

Parkeerkundige onderbouwing PUUR!Maassluis

Opdrachtgever

Titel rapport

Kenmerk

Datum publicatie

Lodewijck Groep B.V.

Parkeerkundige onderbouwing PUUR!Maassluis

012453.20221121.R1.04

4 januari 2023

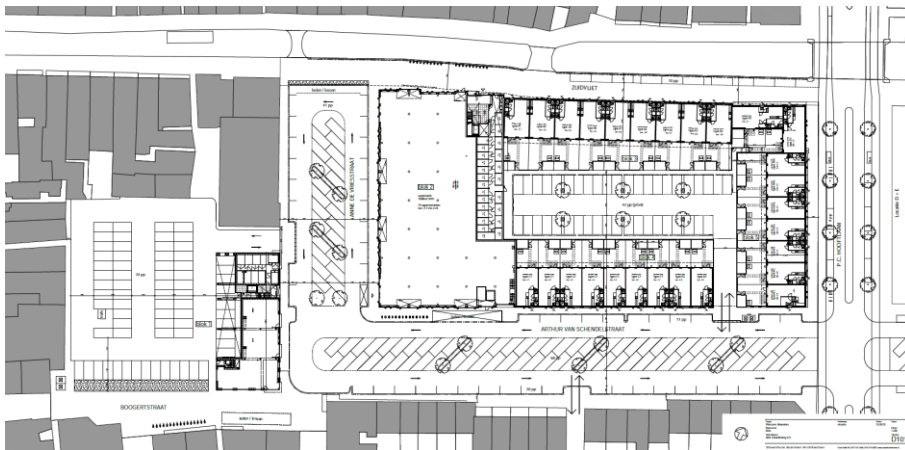
© Copyright Goudappel BV 4-1-23

Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
2. Parkeren ontwikkeling	2
2.1 Aanpak berekening	2
2.2 Uitgangspunten	2
2.3 Parkeervraag ontwikkeling	4
2.4 Toets parkeeronderzoek	6
3. Conclusie	7
Bijlage 1 Huidig parkeeraanbod	9
Bijlage 2 Parkeerdrukmetingen Datacount	10

1. Inleiding

ABB Ontwikkeling B.V. is voornemens de Vlietlocatie in Maassluis te ontwikkelen. De ontwikkeling bestaat uit de sloop van het huidige appartementencomplex en ontmoetingscentrum en de realisatie van het project Puur!Maassluis. Dit project omvat de realisatie van een gemengd woonprogramma, supermarkt en commerciële ruimte. Binnen de planontwikkeling wordt tevens voorzien in een wijziging van de omliggende openbare ruimte; zo wordt extra parkeercapaciteit gerealiseerd en krijgt de openbare ruimte een kwaliteitsimpuls.



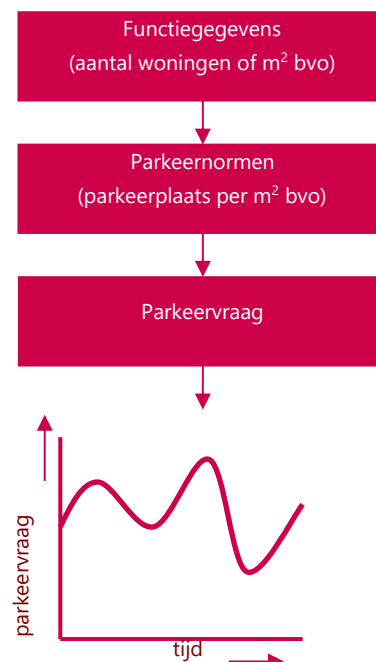
Figuur 1.1: Situatietekening beoogde ontwikkeling (bron: opdrachtgever)

Lodewijck Groep B.V. stelt het benodigde bestemmingsplan op. Als onderdeel hiervan is een parkeerkundige onderbouwing nodig. Deze onderbouwing maakt inzichtelijk wat het effect van de ontwikkeling op de openbare parkeersituatie is. Lodewijck Groep B.V. heeft Goudappel BV gevraagd deze op te stellen. Deze rapportage voorziet in de parkeerkundige onderbouwing.

