

Opdrachtgever	Gemeente Maassluis
Datum	17 februari 2021
Auteur	Kevin Jansen
Onderwerp	Opmerkingen en aanbevelingen ontwikkeling Sportzaal
Kenmerk	008940.20210204.N1.02
Pagina	1/10

1. Parkeren

1.1 Parkeervraagberekening

Functieprogramma

In tabel 1.1 is het functieprogramma van de ontwikkeling uiteengezet. Binnen de ontwikkeling wordt wellicht een kantine gerealiseerd. Deze is ondersteunend aan de sportzaal en genereert geen extra verkeer; en hiermee ook geen eigen parkeervraag.

functie	omvang	eenheid
sportzaal	1.961	m ² bvo
tribune	100	zitplaats

Tabel 1: functieprogramma ontwikkeling

Parkeernormen

De gemeente Maassluis heeft een eigen parkeerbeleid. Hierin zijn ook parkeernormen opgenomen. Dit houdt in dat juridisch en beleidsmatig het gemeentelijk parkeerbeleid als uitgangspunt voor het bepalen van de parkeervraag dient te worden. In tabel 2.1 zijn de gemeentelijke parkeernormen voor de functies binnen de ontwikkeling weergegeven.

functie	omvang	eenheid
sportzaal	2,9	100 m ² bvo
tribune	0,2	zitplaats

Tabel 2.1: Gemeentelijke parkeernormen voor de functies binnen de ontwikkeling

Parkeervraag ontwikkeling

Aan de hand van het functieprogramma en de parkeernormen is de parkeervraag van de beoogde ontwikkeling berekend. In tabel 1.3 is de parkeervraagberekening uiteengezet. Uit de tabel blijkt dat de parkeervraag van de ontwikkeling in de toekomstige situatie (afgerond) 77 parkeerplaatsen bedraagt.

functie	omvang	eenheid	norm	parkeervraag
sportzaal	1.961	m ² bvo	2,9	56,9
tribune	100	zitplaats	0,2	20
			<i>totaal</i>	<i>76,9</i>

Tabel 1.3: Parkeervraagberekening ontwikkeling

Het parkeerterrein aan de Sportlaan heeft in de huidige situatie een capaciteit van 120 parkeerplaatsen (bron: gemeente). Dit betekent dat de parkeercapaciteit van het parkeerterrein in de toekomstige situatie minimaal $120 + 77 = 195$ parkeerplaatsen dient te omvatten.

Fietsparkeren

Voor fietsparkeren bedraagt de minimale stallingscapaciteit van de sporthal 79 fietsparkeerplaatsen. Aanbevolen wordt om deze capaciteit te verhogen om hiermee enerzijds ook fietsers van VDL te kunnen faciliteren en anderzijds draagt een goede stallingsvoorziening bij aan het stimuleren van fietsgebruik van en naar de sportaccommodaties. Indien mogelijk dan binnen de stalling ook voorzien in stallingsplaatsen voor scooters/brommers en het opladen van elektrische fietsen.

1.2 Interpretatie parkeervraagberekening

In paragraaf 1.1 is aan de hand van het gemeentelijk parkeerbeleid de parkeervraag van de toekomstige sportzaal en het parkeerterrein bepaald. Om de parkeervraag te interpreteren en eventuele discussie hierover is onderstaand een korte beschouwing uitgevoerd.

Gehanteerde parkeernormen

De gemeentelijke parkeernormen zijn gebaseerd op landelijke CROW-kencijfers. Dit zijn algemeen erkende en toegepaste parkeerkencijfers. In het gemeentelijk beleid zijn de parkeerkencijfers (richtinggevend) omgezet naar parkeernormen. CROW hanteert een

bandbreedte met een boven- en een ondergrens. Voor de sportzaal dient conform het gemeentelijk parkeerbeleid de bovenzijde van de bandbreedte gehanteerd te worden.

