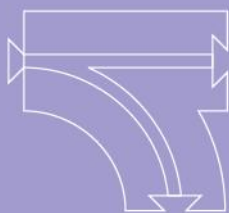


Parkeeronderzoek

omgeving Menswordingkerk, Leiderdorp



Verkeersonderzoek | Mechanische telling | Advies en ontwerp | **Parkeeronderzoek** | Fietsverkeer



Bureau
de Groot Volker

Verkeersonderzoek en -advies

Onderzoeksperiode:

dinsdag 25 september 2018

donderdag 27 september 2018

Opdrachtgever: Pluis Participaties

Rapportnummer: P181321-05

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	: Pluis Participatie Groep BV
Titel rapport	: Parkeeronderzoek, omgeving Menswordingkerk Leiderdorp
Kenmerk	: P181321-05
Datum publicatie	: 18 december 2018
Projectteam opdrachtgever(s)	: dhr. S. Pieters
Projectteam Bureau de Groot Volker	: dhr. J. Verbeek en dhr. J. Cnossen
Projectomschrijving	: Het uitvoeren van een parkeeronderzoek in de omgeving van de Menswordingkerk in Leiderdorp en het berekenen van de parkeerdruk in het onderzoeksgebied.
Trefwoorden	: Parkeercapaciteit, parkeerdruk
Gegevens	: Bureau de Groot Volker Sporstraat 11 6953 BW Dieren Tel [0313] 496 816 info@verkeersonderzoek.nl www.verkeersonderzoek.nl



Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Leeswijzer	3
2	Werkwijze	4
2.1	Onderzoeksgebied	4
2.2	Onderzoekperiode	5
2.3	Parkeercapaciteit	5
2.4	Parkeerdruk	6
2.5	Onderzoeksomstandigheden	7
3	Resultaten	8
3.1	Parkeercapaciteit	8
3.2	Parkeerdruk	9
4	Conclusies	10
4.1	Parkeerdruk	10

BIJLAGE 1	Straatsectie-indeling
BIJLAGE 2	Tabellen parkeerdruk



1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Pluis Participatie Groep wil de Menswordingkerk aan het Heelblaadjespad nummer 1 in Leiderdorp herontwikkelen. De toekomstige parkeervraag kan niet geheel op eigen terrein worden opgelost. Door middel van het uitvoeren van een onafhankelijk parkeeronderzoek moet worden aangetoond of in de openbare ruimte voldoende parkeergelegenheid aanwezig is om de toekomstige parkeervraag op te vangen. Door het registreren van de parkeerbezetting op een aantal maatgevende momenten is de parkeersituatie in de omgeving inzichtelijk gemaakt. Op basis van de resultaten van dit parkeeronderzoek kan worden beoordeeld hoeveel parkeerplaatsen zijn toe te rekenen aan de voormalige kerk.

1.2 Leeswijzer

Deze rapportage bevat een toelichting op de uitgevoerde onderzoeken in hoofdstuk 2. Een beknopte weergave van de resultaten van de uitgevoerde tellingen staat in hoofdstuk 3 en in hoofdstuk 4 staan de belangrijkste conclusies van het onderzoek. In de bijlagen zijn de onderzoeksresultaten van het parkeeronderzoek op straat-sectieniveau in tabellen weergegeven.

