

Haagsebaan Vastgoed B.V.



Onderbouwing
parkeren en verkeer
woningbouw
Spijkenisse

Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Haagsebaan Vastgoed B.V.

Onderbouwing parkeren en verkeer woningbouw Spijkenisse

Datum	2 juli 2020
Kenmerk	005586.20191206.R1.02
Eerste versie	6 december 2019

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Haagsebaan Vastgoed B.V.
Titel rapport	Onderbouwing parkeren en verkeer woningbouw Spijkenisse
Kenmerk	005586.20191206.R1.02
Datum publicatie	2 juli 2020
Projectteam opdrachtgever(s)	Reinier Schep en Arco Smit
Projectteam Goudappel Coffeng	Aukje van de Reijt en Dennis Gerritsen

	Inhoud	Pagina
1	Aanleiding onderzoek	1
2	Aanpak en uitgangspunten	2
2.1	Aanpak	2
2.2	Uitgangspunten	4
3	Parkeerbalans Kolkplein	7
3.1	Gemeentelijke parkeernormering	7
3.2	Parkeeroplossing	9
4	Parkeerbalans Blok 45	12
4.1	Gemeentelijke parkeernormering	12
4.2	Langparkeerterrein Van Houtenstraat	13
5	Verkeersgeneratie	16
5.1	Bestaande detailhandel	16
5.2	Nieuwbouw woningen	16
5.3	Vershil bestaand versus nieuw	17
6	Conclusie	18
Bijlage 1	Resultaten parkeerdrukmeting	
Bijlage 2	Verkeersgeneratie per type woning	

1

Aanleiding onderzoek

Haagsebaan Vastgoed B.V. onderzoekt of woningbouw mogelijk is in Spijkenisse, gemeente Nissewaard. Het gaat om één ontwikkeling waarbinnen twee locaties gerealiseerd worden, namelijk Kolkplein en Blok 45 (Van Houtenstraat). Parkeren is binnen de herontwikkeling van beide locaties een uitdaging. Goudappel Coffeng B.V. is door Haagsebaan Vastgoed B.V. gevraagd de parkeerkundige onderbouwing op te stellen alsmede de verkeersgeneratie van de ontwikkeling te bepalen. Figuur 1.1 presenteert locatie van de ontwikkeling in Spijkenisse.



Figuur 1.1: Ontwikkellocatie ten opzichte van de centrumkern en Schenkelweg

In hoofdstuk 2 worden de aanpak en uitgangspunten van het onderzoeken beschreven. Vervolgens wordt in de daaropvolgende twee hoofdstukken de parkeerbalans van respectievelijk locatie Kolkplein en Blok 45 gepresenteerd. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de verkeersgeneratie van de ontwikkeling.

2

Aanpak en uitgangspunten

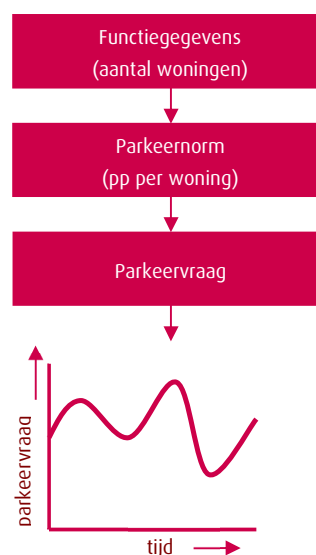
2.1 Aanpak

In deze paragraaf wordt de aanpak van het onderzoek beschreven. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in het onderdeel 'parkeren' en 'verkeer'.

2.1.1 Parkeren

Voor de ontwikkeling van de woningen op locatie Kolkplein en Blok 45 in Spijkenisse is de parkeervraag bepaald aan de hand van de gemeentelijke parkeernormen. De gemeente Nissewaard heeft de 'Mobiliteitsagenda 2020 +' vastgesteld waarin staat opgenomen dat voor het parkeren binnen nieuwbouwontwikkeling de meest actuele CROW¹-parkeerkencijfers² aangehouden moeten worden. Voor het bepalen van de parkeervraag bij een ontwikkeling is een werkwijze opgesteld welke is opgenomen in 'Parkeernormering Nissewaard'³. De parkeervraag is berekend door het aantal woningen dat wordt gerealiseerd te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernorm (het aantal benodigde parkeerplaatsen per woning).

Conform de Parkeernormering Nissewaard mag bij het bepalen van de parkeervraag rekening worden gehouden met het dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Bij woningen kan daarbij onderscheid worden gemaakt tussen bewoners en bezoekers, die niet op alle momenten van de week een even grote parkeervraag genereren. De bewoners kennen de hoogste parkeervraag gedurende de nacht, terwijl het maatgevende moment voor de



Figuur 2.1: Berekening parkeervraag

¹ CROW is een landelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, verkeer & vervoer en werk & veiligheid.

² CROW-publicatie 381 (Toekomstbestendig parkeren – december 2018).

³ De Parkeernormering Nissewaard is op 9 februari 2016 door het College van Burgermeester en Wethouders van Nissewaard als onderdeel van het besluit Harmonisering Parkeernormering vastgesteld.

bezoekers van de woningen de zaterdagavond is. Door toepassing van aanwezigheidspercentages wordt rekening gehouden met dit effect. In figuur 2.1 is de berekening van de parkeervraag geschematiseerd. Binnen de parkeervraagberekening van zowel locatie Kolkplein als locatie Blok 45 is rekening gehouden met het toewijzen c.q. verkopen van vaste parkeerplaatsen aan de bewoners. Deze vaste parkeerplaatsen zijn niet beschikbaar voor dubbelgebruik.