2. Parkeren ontwikkeling

2.1 Aanpak berekening

Bij het opstellen van een parkeerbalans wordt de parkeervraag van een ontwikkeling afgezet tegen het geplande parkeeraanbod. De parkeervraag wordt berekend door de omvang van elke functie te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernorm (het aantal benodigde parkeerplaatsen per functie-eenheid, bijvoorbeeld per vierkante meter bvo). Te vervallen functies worden in mindering gebracht op de berekende parkeervraag. Niet elke functie genereert echter op alle momenten van de week een even grote parkeervraag. Een voorbeeld hiervan is dat woningen vooral 's nachts een parkeervraag kennen, terwijl detailhandel juist overdag een parkeervraag heeft. Door toepassing van aanwezigheidspercentages wordt rekening gehouden met dit effect. Tevens kunnen de parkeerplaatsen door verschillende parkeerders gebruikt worden (dubbelgebruik). Ook hiermee wordt met behulp van de aanwezigheidspercentages rekening gehouden. In figuur 2.1 is de berekening van de parkeervraag geschematiseerd.



Figuur 2.1: Berekening parkeervraag

2.2 Uitgangspunten

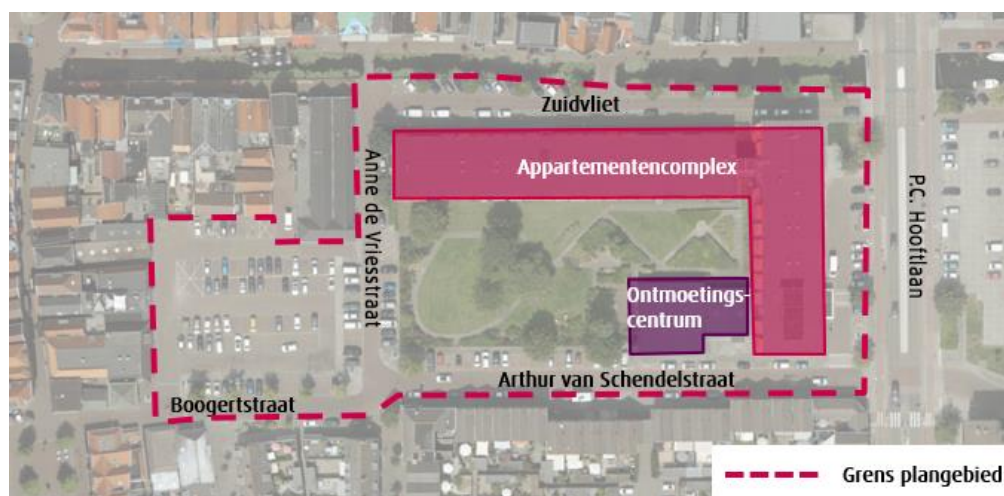
2.2.1 Functieprogramma

Voor de Vlietlocatie in Maassluis zijn plannen voor transformatie en herontwikkeling van het gebied. De bestaande 109 appartementen en het ontmoetingscentrum in het complex worden hierbij gesloopt. Binnen de ontwikkeling wordt voorzien in de realisatie van een gemengd functieprogramma van commerciële functies en in totaal 61 woningen. Een deel van het huidige parkeerterrein blijft in functie behouden maar wordt opnieuw aangelegd en ingericht. Een deel van de bewoners van de huidige appartementen betreft ouderen. In deze analyse wordt als uitgangspunt gehanteerd dat alle 109 te slopen appartementen functioneerden als aanleunwoning. Hiermee is worstcase gerekend daar in de praktijk de woningen niet specifiek zijn aangeduid als zorgwoningen en in de praktijk ook mogelijkheid bestond dat vitale bewoners de appartementen bewoonden; met een hogere parkeerbehoefte. In tabel 2.1 zijn het huidige en toekomstige functieprogramma weergegeven.

	omvang	eenheid	aantal privé parkeerplaatsen
<i>huidig - te slopen</i>			
aanleunwoning	109	woning	0
ontmoetingscentrum De Vliet	505,8	m² bvo	0
<i>nieuwbouw</i>			
appartementen 75 – 100 m²	20	woningen	0
appartementen 100 – 135 m²	12	woningen	8
appartementen > 135 m²	2	woningen	2
grondgebonden woningen (GGB) > 160 m²	27	woningen	11
supermarkt	1.700	m² bvo	0
commerciële ruimte	280	m² bvo	0

Tabel 2.1: Functieprogramma huidige en toekomstige situatie (bron: opdrachtgever)

In figuur 2.2 is het huidige en toekomstige plangebied schematisch weergegeven. In deze studie is de parkeersituatie in het plangebied geanalyseerd (rode stippellijn).