Voor het bepalen van de parkeervraag is autobezit bepalend. In tabel 1.4 is op basis van CBS-statistieken voor 2020 het gemiddelde autobezit per huishouden weergegeven op zowel landelijk niveau als binnen Maassluis. Maassluis heeft een stedelijkheidsgraad conform CROW-systematiek van 'sterk stedelijk'. In de tabel is tevens het gemiddelde autobezit van alle sterk stedelijke gemeenten in Nederland weergegeven.

	aantal huishoudens	aantal personenauto's	gemiddeld autobezit per huishouden
Nederland	7.997.800	8.677.910	1,09
Maassluis	14.982	15.185	1,01
Sterk stedelijke gemeenten	2.445.394	2.876.960	1,18

*Tabel 1.4: Gemiddeld autobezit per huishouden
op basis van CBS-statistieken (CBS kerncijfers wijken en buurten, 2020)*

Uit de tabel blijkt dat het gemiddelde autobezit in Maassluis (1,01) lager ligt ten opzichte van het landelijk gemiddelde (1,09). Wanneer wordt gekeken naar het gemiddelde autobezit in gemeenten met eenzelfde stedelijkheidsgraad als Maassluis dan valt op dat het gemiddelde autobezit in eveneens Maassluis lager is ten opzichte van de andere vergelijkbare gemeenten. Op basis van het autobezit zouden voor deze ontwikkeling parkeerkencijfers van (iets onder) het gemiddelde van de bandbreedte van CROW meer passend zijn. Ter illustratie: dit komt neer op circa 2,65 parkeerplaats per 100 m² bvo wat zich door vertaalt in een parkeervraag van (afgerond) 70 parkeerplaatsen voor de ontwikkeling.

Parkeren in de praktijk

De voornaamste gebruiker van de sportzaal wordt de basketbalvereniging. De basketbalvereniging heeft aangegeven dat de parkeervraag van de vereniging in de huidige situatie in de praktijk maximaal 15 parkeerplaatsen betreft. Dit is aanzienlijk lager dan de parkeervraag op basis van de gemeentelijke normen. In de praktijk is hiermee sprake van restcapaciteit op het parkeerterrein. Daarnaast is de parkeervraag van de ontwikkeling niet altijd gelijk met die van de huidige sportaccommodaties in de omgeving. Hierdoor ontstaat in de toekomstige situatie meer parkeer capaciteit voor de verschillende sportaccommodaties rondom het parkeerterrein. Hierdoor is feitelijk sprake van een

uitbreiding van de parkeercapaciteit in de praktijk ten opzichte van de huidige situatie; niet alleen numeriek in parkeerplaatsen maar ook in beschikbaarheid voor de bestaande sportaccommodaties.

Geen verplichting tot bestaand tekort oplossen

Binnen een ontwikkeling is juridisch geen verplichting om een bestaand parkeertekort in een gebied op te lossen. Dit houdt in dat voor de realisatie van de toekomstige sporthal niet een extra parkeercapaciteit opgenomen hoeft te worden om een eventueel huidig capaciteitstekort van het bestaande parkeerterrein op te nemen.

Daarnaast hoeft voor het bepalen van het parkeerterrein niet gedimensioneerd te worden op pieksituaties; bijvoorbeeld grote toernooien of gelijktijdigheid van evenementen die niet frequent plaatsvinden.

1.3 Verkeersgeneratie

Het gemeentelijk beleid heeft geen eigen normen of kencijfers met betrekking tot verkeersgeneratie. De verkeersgeneratie van de ontwikkeling wordt berekend aan de hand van CROW kencijfers. Hierbij wordt aansluiting gemaakt met de parkeernormen door uit te gaan van de bovenzijde bandbreedte van CROW. Het kencijfer voor de verkeersgeneratie van de sportzaal bedraagt 13,5 motorvoertuigbewegingen per etmaal per 100 m² bvo.

CROW houdt voor de verkeersgeneratie van een sportzaal geen rekening met de zitplaatsen voor toeschouwers (zitplaatsen). In de parkeernorm houdt de gemeente Maassluis hier voor deze functie wel rekening mee. In lijn met het gemeentelijk beleid is de verkeersgeneratie van de toeschouwers van de sporthallen berekend op basis van de verkeersgeneratie per parkeerplaats (turnover). In deze toegepaste methodiek is de verkeersgeneratie bepaald aan de hand van de parkeernormen. Hierbij wordt gerekend met een verkeersgeneratie per parkeerplaats.