Voor beide locaties, Kolkplein en Blok 45, is de parkeervraag afgezet tegen het beschikbare parkeeraanbod (aantal te realiseren parkeerplaatsen). Op deze manier ontstaat de parkeerbalans.

Locatie Kolkplein

Op de locatie Kolkplein zijn in de bestaande situatie detailhandelsfuncties gevestigd. Deze functies komen te vervallen als gevolg van de woningbouw. Binnen de parkeerbalans van Kolkplein is rekening gehouden met het 'verdwijnen' van deze parkeervraag van de bestaande functie. Ook is een parkeerdrukmeting gehouden in de directe omgeving van de ontwikkellocatie om de restcapaciteit (aantal vrije parkeerplaatsen) te bepalen. In bijlage 1 van deze rapportage zijn de uitgebreide resultaten van de parkeerdrukmeting opgenomen. Naast de restcapaciteit op straat is in de parkeerbalans ook rekening gehouden met de beschikbare restcapaciteit in de naastgelegen parkeergarage Kolkplein.

Locatie Blok 45

In de bestaande situatie is op de ontwikkellocatie Blok 45 een langparkeerterrein (Van Houtenstraat) gelegen. Als gevolg van de woningbouwontwikkeling komt dit langparkeerterrein te vervallen. Binnen deze studie is een parkeerdrukmeting gehouden op dit parkeerterrein om te onderzoeken wat de huidige bezetting is. Naast dit parkeerterrein is ook de huidige bezetting op de langparkeerterreinen Breestraat en Verdehofstraat onderzocht om inzichtelijk te maken of de huidige bezetting van langparkeerterrein Van Houtenstraat gefaciliteerd kan worden op de overige twee langparkeerterreinen rondom het centrum van Spijkenisse. Naast de langparkeerterreinen is ook de parkeersituatie in de directe omgeving van ontwikkellocatie Blok 45 middels een parkeerdrukmeting onderzocht om de restcapaciteit te bepalen.

2.1.2 Verkeer

Functies genereren een bepaalde hoeveelheid aan verkeersbewegingen. De grootte van de verkeersgeneratie (optelling van het aankomende en vertrekkende verkeer) is per functie verschillend en afhankelijk van de omvang en het functioneren van de functie. Binnen deze studie is de verkeersgeneratie van de woningbouwontwikkeling bepaald met behulp van verkeersgeneratiecijfers van CROW zoals opgenomen in CROW-publicatie 381 (Toekomstbestendig parkeren – december 2018). Woningen genereren niet op elk moment van de week eenzelfde hoeveelheid verkeer. Met behulp van CROW-publicatie 256 'Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden' (oktober 2007) is een vertaling gemaakt naar de verkeersgeneratie per spitsuur.

Als gevolg van de ontwikkeling vervalt de bestaande detailhandelsfunctie en daarmee ook de verkeersgeneratie van deze functie. Binnen deze studie is derhalve ook de

verkeersgeneratie van de te vervallen functie bepaald. Vervolgens is de verkeersgeneratie van de nieuwbouw (woningen) afgezet tegen de huidige verkeersgeneratie van de bestaande detailhandelsfunctie. Zodoende ontstaat de netto verkeersgeneratie van de ontwikkeling. Samengevat is de verkeersgeneratie van de ontwikkeling voor de volgende momenten bepaald:

- gemiddelde weekdagetmaal;
- gemiddelde werkdagetmaal;
- werkdag-ochtendspitsuur (verdeling aankomst en vertrek);
- werkdag-avondspitsuur (verdeling aankomst en vertrek).

2.2 Uitgangspunten

2.2.1 Functieprogramma

In tabel 2.1 is het functieprogramma⁴ van de ontwikkeling per locatie opgenomen.

locatie	type	omvang	eenheid
<i>Kolkplein</i>	parkeeraanbod	118*	parkeerplaatsen
	goedkoop/klein (tot 70 m ² GBO)	50	appartementen
	midden (70-100 m ² GBO)	75	appartementen
	duur/groot (100-160 m ² GBO)	25	appartementen
	totaal woningbouwprogramma	150	appartementen
<i>Blok 45</i>	parkeeraanbod	113**	parkeerplaatsen
	goedkoop/klein (tot 70 m ² GBO)	10	appartementen
	midden (70-100 m ² GBO)	22	appartementen
	duur/groot (100-160 m ² GBO)	40	appartementen
	totaal woningbouwprogramma	72	appartementen

* waarvan 91 parkeerplaatsen binnen het eigen gebouw en 27 parkeerplaatsen op maaiveld.

** waarvan 74 parkeerplaatsen binnen het eigen gebouw en 39 parkeerplaatsen op maaiveld.

Tabel 2.1: Functieprogramma woningbouwontwikkeling Spijkenisse

2.2.2 Gehanteerde gemeentelijk parkeernormen

Zoals in paragraaf 2.1 beschreven dienen conform gemeentelijk beleid de meest actuele parkeerkencijfers van CROW aangehouden te worden als parkeernorm. De Parkeernormering Nissewaard maakt onderscheid naar stedelijkheidsgraad en stedelijke zone (gebiedstypologie). Voor Spijkenisse geldt een stedelijkheidsgraad van 'sterk stedelijk'. De locatie Kolkplein is gelegen in de zone 'centrum'. Voor Blok 45 geldt de stedelijke zone 'centrumschil'. Conform de Parkeernormering Nissewaard dient het gemiddelde binnen de bandbreedte van de CROW-kencijfers aangehouden te worden. In tabel 2.2 zijn de gehanteerde parkeernormen opgenomen.