Figuur 2.2: Verbeelding huidige situatie (bron: opdrachtgever)

2.2.2 Parkeernormen

Gemeente Maassluis heeft parkeernormen vastgelegd in het bestemmingsplan 'Parapluherziening Parkeernormen', vastgesteld op 6 februari 2018. Het bestemmingsplan verwijst naar de 'beleidsregels Parkeren Maassluis 2012' voor het toepassen van de geldende parkeernormen. Voor het ontmoetingscentrum De Vliet kent de gemeente geen specifieke parkeernormen. Om deze reden is aangesloten bij het CROW parkeerkencijfer voor cultureel centrum/wijkgebouw¹. De commerciële functie is bedoeld als aanvulling op het winkelaanbod van het centrum. Daarom is aangesloten bij de parkeernorm voor kernwinkelgebied. De gehanteerde parkeernormen zijn weergegeven in tabel 2.2.

functie	norm	eenheid
aanleunwoningen - bewoners	0,1*	woning
appartementen 75 – 100 m ² - bewoners	1,0*	woning
appartementen 100 – 135 m ² - bewoners	1,1*	woning
appartementen > 135 m ² - bewoners	1,3*	woning
GGB > 160 m ² - bewoners	1,3*	woning
bezoek woningen	0,3	woning
cultureel centrum/wijkgebouw	3,0	100 m ² bvo
supermarkt	4,1	100 m ² bvo
kernwinkelgebied	3,9	100 m ² bvo

* betreft het bewonersdeel van de parkeernormen voor deze woningen

Tabel 2.2: Gehanteerde parkeernormen

¹ CROW publicatie 182. In recentere CROW publicaties is deze functie niet meer opgenomen.

2.2.3 Parkeercapaciteit

In de planontwikkeling wordt tevens voorzien in extra parkeercapaciteit. In de huidige situatie parkeren de gebruikers en bezoekers van de ontwikkellocatie in de aanwezige openbare parkeercapaciteit. De parkeercapaciteit in de huidige situatie bedraagt 208 parkeerplaatsen (zie bijlage 1). Binnen de planontwikkeling wordt voorzien in de realisatie van 59 extra parkeerplaatsen; waarvan 21 privé parkeerplaatsen en 38 openbare. De totale toekomstige parkeercapaciteit in het omliggende gebied bedraagt hiermee $208 + 59 = 267$ parkeerplaatsen.

2.2.4 Aanwezigheidspercentages

Daarnaast hanteert de gemeente Maassluis de volgende aanwezigheidspercentages om de mogelijkheid voor dubbelgebruik te bepalen. De aanwezigheidspercentages gelden alleen voor de parkeerplaatsen die openbaar te gebruiken zijn. Dit geldt niet voor de privé parkeerplaatsen. Deze vangen alleen de parkeervraag op van de bewoners van de woningen die bij die parkeerplaatsen horen. Omdat het geen opritten betreft, maar bewoners kiezen voor de koop of huur van een privéparkeerplaats, is ook geen rekenkundige reductie nodig.

De aanwezigheidspercentages voor het ontmoetingscentrum zijn gebaseerd op de momenten waarop het ontmoetingscentrum activiteiten heeft. Op zaterdag is het ontmoetingscentrum gesloten. De bezoekers komen uit heel Maassluis en doorgaans reizen ze met de auto. De meeste activiteiten vinden plaats op de werkdagen in de ochtenden en middagen. Op dinsdag-, woensdag- en donderdagavond zijn er ook nog activiteiten (bingo, dansen en bridge). Op zondag zijn alleen in de middag activiteiten. Op basis van het aantal activiteiten per moment van de week is een vertaling gemaakt naar aanwezigheidspercentages. Hiermee is gerekend met de daadwerkelijke invulling. In tabel 2.3 zijn de te hanteren aanwezigheidspercentages weergegeven.