Het betreffende verkeersgeneratiecijfer voor een sporthal bedraagt binnen CROW 13,5 motorvoertuigbewegingen per 100 m² bvo. De parkeernorm bedraagt 2,9 parkeerplaats per 100 m² bvo. De turnover bedraagt hiermee $13,5 / 2,9 = 4,66$ per parkeerplaats. De parkeernorm voor bezoekers bedraagt 0,2 per zitplaats. Het verkeersgeneratiecijfer voor de toeschouwers in de sporthal bedraagt hiermee $4,66 \times 0,2 = 0,93$ per zitplaats.

In tabel 1.5 is de berekening van de verkeersgeneratie weergegeven. Uit de tabel blijkt dat de beoogde ontwikkeling in de toekomstige situatie circa 360 motorvoertuigbewegingen per etmaal genereert.

functie	omvang	eenheid	kencijfer	verkeersgeneratie
sportzaal	1.961	m ² bvo	0,135	264,7
tribune	100	zitplaats	0,93	93,0
totaal				357,7

Tabel 1.5: Verkeersgeneratie ontwikkeling in motorvoertuigbewegingen per etmaal

Verkeersgeneratie is een afgeleide van de parkeernormen. Zoals bovenstaand vermeld is een lagere parkeernorm meer passend voor de ontwikkeling. Wanneer voor parkeren en verkeersgeneratie wordt uitgegaan van gemiddelden binnen de bandbreedte van CROW dan bedraagt de verkeersgeneratie van de ontwikkeling in totaal circa 335 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Ook hierbij wordt niet uitgegaan van de feitelijke verkeersgeneratie van de basketbalvereniging maar van een volledig bezette algemene sportzaal. Voor de toekomstige situatie wordt gegeven de hoofdgebruiker en doelgroepen van de sportzaal een lagere verkeersgeneratie verwacht.

1.4 Parkeer- en verkeersonderzoek

Onderzoeksresultaten wel voor buurten representatief; waarschijnlijk niet voor sport

Het parkeeronderzoek is uitgevoerd in de periode van Corona. Vanwege de maatregelen die destijds van kracht waren, kan niet met zekerheid worden vastgesteld dat de resultaten van de parkeerdrukmetingen rondom de sportvelden representatief zijn. De waargenomen parkeerdruk in de woonbuurten (woonpark Boonervliet en de buurten tussen de Vermeerlaan en de Hobbemastraat/Pieter de Hooghstraat worden verondersteld wel representatief te zijn. Vanwege de maatregelen zijn meer mensen thuis waardoor zelfs sprake kan zijn van een lichte overschatting van de parkeerdruk.

De parkeerdruk is in het gehele onderzoeksgebied acceptabel (<80%); wel is in enkele secties de parkeerdruk geregeld zeer hoog. Dit speelt met namen in enkele straten in de woonbuurten. Dit betreft uitsluitend parkeren van bewoners en bezoekers van de woningen. Op het parkeerterrein aan de Sportlaan was ruim voldoende restcapaciteit en hierdoor is het niet aannemelijk dat bezoekers van de sportfuncties hebben geparkeerd in de verderop gelegen woonstraten.

Het parkeerterrein aan de Sportlaan is alleen zaterdag in de periode eind van de ochtend en begin van de middag druk bezet met een maximale parkeerdruk van 87%. Dit is gegeven de functie van het parkeerterrein acceptabel; voor dergelijke parkeergelegenheden kan een maximaal wenselijke parkeerdruk van 90-95% gehanteerd worden. Zoals aangegeven wordt

verwacht dat de parkeervraag van de sportfuncties afweek ten opzichte van een reguliere situatie. Op basis van het parkeeronderzoek is dan ook niet vast te stellen in hoeverre de direct omliggende straten extra parkeerdruk hebben als gevolg van overloop van parkeren door capaciteitstekort van het parkeerterrein.