⁴ Conform '2019-06-29 stevast schenkelweg var 2 boekje 26sep19.pdf'

locatie	type	CROW-functie	parkeernorm*	eenheid
Kolkplein	goedkoop/klein (tot 70 m ² GBO)	koop, appartement, goedkoop	1,2	ppl per woning
	midden (70-100 m ² GBO)	koop, appartement, midden	1,3	ppl per woning
	duur/groot (100-160 m ² GBO)	koop, appartement, duur	1,4	ppl per woning
Blok 45	goedkoop/klein (tot 70 m ² GBO)	koop, appartement, goedkoop	1,3	ppl per woning
	midden (70-100 m ² GBO)	koop, appartement, midden	1,5	ppl per woning
	duur/groot (100-160 m ² GBO)	koop, appartement, duur	1,6	ppl per woning

* Bij de woonfuncties is het aandeel bezoek binnen de parkeernorm 0,3 parkeerplaats per woning.

Tabel 2.2: Gehanteerde parkeernormen woningbouwontwikkeling Spijkenisse

Gehanteerde aanwezigheidspercentages

In tabel 2.3 zijn de gehanteerde aanwezigheidspercentages conform CROW opgenomen.

functie	werkdag	werkdag	werkdag	werkdag	koop	zaterdag	zaterdag	zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
bewoners met vaste ppl	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabel 2.3: Gehanteerde aanwezigheidspercentages

2.2.3 Gehanteerde CROW-verkeersgeneratiekencijfers

Voor het bepalen van de verkeersgeneratie zijn CROW-kencijfers gehanteerd. Zoals ook bij de parkeerkencijfers wordt bij de verkeersgeneratiekencijfers onderscheid gemaakt naar stedelijkheidsgraad en stedelijke zone. Dezelfde uitgangspunten zijn bij de verkeersgeneratiekencijfers van toepassing:

- Spijkenisse 'sterk stedelijk' gebied;
- locatie Kolkplein 'centrum';
- locatie Blok 45 'centrumschil';
- gemiddelde binnen de bandbreedte.

In tabel 2.4 zijn de gehanteerde verkeersgeneratie-kencijfers opgenomen. Tevens is het kencijfer voor de te vervallen detailhandel binnen Kolkplein opgenomen.

locatie	type	CROW-functie	verkeersgeneratiekencijfer	eenheid
Kolkplein	goedkoop/klein (tot 70 m ² GBO)	koop, appartement, goedkoop	3,2	mvt per weekdag per woning
	midden (70-100 m ² GBO)	koop, appartement, midden	4,1	mvt per weekdag per woning
	duur/groot (>100 m ² GBO)	koop, appartement, duur	5,8	mvt per weekdag per woning
	te vervallen detailhandel	binnenstad of hoofdwinkelcentrum 50.000-100.000 inwoners	27,6	mvt per weekdag per 100 m ² bvo
Blok 45	goedkoop/klein (tot 70 m ² GBO)	koop, appartement, goedkoop	4,3	mvt per weekdag per woning
	midden (70-100 m ² GBO)	koop, appartement, midden	5,1	mvt per weekdag per woning
	duur/groot (100-160 m ² GBO)	koop, appartement, duur	6,8	mvt per weekdag per woning

Tabel 2.4: Gehanteerde CROW-verkeersgeneratiekencijfers

2.2.4 Verdeling verkeersgeneratie naar spitsuur

In tabel 2.5 is per type functie de verdeling van de verkeersgeneratie naar maatgevend moment (spitsuur) opgenomen. De percentages van het ochtend- en avondspitsuur betreffen het aandeel verkeersbewegingen van het werkdag-etmaalintensiteit. De verdeling aankomst- en vertrek heeft betrekking op het bijbehorende spitsuur.

functie	OS-uur	OS vertrek	OS aankomst	AS-uur	AS vertrek	AS aankomst
woningen	9%	91%	9%	9%	15%	85%
detailhandel	5%	50%	50%	10%	50%	50%

Tabel 2.5: Verdeling verkeersgeneratie naar spitsuur (CROW-publicatie 256 en ervaringscijfers Goudappel Coffeng)

3

Parkeerbalans Kolkplein

3.1 Gemeentelijke parkeernormering

Aan de hand van het functieprogramma, de gehanteerde parkeernormen en aanwezigheidspercentages is de gemeentelijke parkeerbalans voor de ontwikkellocatie Kolkplein bepaald. De 91 (vaste) parkeerplaatsen binnen het eigen gebouw worden verkocht aan 91 woningen en de 27 parkeerplaatsen op maaiveld in de openbare ruimte zijn beschikbaar voor dubbelgebruik (bewoners en bezoekers). Het resultaat van de parkeerbalans is opgenomen in deze paragraaf.

Allereerst is in tabel 3.1 de parkeervraag gepresenteerd zonder dubbelgebruik van parkeerplaatsen waarbij wel onderscheid is gemaakt tussen bewoners en bezoekers.

functie	doelgroep	parkeernorm	parkeervraag (aantal ppl)
50 goedkoop/klein (tot 70 m ² GBO)	bewoners	0,9	45
75 midden (70-100 m ² GBO)	bewoners	1,0	75
25 duur/groot (100-160 m ² GBO)	bewoners	1,1	28
bezoekers woningen	bezoekers	0,3	45
totale parkeervraag			193

Tabel 3.1: Totale parkeervraag locatie Kolkplein zonder dubbelgebruik

Uit tabel 3.1 blijkt dat de totale parkeervraag van Kolkplein 193 parkeerplaatsen bedraagt zonder rekening te houden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen. De totale bewoners-parkeervraag bedraagt 148 parkeerplaatsen en de bezoekers-parkeervraag 45 parkeerplaatsen.