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop - avond	werkdag 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%
cultureel centrum	80%	100%	50%	0%	0%	0%	0%	40%
supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%

Tabel 2.3: Gehanteerde aanwezigheidspercentages

2.3 Parkeervraag ontwikkeling

Voor de toekomstige situatie wordt het parkeren voorzien op eigen terrein (privé parkeerplaatsen) en in de omliggende openbare ruimte. In de huidige situatie wordt al het parkeren opgevangen in de omliggende openbare ruimte. Om het parkeereffect op de omliggende openbare ruimte te bepalen, en te kunnen toetsen in hoeverre in de toekomstige situatie voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is, dient eerst de parkeervraag van de toekomstige functie te worden verminderd met de parkeercapaciteit op eigen terrein.

Parkeervraag woningen met eigen parkeerplaats

Binnen de ontwikkeling wordt voorzien in 21 privé parkeerplaatsen. Deze zijn uitsluitend voor de bewoners van de betreffende woningen te gebruiken. De parkeervraag van de woningen met een eigen parkeerplaats is berekend in tabel 2.4. Hiermee is bekend welk deel van die parkeervraag kan worden opgevangen door de eigen parkeerplaatsen en welk deel moet worden opgevangen in de openbare ruimte.

	aantal woningen	parkeer norm	parkeervraag (zonder dubbel gebruik)	aantal eigen parkeerplaatsen	resterende openbare parkeervraag
appartementen 100 – 135 m ² - bewoners	12	1,1	13,2	8,0	5,2
appartementen >135 m ² - bewoners	2	1,3	2,6	2,0	0,6
GGB >160m ² - bewoners	27	1,3	35,1	11,0	24,1
<i>totaal</i>			50,9	21,0	29,9

Tabel 2.4: Parkeervraag woningen met eigen parkeerplaats

Uit tabel 2.4 blijkt dat de woningen met een eigen parkeerplaats, een totale parkeervraag kennen van 50,9 parkeerplaatsen. Met 21 eigen parkeerplaatsen kan een deel van deze parkeervraag met de privé parkeerplaatsen worden opgevangen. Het resterende deel van de parkeervraag, in totaal 29,9 parkeerplaatsen, wordt in de openbare ruimte opgevangen.

Parkeervraag openbare ruimte

In tabel 2.5 is het planeffect van parkeren in de openbare ruimte weergegeven. Omdat de parkeervraag van de verschillende functies niet op alle momenten van de week even hoog is (bewoners zijn bijvoorbeeld 's nachts veel thuis en overdag minder) en ook de openbare parkeerplaatsen door de verschillende doelgroepen gebruikt kunnen worden, is met behulp van de aanwezigheidspercentages de parkeervraag per moment van de week berekend. Uit de tabel blijkt dat op de werkdagochtend en de zondagmiddag de extra toegevoegde parkeercapaciteit hoger ligt ten opzichte van de extra parkeervraag. Op alle andere momenten is de extra parkeerbehoefte in de openbare ruimte groter dan de extra parkeercapaciteit die wordt gerealiseerd. Het grootste tekort ontstaat op de zaterdagmiddag. Op dat moment neemt de parkeervraag in de toekomstige situatie in het omliggende openbare gebied toe met afgerond 58 parkeerplaatsen.

functies	zonder dubbel gebruik	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
huidig - te slopen									
aanleunwoningen	-10,9	-5,5	-5,5	-9,8	-8,7	-10,9	-6,5	-8,7	-7,6
bezoekers woningen	-32,7	-3,3	-6,5	-26,2	-22,9	0	-19,6	-32,7	-22,9
ontmoetingscentrum de Vliet	-15,17	-12,1	-15,2	-7,6	0	0	0	0	-6,1
nieuwbouw									
appartementen 75 – 100 m ²	20,0	10,0	10,0	18,0	16,0	20,0	12,0	16,0	14,0
appartementen 100 – 135 m ²	5,2	2,6	2,6	4,7	4,2	5,2	3,1	4,2	3,6
appartementen >135 m ²	0,6	0,3	0,3	0,5	0,5	0,6	0,4	0,5	0,4
GGB > 160 m ²	24,1	12,1	12,1	21,7	19,3	24,1	14,5	19,3	16,9
bezoek woningen	18,3	1,8	3,7	14,6	12,8	0,0	11,0	18,3	12,8
supermarkt	69,7	20,9	41,8	27,9	55,8	0,0	69,7	27,9	0,0
kernwinkelgebied	10,9	3,3	6,6	1,1	8,2	0,0	10,9	0,0	0,0
extra parkeervraag	90,0	30,1	49,8	44,9	85,1	39,0	95,4	44,7	11,1
extra parkeeraanbod	38,0	38,0	38,0	38,0	38,0	38,0	38,0	38,0	38,0
<i>saldo</i>	-52,0	+7,9	-11,8	-6,9	-47,1	-1,0	-57,4	-6,7	+26,9

