

Verkeersonderzoek Steenwijk
- nieuwbouw sporthal Gagelsweg -
Gemeente Steenwijkerland

Nieuwbouw sporthal Gagelsweg

- verkeersonderzoek -

Gemeente Steenwijkerland

Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
1.1. Aanleiding	1
1.2. Leeswijzer	1
2. Parkeren	3
2.1. Algemeen	3
2.2. Huidige situatie	3
2.2.1. Onderzoeksopzet	3
2.2.2. Resultaten parkeerdrukonderzoek	4
2.2.3. Parkeerbehoefte	6
2.3. Toekomstige situatie	8
2.3.1. Algemeen	8
2.3.2. Parkeerbehoefte	9
3. Verkeersgeneratie	12
3.1. Algemeen	12
3.2. Huidige verkeersgeneratie	12
3.3. Toekomstige verkeersgeneratie	13
4. Conclusies	14

Bijlagen:

- 1: Beschrijving secties parkeeronderzoek
- 2: Afbeelding secties parkeeronderzoek

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Op het terrein van sport- en recreatie zwembad “De Waterwyck” in Steenwijk vindt in de toekomst een aantal ontwikkelingen plaats. Er wordt een nieuwe sporthal gerealiseerd. Het activiteitencentrum “De Variant” dat zich nu ook op het terrein bevindt zal in de toekomst worden gesloopt, waardoor er ruimte vrij komt voor realisatie van de sporthal.

Tevens vinden er wijzigingen plaats in de ontsluiting van jeu de boules vereniging “De But 84”. In de huidige situatie ontsluit deze voorziening via de Slingerbos. In de toekomst zal ontsluiting plaatsvinden via het parkeerterrein van De Waterwyck, mede omdat het parkeren voor de vereniging op dit parkeerterrein wordt gefaciliteerd. Daarnaast zijn er plannen om een nieuw verenigingsgebouw te realiseren, dat gezamenlijk gebruikt zal gaan worden door De But 84 en de handboogschietvereniging “XXXXXXXXXX”.

Al deze (ruimtelijke) ontwikkelingen zullen er toe leiden dat de verkeerssituatie in en rondom De Waterwyck in de toekomst verandert. Om inzicht te krijgen in de verkeerskundige effecten hiervan heeft u BVA Verkeersadviezen de onderstaande vragen voorgelegd:

- Wat is het huidige gebruik van de parkeervoorzieningen?
- Hoeveel parkeerplaatsen zijn er in toekomstige situatie nodig om in de parkeerbehoefte te kunnen voorzien?
- Wat is de huidige en toekomstige verkeersgeneratie van de verschillende voorzieningen?
- Wat zijn de effecten van de toekomstige verkeersgeneratie op de intensiteiten op het bestaande wegennet?
- Wat zijn de effecten van de ruimtelijke ontwikkelingen op de luchtkwaliteit?

Om antwoord te kunnen geven op de bovenstaande vragen is een drietal onderzoeken uitgevoerd. Te weten een parkeerdrukonderzoek, mechanische tellingen en een luchtkwaliteitsonderzoek. De resultaten van het parkeerdrukonderzoek en de mechanische tellingen zijn gebundeld in de voorliggende rapportage. Voor de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek wordt verwezen naar de rapportage ‘Nieuwbouw sporthal Gagelsweg – luchtkwaliteitsonderzoek –’, kenmerk swk-329.

1.2. Leeswijzer

In de voorliggende rapportage wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op de beschrijving van de parkeersituatie, waaronder de resultaten van het parkeeronderzoek en de

parkeerbehoefte van de verschillende voorzieningen vallen. In hoofdstuk 3 komt de verkeersgeneratie aan de orde. In hoofdstuk 4 ten slotte worden de bevindingen samengevat en zullen ook de bovengenoemde onderzoeksvragen worden beantwoord.

2. Parkeren

2.1. Algemeen

Voor het vaststellen van de huidige parkeersituatie is een parkeerdrukonderzoek uitgevoerd. In paragraaf 2.2 worden de onderzoeksopzet en de resultaten van het parkeeronderzoek behandeld. In paragraaf 2.3 worden de onderzoeksresultaten uit de huidige situatie vervolgens doorvertaald naar de toekomstige situatie, wat uiteindelijk resulteert in een toekomstige parkeerbehoefte voor het studiegebied.

2.2. Huidige situatie

2.2.1. Onderzoeksopzet

Onderzoeksgebied

De keuze van het onderzoeksgebied is essentieel voor de bruikbaarheid van de resultaten. Bij een te klein onderzoeksgebied bestaat de kans dat eventuele overloop, die op kan treden bij een hoge bezetting in het plangebied, naar andere gebieden niet wordt geconstateerd. Het te onderzoeken gebied is daarom groter dan het plangebied. Het onderzoeksgebied heeft bestaan uit het parkeerterrein bij De Waterwyck en het gebied rondom De But 84. Het onderzoeksgebied is globaal gevisualiseerd in figuur 1. Na de eerste onderzoeksdag op donderdag is het onderzoeksgebied nog iets uitgebreid in de omgeving van de jeu de boules vereniging.



Figuur 1: Globale omvang onderzoeksgebied

Opzet onderzoek

Om een goede basis te hebben voor het onderzoek hebben wij eerst de parkeer(on)mogelijkheden in het gehele onderzoeksgebied in beeld gebracht. Dit heeft plaatsgevonden op 12 januari 2011. Hiermee wordt duidelijk hoeveel parkeercapaciteit er in de huidige situatie voorhanden is. Bij de inventarisatie zijn ook de gebieden betrokken waar formeel niet geparkeerd mag worden (bijvoorbeeld waar een parkeerverbod van kracht is), maar waar dit fysiek wel mogelijk is. Om zowel op globaal als op detailniveau uitspraken te kunnen doen over de parkeersituatie is het onderzoeksgebied opgedeeld in een aantal deelgebieden (secties). Het parkeerterrein bij De Waterwyck betreft 1 sectie. Het overige deel van het studiegebied is in 14 afzonderlijke secties opgedeeld. Secties zijn in dit geval het parkeerterrein, verschillende wegvakken en langsparkeervakken. Een exacte beschrijving van de

secties is opgenomen in bijlage 1, hierin is ook de beschikbare parkeercapaciteit per sectie opgenomen. De ligging van de secties is terug te vinden in bijlage 2.