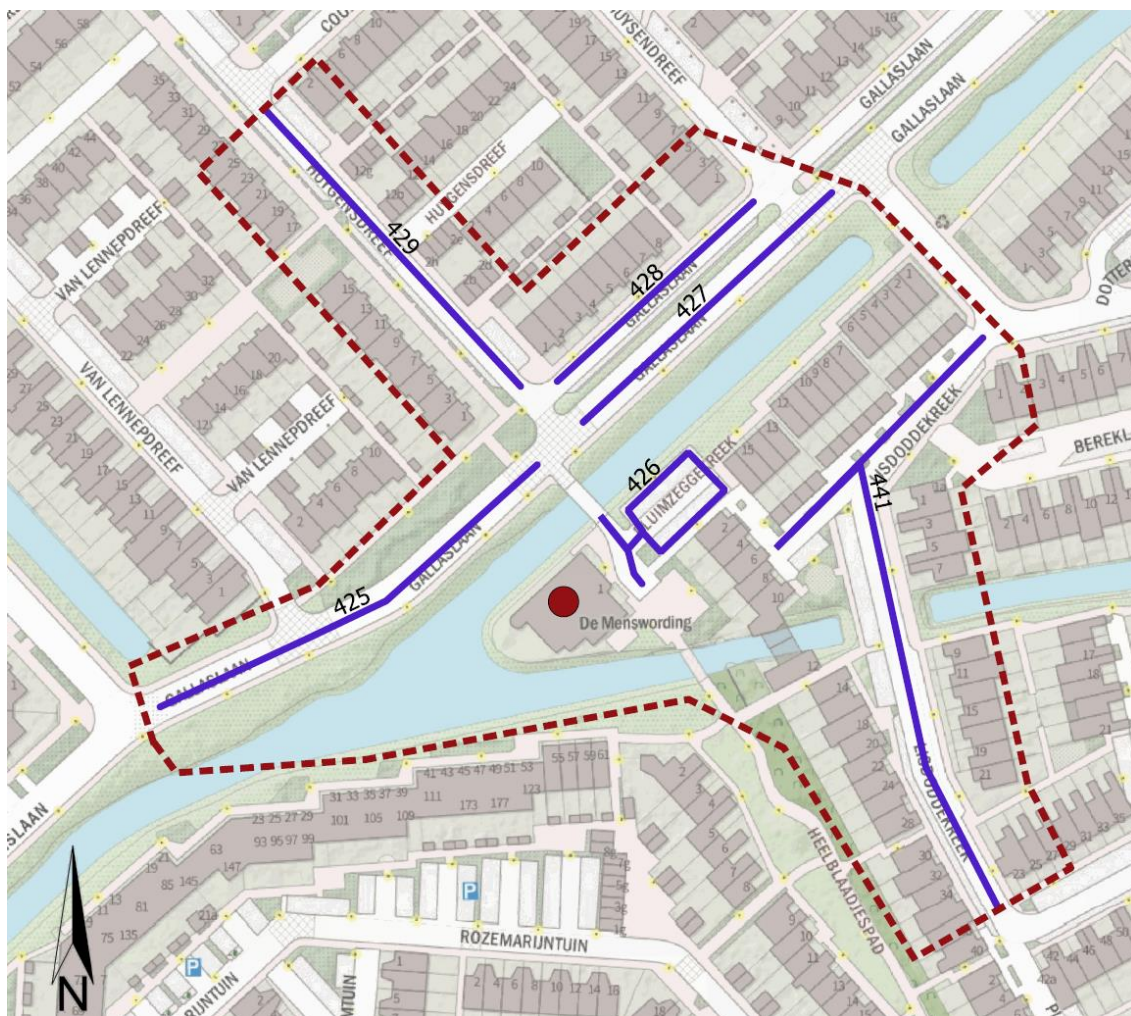


2 Werkwijze

In dit hoofdstuk worden de opzet van het parkeeronderzoek, een omschrijving van de werkwijze en de omstandigheden van het onderzoek weergegeven.

2.1 Onderzoeksgebied

Het parkeeronderzoek is uitgevoerd in de omgeving van de Menswordingkerk aan het Heelblaadjespad nummer 1 in Leiderdorp. Het gebouw ligt midden in een woonwijk. In de directe omgeving van de kerk zijn naast wonen geen andere functies aanwezig. In figuur 2.1 is een kaart met het gebruikte onderzoeksgebied opgenomen.



Figuur 2.1 Onderzoeksgebied en sectie-indeling omgeving Menswordingkerk

Het onderzoeksgebied betreft de directe omgeving van de Menswordingkerk. De directe omgeving wordt gedefinieerd als de direct aanliggende secties en alle daarop aansluitende secties (Addendum Parkeerbeleidsplan, gemeente Leiderdorp).

