-rijders uit de nabije omgeving. Het afgelopen jaar heeft deze laadpaal, ondanks de afwezigheid van de conform het besluit verplichte bebording, ruim 15000 kWh geleverd. Dit is ruim 3x zoveel als het beoogde “intensieve” jaargebruik van 5000kwh, zoals vastgelegd in ons laadpalenbeleid uit 2020. Theoretisch betekent dit dat de voorziening 3x uitgebreid kan worden, en wij binnen een straal van 250 meter op zoek moeten naar een nieuwe locatie. Dit kan echter pas, wanneer een locatie volledig wordt benut; dus middels 2 gereserveerde (en beborde) vakken.

Het afgelopen jaar hebben wij meerdere meldingen ontvangen over het feit dat er geen gebruik gemaakt kan worden van de laadvoorziening, omdat er niet-EV's voor de laadvoorziening geparkeerd staan. Dit als direct gevolg van het ontbreken van de bijbehorende bebording. Zodoende zijn wij op zoek naar oplossingen voor zowel bewoners als EV-rijders.

Om beide groepen tegemoet te komen, zullen wij voor de komende tijd bebording met een enkele pijl aanbrenge. Dit garandeert de E-rijders sowieso 1 gereserveerde plaats om op te laden, en “ontneemt” de buurt niet de mogelijkheid op de andere plaats te parkeren. Bovendien blijkt uit bovenstaande meting al, dat er ondanks de afwezigheid van bebording er veel geladen kan worden. Toch is het, gelet op de huidige en toekomstige behoefte zeer gewenst een gereserveerd vak aan deze voorziening toe te kennen. Immers zijn er in het onderliggend [verkeersbesluit](#) twee parkeervakken voor deze laadpaal gereserveerd.

Afspraken met de buurt

Zoals eerder aangegeven, zou de gemeente geen vakken reserveren zonder dat hiervoor een onderzoek naar alternatieve parkeermogelijkheden aan ten grondslag lag. Bij deze is dit onderzoek uitgevoerd, en is hieronder na te lezen. Met dit onderzoek enerzijds, en de vraag naar een blijvende oplossing voor het laadvraagstuk anderzijds, concluderen wij dat op dit moment één parkeervak middels bebording aan de laadpaal toekennen reëel is.

Parkeerwens uit de buurt



Vanuit de buurt werd de wens uitgesproken om het langsparkeren langs bovenstaande rode lijn te herzien. Volgens buurtbewoners kon hier parkeerwinst behaald worden, door het langsparkeren op deze locatie anders in te richten. Ten behoeve van de discussie rondom de laadpaal is deze optie dan ook onderzocht.

In de huidige situatie biedt het langsparkeren plaats aan 8 voertuigen. De parkeerstrook wordt niet verder dan 5 meter voor een bocht of splitsing doorgetrokken conform de [RVV1990, artikel 24 lid 1](#).

Daarnaast is de wens uitgesproken om de bestaande groenvoorziening (bomen) te behouden. Zodoende is er onderzocht of- en hoe haaksparkeren tussen de bomen aan deze zijde een oplossing kan bieden. Om een antwoord te geven op deze vraag is er onderzoek gedaan aan de hand van de CROW richtlijnen voor haaksparkeren.