Onderzoeksmomenten

Het onderzoek heeft plaatsgevonden op donderdag 24, zaterdag 26 en zondag 27 maart 2011. Voor deze dagen is gekozen, omdat op donderdagavond De But 84 een clubavond heeft en er op zaterdag een “Eurotoernooi” heeft plaatsgevonden. Op basis van het activiteitschema van het zwembad is ook de zondag als onderzoeksdag meegenomen.

Op donderdag is geregistreerd van 6.00 uur tot 23.00 uur. Op zaterdag is het onderzoek uitgevoerd van 9.00 uur tot 19.00 uur en op zondag van 10.00 tot 17.00 uur. Binnen de aangegeven perioden is ieder uur het aantal geparkeerde voertuigen in het onderzoeksgebied geregistreerd. Met het uitvoeren van het onderzoek op een donderdag, zaterdag en zondag wordt een goed beeld verkregen van de parkeersituatie op een gemiddelde werkdag, een clubavond en een toernooidag. Het onderzoek op zondag geeft een beeld van de parkeersituatie op een recreatieve zwemdag.

Het onderzoek op donderdag is gestart om 6.00 uur om het aantal bewonersvoertuigen in het gebied vast te stellen. Er mag namelijk vanuit worden gegaan dat op dat moment het overgrote deel van de bewoners nog thuis is. Zoals aangegeven is op basis van het onderzoek op donderdag het studiegebied rondom De But 84 tussentijds nog aangepast. Dit heeft tot gevolg dat voor het uitbreidingsgebied geen inzicht bestaat in het aantal bewonersvoertuigen. Om dit inzicht toch te krijgen heeft de registratie van de bewonersvoertuigen in een later stadium op een vrijdag om 6.00 uur plaatsgevonden.

Weersomstandigheden en bijzonderheden

De weersomstandigheden op de onderzoeksdagen waren goed te noemen. De temperatuur was iets hoger dan normaal met volop zon. Er hebben zich tijdens de onderzoeken geen bijzonderheden voorgedaan op basis waarvan een afwijking in de parkeersituatie mag worden verwacht. De resultaten kunnen dan ook als representatief worden beschouwd. Wel is tijdens het onderzoek gebleken dat er vrij veel mensen gebracht en weer opgehaald worden bij het zwembad. Deze voertuigen staan kortstondig geparkeerd, waardoor ze niet altijd geregistreerd zijn. Voor de parkeerdruk zijn deze voertuigen minder van belang, wel hebben deze voertuigen effect op de totale verkeersgeneratie.

2.2.2. Resultaten parkeerdrukonderzoek

Algemeen

In deze paragraaf komen de resultaten van het onderzoek aan de orde. Hierbij wordt ingegaan op de parkeerdruk en het parkeermotief. Om een overzichtelijke weergave van de resultaten te verkrijgen worden secties samengevoegd tot grote-

re samenhangende gebieden. In deze paragraaf wordt ingegaan op het totale onderzoeksgebied, het parkeerterrein van De Waterwyck en gebied rondom De But 84. Het totale onderzoeksgebied herbergt 263 parkeerplaatsen. Het parkeerterrein bij De Waterwyck heeft 98 beschikbare parkeerplaatsen. In het gebied rondom De But 84 zijn 165 parkeerplaatsen aanwezig.

Parkeerdruk

Het gebruik van parkeervoorzieningen zoals dat blijkt uit het parkeeronderzoek wordt weergegeven in parkeerdruk en de bezettingsgraad. De parkeerdruk is het aantal (gelijktijdig op een moment) geparkeerde voertuigen. De bezettingsgraad is de verhouding tussen de capaciteit en de parkeerdruk. In tabel 1 zijn de parkeerdruk en de bezettingsgraad voor het totale studiegebied, het parkeerterrein en het gebied rondom de jou de boules vereniging gedurende de onderzoeksdagen weergegeven. In het rood is per onderzoeksdag ook de maximale bezetting aangegeven.

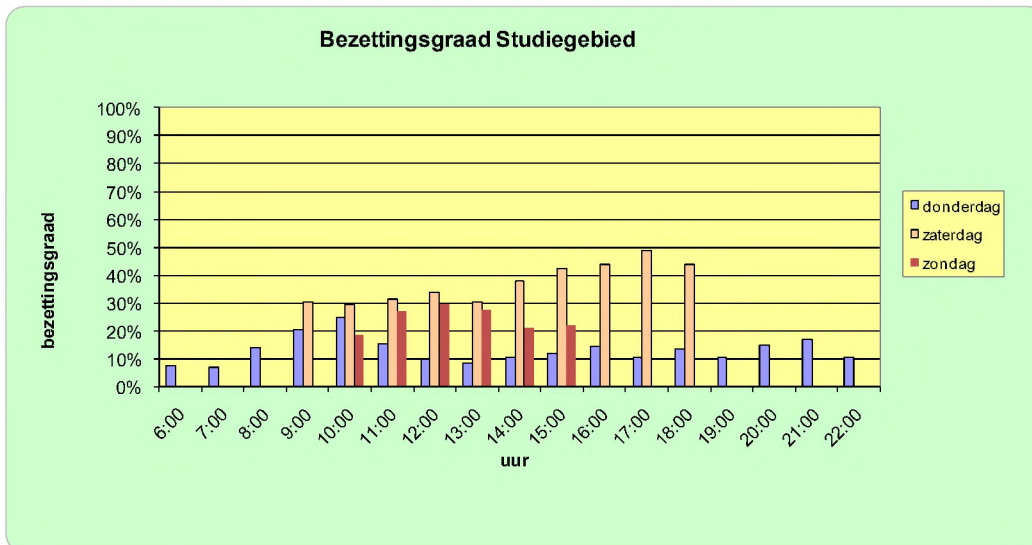
Tabel 1: Parkeerdruk in de verschillende sectoren