Tabel 2.5: Planeffect parkeerbehoefte openbare ruimte



2.4 Toets parkeeronderzoek

In oktober 2018 is door onderzoeksbureau Datacount een parkeerdrukmeting uitgevoerd in en om het planontwikkelingsgebied. In bijlage 2 zijn de details van dit onderzoek, zoals het onderzoeksgebied, meetmomenten en resultaten per sectie opgenomen.

Uit het parkeeronderzoek blijkt dat de huidige parkeercapaciteit 208 parkeerplaatsen omvat. Gedurende de meetmomenten is de parkeerbezetting in het gebied bepaald. In tabel 2.6 is de waargenomen parkeerbezetting in het onderzoeksgebied per moment weergegeven. Aan de hand van de parkeerdrukmetingen en de toename in parkeren in de openbare ruimte als gevolg van de ontwikkeling (tabel 2.5) is voor de verschillende relevante momenten de toekomstige parkeersituatie in beeld gebracht. Uit de tabel blijkt dat op alle momenten in de week voldoende restcapaciteit in de omliggende openbare ruimte aanwezig is om te voorzien in de volledige toekomstige parkeervraag van de ontwikkeling.

	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond
parkeercapaciteit	208	208	208	208	208	208
parkeerdruk	162	127	127	125	150	-*
restcapaciteit	46	81	81	83	58	-*
extra parkeervraag	11,8	7,0	47,1	1,0	57,4	6,7
saldo totaal	34,2	74,0	33,9	82,0	0,6	-*

* geen parkeerbezetting bekend

Tabel 2.6: Parkeerbilans openbare ruimte toekomstige situatie

Tijdens de parkeerdrukmetingen is geen parkeerdrukmeting op de zaterdagavond uitgevoerd. Derhalve is de parkeerbilansberekening voor dit moment niet uit te voeren. Op basis van de functies en aanwezigheidspercentages is de zaterdagavond geen maatgevend moment voor de parkeerbezetting in het gebied. Ook op de zaterdagavond is derhalve naar verwachting voldoende restcapaciteit in het gebied beschikbaar is om de extra parkeervraag van afgerond zeven parkeerplaatsen op te vangen.



3. Conclusie

De Vlietlocatie in Maassluis wordt getransformeerd naar een gemengd gebied voor wonen en winkelen. Tevens wordt voorzien in de realisatie van extra parkeren in de vorm van zowel privé als openbare parkeerplaatsen. In deze rapportage is de parkeerkundige onderbouwing van de ontwikkeling opgesteld.

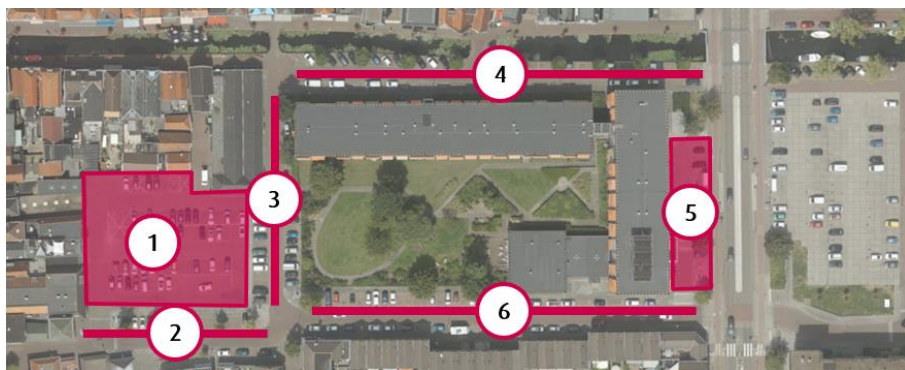
Het toekomstige parkeren wordt zowel privaat (privé parkeren) als openbaar opgelost. Op basis van analyse van een uitgevoerd parkeeronderzoek op straat blijkt dat in de toekomstige situatie voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is om te kunnen voorzien in de volledige toekomstige parkeerbehoefte van de ontwikkeling. Hiermee is sprake van een sluitende parkeerbalans voor de ontwikkeling.



