

Memo

Aan : T. Legerstee, Gemeente Krimpenerwaard
C.c. : -
Van : Eelco Bos en Jasper Doeven, Mobycon
Betreft : Herhaalmeting Parkeerdrukonderzoek Sporthal Schoonhoven
Datum : 6 april 2022
Kenmerk : M07488-M-E2
Bijlage : Tabellen parkeerdrukmeting

Aanleiding

Voor de gemeente Krimpenerwaard heeft Mobycon in november 2020 een parkeeronderzoek en -berekening uitgevoerd voor de herontwikkeling van sporthal de Meent en het naastgelegen Schoonhovens College. U heeft ons gevraagd om met een herhaalmeting de huidige parkeerdruk in kaart te brengen en na te gaan wat het effect van de nieuwe cijfers op de ondervindingen uit het vorige onderzoek is.

De ontwikkeling betreft sporthal De Meent en de naastgelegen hogeschool Schoonhovens College (zie figuur 1). De sportschool wordt uitgebreid van 2.080 m² naar 2.800 m² BVO zonder dat de vereniging zelf uitbreidt. De 45 parkeerplaatsen verdeeld over twee parkeerterreinen worden vervangen met 45 parkeerplaatsen langs de randen van de ontwikkeling.



Figuur 1: Ligging ontwikkeling binnen Schoonhoven.

Opzet en uitgangspunten

Voor het onderzoek hebben we de volgende stappen doorlopen:

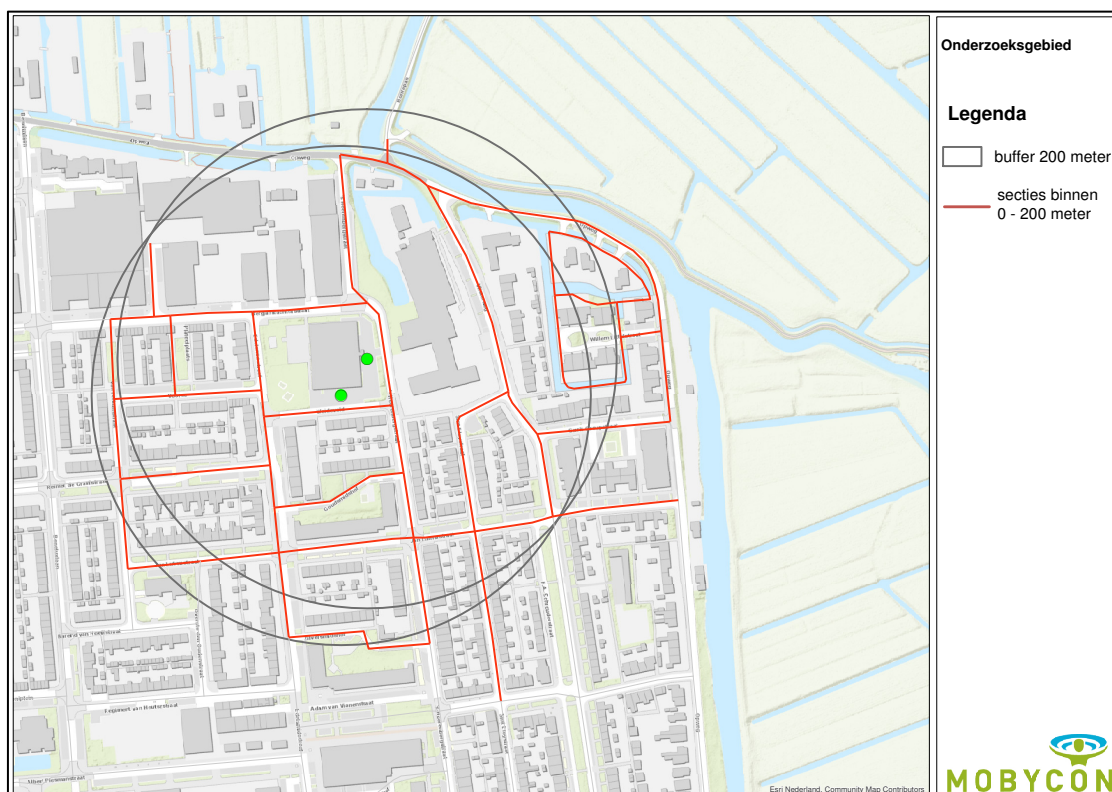
- stap 1; In kaart brengen huidige parkeerdruk,
- stap 2; Inventariseren uitgangspunten uit vorig onderzoek,
- stap 3; Toetsen toekomstige situatie aan de hand van nieuwe parkeerdrukmeting.

Onderzoeksgebied

We hebben voor de parkeerdrukmeting hetzelfde onderzoeksgebied gehanteerd als voor het onderzoek uit november 2020. Dit onderzoeksgebied is gebaseerd op de maximaal acceptabele loopafstanden conform de CROW-richtlijnen¹. Het CROW biedt richtlijnen voor maximaal acceptabele loopafstanden van de parkeerplaats naar de functie in kwestie.

Voor de functie 'wonen' geldt volgens het CROW een maximaal acceptabele loopafstand van 100 meter. Voor de functie 'Ontspanning', waaronder ook sporten in een sporthal valt, geldt een maximaal acceptabele loopafstand van 100 tot 600 meter. In het onderzoek hanteren we een maximale loopafstand van 200 meter, waarbij we een duidelijke uitsplitsing maken tussen 0 - 100 en 100 - 200 meter.

Onderstaande figuur laat het onderzoeksgebied zien met de onderzochte secties.



Figuur 2: Onderzoeksgebied parkeerdrukonderzoek.

¹ CROW-publicatie 381: Toekomstbestendig parkeren deel A: Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (Paragraaf 7.1)

Onderzoeksmomenten

In het onderzoek uit november 2020 is de parkeerdruk gemeten op de werkdagnacht en de zaterdagnacht tussen 23:00 en 02:00, de maatgevende momenten voor bewoners. Voor deze herhaalmeting is het aantal onderzoeksmomenten uitgebreid en is ook op zaterdag overdag een meting gedaan.

Op de onderstaande momenten zijn parkeerdrukmetingen uitgevoerd. Deze momenten zijn maatgevend voor bewoners, bezoekers van woningen en bezoekers van sportvoorzieningen:

- dinsdag avond 19:00 – 21:00 uur;
- dinsdag nacht 23:00 – 02:00 uur;
- donderdag avond 19:00 – 21:00 uur;
- donderdag nacht 23:00 – 02:00 uur;
- zaterdag middag 14:00 – 16:00 uur.

Beoordelen parkeerdruk

Bij het beoordelen van de bezetting van de parkeerplaatsen in de openbare ruimte gaan we uit van de richtlijnen van het CROW uit publicatie 'parkeren en ruimtelijke ordening' (paragraaf 2.1.3, pagina 38). Voor kort parkeren en verspreid liggende voorzieningen geldt dat de maximaal wenselijke parkeerdruk 80% bedraagt. Bij lang parkeren met geconcentreerd liggende voorzieningen is dit 90%. Wanneer de parkeerdruk de maximaal wenselijke parkeerdruk overschrijdt, ontstaat er een sterke toename in zoekverkeer. Zie onderstaande tabel.

Betekenis parkeerdruk	Kort parkeren en verspreid liggende voorzieningen	Lang parkeren en geconcentreerd liggende voorzieningen
Geen parkeerprobleem, voldoende parkeercapaciteit	< 80%	< 90%
Beginnend parkeerprobleem, meer zoekverkeer	$\geq 80\% - < 100\%$	$\geq 90\% - < 100\%$
Parkeerprobleem, te weinig capaciteit	$\geq 100\%$	$\geq 100\%$

Tabel 1. Maximale parkeerdruk bij kort en lang parkeren

Voor woningen gelden de uitgangspunten voor lang parkeren, maar voor de sporthal zelf geldt kort parkeren. Om voor het hele gebied met een marge te rekenen gaan we voor het hele onderzoeksgebied uit van een maximum van 80%.

Huidige parkeerdruk

Op de eerder in het memo genoemde telmomenten is de capaciteit en de parkeerdruk in kaart gebracht. De resultaten van de parkeerdrukmeting zijn op sectieniveau te vinden in de bijlage. Hierbij wordt ook onderscheid gemaakt tussen soorten parkeerplaatsen (bijv. invalidenparkeerplaatsen of laad- en losplekken) en zijn bijzonderheden zoals niet- beschikbare parkeerplaatsen opgenomen.

Capaciteit

De eerste stap van het parkeerdrukonderzoek is het vaststellen van de parkeercapaciteit. Binnen honderd meter van de sporthal zijn 279 parkeerplaatsen geteld. Tussen 100 meter en 200 meter van de sporthal zijn 436 parkeerplaatsen geteld. De totale parkeercapaciteit bedraagt dus $279 + 436 = 715$ parkeerplaatsen. In totaal zijn er 44 parkeerplaatsen meer geteld dan in het onderzoek uit november 2020. Binnen 100 meter zijn er 15 parkeerplaatsen meer geteld en tussen 100 en 200 meter 29 parkeerplaatsen meer.

Net zoals in het onderzoek uit november 2020 houden we er rekening mee dat er in de toekomst enkele parkeerplaatsen aan de Bergambachterstraat zullen verdwijnen. Binnen 100 meter van de sporthal zijn dit er 30, en tussen 100 en 200 meter 72. In totaal gaat het dus om 102 parkeerplaatsen. We gaan uit van twee scenario's; één inclusief en één exclusief de parkeerplaatsen aan de Bergambachterstraat.

Onderstaande tabel laat de capaciteit van het onderzoeksgebied zien.

Gebied	Capaciteit <u>inclusief</u> Bergambachterstraat en terrein sporthal	Capaciteit <u>exclusief</u> Bergambachterstraat en terrein sporthal
0 - 100m	279	$(279 - 30 =) 249$
100 - 200m	436	$(436 - 72 =) 364$
Totaal	715	613

Tabel 2: Huidige parkeercapaciteit binnen 100 meter en tussen 100 en 200 meter.

Parkeerdruk

Onderstaande tabel geeft de belangrijkste resultaten van de parkeerdrukmetingen weer. De scenario's 'inclusief' of 'exclusief' geven aan of de gehanteerde capaciteit inclusief of exclusief de parkeerplaatsen aan de Bergambachterstraat.

Gebied	Scenario	Cap.	Dinsdag 22-02-2022				Donderdag 24-02-2022				Zaterdag 19-02-2022	
			19:00 - 21:00		23:00 - 01:00		19:00 - 21:00		23:00 - 01:00		14:00 - 16:00	
			#	%	#	%	#	%	#	%	#	%
0 - 100m	Inclusief	279	120	43%	132	47%	122	44%	136	49%	103	37%
100 - 200m	Inclusief	436	234	56%	244	59%	211	51%	228	55%	205	49%
Totaal	Inclusief	715	354	51%	376	54%	333	48%	364	53%	308	44%
0 - 100m	Exclusief	249	120	48%	132	53%	122	49%	136	55%	103	41%
100 - 200m	Exclusief	364	234	64%	244	67%	211	58%	228	63%	205	56%
Totaal	Exclusief	613	354	58%	376	61%	333	54%	364	59%	308	50%

Tabel 3: Parkeerdruk en bezettingsgraad per meetmoment in de huidige situatie.

Tijdens de parkeerdrukmetingen zijn net zoals tijdens de metingen uit 2020 geen problematisch hoge bezettingen van hoger dan 80% geconstateerd. De hoogst gemeten parkeerdruk, uitgaand van het huidige aantal parkeerplaatsen, is 59%. In het scenario waarbij de parkeerplaatsen aan de Bergambachterstraat niet mee tellen is de hoogst gemeten parkeerdruk 67%. In beide scenario's vindt het drukste moment plaats tijdens de werkdagnacht.

Onderstaande tabel laat de restcapaciteit zien. We gaan hierbij uit van een maximale bezetting van 80% en het moment met de hoogste parkeerdruk. Ook gaan we uit van het verdwijnen van de parkeerplaatsen aan de Bergambachterstraat.

Gebied	Scenario	Max. acceptabele capaciteit (80%)	Bezetting #	Restcapaciteit
0 - 100m	Exclusief	199	136	54
100 - 200m	Exclusief	291	244	47
Totaal	Exclusief	490	376	101

Tabel 4: Restcapaciteit binnen 100 meter en tussen 100 en 200 meter tijdens het drukste moment.

Bovenstaande tabel laat de restcapaciteit zien. Op het drukste moment is de restcapaciteit binnen 100 meter 54 parkeerplaatsen en tussen de 100 en 200 meter 47 parkeerplaatsen. In het onderzoek uit november 2020 bedroeg de restcapaciteit binnen 100 meter 33 parkeerplaatsen en tussen de 100 en 200 meter 54 parkeerplaatsen.

Berekening parkeervraag

De berekening van de parkeervraag nemen we over uit het onderzoek uit november 2020. Het 'Parapluplan parkeren Krimpenerwaard' verwijst naar kengetallen uit 'CROW-publicatie 317: Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' of diens rechtsopvolger. De meest recente kengetallen zijn te vinden in 'CROW-publicatie 381: Toekomstbestendig parkeren'.

De kengetallen uit CROW-publicatie 381 zijn verwerkt in de parkeervraagcalculator van het CROW. Uitgaand van een uitbreiding van 720 m² BVO bedraagt de extra parkeervraag 21 parkeerplaatsen.

Categorie	Ontwikkeling	Norm	Toename	Extra parkeervraag
Sporthal	Van 2.080 naar 2.800 m ² BVO	2,85 pp per 100 m ² BVO	720 m ² BVO	21 pp

Tabel 5: Berekening extra parkeervraag als gevolg van de ontwikkeling.

We houden bij het beoordelen van de parkeervraag geen rekening met evenementen zoals toernooien in de sporthal. CROW-publicatie 'Verkeersgeneratie Leisure' stelt namelijk in paragraaf 3.2.8. dat het niet realistisch is om de parkeercapaciteit op piekdagen af te stemmen wanneer het aantal piekdagen klein is.

In kaart brengen toekomstige parkeersituatie.

Het ontwerp van de toekomstige sporthal voorziet in 45 openbare parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Omdat dit evenveel is als op het parkeerterrein bij de huidige sporthal, verandert er in de toekomstige situatie feitelijk niets in het aantal parkeerplaatsen dat beschikbaar is voor bewoners. Voor de toekomstige situatie gaan we dus alleen uit van de op basis van CROW-kencijfers berekende toename van de parkeervraag van 21 parkeerplaatsen.

Volgens het 'Parapluplan parkeren Krimpenerwaard' moet een dergelijke toename als gevolg van een ontwikkeling op eigen terrein worden opgelost. Mogelijkheden om af te wijken van deze regel, worden als volgt omschreven in artikel 3:

"3.1.2 Afwijken

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in 3.1.1, indien:

- aanpassing van het bouwplan om alsnog te kunnen voorzien in voldoende parkeerruimte op eigen terrein redelijkerwijs niet kan worden verlangd;
- op een andere wijze is of wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid om de toename van de parkeerbehoefte op te vangen;



- c. uit parkeeronderzoek blijkt dat de parkeerdruk in het openbaar gebied niet toeneemt.”

Het afwikkelen van de parkeervraag van een ontwikkeling op de openbare ruimte zal altijd de parkeerdruk verhogen, waardoor de letterlijke uitleg van lid c. van de afwijkingmogelijkheden geen doel dient. Daarom interpreteren we lid c. zo dat wordt bedoeld dat de *maximaal acceptabele parkeerdruk niet wordt overschreden* (in dit geval 80%). Het is daarom mogelijk om de extra parkeervraag van de sporthal (deels) op te lossen in de openbare ruimte.

Binnen 100 meter bedraagt de minimale restcapaciteit in de openbare ruimte 54 (33 in 2020) parkeerplaatsen. Dit is ruim voldoende om de toename in parkeervraag van 21 plaatsen op te lossen.

Parkeervraag Schoonhovens College

We hebben met behulp van de CROW-tool 'Parkeervraagcalculator' de parkeervraag van het Schoonhovens College berekend, om zo aan te tonen of de capaciteit van de parkeerkelder voldoende in de parkeervraag van de school voorziet. Deze school bestaat uit 450 leerlingen. Dit aantal is als input gebruikt om de berekening te maken. Op een middelbare school met 450 leerlingen zijn volgens de Parkeervraagcalculator gemiddeld 23 parkeerplaatsen nodig. Als de extra parkeervraag van de sporthal een plek krijgt in de openbare ruimte, blijft er een restcapaciteit van $54 - 21 = 33$ parkeerplaatsen over. Er is dus ook voldoende ruimte om in de parkeervraag van de school te voorzien.

Conclusie

Als gevolg van de uitbreiding van de sporthal zijn er 21 extra parkeerplaatsen nodig. In de huidige situatie is er sprake van een parkeerterrein met 45 openbaar toegankelijke parkeerplaatsen en in het ontwerp van de toekomstige sporthal worden 45 openbare parkeerplaatsen in de openbare ruimte voorzien. In feite verandert de parkeercapaciteit dus niet.

Naar aanleiding van de herhaalmetingen constateren we dat er op 100 meter rondom de sporthal een restcapaciteit is van 54 parkeerplaatsen. Hier is voldoende ruimte om de extra parkeervraag van 21 plaatsen als gevolg van de ontwikkeling op te vangen, er blijft dan een restcapaciteit van $54 - 21 = 33$ parkeerplaatsen over. De parkeervraag van de school is 23 parkeerplaatsen, ook hiervoor is dus voldoende ruimte binnen 100 meter van de ontwikkeling.

Derhalve concluderen we dat het aspect parkeren de ontwikkeling niet in de weg staat en dat het niet noodzakelijk is om extra parkeercapaciteit te realiseren. Ten opzichte van de conclusie uit onderzoek uit november 2020 wijzigt dus niets. De gemeente is echter vrij om naar eigen inzicht een aantal extra parkeerplaatsen nabij de sporthal te realiseren.