	cap.	parkeerdruk en bezettingsgraad per uur																	
		6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	
donderdag 24 maart 2011																			
Totaal	263	20 8%	19 7%	37 14%	54 21%	66 25%	41 16%	26 10%	22 8%	27 10%	31 12%	38 14%	27 10%	36 14%	28 11%	40 15%	44 17%	27 10%	
De Waterwyck	98	2 2%	2 2%	23 23%	39 40%	54 55%	33 34%	14 14%	8 8%	14 14%	21 21%	29 30%	17 17%	20 20%	7 7%	19 19%	19 19%	10 10%	
De But 84	84	18 21%	17 20%	14 17%	15 18%	12 14%	8 10%	12 14%	14 17%	13 15%	10 12%	9 11%	10 12%	16 19%	21 25%	21 25%	25 30%	17 20%	
zaterdag 26 maart 2011																			
Totaal	263				80 30%	78 30%	83 32%	89 34%	80 30%	99 38%	111 42%	116 44%	129 49%	115 44%					
De Waterwyck	98				12 12%	8 8%	14 14%	12 12%	7 7%	28 29%	39 40%	36 37%	49 50%	45 46%					
De But 84	165				68 41%	70 42%	69 42%	77 47%	73 44%	71 43%	72 44%	80 48%	80 48%	70 42%					
zondag 27 maart 2011																			
Totaal	263					49 19%	72 27%	78 30%	73 28%	56 21%	59 22%								
De Waterwyck	98					11 11%	33 34%	40 41%	31 32%	16 16%	18 18%								
De But 84	165					38 23%	39 24%	38 23%	42 25%	40 24%	41 25%								

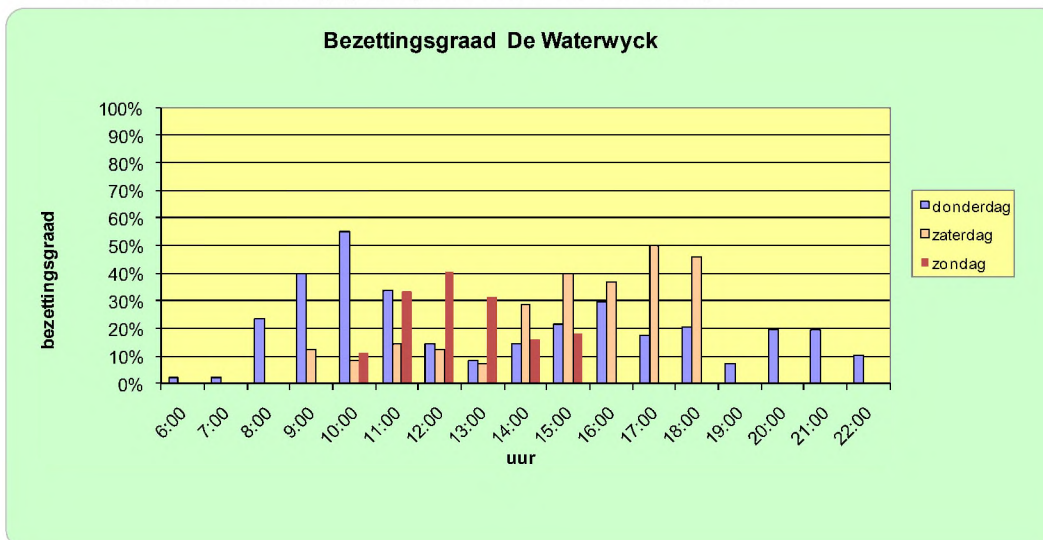
Totale gebied

Voor het totale studiegebied kan worden geconcludeerd dat de bezettingsgraden over het algemeen laag zijn. De hoogst gemeten bezettingsgraad op donderdag bedraagt 25% om 10.00 uur. Op dat moment staan er 66 voertuigen geparkeerd. De maximale bezetting op zaterdag bedraagt 129 geparkeerde voertuigen om 17.00 uur (bezettingsgraad 49%). Op de zondag is de hoogst gemeten bezettingsgraad 30% om 12.00 uur met 78 geparkeerde voertuigen. De grafiek in figuur 2 toont het verloop van de bezetting over de dag voor het totale studiegebied. Hierbij valt op dat de bezettingen op een weekdag aanzienlijk lager liggen dan op zaterdag en zondag. Op donderdag is er 1 duidelijke piek te zien om 10.00 uur. Op zaterdag neemt de bezettingsgraad na 13.00 uur toe met een piek om 17.00 uur.