B

Bijlage 1 Huidig parkeeraanbod

In figuur B1.1 en tabel B1.1 is het huidig openbaar parkeeraanbod meegenomen. De nummering in de figuur correspondeert met de nummering in de tabel.



Figuur B1.1: Situering huidige openbare parkeerplaatsen

nr.	omschrijving		capaciteit
1	Parkeerterrein Boogertstraat	66	parkeerplaatsen
2	Boogertstraat	16	parkeerplaatsen
3	Anne de Vriesstraat	28	parkeerplaatsen
4	Zuidvliet (waarvan 3 pp l&l, 1 invalide pp, 1 pp taxi en 1 pp arts)	39	parkeerplaatsen
5	Parkeerterrein P.C. Hooftlaan	13	parkeerplaatsen
6	Arthur van Schendelstraat	46	parkeerplaatsen
	<i>totaal</i>	<i>208</i>	<i>parkeerplaatsen</i>

Tabel B1.1: huidige openbare parkeerplaatsen

Het parkeerterrein aan de Boogertstraat kent 8 'parkeervakken' met een kruismarkering. Twee hiervan zijn algemene invalideparkeerplaatsen. Deze zijn meegeteld in het parkeeraanbod. De zes andere parkeerplaatsen betreffen een laad- en losvoorziening waar men niet mag parkeren. Deze laad- en losplaatsen zijn derhalve niet meegenomen in het parkeeraanbod.

Aan de Zuidvliet zijn drie parkeerplaatsen van maandag tot en met vrijdag tussen 09.00 en 16.00 uur voor laden en lossen, daarbuiten is het vrij parkeren. Omdat de zaterdagmiddag voor de ontwikkeling het maatgevend moment is, zijn deze parkeerplaatsen meegenomen in het huidige parkeeraanbod. De taxi- en artsparkeerplaats vervullen momenteel een parkeerbehoefte die niet specifiek gebonden is aan het appartementencomplex en zijn daarom ook meegenomen in het parkeeraanbod. Zo wordt bij het bepalen welk aantal parkeerplaatsen gecompenseerd moet worden, uitgegaan van een worst-case scenario.

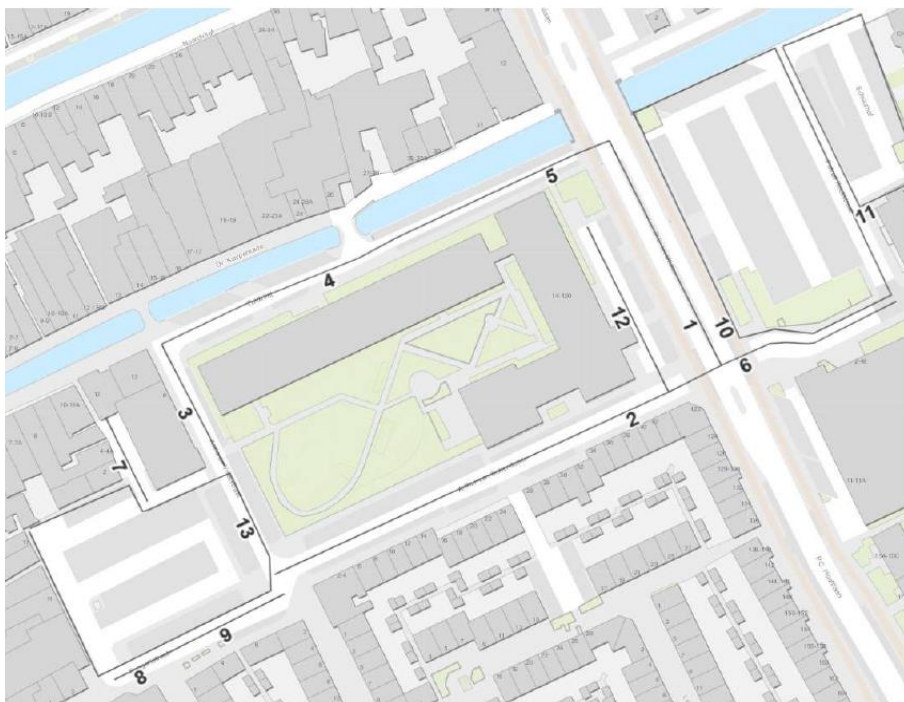
Bijlage 2 Parkeerdrukmetingen

Datacount

Om een indruk te krijgen van de verkeerssituatie rondom de Vliet heeft de gemeente Maassluis Datacount in oktober 2018 een parkeerdrukonderzoek laten uitvoeren. De resultaten uit dit onderzoek zijn gebruikt in deze parkeerkundige onderbouwing.