Verkeersonderzoek

Het verkeersonderzoek is gehouden in een verkeerskundig representatieve periode (eind 2019). De waargenomen intensiteiten passen (zie document V3) bij een dergelijk type weg als de Sportlaan (ETW binnen de bebouwde kom inclusief ruimtelijke inrichting). Het is de vraag of de in het document weergegeven intensiteiten in één of in twee richtingen betreffen. De titel doet vermoeden in twee richtingen. Ook bij een verdubbeling van het verkeer (omrekening naar twee richtingen) past het verkeersbeeld bij dit type weg. Ook met de extra berekende verkeersgeneratie zijn de intensiteiten passend bij het type weg. Op enkele piekmomenten zijn de intensiteiten op de Sportlaan hoog waardoor de doorstroming onder druk komt te staan. Het eventueel ruimte maken op de Sportlaan door het realiseren van parkeerplaatsen (zie onderstaand) leidt tot een verbetering van de doorstroming. Hiermee ontstaat een acceptabele verkeerssituatie en worden in de toekomst ook inclusief het extra verkeer van de sportzaal geen knelpunten met betrekking tot de doorstroming verwacht.

1.5 Parkeerterrein

Streven naar één aansluiting

Vanuit verkeerskundig oogpunt is het aantal aansluitingen van het parkeerterrein op de Sportlaan het belangrijkste aandachtspunt. In de huidige situatie heeft het parkeerterrein meerdere aansluitingen op de Sportlaan. Zowel vanuit gebruikers als vanuit omwonenden worden relatief veel klachten en opmerkingen gemaakt over de verkeersveiligheid ervan. Hoewel dit voornamelijk subjectieve veiligheid lijkt, er zijn geen objectieve ongevals cijfers bekend, kan met het ontwerp een bijdrage worden geleverd aan het verbeteren van de verkeersveiligheid op en rond de aansluiting op de Sportlaan. Om de verkeersveiligheidssituatie te verbeteren, dient het aantal aansluitingen op de Sportlaan geminimaliseerd te worden. Op deze locatie kan, mits uiteraard goed ontworpen, één aansluiting volstaan voor een goede verkeersafwikkeling.

Om het aantal punten van verkeersuitwisseling te beperken, en daarmee de algehele verkeersveiligheid op de Sportlaan te verhogen, wordt aanbevolen om het parkeerterrein te ontsluiten via het bestaande drietakskruispunt. Hiermee ontstaat één volwaardig kruispunt. Het parkeerterrein kan hierbij ook als erfontsluiting worden aangetakt waardoor uitrijdend verkeer voorrang moet verlenen op het verkeer op de Sportlaan. Tevens dient rekening gehouden te worden met de bereikbaarheid van het Evides-gebouw. Mocht een tweede

aansluiting van het parkeerterrein wenselijk zijn dan heeft het de voorkeur om deze te combineren met de toegangsweg naar het Evides-gebouw.

Inrichtingsvarianten parkeerterrein

Voor het parkeerterrein zijn een aantal inrichtingsvarianten opgesteld (A tot en met D). Vanuit verkeerskundig oogpunt heeft een variant met een circuit, dus waarop rondrijden mogelijk is, de voorkeur boven een 'doodlopend einde' van het terrein. Ook heeft het vanuit veiligheid niet de voorkeur om autoverkeer en kruisend langzaam verkeer met elkaar in conflict te brengen. Tot slot heeft om de loopafstanden te beperken een compact parkeerterrein de voorkeur; dit is echter niet noodzakelijk. Dit overwegende heeft vanuit verkeerskundig oogpunt inrichtingsvariant A de voorkeur.