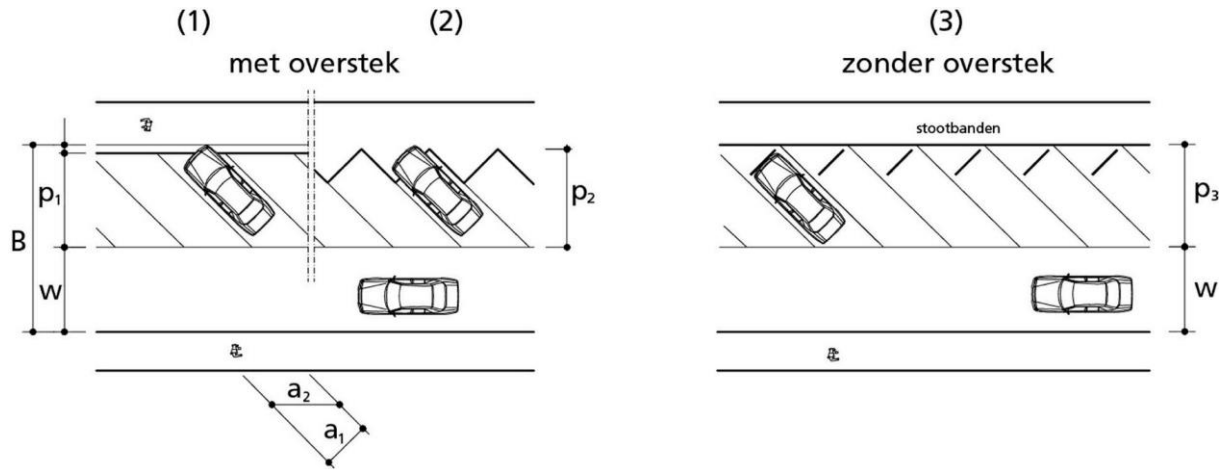
Conclusie

Uit het onderzoek is gebleken, dat er met deze oplossing ruimte is voor 9 parkeervakken. Een toename van één parkeerplek. Hiervoor moeten verschillende ruimtelijke aanpassingen worden verricht, en door B&W een ontheffing op de bestemmingsplanregels worden verleend.

Middels het realiseren van schuin parkeren, gaat er ruim 100m² groen verloren op het terrein van de speeltuin. Daarmee moeten ook de speeltoestellen worden verplaatst, wat een aanvullende kostenpost is bovenop de realisatiekosten. Dit maakt dat de parkeerwinst in verhouding met de kosten & groenverlies te gering is. Zodoende gaan wij niet over tot het realiseren van schuin parkeren.

Onderzoek schuin parkeren

Theoretisch kader conform CROW



Maatvoering [m]

	60°	45°	30°
a_1	2,50	2,50	2,50
a_2	2,89	3,54	5,00
p_1	4,75	4,45	3,90
p_2	4,80	4,65	4,15
p_3	5,30	5,05	4,45
w	5,15	4,85	4,20
B	9,60 à 9,65	8,80 à 8,85	7,65 à 7,70

Figuur 2 Richtlijnen CROW

Bij bovenstaande afbeelding moet worden gerealiseerd dat “w” betrekking heeft op een straat waar éénrichtingsverkeer is ingevoerd. Dit is op de Donkerelaan niet het geval. “W” is in de Donkerelaan 4,50m (zie figuur 4).



Figuur 3 Afmetingen “B” ($P_3 + W = \text{minstens } 9,55\text{m}$)



Figuur 4 "W" op de Donkerelaan



Figuur 5 A2 tussen de bomen

Voor een veilig en uniform beeld, mede gelet op het parkeren in de middenberm verderop in de straat en aanwezige parkeerplaats, wordt er bij eventuele parkeerwinst gekozen voor variant p3. Gelet op de breedte tussen de bestaande bomen (4,05m) bieden de CROW richtlijnen de mogelijkheid om de parkeervakken in 60° en 45° hoeken uit te voeren. Dit maakt de vereiste lengte van P3 tussen de 5,05m en de 5,30m.

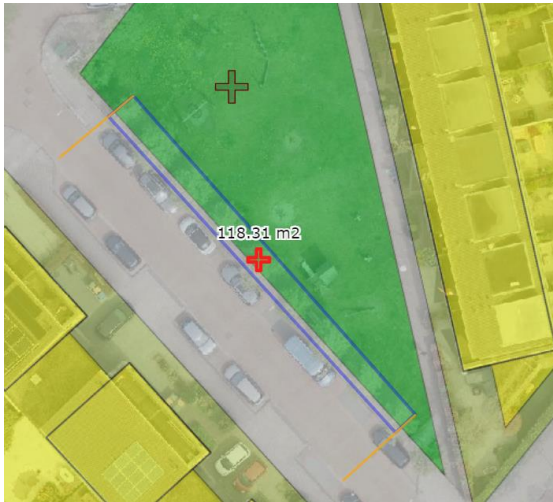
“Schuin” parkeren in de praktijk



Figuur 6 locaties nieuwe parkeervakken

Met het in acht nemen van bovenstaande specificaties, zou dit betekenen dat er in totaal 9 parkeerplekken gecreëerd kunnen worden; momenteel liggen er 8 parkeerplekken op deze locatie. Dit geeft in theorie een surplus van 1 parkeervak.