In tabel 3.2 is de berekende parkeervraag per doelgroep gepresenteerd. Zo is de parkeervraag van bewoners verdeeld over het aantal die op eigen terrein (in het gebouw) parkeren en de bewoners die op maaiveld (in de openbare ruimte) gaan parkeren.

doelgroep & parkeerlocatie	p-vraag
bewoners parkeren op eigen terrein	91
bewoners parkeren in openbare ruimte	57
bezoekers	45
totale parkeervraag	193

Tabel 3.2: Totale parkeervraag Kolkplein verdeeld naar doelgroep en parkeerlocatie

Uit tabel 3.2 volgt dat 91 bewoners/woningen beschikken over een vaste parkeerplaats op eigen terrein. In totaal moeten 57 bewoners/woningen parkeren op maaiveld (in de openbare ruimte).

In tabel 3.3 is de berekende parkeervraag gepresenteerd waarbij voor de bewoners in de openbare ruimte en de bezoekers uit is gegaan van dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Voor deze doelgroepen zijn dus de aanwezigheidspercentages gehanteerd. Het aanwezigheidspercentage bij de vaste parkeerplaatsen op eigen terrein betreft voor alle momenten in de week 100%. De parkeervraag is vervolgens afgezet tegen het parkeeraanbod, zo ontstaat de parkeerbalans.

doelgroep	type parkeerplaats	zonder dubbelgebruik	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners parkeren op eigen terrein	vast	91	91	91	91	91	91	91	91	91
bewoners parkeren in openbare ruimte	dubbelgebruik	57	29	29	51	57	46	34	46	40
bezoekers	dubbelgebruik	45	5	9	36	0	32	27	45	32
totale parkeervraag		193	124	129	178	148	168	152	182	162
parkeeraanbod		118	118	118	118	118	118	118	118	118
saldo parkeerbalans		-75	-6	-11	-60	-30	-50	-34	-64	-44

Tabel 3.3: Parkeerbalans locatie Kolkplein rekening houdend met vaste parkeerplaatsen voor bewoners en dubbelgebruik

Uit tabel 3.3 blijkt dat zonder dubbelgebruik van parkeerplaatsen de totale parkeervraag van Kolkplein 193 parkeerplaatsen bedraagt. Op basis van het totale parkeeraanbod van 118 parkeerplaatsen bedraagt de resterende parkeervraag 75 parkeerplaatsen. Rekening houdend met dubbelgebruik van parkeerplaatsen bedraagt de totale maatgevende parkeervraag 182 parkeerplaatsen op de zaterdagavond. Op basis van het parkeeraanbod bedraagt de resterende parkeervraag 64 parkeerplaatsen.

3.2 Parkeeroplossing

Voor de resterende parkeervraag dient een oplossing gevonden te worden. Binnen deze paragraaf is de parkeeroplossing beschreven. Hiervoor zijn drie mogelijkheden bekeken:

- Parkeerruimte als gevolg van verdwijnen bestaande detailhandelsfunctie;
- Restcapaciteit omgeving Kolkplein (maaiveld);
- Restcapaciteit parkeergarage Kolkplein.

3.2.1 Bestaande detailhandelsfunctie verdwijnt

Als gevolg van de woningbouwontwikkeling verdwijnt de bestaande detailhandel. De parkeervraag van de bestaande functie komt daarom ook te vervallen. De volgende uitgangspunten zijn binnen de parkeervraagberekening van de bestaande detailhandel gehanteerd:

- Spijkenisse 'sterk stedelijk' gebied;
- locatie Kolkplein 'centrum';
- gemiddelde binnen de bandbreedte;
- CROW-functie 'binnenstad of hoofdwinkelcentrum 50.000-100.000 inwoners' met een parkeernorm van 3,8 parkeerplaatsen per 100 m² bvo.

In tabel 3.4 is de theoretische parkeervraag van de bestaande functie opgenomen, rekening houdend met de aanwezigheidspercentages.

onderdeel	ongewogen	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
aanwezigheidspercentage detailhandel	100%	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0%	100%*
parkeervraag bestaande detailhandel	279	84	167	28	0	209	279	0	279

* Indien koopzondag.

Tabel 3.4: Te vervallen parkeervraag bestaande detailhandel

Uit tabel 3.4 volgt dat op het maatgevende moment (zaterdag- en koopzondagmiddag) de bestaande detailhandel een parkeervraag genereert van 279 parkeerplaatsen. Deze parkeervraag komt te vervallen waardoor in de omgeving parkeerruimte ontstaat. In de avonduren vervalt een parkeervraag van 28 parkeerplaatsen (werkdagavond) en 209 parkeerplaatsen (koopavond). Door het realiseren van de woningen verdwijnen 40 openbare parkeerplaatsen die gelegen zijn voor de ingang van de te vervallen detailhandelsfunctie. Aannemelijk is dat deze 40 parkeerplaatsen worden gebruikt door gebruikers en bezoekers van de bestaande detailhandel. Theoretisch kan worden gesteld dat de parkeerruimte die ontstaat als gevolg van de ontwikkeling 239 (279-40) parkeerplaatsen bedraagt. In de avonduren ontstaat deze parkeerruimte niet. Voor die momenten geldt een andere oplossing.