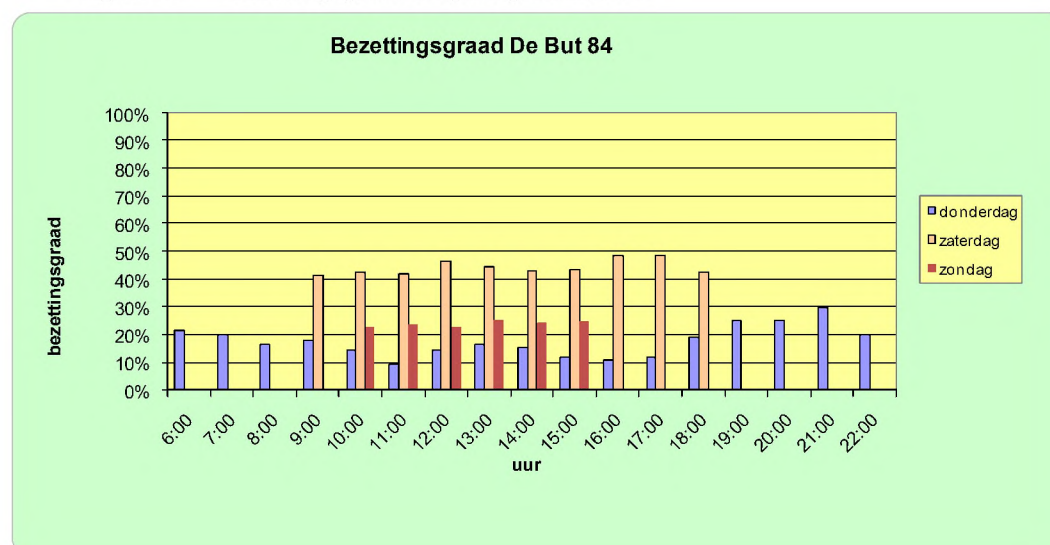
Figuur 2: *Bezettingsgraad totale onderzoeksgebied*



Figuur 3: *Bezettingsgraad parkeerterrein De Waterwyck*



Figuur 4: *Bezettingsgraad omgeving De But 84*



Parkeerterrein De Waterwyck

Op het parkeerterrein bij De Waterwyck liggen de bezettingsgraden hoger dan in het totale studiegebied. De maximale bezettingsgraad betreft 55% op donderdagochtend om 10.00 uur. Op dat moment staan er 54 voertuigen geparkeerd. Op zaterdag en zondag zijn de maatgevende momenten 17.00 en 12.00 uur met een bezettingsgraad van respectievelijk 50% en 41%. Op het parkeerterrein staan dan 49 en 40 voertuigen geparkeerd. Uit de grafiek in figuur 3 blijkt dat op donderdag duidelijke pieken te constateren zijn in de bezetting. Op zaterdag neemt de bezetting na 14.00 uur toe met een piek om 17.00 uur. Voor de zondag geldt dat er een duidelijke piek te zien is op het maatgevende moment om 12.00 uur. Daarna neemt de bezetting weer af.

Omgeving "De But 84"

In de omgeving van De But 84 zijn de bezettingsgraden vooral op zaterdag aanzienlijk hoger dan op de donderdag. Ook de bezettingen op zondag liggen hoger dan op de donderdag. Dit heeft meerdere redenen. Over het algemeen zijn er in het weekend meer bewoners thuis. Daarnaast heeft er bij De But 84 op zaterdag een Eurotoernooi plaatsgevonden. Op donderdag is de maximale bezettingsgraad 30% om 21.00 uur met 25 geparkeerde voertuigen. Hierbij merken wij op dat de bezetting en bezettingsgraad zijn gerelateerd aan het kleinere onderzoeksgebied. Op zaterdag ligt de maximale bezetting aanzienlijk hoger om 17.00 uur met een bezettingsgraad van 48% en 80 geparkeerde voertuigen. Op de zondag is de maximale bezetting 42 voertuigen om 13.00 uur met een bezettingsgraad van 25%. In figuur 4 is het verloop van de bezetting over de dag gevisualiseerd. Deze is over het algemeen vrij vlak. Ook hier is goed terug te zien dat de bezettingsgraad op zaterdag aanzienlijk hoger ligt dan op de overige onderzoeksdagen.

2.2.3. Parkeerbehoefte

De Waterwyck

Op het parkeerterrein wordt zowel voor De Waterwyck als voor het activiteiten-centrum De Variant geparkeerd. Om de parkeerbehoefte van het zwembad te bepalen dient het aantal geparkeerde voertuigen voor De Variant eruit gefilterd te worden. Omdat er geen sprake is van een hoge parkeerdruk is er een vrije keuze voor de bezoekers met betrekking tot de plaats waar zij hun auto parkeren. Aangenomen mag worden dat de bezoekers zo dicht mogelijk bij hun bestemming parkeren. Op basis hiervan concluderen wij dat het parkeren voor het activiteitencentrum uitsluitend plaats vindt in de parkeervakken direct voor deze voorziening en dat de bezoekers voor het zwembad dicht bij deze voorziening parkeren. Tabel 2 geeft het aantal geparkeerde voertuigen voor de beide voorzieningen op de maatgevende momenten voor de drie onderzoekdagen.

Tabel 2: *Huidige parkeerbehoefte parkeerterrein "De Waterwyck"*

Huidige parkeerbehoefte parkeerterrein			
Sector	Donderdag 10.00 uur	Zaterdag 17.00 uur	Zondag 12.00 uur
	aantal	aantal	aantal
Totaal	54	49	40
De Variant	11	8	4
De Waterwyck	43	41	36

Op donderdag staan er op het parkeerterrein in totaal 54 voertuigen geparkeerd om 10.00 uur. Van deze 54 zijn er 11 voor De Variant en daarmee komt de parkeerbehoefte van De Waterwyck op 43 voertuigen. Op het maatgevende moment op zaterdag om 17.00 uur betreft het totale aantal geparkeerde voertuigen 49. Van deze 49 voertuigen staan er 8 geparkeerd voor De Variant wat betekent dat de overige 41 voertuigen parkeren voor De Waterwyck. Op zondag is het maatgevende moment om 12.00 uur met in totaal 40 geparkeerde voertuigen waarvan 4 voor De Variant en 36 voor De Waterwyck.