► Sectie-indeling

Om de bezetting in beeld te brengen is het onderzoeksgebied opgedeeld in verschillende straat-secties. Een straat-sectie kan gevormd worden door een straat, een gedeelte van een straat of een parkeerterrein met min of meer dezelfde bebouwingskenmerken. Met deze sectie-indeling kan op straatniveau de geregistreerde parkeerdruk worden weergegeven. De voor dit onderzoek gebruikte sectie-indeling is overgenomen uit het Parkeerbeleidsplan van de gemeente Leiderdorp. Een gedetailleerde overzichtskaart van het onderzoeksgebied met de gebruikte sectie-indeling staat weergegeven in bijlage 1 van dit rapport.

2.2 Onderzoeksperiode

Het parkeeronderzoek is uitgevoerd als een nachtparkeeronderzoek. Bij een nachtparkeeronderzoek wordt de parkeerdruk geregistreerd tussen 23 uur en 5 uur in de nacht. Dit is het moment dat doorgaans de meeste bewoners thuis zijn. Een nachtmeting kan daarom worden gezien als de maatgevende periode voor dit onderzoek. Het parkeeronderzoek is uitgevoerd op twee verschillende meetmomenten buiten de schoolvakanties en feestdagen. De parkeerbezetting is geregistreerd op de onderzoekstijden die staan weergegeven in tabel 2.1.

Tabel 2.1 Registratiemomenten parkeerbezetting

	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23/05
dinsdag 25 september																			
donderdag 27 september																			

2.3 Parkeercapaciteit

In het onderzoeksgebied is de parkeercapaciteit van de aanwezige parkeerplaatsen geïnventariseerd. Bij het bepalen van de parkeercapaciteit is onderscheid gemaakt naar de volgende kenmerken:

► Openbare parkeerplaatsen

- parkeervakken die als zodanig zijn aangeduid door middel van bestrating of belijning
- parkeren op de rijbaan, op plaatsen waarbij op de rijbaan geparkeerd kan worden is uitgegaan van:
 - een benodigde ruimte van ca. 5-6 meter per geparkeerd voertuig
 - niet parkeren ter plaatse van in- en uitrit constructies
 - niet parkeren binnen 5 meter van een kruising
 - niet parkeren ter plaatse van een parkeerverbod (parkeerverbod zone, woonerf of gele strepen)
 - verder is er bij parkeren op de rijbaan rekening gehouden of het wenselijk is of er op een bepaalde plaats geparkeerd wordt. Bijvoorbeeld wanneer dit hinder voor het (vracht)verkeer oplevert
- gehandicaptenparkeerplaatsen
- laad- en losplaatsen
- parkeervakken gereserveerd voor het opladen van elektrische auto's
- overige parkeerplaatsen
 - gereserveerde plaatsen voor een bepaalde doelgroep (taxi, deelauto's, arts, etc.)



► Parkeerplaatsen op eigen terrein

Parkeerplaatsen op eigen terrein zijn geregistreerd voor zover deze vanaf de openbare weg zichtbaar zijn. Het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein is berekend volgens de berekeningsaantallen die staat omschreven in tabel 2.2.

Tabel 2.2 Berekeningsaantallen parkeerplaatsen op eigen terrein

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Opmerking
Enkele oprit, met of zonder garage	1	Oprit min. 5 meter lang
Lange oprit, met of zonder garage	2	Oprit min. 10 meter lang
Dubbele oprit, met of zonder garage	2	Oprit min. 4,5 meter lang

2.4 Parkeerdruk

Per sectie is het aantal geparkeerde voertuigen in kaart gebracht (met uitsplitsing naar type parkeerplaats). Door deze aantallen te delen door de parkeercapaciteit ontstaat op sectieniveau een overzicht van de bezettingsgraad.

De bezettingsgraad is het percentage parkeerplaatsen dat op een bepaald moment is bezet. Een laag percentage geeft aan dat er weinig parkeerplaatsen bezet zijn. Een hoog percentage betekent dat er veel voertuigen staan geparkeerd.

