gemeente Urk

Informatienota

Onderwerp
Verkeersplan en parkeren rondom bouwplan Irene

Datum
9 oktober 2026

Zaaknummer
U-2026-00001214

Aan
Gemeenteraad gemeente Urk

Van
Het College

Inleiding
Naar aanleiding van het bouwplan voor veertien appartementen op de voormalige locatie van het Irene zijn er in de Raadscommissie vragen gesteld over het parkeren op de locatie zelf, maar ook in de omgeving van het Irene. Bovendien waren er daarnaast vragen over de verkeerssituatie en drukte in de omgeving van het Irene. Omdat de vragen breder zijn dan het bouwplan zelf zijn deze aspecten afzonderlijk bekeken en wordt u via deze nota hierover geïnformeerd. Daarnaast was er onduidelijkheid over de eigendom van de gronden waarop wordt geparkeerd door de bewoners van de (te bouwen) appartementen. In deze nota wordt er antwoord gegeven op deze vragen.

Parkeersituatie appartementen
Het Irene kan voldoen aan de regels uit zowel de parkeernotitie als de beleidsregels parkeren. Volgens de beleidsregels parkeren zijn er voor de ontwikkeling van veertien appartementen, twintig parkeerplaatsen op eigen terrein nodig. Het is voor het Irene mogelijk om op één plek na alle parkeerplaatsen volledig op eigen terrein te realiseren. In overleg met de gemeente wordt dit om redenen van de verkeersveiligheid niet gedaan. Omdat er tussen het gebouw en de parkeerplaatsen een openbaar toegankelijke stoep wordt gerealiseerd komen de parkeerplaatsen deels (circa 20 %) op gemeentegrond. Deze grond kan niet worden verkocht vanwege de aanwezigheid van kabels en leidingen. Hiervoor wordt een zakelijke overeenkomst afgesloten. Ook wordt, op verzoek van de gemeente, op de plek van één parkeerplaats een openbare ondergrondse container op het terrein van het Irene gerealiseerd, waardoor er op eigen terrein één parkeerplaats minder kan worden aangelegd. Deze plek wordt gecompenseerd op gemeentegrond die hiervoor moet worden uitgeruild. Verder is door de commissie Ruimtelijke kwaliteit geadviseerd om meer ruimte te creëren bij de hoofdingang. Dit kan door hier een parkeerplaats te laten vervallen. Totaal worden hierdoor twee parkeerplaatsen op gemeentegrond gerealiseerd waarvan één parkeerplaats wordt uitgeruild en één parkeerplaats wordt aangekocht. Het bouwplan voorziet alles samengevat in vijf parkeerplaatsen volledig op eigen terrein en vijftien parkeerplaatsen voor het overgrote deel (circa 80%) op eigen terrein.

Parkeersituatie omgeving
Bij de toetsing aan het parkeerbeleid wordt per aanvraag gekeken of er voldaan kan worden aan de beleidsregels of de regels uit de parkeernotitie. Daarbij wordt dus niet standaard gekeken of er een hoge parkeerdruk in de omgeving is, dit is geen standaard onderdeel van de toets. In de raadscommissie is er gevraagd om een parkeerbalans. In de bijlage staat de parkeerbalans van de **huidige** situatie, waarbij het Irene niet in gebruik is, voor het gebied zoals is weergegeven in de bijlage. Op het drukste moment zijn er in de huidige situatie 113 parkeerplaatsen nodig. Binnen het onderzoeksgebied zijn 118 parkeerplaatsen beschikbaar. Toen het Irene nog functioneerde als zalencentrum waren er volgens de uitgangspunten in het beleid 140 parkeerplaatsen nodig op de parkeerbalans op het drukste moment. Na de realisatie van de veertien appartementen en het wegvallen van de zalenfunctie zijn dat er 130. Ten opzichte van de situatie waarin het Irene nog in

bedrijf was als zalencentrum wordt de piek in parkeervraag dus kleiner dan op het piekmoment toen het Irene nog functioneerde als zalencentrum.

De acceptabele loopafstand in dit gebied is vastgesteld op 200 meter (volgens het recent vastgestelde parkeerbeleid). Binnen 200 meter is het parkeerterrein bij het DEL deels bereikbaar. Daar zijn, behalve tijdens kerktijden, ruim voldoende parkeerplaatsen beschikbaar.