3.2.2 Restcapaciteit omgeving Kolkplein (maaiveld)

Op zaterdag 9 november en dinsdag 12 november 2019 is een parkeerdrukmeting gehouden in de directe omgeving van de ontwikkellocatie (zie figuur 3.1 voor het onderzoeksgebied). In tabel 3.5 is het resultaat van de parkeerdrukmeting voor de omgeving Kolkplein opgenomen. De resultaten van het gehele onderzoek zijn opgenomen in bijlage 1.



Figuur 3.1: Onderzoeksgebied omgeving Kolkplein (maaiveld)

omgeving Kolkplein*	capaciteit	zaterdag 14.00 uur	dinsdag 14.00 uur	dinsdag 20.00 uur
bezetting	76	62	50	61
bezettingsgraad		82%	66%	80%

* Exclusief het parkeerterrein (40 ppl) dat vervalt als gevolg van ontwikkeling.

Tabel 3.5: Huidige bezetting omgeving Kolkplein (maaiveld)

Uit tabel 3.5 blijkt dat op maaiveld de bezettingsgraad op zaterdagmiddag 82% bedraagt. Op dinsdagmiddag is de bezettingsgraad 66% en op dinsdagavond 80%. Op het moment dat de resterende parkeervraag van de ontwikkeling het hoogst is, de werkdagavond, is er sprake van weinig restcapaciteit.

3.2.3 Restcapaciteit parkeergarage Kolkplein

Parkeergarage Kolkplein is gelegen naast de ontwikkellocatie. De capaciteit van deze garage is 382 parkeerplaatsen. De Dirk van den Broek supermarkt heeft in deze garage een eigen parkeerdek (dek 1, 67 parkeerplaatsen) net als het partycentrum welke voor hun klanten een contract hebben afgesloten voor dek 3 van de garage. Deze parkeerplaatsen zijn niet beschikbaar voor de woningbouwontwikkeling.

De gemeente Nissewaard heeft aangegeven⁵ dat de 4^e verdieping van de parkeergarage doorgaans afgesloten is en derhalve leeg staat en op dit moment ook niet in gebruik is. Op deze parkeerlaag van de garage zijn 78 parkeerplaatsen gelegen en daarmee zijn er voldoende parkeerplaatsen om de resterende parkeervraag van de woningen op te vangen. Dit geldt zowel voor de berekende parkeervraag met dubbelgebruik (51 parkeerplaatsen) als voor de berekende parkeervraag zonder dubbelgebruik van parkeerplaatsen (75 parkeerplaatsen).

Toekomstige bewoners kunnen een abonnement afsluiten voor een parkeerplaats in de Kolkplein garage. Dit moet vooraf helder gecommuniceerd worden met de kopers van de woningen, zodat hier geen onduidelijkheid over bestaat en zij op de hoogte zijn dat zij voor de 1^e auto ook geen vergunning voor parkeren “op straat” krijgen.

De 4^e verdieping in de parkeergarage wordt gereserveerd voor de bewoners en bezoekers van Kolkplein. Het is echter geen probleem wanneer bewoners of bezoekers op de 2^e (of eventueel 3^e) verdieping gaan parkeren. Mocht dit echter in de toekomst tot problemen gaan leiden dan wordt het parkeren op de 4^e verdieping een verplichting. De gemeente Nissewaard gaat de parkeersituatie in Kolkplein garage monitoren.

⁵ 2020-06-16 Verslag overleg parkeren Kolkplein Blok 45, gemeente Nissewaard.

4

Parkeerbalans Blok 45

4.1 Gemeentelijke parkeernormering

Aan de hand van het functieprogramma, de gehanteerde parkeernormen en aanwezigheidspercentages is de gemeentelijke parkeerbalans voor de ontwikkellocatie Blok 45 bepaald.

De ontwikkelaar is voornemens alle woningen één vaste parkeerplaats binnen het gebouw toe te wijzen (te verkopen). De gemeente heeft aangegeven dat binnen Blok 45 daarom de POET-regeling (parkeren op eigen terrein) van kracht is. Alle bewoners hebben één parkeerplaats in het gebouw en krijgen zodoende voor de 1^e auto geen parkeervergunning voor parkeren 'op straat'. Voor de 2^e en opvolgende auto's zijn de bewoners aangewezen op een parkeervergunning op het langparkeerterrein Breestraat of een parkeerabonnement in een van de parkeergarages.

Het resultaat van de parkeerbalans is opgenomen in tabel 4.1. Voor de vaste parkeerplaatsen geldt voor elk moment in de week een aanwezigheidspercentage van 100%. Voor de parkeerplaatsen ten behoeve van dubbelgebruik zijn de reguliere aanwezigheidspercentages toegepast van bewoners en bezoekers.

functie	type parkeerplaats	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
10 goedkoop/klein (tot 70 m ² GBO)	vast	10	10	10	10	10	10	10	10
22 midden (70-100 m ² GBO)	vast	22	22	22	22	22	22	22	22
22 midden (70-100 m ² GBO)	dubbelgebruik	2	2	4	4	4	3	4	3
40 duur/groot (100-160 m ² GBO)	vast	40	40	40	40	40	40	40	40
40 duur/groot (100-160 m ² GBO)	dubbelgebruik	6	6	11	12	10	7	10	8
bezoekers	dubbelgebruik	2	4	17	0	15	13	22	15
totale parkeervraag		82	85	104	88	100	95	107	99
parkeeraanbod		113	113	113	113	113	113	113	113
saldo parkeerbalans		31	28	9	25	13	18	6	14

Tabel 4.1: Parkeerbalans locatie Blok 45 aan de hand van de gemeentelijke parkeernormering met vaste parkeerplaatsen

Uit tabel 4.1 blijkt dat de totale parkeervraag van Blok 45, rekening houdend met het toewijzen van vaste parkeerplaatsen aan bewoners, 107 parkeerplaatsen bedraagt op het maatgevende moment (zaterdagavond). Met een parkeeraanbod van 113 parkeerplaatsen is op alle momenten van de week de parkeerbalans sluitend.