De But 84

Om de parkeerbehoefte van de jeu de boules vereniging te bepalen dient er onderscheid te worden gemaakt in verschillende parkeermotieven in deze omgeving. Omdat De But 84 is gelegen in een woonwijk is er sprake van menging in parkeermotief. De aanwezige motieven zijn bewonersparkeren, bezoekers voor deze bewoners en bezoekers van De But 84.

De bepaling van het aantal bewonersvoertuigen heeft plaatsgevonden op donderdag/vrijdag om 6.00 uur. Voor de bepaling van het aantal bewonersvoertuigen op de maatgevende momenten is ook het geregistreerde aantal op vrijdag (6.00 uur) gebruikt als basis.

Op het parkeerterrein van De Waterwyck is geen sprake van bewonersparkeren. Hoewel er om 6.00 uur 2 voertuigen zijn geregistreerd betreffen dit geen bewonersvoertuigen, maar werknemers van het zwembad. Zij kwamen namelijk vlak voor 6.00 uur aan op het parkeerterrein. In het gebied rondom de jeu de boules vereniging is wel sprake van menging in parkeermotief. Op de vrijdag zijn er om 6.00 uur 41 bewonersvoertuigen geregistreerd.

Naast bewonersvoertuigen is het ook van belang om het aantal bezoekers voor deze bewoners te bepalen. In het algemeen wordt uitgegaan van circa 25% bezoekersvoertuigen ten opzichte van de bewonersvoertuigen.

Voor De But 84 kan nu de huidige parkeerbehoefte voor een drietal situaties worden vastgesteld. Dit betreft een reguliere clubavond, een toernooidag en de zondagmiddag.

Clubavond

De clubavond is elke donderdag van 19.00 uur tot 23.00 uur. Uit tabel 1 blijkt dat het maatgevende moment op de donderdag voor deze sector om 21.00 uur is met een bezetting van 25 voertuigen (30%). Op deze avond mogen we er van uit gaan dat parkeren voor De But 84 voornamelijk plaats vindt in de secties 2 t/m 9. Dit betreft het studiegebied voordat het uitgebreid werd. Op donderdag/vrijdag om 6.00 uur zijn in deze secties 18 voertuigen geregistreerd. Op een donderdagavond is het aanwezigheidspercentage van bewoners 100%. Dit betekent dat er circa 7 voertuigen geparkeerd stonden als bezoeker. Een deel van deze voertuigen kunnen bezoekers voor de bewoners zijn en een deel staat geparkeerd voor De But 84. Aan de hand van het aankomst- en vertrekpatroon lijken deze voertuigen allen toe te horen aan bezoekers voor de jeu de boules vereniging. In het vervolg van deze rapportage gaan wij hiervan uit, mede omdat dit voor de verkeersgeneratie het meest negatieve scenario oplevert.

Eurotoernooi

Op de zaterdag is het onderzoek uitgevoerd tijdens het Eurotoernooi. Het aandeel bewonersparkeren voor het totale gebied is vastgesteld op 41 voertuigen. Op het maatgevende moment op de zaterdag om 17.00 uur is het aanwezigheidspercentage van bewoners circa 60%. Dit betekent circa 25 bewonersvoertuigen om 17.00 uur op zaterdag. In totaal staan er 80 voertuigen in het gebied geparkeerd. Daarvan zijn er dus 25 bewoner en 55 bezoeker. Voor het aandeel bezoekers voor deze bewoners gaan wij uit van circa 5 geparkeerde voertuigen. De huidige parkeerbehoefte voor de jeu de boules vereniging komt daarmee op een toernooidag (Eurotoernooi) op circa 50 parkeerplaatsen.

Zondagmiddag

Voor de zondag geldt dat er op het maatgevende moment 38 voertuigen geparkeerd staan in de omgeving van De But 84. Om de bewonersvoertuigen er weer uit te filteren gaan we weer uit van 60% aanwezigheid voor zowel bewoners als bezoekers voor de bewoners. In totaal zijn er dus circa 30 bewoners en bezoekers voor de bewoners aanwezig. Er staan 8 voertuigen geparkeerd voor De But 84.

2.3. Toekomstige situatie

2.3.1. Algemeen

In deze paragraaf wordt de toekomstige parkeerbehoefte berekend op basis van de in het vorige hoofdstuk vastgestelde huidige behoefte. Daarnaast is voor de nieuw te realiseren sporthal op basis van de CROW-kengetallen de extra parkeerbehoefte vastgesteld. De toekomstige parkeerbehoefte wordt bepaald door de aanwezige voorzieningen in het plangebied. Daarom worden als eerste stap de toekomstige sociaal economische gegevens van het studiegebied vastgesteld. Op basis van de gegevens die door de gemeente Steenwijkerland zijn aangeleverd is rekening gehouden met de volgende ontwikkelingen (bvo = bruto vloeroppervlak):

- Zwembad De Waterwyck (2.250 m² bvo – 125 m² bvo = 2.125 m² bvo);
- Verdwijnen activiteitencentrum De Variant (-675 m² bvo);
- Realisatie van de sporthal met wedstrijdfunctie (+ 2.791 m² bvo);
- Parkeren + ontsluiting De But 84 en [REDACTED] op het parkeerterrein van De Waterwyck.

Hoewel [REDACTED] als voorziening wordt toegevoegd is het niet de verwachting dat de parkeerbehoefte in de toekomst zal veranderen ten opzichte van de huidige situatie. [REDACTED] wordt aangegeven dat op een normale verenigingsavond circa 10 parkeerplaatsen nodig zijn. Dit aantal is vergelijkbaar met de parkeerbehoefte van De But 84 op een verenigingsavond. Omdat de beide verenigingen de beschikking krijgen over een nieuw gezamenlijk verenigingsgebouw, kunnen de activiteiten van beide verenigingen niet tegelijkertijd plaatsvinden. Kortom door deze ontwikkelingen is er naar verwachting geen sprake van een extra parkeerbehoefte ten opzichte van de huidige situatie.