Onderzoeksgebied

Het gehanteerde onderzoeksgebied is weergegeven in figuur B2.1. De indeling in secties is meteen opgenomen in deze figuur.



Figuur B2.1: Onderzoeksgebied parkeerdrukmeting. Bron: Datacount, Parkeeronderzoek binnenstad Maassluis, Vlietlocatie. Rapportage 16-10-2018.

Het onderzoeksgebied in figuur B2.1 is groter dan het plangebied dat in deze parkeerkundige onderbouwing wordt gehanteerd. Om te bepalen of het plangebied restcapaciteit beschikbaar heeft zijn daarom alleen de secties meegenomen die binnen het plangebied vallen. Dat betekent dat sectie 1, 6, 10 en 11 buiten beschouwing zijn gelaten.

Onderzoeksmomenten

De momenten waarop is geteld is afgestemd met de gemeente. Zo zijn een reguliere werkdag (dinsdag), een nachtmeting (dinsdag), een marktdag (vrijdag) en de zaterdag meegenomen. Hierbij is de parkeerbezetting geïnventariseerd op:

- dinsdag 2 oktober (13.30 en 19.30 uur)
- woensdag 3 oktober (00.30 uur)
- vrijdag 5 oktober (14.30 en 19.30 uur)
- zaterdag 6 oktober (12.30, 14.30 en 16.30 uur)
- vrijdag 12 oktober (14.30 en 19.30 uur)
- zaterdag 13 oktober (12.30, 14.30 en 16.30 uur)

Vanwege de Furieade, een evenement in de binnenstad, zijn de vrijdag- en zaterdagmeting van 5 en 6 oktober opnieuw uitgevoerd. Tijdens de Furieade is geen sprake van een representatieve parkeersituatie. De meting is verricht buiten schoolvakanties.

Resultaten

In tabel B2.1 en B2.2 zijn de resultaten per sectie weergegeven. Onderaan de tabellen is de totale parkeerdruk, bezettingsgraad en restcapaciteit opgenomen. De restcapaciteit wordt berekend door het verschil te nemen tussen de parkeercapaciteit en de parkeerdruk. Dit is het aantal parkeerplaatsen dat niet in gebruik was.

		dinsdag		woensdag
sectie		13.30 uur	19.30 uur	00.30 uur
2	Arthur van Schendelstraat	30	34	37
3	Anne de Vriesstraat	4	4	3
4	Zuidvliet (zuidzijde)	10	8	12
5	Zuidvliet (noordzijde)	17	14	11
7	Sluispolderkade	2	1	0
9	Boogertstraat	3	3	3
12	P.C. Hooftlaan	12	13	13
13	Parkeerterrein Boogertstraat	84	50	46
totaal		162	127	125
bezettingsgraad		78%	61%	60%
restcapaciteit		45,0	80,0	82,0