4.2 Langparkeerterrein Van Houtenstraat

Als gevolg van de woningbouwontwikkeling verdwijnt het langparkeerterrein Van Houtenstraat. In totaal bedraagt de capaciteit van dit terrein 68 parkeerplaatsen. Om te onderzoeken wat de huidige bezetting van het terrein is, is een parkeerdrukmeting uitgevoerd op zaterdag 9 november en dinsdag 12 november 2019. In tabel 4.2 is het resultaat van de parkeerdrukmeting van dit parkeerterrein opgenomen.

LP Van Houtenstraat	capaciteit	zaterdag 14.00 uur	dinsdag 14.00 uur	dinsdag 20.00 uur
bezetting	68	15	19	29
bezettingsgraad		22%	28%	43%

Tabel 4.2: Huidige bezetting langparkeerterrein Van Houtenstraat

Uit tabel 4.2 blijkt dat op zaterdagmiddag 15 parkeerplaatsen bezet zijn. Op dinsdagmiddag is de bezetting 19 parkeerplaatsen en dinsdagavond 29 parkeerplaatsen. Deze langparkeerders met een vergunning dienen ergens anders in Spijkenisse de mogelijkheid te krijgen om te parkeren. Mogelijkheid is het gebruik maken van de twee andere langparkeerterrein rondom het centrum van Spijkenisse, namelijk LP Breestraat en LP Vredenhofstraat. Door middel van een parkeerdrukmeting is onderzocht of deze langparkeerterreinen over voldoende restcapaciteit beschikken om de huidige bezetting van LP Van Houtenstraat op te vangen. In figuur 4.1 is de ligging van de langparkeerterreinen inzichtelijk gemaakt. Tabel 4.3 presenteert per alternatief langparkeerterrein de huidige bezetting.



Figuur 4.1: Ligging langparkeerterreinen Spijkenisse centrum

langparkeerterreinen	capaciteit	zaterdag 14.00 uur	dinsdag 14.00 uur	dinsdag 20.00 uur
bezetting LP Breestraat	169	42	43	34
bezetting LP Vredenhofstraat	119	3	21	4
totaal	288	45	64	38
bezettingsgraad		16%	22%	13%

Tabel 4.3: Huidige bezetting overige langparkeerterreinen centrum Spijkenisse

Uit tabel 4.3 blijkt dat de bezetting op de overige langparkeerterreinen in Spijkenisse laag is. Op zaterdagmiddag bedraagt de bezettingsgraad 16%, op dinsdagmiddag 22% en op dinsdagavond 13%. Tabel 4.4 maakt inzichtelijk wat de bezetting is op de terreinen inclusief de huidige bezetting van langparkeerterrein Van Houtenstraat.

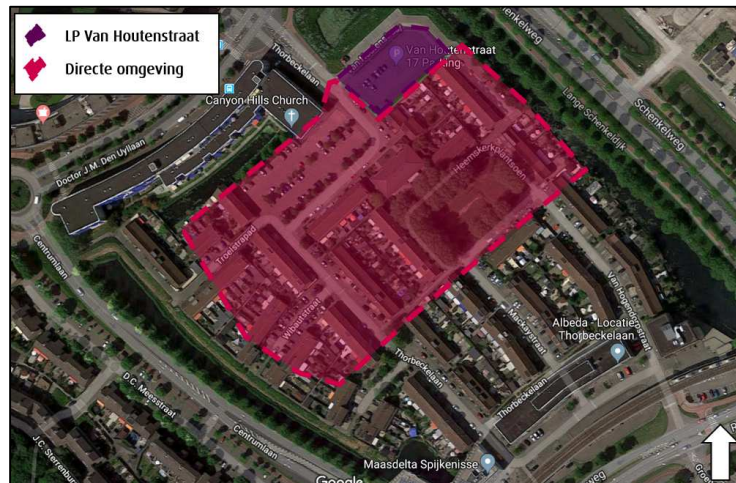
langparkeerterreinen	capaciteit	zaterdag 14.00 uur	dinsdag 14.00 uur	dinsdag 20.00 uur
bezetting LP Breestraat	169	42	43	34
bezetting LP Vredenhofstraat	119	3	21	4
bezetting LP Van Houtenstraat		15	19	29
totaal	288	60	83	67
bezettingsgraad		21%	29%	23%

Tabel 4.4: Bezetting overige langparkeerterrein Spijkenisse inclusief bezetting Van Houtenstraat

Uit tabel 4.4 wordt geconcludeerd dat de huidige bezetting van langparkeerterrein Van Houtenstraat opgevangen kan worden op de langparkeerterreinen Breestraat en Vredenhofstraat. De bezettingsgraad van deze parkeerterreinen blijft onder de 30%.

4.2.1 Parkeerbezetting omgeving Van Houtenstraat

Voor het inzichtelijk maken van de parkeerbezetting in de directe omgeving van de ontwikkellocatie is een parkeerdrukmeting uitgevoerd (zie figuur 4.2 voor het onderzoeksgebied). In tabel 4.5 is de parkeerbezetting van de directe omgeving opgenomen.