2.3.2. Parkeerbehoefte

We gaan er van uit dat de toekomstige parkeerbehoefte van het zwembad en De But 84 gelijk is aan die in de huidige situatie. In dit kader wordt de parkeerbehoefte van [REDACTED] gelijkgesteld aan die van De But 84. De huidige aanwezige parkeerbehoefte voor het activiteitencentrum verdwijnt in de toekomst.

Daarmee dient alleen de parkeerbehoefte voor de sporthal nog bepaald te worden. Omdat het een nieuwe voorziening betreft gebeurt dit aan de hand van de kentallen en aanwezigheidspercentages uit CROW publicatie 182 (Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering, september 2008). Er is uitgegaan van de minimale kengetallen en als gebied is ‘matig stedelijk’ en ‘rest bebouwde kom’ gebruikt. Daarnaast is er rekening gehouden met de wedstrijdfunctie die de sporthal gaat krijgen. Hoewel het maatgevende moment op donderdag 10.00 uur betreft, verandert dit moment in de toekomst. Dit heeft te maken met de komst van de sporthal. Het aanwezigheidspercentage van bezoekers van de sporthal is op het maatgevende moment op donderdag om 10.00 uur 30%, terwijl dit percentage op donderdagavond 100% bedraagt. Daarmee wordt de donderdagavond (21.00 uur) maatgevend. In tabel 3 is de toekomstige parkeerbehoefte voor het totale gebied en de afzonderlijke voorzieningen opgenomen voor een aantal verschillende momenten.

Tabel 3: Toekomstige parkeerbehoefte studiegebied

						aanwezig- heid	parkeer- behoefte	aanwezig- heid	parkeer- behoefte
functie	omvang	eenheid	kencijfer	per	basis- vraag	donderdag		donderdag	
						10.00 uur		21.00 uur	
Sporthal	2.791	m ² bvo	2,65 p.p.	100 m ² bvo	74,0	30%	22,2	100%	74,0
De Waterwyck	2.125	m ² bvo	n.v.t.			n.v.t.	43,0	n.v.t.	19,0
De But 84	150	m ² bvo	n.v.t.			n.v.t.	0,0	n.v.t.	10,0
Totaal							65,2		103,0
functie	omvang	eenheid	kencijfer	per	basis- vraag	zaterdag		zondag	
						16.00 uur		12.00 uur	
Sporthal	2.791	m ² bvo	2,65 p.p.	100 m ² bvo	74,0	100%	74,0	85%	62,9
De Waterwyck	2.125	m ² bvo	n.v.t.			n.v.t.	42,0	n.v.t.	36,0
De But 84	150	m ² bvo	n.v.t.			n.v.t.	10,0	n.v.t.	10,0
Totaal							126,0		108,9

Uit tabel 3 blijkt dat het maatgevende moment op donderdag verschuift van 10.00 uur naar 21.00 uur. Om 10.00 uur zijn er 66 parkeerplaatsen benodigd, terwijl dit aantal op een (club)avond (21.00 uur) 103 parkeerplaatsen bedraagt. Hierbij is de toekomstige parkeerbehoefte van De But 84, [] op 10 voertuigen gesteld in een reguliere situatie. De parkeerbehoefte op het maatgevende moment op zaterdag komt hiermee op circa 126 voertuigen en op zondag circa 109.

Geconcludeerd kan worden dat de zaterdagmiddag het maatgevende moment is waarop circa 126 parkeerplaatsen nodig zijn. Gedurende het jaar vindt er een aantal evenementen plaats in De Waterwyck en binnen de verenigingen De But 84 en []. Voor De Waterwyck is het diplomazwemmen een activiteit die extra bezoekers trekt en voor De But 84 en [] zijn het de toernooien die voor een extra parkeerbehoefte zorgen.

De extra parkeerbehoefte die het afzwemmen (op zaterdagmiddag) met zich mee brengt is niet geregistreerd tijdens het parkeeronderzoek. Om deze reden wordt hiervoor uitgegaan van het maximale kencijfer dat het CROW (publicatie 182) voor zwembaden hanteert, waarbij weer is uitgegaan van de gebiedstypering 'matig stedelijk' en 'rest bebouwde kom'. Het maximale kencijfer voor een zwembad betreft 12 parkeerplaatsen per 100 m² bassinoppervlakte. De bassinoppervlakte van De Waterwyck bedraagt 675 m², waarmee de parkeerbehoefte tijdens het afzwemmen op 81 parkeerplaatsen uitkomt. De totale parkeerbehoefte tijdens een piekmoment op zaterdagmiddag komt hiermee op 165 (74 + 81 + 10) parkeerplaatsen.

De extra parkeerbehoefte die een toernooi van De But 84 met zich mee brengt kan worden afgeleid uit het parkeeronderzoek. Hieruit blijkt dat de parkeerbehoefte tijdens toernooien circa 50 voertuigen bedraagt. [] is aangegeven dat zij bij toernooien eveneens circa 50 voertuigen verwachten. Hoewel de toernooien van De But 84 op verschillende momenten van de week plaats vinden is de zater-

dagmiddag ook voor deze situatie maatgevend. In het geval van een toernooi op dat moment bedraagt de parkeerbehoefte 166 (74 + 42 + 50) parkeerplaatsen.