Bij het registreren is onderscheid gemaakt tussen de volgende typen geparkeerde voertuigen:

► Openbare parkeerplaatsen

- voertuigen die in een parkeervak of op de rijbaan geparkeerd staan
- voertuigen die op een gehandicaptenparkeerplaats geparkeerd staan
- voertuigen die op een parkeerplaats voor laden en lossen geparkeerd staan
- overige parkeerders (voertuigen op een gereserveerde parkeerplaats, op een parkeerplaats voor opladen van elektrische auto's, etc.)
- fout geparkeerde voertuigen
- parkeervakken bezet door objecten (bijvoorbeeld aanhangers, bouwmaterialen of afvalcontainers)

► Parkeerplaatsen op eigen terrein

Het aantal geparkeerde voertuigen op eigen terrein is geteld voor zover deze zichtbaar zijn vanaf de openbare weg.

De resultaten van de parkeerdrukmetingen zijn in hoofdstuk 3.2 van deze rapportage opgenomen.



Naast de parkeerdruk is per straat-sectie beoordeeld hoeveel parkeerplaatsen zijn toe te rekenen aan de voormalige kerk. Dit is het aantal parkeerplaatsen dat tijdens het betreffende onderzoekstijdstip nog vrij is. Deze capaciteit is bepaald volgens de rekenmethode van de gemeente Leiderdorp. Bij de berekening wordt uitgegaan van een maximaal toelaatbare bezettingsgraad van 85%. Daarnaast dient de parkeervraag met 15% te worden verhoogt om de toekomstige groei in automobilititeit van de bestaande functies op te vangen.

2.5 Onderzoeksomstandigheden

In deze paragraaf zijn de weersomstandigheden op de onderzoeksdagen weergegeven en eventuele bijzonderheden die tijdens het onderzoek vastgesteld zijn.

► Weersomstandigheden

De weersomstandigheden op de onderzoeksdagen staan weergegeven in tabel 2.3.

Tabel 2.3: Weersomstandigheden (KNMI, meetlocatie Schiphol)

Dag	Temperatuur (°C)		Neerslag (mm.)	Omstandigheden
	Min.	Max.		
dinsdag 25 september 2018	5.6	16.7	<0.05	half tot zwaar bewolkt
donderdag 27 september 2018	10.1	21.0	0	licht bewolkt

Tijdens de metingen zijn er geen bijzonderheden aangetroffen die invloed hebben op de resultaten van het onderzoek.



3 Resultaten

In dit hoofdstuk staan de resultaten van het parkeeronderzoek. Per onderzoeksmoment is de parkeercapaciteit, de parkeerdruk en de in het onderzoeksgebied omschreven.

3.1 Parkeercapaciteit

In tabel 3.1 staat de parkeercapaciteit van het onderzoeksgebied weergegeven. De parkeercapaciteit op straat-sectieniveau, uitgesplitst naar verschillende kenmerken staat in de tabel van bijlage 2 weergegeven.

Tabel 3.1: Parkeercapaciteit (openbare ruimte)

categorie	capaciteit
parkeervakken en parkeerplaatsen op de rijbaan	170
gehandicapten	0
laden en lossen	0
elektrische auto	2
overige parkeerplaatsen	0
Totale capaciteit	172

Binnen het onderzoeksgebied bevinden zich 172 openbare parkeerplaatsen. Op eigen terrein zijn daarnaast nog 5 parkeerplaatsen aanwezig. In de tabellen van bijlage 2 is het aantal parkeerplaatsen in het onderzoeksgebied uitgesplitst per straatsectie.

Opmerking

Sectie 425 en 427 (Gallaslaan) maakt onderdeel uit van een weg voorzien van fietssuggestiestroken. Bij het bepalen van de parkeercapaciteit is deze weg wel meegerekend als parkeercapaciteit. In het voorgaande parkeeronderzoek heeft de gemeente deze weg ook als parkeercapaciteit meegerekend. Dit betreft in totaal 35 parkeerplaatsen. Parkeren op een fietssuggestiestrook (zonder fietssymbolen) is officieel niet verboden. Het is wel de vraag of het wenselijk is dat hier ook geparkeerd kan worden.