Figuur 4.2: Onderzoeksgebied restcapaciteit omgeving Blok 45

omgeving Van Houtenstraat	capaciteit	zaterdag 14.00 uur	dinsdag 14.00 uur	dinsdag 20.00 uur
huidige bezetting	169	122	81	110
huidige bezettingsgraad		72%	48%	65%

Tabel 4.5: Huidige bezetting omgeving Blok 45 (Van Houtenstraat)

Uit tabel 4.5 blijkt dat de bezetting in de omgeving van Blok 45 (Van Houtenstraat) relatief laag is. Op zaterdagmiddag is de hoogste bezettingsgraad gemeten van 72%. Doordeweeks is de bezettingsgraad lager met 65% op de werkdagavond en 48% op werkdagmiddag.

5

Verkeersgeneratie

5.1 Bestaande detailhandel

In tabel 5.1 is de verkeersgeneratie van de bestaande detailhandel opgenomen. Als gevolg van de ontwikkeling komen deze verkeersbewegingen te vervallen. De gepresenteerde waarden betreffen motorvoertuigbewegingen (mvt) en zijn afgerond op tientallen.

functie	weekdag etmaal	werkdag etmaal*	OS-uur	OS-uur vertrek	OS-uur aankomst	AS-uur	AS-uur vertrek	AS-uur aankomst
bestaande detailhandel	2.030	2.230	120	60	60	230	115	115

* factor 1,1 ten opzichte van weekdagetmaal conform CROW-publicatie 272 'Verkeersgeneratie voorzieningen' d.d. oktober 2008.

Tabel 5.1: Te vervallen verkeersgeneratie bestaande detailhandel

Uit tabel 5.1 blijkt dat de bestaande detailhandel een verkeersgeneratie heeft van circa 2.230 mvt op een gemiddelde werkdagetmaal. Tijdens een gemiddelde werkdagochtenspitsuur genereren de functies circa 120 mvt en tijdens een gemiddelde werkdagavondspitsuur circa 230 mvt.

5.2 Nieuwbouw woningen

In tabel 5.2 is de verkeersgeneratie van de woningbouwontwikkeling opgenomen. In bijlage 2 is de verkeersgeneratie per type woning gepresenteerd.

functie	weekdag etmaal	werkdag etmaal*	OS-uur	OS-uur vertrek	OS-uur aankomst	AS-uur	AS-uur vertrek	AS-uur aankomst
nieuwbouw woningen	1.040	1.160	110	100	10	110	20	90

* factor 1,1 ten opzichte van weekdagetmaal conform CROW-publicatie 381.

Tabel 5.2: Verkeersgeneratie nieuwbouw woningen

Uit tabel 5.2 blijkt dat de nieuwbouwontwikkeling van de woningen (locatie Kolkplein en Blok 45 samen) een verkeersgeneratie hebben van circa 1.160 mvt per gemiddelde werkdagemaal. In beide maatgevende spitsuren (werkdagochtend- en werkdagavondspits) bedraagt de verkeersgeneratie circa 110 mvt.

5.3 Verschil bestaand versus nieuw

In tabel 5.3 is de netto-verkeersgeneratie van de herontwikkeling opgenomen.

functie	weekdag etmaal	werkdag etmaal*	OS-uur	OS-uur vertrek	OS-uur aankomst	AS-uur	AS-uur vertrek	AS-uur aankomst
bestaande detailhandel	-2.030	-2.230	-120	-60	-60	-230	-115	-115
nieuwbouw woningen	1.040	1.160	110	100	10	110	20	90
toename/afname	-990	-1.070	-10	40	-50	-120	-95	-25

Tabel 5.3: Netto-verkeersgeneratie herontwikkeling Spijkensisse

Uit tabel 5.3 blijkt dat als gevolg van de herontwikkeling de verkeersgeneratie van de locaties afneemt met circa 1.070 mvt per gemiddelde werkdagemaal. In het ochtendspitsuur neemt de verkeersgeneratie af met circa 10 mvt en in het avondspitsuur bedraagt de afname circa 120 mvt. Enkel de vertrekken in het ochtendspitsuur nemen licht toe. Geconcludeerd wordt dat de nieuwe woonfuncties substantieel minder verkeer genereren dan de bestaande detailhandelsfuncties. Dit betekent dat geen nader onderzoek naar de verkeersafwikkeling van de woningbouwontwikkeling benodigd is.

6

Conclusie

Uit het gehouden onderzoek worden de hiernavolgende conclusies getrokken.

Bij de woningbouwontwikkeling aan het Kolkplein worden minder parkeerplaatsen gerealiseerd dan voor de gehele ontwikkeling benodigd zijn. Door het benutten van de restcapaciteit in parkeergarage Kolkplein door bewoners en bezoekers wordt in de resterende parkeervraag voorzien.

Bij de woningbouwontwikkeling Blok 45 is de parkeerbalans sluitend op basis van het uitgangspunt dat alle woningen één vaste parkeerplaats toegewezen krijgen. De resterende parkeervraag van bewoners en de parkeervraag van bezoekers wordt op basis van dubbelgebruik gefaciliteerd op maaiveld waar parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

Het langparkeerterrein Van Houtenstraat verdwijnt om Blok 45 te kunnen ontwikkelen. De overige langparkeerterreinen rondom het centrum van Spijkenisse hebben ruim voldoende restcapaciteit om de auto's (langparkeerder met vergunning) die daar nu geparkeerd staan op te vangen.

De verkeersgeneratie van de woningbouwontwikkelingen ligt lager dan die van de bestaande (en te vervallen) detailhandel. Nader onderzoek naar de verkeersafwikkeling is daarom niet nodig.