Geconcludeerd kan worden dat in een reguliere situatie en tijdens toernooien de zaterdagmiddag maatgevend is. In een reguliere situatie zijn er circa 126 parkeerplaatsen nodig om te voorzien in de parkeerbehoefte. Op piekmomenten, die zich op zaterdagmiddag voordoen tijdens diplomazwemmen in De Waterwyck en op toernooidagen van De But 84 of [REDACTED] is er een parkeerbehoefte van maximaal 166 parkeerplaatsen. Hierbij gaan wij er vanuit dat het diplomazwemmen en de toernooien niet gelijktijdig plaatsvinden. Gezien de frequentie van de genoemde activiteiten is dit ook niet waarschijnlijk. Afstemming hierover is echter wel gewenst om mogelijke parkeerproblemen te voorkomen.

3. Verkeersgeneratie

3.1. Algemeen

Voor het vaststellen van de huidige en toekomstige verkeersgeneratie wordt gebruik gemaakt van gegevens uit het parkeeronderzoek, de uitgevoerde mechanische tellingen en CROW gegevens (publicatie 272: "Verkeersgeneratie Voorzieningen"). Mede aan de hand van de huidige verkeersintensiteiten op de Gagelsweg wordt een prognose gemaakt van de verdeling van het toe te voegen verkeer over deze weg. Deze gegevens dienen tevens als input voor het luchtkwaliteitsonderzoek.

3.2. Huidige verkeersgeneratie

De huidige verkeersgeneratie van de aanwezige voorzieningen (zwembad en activiteitencentrum) is bepaald aan de hand van de resultaten van het parkeeronderzoek. Uit het parkeeronderzoek blijkt dat er op het terrein van De Waterwyck op de donderdag sprake is van (minimaal) 217 aankomsten over de gehele onderzoeksperiode van 6.00 uur tot 23.00 uur. Hiervan kunnen er 178 aan het zwembad worden toegedeeld en 39 aan het activiteitencentrum. Al deze voertuigen vertrekken ook weer uit het gebied. Het totaal aantal motorvoertuigbewegingen bedraagt derhalve circa 434 op een werkdag (donderdag), waarvan 78 motorvoertuigbewegingen worden gegenereerd door het activiteitencentrum. Dit betekent dat de verkeersgeneratie van De Waterwyck 356 motorvoertuigen op een werkdag bedraagt. Bij deze methode merken wij wel op dat het aantal ritten dat is vastgesteld op basis van het parkeeronderzoek lager ligt dan het totaal aantal ritten naar de voorzieningen. De registratie per uur tijdens het parkeeronderzoek leidt er toe dat een deel van de kortparkeerders mogelijk niet geregistreerd is. De verkeersgeneratie van de jeu de boules vereniging betreft op de clubavond 14 motorvoertuigbewegingen (7 aankomsten en 7 vertrekken).

De ritten van en naar het zwembad en de activiteitenvereniging worden allen via de Gagelsweg afgewikkeld. Om de huidige intensiteiten daar vast te stellen zijn op een tweetal locaties tellingen verricht. Een ten zuiden van de ontsluiting van het parkeerterrein en één ten noorden daarvan. In tabel 4 zijn de etmaalintensiteiten op een gemiddelde werkdag weergegeven.

Tabel 4: *Etmaalintensiteiten huidige situatie gem. werkdag (mvt)*

Intensiteiten gemiddelde werkdag (motorvoertuigen/etmaal)		
	Gagelsweg Noord	Gagelsweg Zuid
Richting Noord	2.740	2.828
Richting Zuid	2.671	2.747

De ritten van het naar het parkeerterrein zijn wel op één van de telpunten geregistreerd, maar omdat de oriëntatie van het verkeer niet bekend is, is het exacte aantal ritten per richting niet af te leiden uit de telresultaten.

3.3. Toekomstige verkeersgeneratie

Hoe de intensiteiten op de Gagelsweg gaan veranderen is afhankelijk van de mobiliteitsgroei die optreedt als gevolg van de geplande ontwikkelingen en de autonome verkeersgroei. Voor de berekeningen zijn wij uit gegaan van het planjaar 2020.

In de vorige paragraaf is aangegeven dat de verkeersgeneratie van De But 84 en het zwembad op een werkdag 370 ritten bedraagt (zwembad 356 ritten en De But 84/ 14 ritten). Om de verkeersgeneratie van de sporthal te bepalen is gebruik gemaakt van CROW publicatie 272. Voor een sporthal met een wedstrijd-functie geldt dat er sprake is van 9,8 motorvoertuigbewegingen per 100 m² bvo. De toekomstige omvang van de sporthal bedraagt 2.791 m² bvo. De verkeersgeneratie is dus $(2.791/100 \cdot 9,8) = 274$ motorvoertuigbewegingen op een gemiddelde werkdag.

In totaal komt het aantal ritten hiermee op $370 + 274 = 644$ motorvoertuigbewegingen. Zoals al eerder aangegeven zal het aantal ritten in werkelijkheid hoger liggen, echter deze ritten zijn ook nu al aanwezig en in de telgegevens van de Gagelsweg opgenomen. We weten niet in welke richting deze ritten zich gaan afwikkelen. Om de toekomstige intensiteiten te berekenen gaan wij uit van het meest “negatieve” scenario. Dit betekent dat alle aankomsten vanuit de zuidelijke richting komen en de vertrekkers in zuidelijke richting plaatsvinden. Dit is namelijk het drukste wegvak van de Gagelsweg (zie tabel 4). In tabel 5 zijn de toekomstige intensiteiten weergegeven. Hierbij is tevens rekening gehouden met een autonome groei van 0,5% per jaar t/m het planjaar 2020.