Opmerking

De 5 parkeerplaatsen in sectie 441 (Lisdoddekreek) op eigen terrein bestaan uit 2 carports en 3 opritten. Hiervan was 1 oprit bezet door een vuilcontainer en 1 oprit tijdelijk niet bruikbaar doordat hier bloembakken stonden.

Op dinsdagochtend mag aan de Lisdoddekreek tegenover huisnummer 34 (tussen 7:00 en 12:00 uur) niet worden geparkeerd in verband met het aanbieden van minicontainers.



3.2 Parkeerdruk

Op basis van het aantal geregistreerde voertuigen is de bezettingsgraad per onderzoeksmoment bepaald. In tabel 3.2 staat de bezettingsgraad in het onderzoeksgebied op de verschillende onderzoeksmomenten weergegeven.

Tabel 3.2: Parkeerdruk omgeving Menswordingkerk

	parkeerdruk	
	bezetting (abs.)	bezetting (%)
dinsdag 25 september	104	60%
donderdag 27 september	104	60%

De gemiddelde bezettingsgraad in het onderzoeksgebied bedraagt op beide onderzoeksmomenten 60%. De bezetting op straat-sectieniveau is terug te vinden in de tabellen van bijlage 2. Voor de tabellen is de tabelopmaak van de gemeente Leiderdorp toegepast.

Op basis van de maximaal toelaatbare bezetting en de maximaal aanwezige bezetting kan het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte die toe te kennen zijn aan de kerk worden berekend. De vrije parkeerplaatsen in het onderzoeksgebied voor de maatgevende onderzoeksmomenten staat weergegeven in tabel 3.3. Hierin is het aantal aanwezige vrije parkeerplaatsen op basis van 100% parkeerbezetting weergegeven en de berekende vrije parkeerplaatsen in onderzoeksgebied.

Tabel 3.3: vrije parkeerplaatsen, omgeving Menswordingkerk

	vrije parkeerplaatsen	
	vrije parkeerplaatsen (bij 100%)	vrije parkeerplaatsen (bij 85%)
dinsdag 25 september	68	26
donderdag 27 september	68	26

Op beide onderzoeksmomenten zijn in de straat-secties binnen het onderzoeksgebied nog 68 openbare parkeerplaatsen beschikbaar. Uit de berekening komt vervolgens een overschot van 26 parkeerplaatsen. Bij deze berekening is rekening gehouden dat de bestaande parkeervraag nog met 15% toeneemt. Als hiermee rekening wordt gehouden dan komt uit de berekening een overschot van 26 parkeerplaatsen. Deze is beschikbaar voor voormalige kerk en daarmee de nieuwe functie.



4 Conclusies

Het parkeeronderzoek heeft als doel om de parkeerdruk in de omgeving van de Menswordingkerk in beeld te brengen en de capaciteit die nog vrij is. Onderstaand zijn de belangrijkste conclusies verwoord.

Opmerking

In de huidige situatie is er in de openbare ruimte voor de kerk een draaicirkel aanwezig. In de toekomstige situatie wordt deze door de nieuwe functie van het gebouw overbodig. De vrijgekomen ruimte kan relatief eenvoudig worden omgevormd naar parkeerplaatsen. Het betreft ruimte voor circa 8 extra parkeerplaatsen.

4.1 Parkeerdruk

De bezettingsgraad in het onderzoeksgebied bedraagt op beide onderzoeksmomenten 60%. Wanneer we naar de afzonderlijke secties kijken dan is de parkeerdruk in sectie 441 (Lisdoddekreek) met een bezettingsgraad van 93% het hoogst. In de secties 425 en 427 (Gallaslaan) is de gemeten parkeerdruk met een bezettingsgraad van 0% het laagst.