Op dit moment is het zalencentrum niet meer in gebruik. De parkeerplaatsen die (grotendeels) op het eigen terrein van het Irene liggen, zijn echter wel beschikbaar voor de buurt. Hierdoor ervaren de omwonenden een lagere parkeerdruk. Aan deze situatie kunnen echter geen rechten worden ontleend. Een logisch gevolg hiervan is wel dat elke invulling van het zalencentrum ervoor zorgt dat de buurtbewoners een hogere parkeerdruk ervaren. Dit geldt ook voor plannen die voldoen aan de gemeentelijke regels omtrent parkeren. Concreet betekent dit voor de buurt dat de mensen die nu parkeren op de parkeerplaatsen bij het Irene deels op grotere afstand (bijvoorbeeld op het parkeerterrein bij DEL of het gemeentehuis) moeten parkeren.

Parkeerdrukmeting

Om de resultaten van de parkeerbalans te toetsen aan de werkelijke situatie zijn er recent op drie momenten parkeerdrukmetingen uitgevoerd door de gemeente. Hieruit blijkt dat de parkeerdruk in het gebied op de gemeten momenten niet hoger is dan 83 procent. Kanttekening hierbij is wel dat er tot nu toe één avondmeting is uitgevoerd en nog geen weekendmeting. Wat ook opviel is dat de parkeerdruk op de Melkweg en in delen van de Oranjebuurt ’s avonds 100 procent was, dat betekent dat alle parkeerplaatsen bezet waren.

Verkeersgeneratie

Volgens het verkeersmodel rijden er per dag 410 voertuigen over de Topweg. Dit was zonder de realisatie van de veertien appartementen, de huisartsenpost en het kinderdagverblijf. De huisartsenpost en het kinderdagverblijf genereren volgens de CROW-richtlijnen tot 190 extra verkeersbewegingen per dag. De veertien appartementen leiden tot 75 extra verkeersbewegingen per dag. Daar staat tegenover dat de verkeer aantrekkende werking van het zalencentrum vervallen is. Het zalencentrum trok met name in het weekend veel verkeersbewegingen. Voor zalencentra zijn er geen normen voor de hoeveelheid verkeer dat wordt aangetrokken, hier is maatwerk voor nodig. Een gemiddelde bruiloft trekt al snel meer dan 75 verkeersbewegingen aan. In totaal zouden er volgens de normen na realisatie van het appartementencomplex 675 verkeersbewegingen per dag zijn op de Topweg.