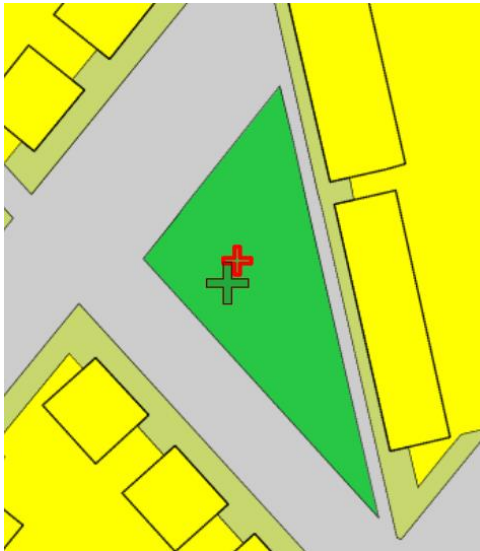
Consequenties



Figuur 7 verloren ruimte groen bij B=9,55m

Met het invoeren van het schuin parkeren gaat hier minimaal $\sim 118\text{m}^2$ speelruimte/groen verloren. Ook dienen de speelvoorzieningen te worden verschoven naar het midden, om ruimte te bieden voor aanvullend hekwerk. Daarnaast moeten ook de lichtmast bij vak VI en IX, en het bankje bij VI ook elders worden geplaatst. Het verplaatsen van deze voorzieningen brengt hoge kosten met zich mee, en ook het opofferen van groen is beleidsmatig ongewenst.

Bestemmingsplan



Figuur 8 Bestemming "Groen-1"

Artikel 10 Groen - 1

10.1 Bestemmingsomschrijving

a. De voor 'Groen - 1' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

1. groen,

met de daarbij behorende:

2. groenvoorzieningen en water;
 3. speelvoorzieningen;
 4. kunstobjecten en straatmeubilair;
 5. nutsvoorzieningen;
 6. waterhuishoudkundige voorzieningen;
 7. voet- en fietspaden;
 8. overige functioneel met de bestemming 'Groen - 1' verbonden voorzieningen.
- b. Ter plaatse van de aanduiding 'geluidwal' zijn geluidwerende voorzieningen toegestaan.

Figuur 9 Regels bij bestemming Groen-1

Conform het geldend bestemmingsplan/omgevingsplan is het in de basis niet toegestaan om in de groenvoorziening parkeervoorzieningen aan te leggen. Hiervan kan echter wel door B&W van worden afgeweken. Voor het verkrijgen van de ontheffing van deze gebruiksregels dient het volgende aantoonbaar te worden gemaakt:

- er is sprake van noodzaak in verband met de verkeersveiligheid
- er is sprake van parkeercongestie

Tijdens het meest recente bezoek aan de wijk (22-02-2024, 19:30u) waren er binnen een loopafstand van ~100m (zie [beleidsnota](#)), gemeten vanaf het "congestiepunt", nog 10 onbezette parkeerplekken.

Op basis van deze observatie lijkt er dan ook onvoldoende grondslag te zijn voor de noodzaak in verband met verkeersveiligheid, en de parkeercongestie.

Conclusie

Weliswaar is met het realiseren van schuin parkeren parkeerwinst te behalen. Het realiseren van schuin parkeren betekent een toename van 1 parkeervak. Daartegenover staat een afname van ruim 100m² aan groenvoorziening, kosten voor realisatie en verplaatsing van straatmeubilair zoals bankjes, lantaarnpalen en hekwerk, en kosten voor het verplaatsen van de schommel en het speelhuisje.

Daarbij komt dat er een ontheffing op de geldende regels uit het bestemmingsplan moet worden aangevraagd. Gelet op de afname van de groenoppervlakte in vergelijking met de parkeerwinst en beleidsmatige keuzes omtrent groenbehoud, wordt deze niet afgegeven.

Zodoende is het dan ook niet haalbaar om op deze locatie haaksparkeren te faciliteren.