Tabel B2.1: Resultaten parkeerdrukmeting dinsdag 2 en woensdag 3 oktober 2018

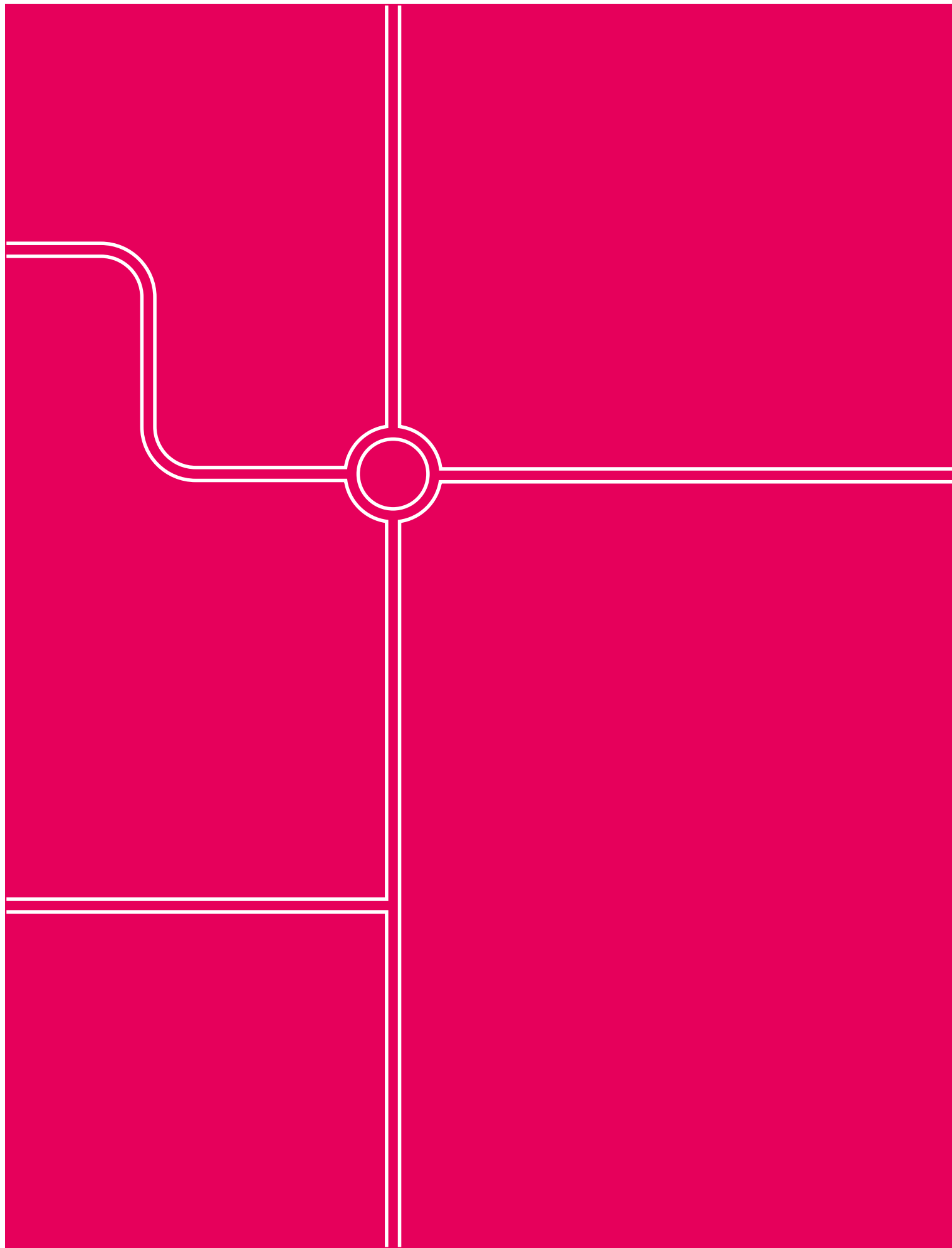


		vrijdag			zaterdag	
sectie		14.30 uur	19.30 uur	12.30 uur	14.30 uur	16.30 uur
2	Arthur van Schendelstraat	44	34	39	42	38
3	Anne de Vriesstraat	3	5	4	5	4
4	Zuidvliet (zuidzijde)	16	13	14	8	9
5	Zuidvliet (noordzijde)	14	11	10	8	11
7	Sluispolderkade	2	2	3	3	4
9	Boogertstraat	2	2	3	3	3
12	P.C. Hooftlaan	13	11	12	12	13
13	Parkeerterrein Boogertstraat	24*	49	65	66	55
totaal		118	127	150	147	137
bezettingsgraad		91%*	61%	72%	71%	66%
restcapaciteit		12,0*	80,0	57,0	60,0	70,0

* Op vrijdag om 14.30 uur is het parkeerterrein aan de Boogertstraat bezet door de markt. De parkeercapaciteit van deze sectie is dan teruggebracht tot 24 parkeerplaatsen (77 parkeerplaatsen minder beschikbaar). Deze waren bij de meting om 14.30 uur allen in gebruik. Bij de berekening van de bezettingsgraad en restcapaciteit is rekening gehouden met de verminderde parkeercapaciteit.

Tabel B2.3: Resultaten parkeerdrukmeting vrijdag 12 en zaterdag 13 oktober 2018





Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32