2. Verkeerskundige aspecten Sportlaan en omgeving

Realiseren parkeerplaatsen

In de huidige situatie is sprake van parkeeroverlast door geparkeerde auto's langs de Sportlaan ter hoogte van de kinderboerderij. Overwogen wordt om hier parkeerplaatsen te realiseren en hiermee het parkeren te reguleren. Om toekomstig ongewenst parkeren te voorkomen, wordt aanbevolen om deze maatregel te combineren met het instellen van een parkeerzone (zie verderop). De parkeercapaciteit in de praktijk neemt hier niet mee toe. Wel wordt door het parkeren te faciliteren de verkeers- en parkeersituatie met deze maatregel verbeterd. Als type parkeervakken zijn langspaarkeerplaatsen het meest passend. De locatie aan de zijde van de kinderboerderij lijkt hiervoor de meest logische zijde. Aandachtspunt hierbij is wel dat de meeste parkeerders vanuit de Vermeerlaan zullen komen. Dit kan betekenen dat ter hoogte van de parkeerplaatsen ongewenste parkeersituaties ontstaan door manoeuvrerende en stekende parkeerders.

Het realiseren van de parkeerplaatsen heeft als effect dat de doorstroming op de Sportlaan verbeterd door de vrije ruimte die hierdoor ontstaat. In de huidige situatie kunnen tegemoetkomende voertuigen elkaar niet passeren ter hoogte van de geparkeerde auto's. Door de vrije ruimte kan tegemoetkomend verkeer elkaar goed passeren. Hierdoor verbetert naast de doorstroming de ook situatie met betrekking tot verkeersveiligheid en schaderijden op dit wegvak. Aanbevolen wordt om de weg in te richten als erftoegangsweg. Hierdoor ook geen rijbaanscheiding of fietsvoorzieningen aanbrengen in het profiel.

Parkeerzone

Een belangrijke oorzaak van aandachtspunten op en rond de Sportlaan met betrekking tot de doorstroming en verkeersveiligheid zijn de geparkeerde voertuigen. Om dit te verbeteren

kan een parkeerzone worden ingesteld (in combinatie met vakindeling; zie bovenstaand). Voor de parkeerzone wordt aanbevolen om in ieder geval de Sportlaan tussen de Vermeerleer en net voorbij het zwembad in de zone mee te nemen. Woonpark Boonervliet valt hiermee buiten de parkeerzone. Bewoners van woonpark Boonervliet geven aan geen parkeeroverlast te ervaren in hun straten. In een later stadium kan indien wenselijk altijd nog de parkeerzone worden uitgebreid met woonpark Boonervliet.

Opheffen aansluiting Sportlaan – Jeroen Boschstraat

Het opheffen van de aansluiting van de Sportlaan met de Jeroen Boschstraat draagt bij aan het verminderen van overlast van parkeren en verkeer in de Jeroen Boschstraat. Hiermee wordt zoekverkeer van niet bewoners of bezoekers van de woningen rond de Jeroen Boschstraat tegen gegaan. Parkeren en rijden door de Jeroen Boschstraat wordt minder aantrekkelijk doordat omrijdbewegingen gemaakt moeten worden. Door de aansluiting geheel te knippen, kan tevens meer parkeercapaciteit langs de Sportlaan worden gerealiseerd. Ook wordt hiermee een conflictpunt op de Sportlaan geëlimineerd; wat de verkeersveiligheid ten goede komt. Overwogen kan worden om als alternatief een halve knip toe te passen. Voorstel hierbij is om deze buurt-uit (richting Sportlaan) in te stellen.

Kruispunt Sportlaan

Het bestaande kruispunt op de Sportlaan wordt aanbevolen te herinrichten en hiermee de verkeersveiligheid te verbeteren en de verkeerssituatie te verduidelijken. De Sportlaan is een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Het realiseren van een verhoogd kruispuntvlak heeft hierbij de voorkeur. Hiermee wordt een gelijkwaardig kruispunt gerealiseerd (verkeer van rechts voorrang). Ten opzichte van de huidige vormgeving kan worden overwogen om het kruispuntvlak te verkleinen. Met name de aansluiting richting woonpark Boonervliet lijkt ruim vormgegeven. Met het verkleinen van het kruispuntvlak wordt een lagere snelheid van het verkeer afgedwongen. Bij de verhoging kunnen weggebruikers aan de hand van materiaalgebruik extra worden geattendeerd op de specifieke situatie (overstekers richting zwembad, parkeerterrein, fietsers, etc).