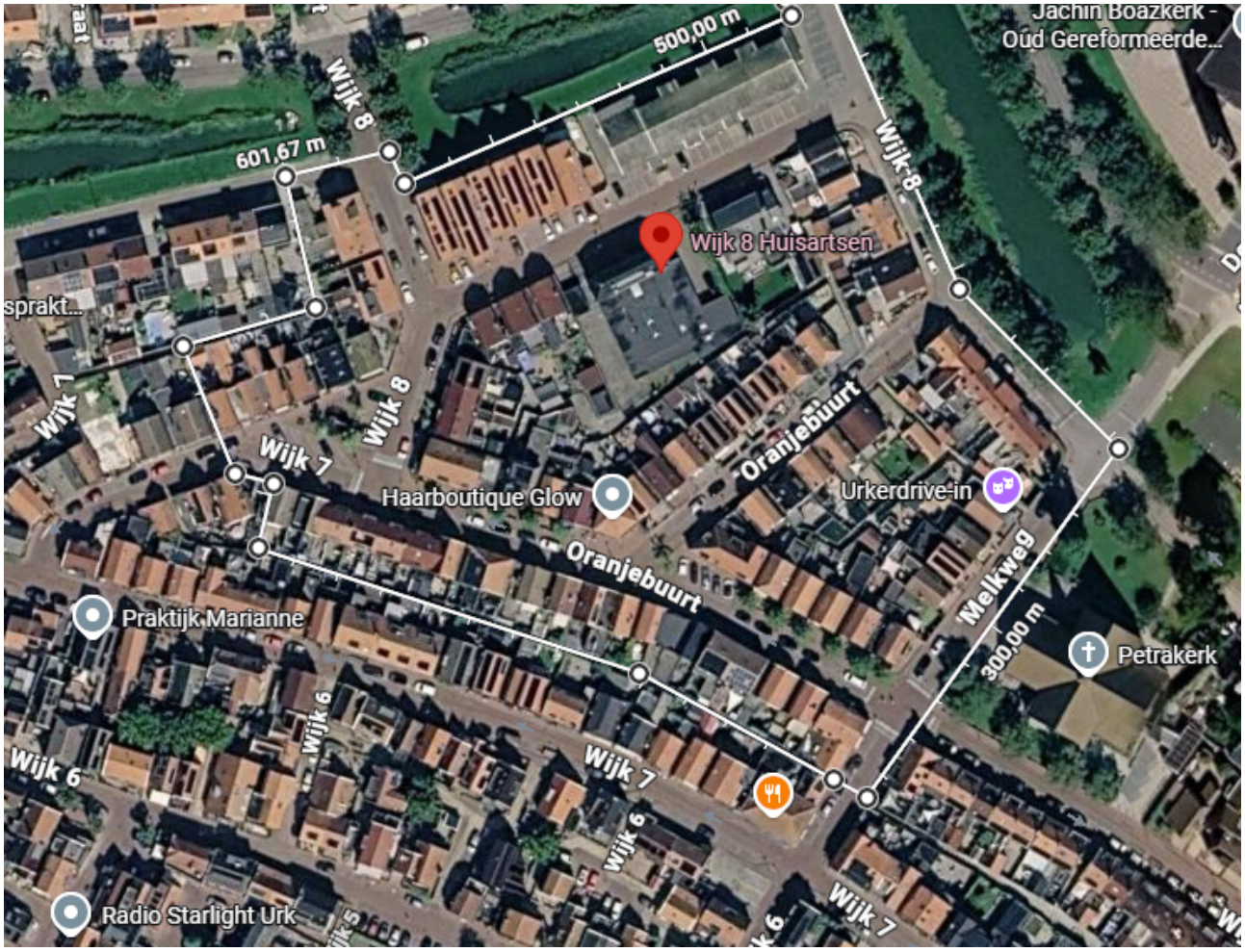
Deze toename van 410 naar 675 verkeersbewegingen kan door de bewoners ervaren worden als een stijging van de verkeersdrukte in de straat. Dit gevoel wordt versterkt doordat er een periode is geweest dat zowel het zalencentrum als het Rode Kruis gebouw buiten gebruik waren en er dus significant minder dan 410 verkeersbewegingen waren. Deze stijging levert echter niet direct een significante verslechtering van de doorstroming, de luchtkwaliteit of de verkeersveiligheid op. Daarbij komt dat de stijging van de verkeersbewegingen van de huisartsenpost en het kinderdagverblijf (190) geheel past binnen de kaders van het tijdelijk omgevingsplan (beheersverordening).

Conclusie

De Raadscommissie heeft de vraagstelling breder gemaakt door parkeer- en verkeersaspecten van de omgeving bij de beoordeling van het bouwplan Irene te betrekken. De parkeerbehoefte van de appartementen wordt in hoofdzaak op het eigen terrein van het Irene opgelost. De aanvullende parkeerbalans en parkeerdrukmetingen geven inzicht in de situatie in de omgeving. Voor de bewoners zal de situatie in de praktijk als slechter worden ervaren, maar de nieuwe situatie is niet in strijd met de beleidsregels parkeren. De planontwikkeling leidt daarnaast tot extra verkeersbewegingen, maar deze leiden op basis van de beschikbare gegevens niet tot een significante verslechtering van de verkeerskundige situatie.

Bijlagen
-Bijlage 1:parkeerbalans en gebied
-Bijlage 2:parkeersituatie terrein Irene
-Bijlage 3:parkeerberekening herontwikkeling omgeving Irene

Bijlage 1: parkeerbalans en gebied



dubbelgebruik	Ma-vrijdag ochtend	middag	avond	Koop avond	nacht	Zat. middag	Zat. avond	Zondag
Woningen bewoners	50,2	50,2	90,36	80,32	100,4	60,24	80,32	70,28
Woningen bezoekers	2,55	5,1	20,4	17,85	0	15,3	25,5	17,85
Commerciële dienstverlening	2,1	2,1	0,105	1,575	0	0	0	0
Detailhandel	1,515	3,03	0,505	3,7875	0	5,05	0	0
Sociaal medisch: arts	7,8	5,85	0,78	0,78	0	0,78	0,78	0,78
Dagonderwijs	3,61	3,61	0	0	0	0	0	0
totaal	67,775	69,89	112,15	104,3125	100,4	81,37	106,6	88,91

gemeente Urk