Naast de parkeerdruk is per straat-sectie beoordeeld hoeveel parkeerplaatsen zijn toe te rekenen aan de voormalige kerk. Deze is berekend volgens de methode die de gemeente Leiderdorp hanteert. Op beide onderzoeksmomenten was binnen het onderzoeksgebied een van 26 parkeerplaatsen aanwezig. Deze is beschikbaar voor voormalige kerk en daarmee de nieuwe functie.

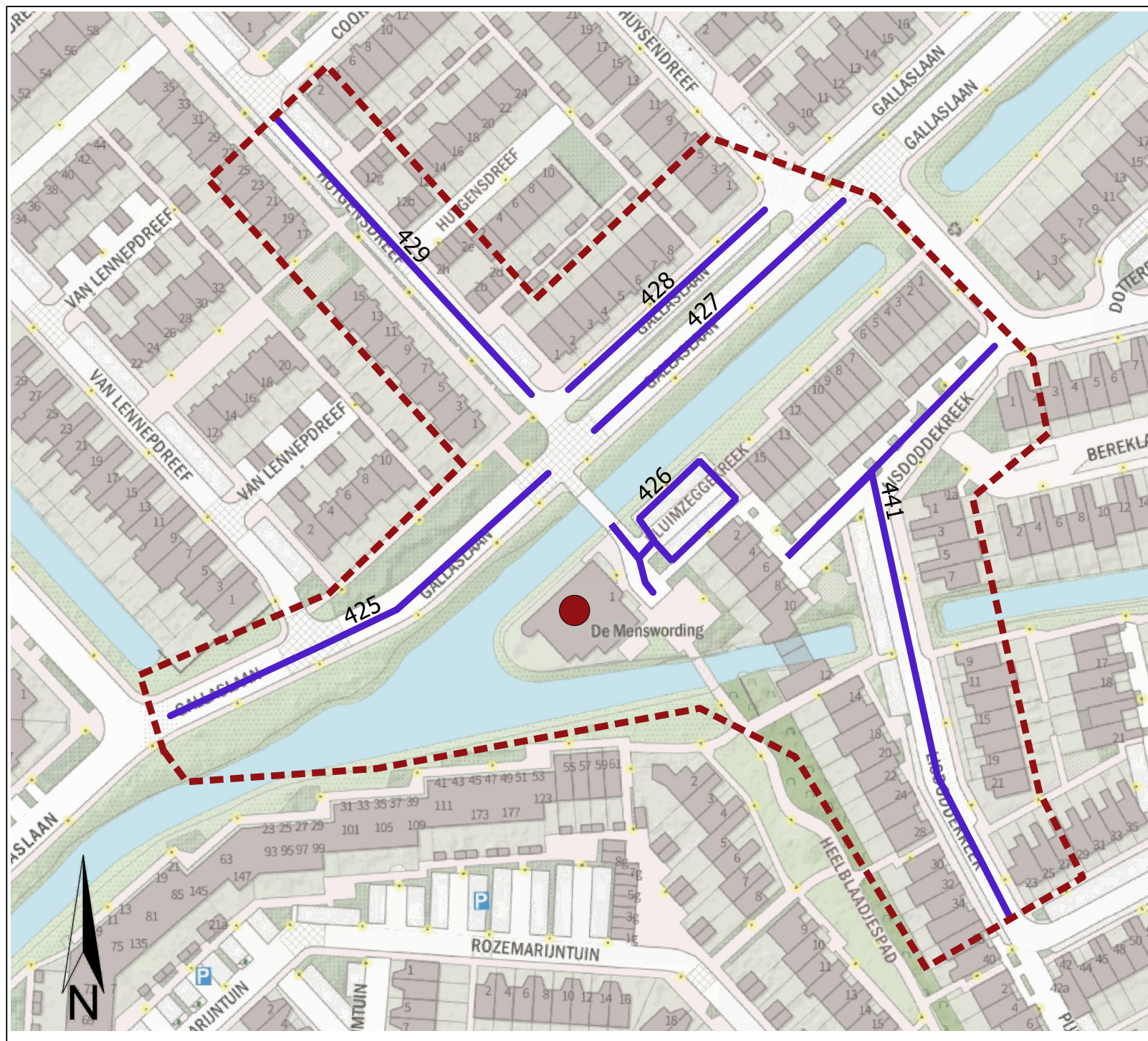


Bijlagen



Bijlage 1 Straatsectie-indeling

- B1.1, visualisatie straatsectie-indeling



B1.1 Sectie-indeling parkeeronderzoek omgeving Menswordingkerk

Gemeente:
Gemeente Leiderdorp

Gebied:
omgeving Menswordingskerk

Plaats:
Leiderdorp

Rapport:
P181321

Legenda

-  grens onderzoeksgebied
-  sectielijnen
-  herontwikkelingsobject

Bureau
de Groot Volker

Verkeersonderzoek en -advies

Bijlage 2 Tabellen parkeerdruk

- B2.1, Tabel, parkeerdruk, dinsdag, 23 uur
- B2.2, Tabel, parkeerdruk, donderdag, 23 uur

B2.1 Parkeerdruk dinsdag 25-09-2018 om 23:00 uur
Parkeeronderzoek omgeving Menswordingkerk

sectie	naam	opmerkingen	openbare pp.			doelgroepparkeren			eigen terrein			fout geparkeerd	geblokkeerd	Totaal (zonder eigen terrein)		
			cap.	aantal	bez.gr.	cap.	aantal	bez.gr.	cap.	aantal	bez.gr.			cap.	aantal	bez.gr.
425	Gallaslaan		25	0	0%	0	0	-	0	0	-	0		25	0	0%
426	Heelblaadjepad	De bezetting bestond uit 10 auto's en 1 caravan	26	11	42%	0	0	-	0	0	-	0		26	11	42%
427	Gallaslaan		10	0	0%	0	0	-	0	0	-	0		10	0	0%
428	Gallaslaan (parrallel)		22	14	64%	0	0	-	0	0	-	0		22	14	64%
429	Huygensdreef		31	25	81%	0	0	-	0	0	-	0		31	25	81%
441	Lisdoddekreek	2x elektrische laden, 6 auto's geparkeerd voor garageboxen	56	47	84%	2	1	50%	5	0	0%	6	2 opritten bezet door objecten	58	54	93%
totaal			170	97	57%	2	1	50%	5	0	0%	6		172	104	60%

Totale capaciteit gebied	172 pp	
Max. toelaatbare bezetting 85%	146,20	146
Huidige parkeervraag	104	
Gemiddelde p-druk	0,60	
15%	119,60	
	42,20	
Rest capaciteit	26,60	

B2.2 Parkeerdruk donderdag 27-09-2018 om 23:00 uur
Parkeeronderzoek omgeving Menswordingkerk

sectie	naam	opmerkingen	openbare pp.			doelgroeparkeren			eigen terrein			fout geparkeerd	geblokkeerd	Totaal (zonder eigen terrein)		
			cap.	aantal	bez.gr.	cap.	aantal	bez.gr.	cap.	aantal	bez.gr.			cap.	aantal	bez.gr.
425	Gallaslaan		25	0	0%	0	0	-	0	0	-	0		25	0	0%
426	Heelblaadjepad	De bezetting bestond uit 11 auto's en 1 caravan	26	12	46%	0	0	-	0	0	-	0		26	12	46%
427	Gallaslaan		10	0	0%	0	0	-	0	0	-	0		10	0	0%
428	Gallaslaan (parrallel)		22	13	59%	0	0	-	0	0	-	0		22	13	59%
429	Huygensdreef		31	25	81%	0	0	-	0	0	-	0		31	25	81%
441	Lisdoddekreek	2x elektrische laden, 7 auto's geparkeerd voor garageboxen	56	46	82%	2	1	50%	5	0	0%	7	2 opritten bezet door objecten	58	54	93%
totaal			170	96	56%	2	1	50%	5	0	0%	7		172	104	60%

Totale capaciteit gebied	172 pp	
Max. toelaatbare bezetting 85%	146,20	146
Huidige parkeervraag	104	
Gemiddelde p-druk	0,60	
15%	119,60	
	42,20	
Rest capaciteit	26,60	