Tabel 5: *Etmaalintensiteiten toekomstige situatie 2020 gem. werkdag (mvt)*

Intensiteiten gemiddelde werkdag (motorvoertuigen/etmaal)		
	Gagelsweg Noord	Gagelsweg Zuid
Richting Noord	2.880	3.117
Richting Zuid	2.808	3.031

Geconcludeerd kan worden dat de intensiteit op het zuidelijke deel van de Gagelsweg toeneemt met circa 650 voertuigen per etmaal op een gemiddelde werkdag. Dit betekent een toename met circa 12%. In de praktijk zal de toename op dit deel van de Gagelsweg kleiner zijn omdat een deel van het verkeer een oriëntatie in noordelijke richting zal hebben. De aangegeven toename heeft geen negatieve effecten voor de Gagelsweg en de toename van verkeer kan zonder problemen door de Gagelsweg verwerkt worden. De intensiteitsgegevens in tabel 5 dienen als input voor het luchtkwaliteitsonderzoek.

4. Conclusies

Op basis van het parkeeronderzoek kan worden geconcludeerd dat er nergens in het gebied in de huidige situatie sprake is van een parkeerprobleem door een te hoge bezetting. De bezettingsgraden zijn zowel op het parkeerterrein als in de omgeving van De But 84 op alle dagen niet heel erg hoog. Op het parkeerterrein van De Waterwyck is er op het maatgevende moment zelfs 45% van de totale capaciteit nog beschikbaar. Als we kijken naar de parkeerbehoefte voor De But 84 dan zijn er op een reguliere clubavond slechts 7 parkeerplaatsen nodig. Op een toernooidag ligt de parkeerbehoefte veel hoger met 50 parkeerplaatsen.

Door de komst van de sporthal met een wedstrijdfunctie neemt de parkeerbehoefte sterk toe (74 parkeerplaatsen bij 100% aanwezigheid). De zaterdag wordt hiermee de maatgevende dag van de week. Op een "reguliere" zaterdag betreft de parkeerbehoefte circa 126 voertuigen. Wanneer er in De Waterwyck afzwemmen plaatsvindt, neemt de parkeerbehoefte toe tot circa 165 parkeerplaatsen. Op een toernooidag van De But 84 of [REDACTED] is er in toekomst (zaterdag) in het plangebied een maximale parkeerbehoefte van 166 parkeerplaatsen. Wij merken op dat hierbij geen rekening is gehouden met de situatie dat een toernooi en afzwemmen tegelijkertijd plaatsvinden. Geconcludeerd kan worden dat de parkeercapaciteit 126 parkeerplaatsen moet bedragen om in een reguliere situatie te kunnen voldoen aan de parkeerbehoefte. Om ook op piekmomenten voldoende capaciteit te hebben zijn 40 plaatsen extra noodzakelijk.

In de huidige situatie genereert het zwembad in totaal 356 motorvoertuigbewegingen op een werkdag (donderdag). De jeu de boules vereniging heeft zowel 7 aankomsten als vertrekken, dus in totaal 14 motorvoertuigbewegingen. Deze ritten worden in de toekomst afgewikkeld via het parkeerterrein. Naar verwachting zal handboogschietvereniging [REDACTED] een gelijk aantal ritten produceren als De But 84. De toekomstige verkeersgeneratie van de sporthal betreft 274 motorvoertuigbewegingen op een gemiddelde werkdag. In totaal moet er in de toekomstige situatie dus rekening worden gehouden met 288 extra ritten ten opzichte van de huidige situatie. Uitgaande van een worst case scenario wikkelen al deze ritten zich af in zuidelijke richting op de Gagelsweg. Hiermee neemt de intensiteit op de deel van de Gagelsweg toe met circa 650 verkeersbewegingen (circa 12% toename). In de praktijk zal deze toename kleiner zijn omdat een deel van het verkeer in noordelijke richting over de Gagelsweg zal aankomen en vertrekken. Echter het gestelde scenario leidt voor de Gagelsweg niet tot problemen. Ten slotte merken wij op dat de werkdagintensiteit op de Gagelsweg maatgevend is. Op zaterdag is de toename in het aantal ritten als gevolg van de sporthal weliswaar groter maar is de intensiteit op de Gagelsweg lager waardoor de werkdag maatgevend is voor zover het de totale intensiteit op de Gagelsweg betreft.

Bijlage 1: *Beschrijving secties parkeeronderzoek*

SEKTIE	OMSCHRIJVING	OPMERKING	CAP	INV	VGN
1	Parkeerplaats De Waterwyck	Parkeren in vakken	98	4	0
2	Preistingestraat voor garageboxen	Parkeren op parkeerstrook	15	0	0
3	Preistingestraat voor huisnummers 65 t/m 71	Langsparkeren	5	0	0
4	Preistingestraat tussen Olde Wheemestraat en zijstraatje Preistingestraat	Langsparkeren	8	0	0
5	Olde Wheemestraat van parkeerplaats aan Olde Wheemestraat tot Preistingestraat	Langsparkeren	10	0	0
6	Parkeervakken aan Olde Wheemestraat	Parkeren in vakken	12	2	0
7	Parkeervakken aan Preistingestraat	Parkeren in vakken	17	0	0
8	Preistingestraat voor huisnummers 42 t/m 54	Langsparkeren	7	0	0
9	Preistingestraat tussen zijstraatje Preistingestraat tot Baltersstraat	Langsparkeren	10	0	0
10	Slingersbos	Parkeren langs de weg. 4 vakken	20	0	0
11	Preistingestraat van Olde Wheemestraat tot Wintersstraat beide zijden	Parkeren langs de weg	10	0	0
12	Baltersstraat van Preistingestraat tot Olde Wheemestraat beide zijden	Parkeren langs de weg	17	0	0
13	Wintersstraat van Rijsstraat tot Preistingestraat beide zijden	Parkeren in vakken	17	0	0
14	Rijsstraat van Wintersstraat tot Olde Wheemestraat beide zijden	Parkeren langs de weg	14	0	0
15	Olde Wheemestraat van Rijsstraat tot Baltersstraat beide zijden	Parkeren langs de weg	3	0	0
TOT			263	6	0

Bijlage 2: *Atbeelding secties parkeeronderzoek*