3. Langzaam verkeer

oversteekvoorziening

Gebruikers en omwonenden geven aan graag een zebrapad (VOP) gerealiseerd te zien worden tussen het parkeerterrein en het zwembad. De Sportlaan is een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Op dergelijke wegtypen wordt in principe geen VOP toegepast. Daarnaast suggereert een VOP op deze locatie onterecht dat voetgangers in de voorrang zitten bij het oversteken. Dit kan ook situaties van schijnveiligheid opleveren. Daarnaast is de overgrote meerderheid van het gemotoriseerd verkeer ter hoogte van het zwembad

bewoners of bezoekers uit woonpark Boonervliet; deze zijn bekend met de situatie ter plaatse en de aanwezigheid van overstekers.

Om enerzijds de overstekers te faciliteren en bundelen en anderzijds het autoverkeer te attenderen op de overstekers kan wel aan de hand van bijvoorbeeld materiaalgebruik een visuele oversteekvoorziening worden aangebracht. Hierbij is het uiteraard wenselijk om aansluiting te zoeken met de uitgang van het parkeerterrein voor voetgangers; zodat een logische en korte looproute tussen het parkeerterrein en het zwembad gefaciliteerd wordt. Uitgangspunt hierbij is vanuit verkeerskundig oogpunt dat het gemotoriseerd verkeer op de Sportlaan voorrang blijft hebben op de overstekers.

Verbinding Sportlaan met de Laan '40-'45

Tussen de Sportlaan en de Laan 1940-1945 is een fietsverbinding wenselijk. Deze verbinding vormt een veilige, aantrekkelijke nieuwe route voor fietsers waarbij de sportzaal direct in verbinding staat met het hoofd fietsnetwerk van Maassluis langs de Laan 1940-1945. In de huidige situatie komen vrijwel alle fietsers vanuit de richting van de Vermeerlaan. Door de nieuwe verbinding zullen de fietsintensiteiten op de Vermeerlaan en de Sportlaan afnemen en neemt de verkeersveiligheid op deze wegen toe.

De locatie van de aansluiting op het fietspad langs de Laan '40-'45 maakt verkeerskundig niet heel veel uit. Direct ten zuidwesten van het bruggetje is straatverlichting langs het bestaande fietspad aanwezig. Rondom deze locatie aansluiten zorgt voor een veilige, goed zichtbare aansluiting van de fietspaden ook in de donkere momenten en scheelt in het plaatsen van extra verlichting.

In het Kader van deze ontwikkeling is ook gesproken over het realiseren van een directe aansluiting vanaf het parkeerterrein naar de laan '40-'45 voor de auto. De ontwikkeling leidt niet tot knelpunten met verkeer of veiligheid. Met sommige maatregelen wordt deze zelfs verbeterd. verkeerskundig is hiermee met de realisatie van de sporthal geen noodzaak voor het realiseren van de directe aansluiting.

Fietsers Sportlaan

Door het realiseren van de parkeerplaatsen langs de Sportlaan ontstaat hier meer ruimte voor (tegemoetkomende) fietsers en gemotoriseerd verkeer om elkaar in te halen of te passeren. Aandachtspunt hierbij is wel in- en uitrijden van geparkeerde auto's die in conflict kunnen komen met fietsers. In combinatie met bijvoorbeeld goede straatverlichting kan de zichtbaarheid van fietsers en het zicht op de verkeerssituatie voor alle weggebruikers geoptimaliseerd worden. Doordat het aandeel fiets op dit wegvak afneemt, wordt hiermee een goede verkeerssituatie geborgd.

Nood- en hulpdiensten

In geval van calamiteiten moeten nood- en hulpdiensten de sporthal en het daarachter gelegen terrein van Evides kunnen bereiken. Maatgevend hiervoor zijn de voertuigen van de brandweer. Aanbevolen wordt om de toegangsweg naar het terrein van Evides zo in te

richten dat deze ook door de zwaardere voertuigen van de brandweer kan worden gebruikt. Daarnaast dient in het ontwerp ook rekening gehouden te worden met een passende opstelplaats voor calamiteitsvoertuigen en aansluitingen voor bluswatervoorzieningen.