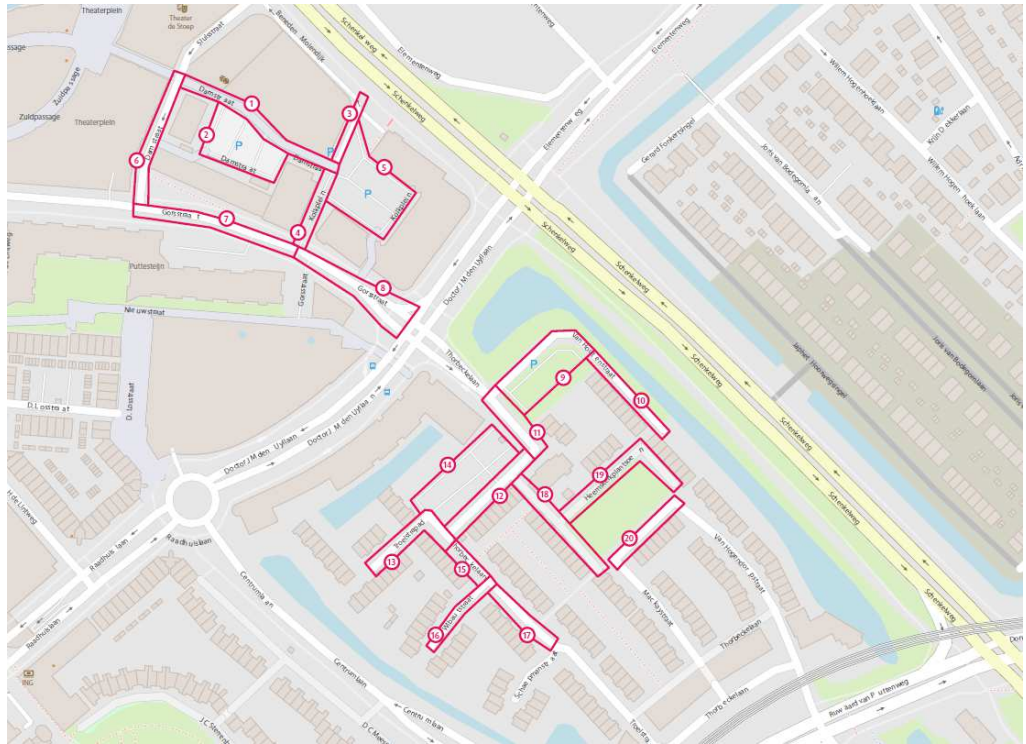
Bijlage 1

Resultaten parkeerdrukmeting

Onderzoeksgebied



Sectie indeling



Bezetting per sectie

		zaterdag 14 uur	dinsdag 14 uur	dinsdag 20 uur	
Sectie naam	sectie	20191109	20191112	20191112	Cap.:
Damstraat	1	0	2	0	0
Damstraat 4 Parking	2	46	33	47	53
Sluisstraat	3	0	0	0	0
Kolkplein	4	0	0	0	0
Kolkplein Parking	5	36	19	11	40
Damstraat	6	0	0	1	4
Gorsstraat	7	12	12	10	12
Gorsstraat	8	4	3	3	7
LP Van Houtenstraat	9	15	19	29	68
Van Houtenstraat	10	15	6	10	19
Thorbeckelaan	11	5	4	5	5
Thorbeckelaan	12	9	7	7	14
Troelstrapad	13	0	0	0	0
Canyon Hills Church Parking	14	57	42	53	83
Thorbeckelaan	15	6	6	7	7
Wibautstraat	16	8	7	9	15
Thorbeckelaan	17	12	7	11	15
Heemskerkplantsoen	18	0	0	0	0
Heemskerkplantsoen	19	0	0	0	0
Heemskerkplantsoen	20	10	2	8	11
LP Breestraat	21	42	43	34	169
LP Vredehofstraat	22	3	21	4	119

Bijlage 2

Verkeersgeneratie per type woning

bouwblok	type woningen	aantallen	CROW-functie	stedelijke zone	gem kencijfer		weekdag etmaal	werkdag etmaal	OS uur	AS uur		OS vertrek	OS aankomst	AS vertrek	AS aankomst
Van Houtenstraat	goedkoop/klein (tot 70 m² GBO)	10	koop, appartement, goedkoop	schil centrum	4,3		43	48	4	4		4	0	1	4
Van Houtenstraat	midden (70-100 m² GBO)	22	koop, appartement, midden	schil centrum	5,1		112	125	11	11		10	1	2	10
Van Houtenstraat	duur/groot (100-160 m² GBO)	40	koop, appartement, duur	schil centrum	6,8		272	302	27	27		25	2	4	23
					totaal Van Houtenstraat		427	474	43	43		39	4	6	36
Kolkplein	goedkoop/klein (tot 70 m² GBO)	50	koop, appartement, goedkoop	centrum	3,2		160	178	16	16		15	1	2	14
Kolkplein	midden (70-100 m² GBO)	75	koop, appartement, midden	centrum	4,1		308	341	31	31		28	3	5	26
Kolkplein	duur/groot (100-160 m² GBO)	25	koop, appartement, duur	centrum	5,8		145	161	14	14		13	1	2	12
					totaal Kolkplein		613	680	61	61		56	6	9	52
					totaal ontwikkeling		1040	1154	104	104		95	9	16	88

Vestiging Den Haag
New Babylon Center Offices
Anna van Buerenplein 46
2595 DA Den Haag
T (070) 305 30 53
F (070) 389 66 32

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl