

Onderwerp: Parkeerdrukmetingen t.b.v. het project De Twee Gebroeders

Opsteller: Ed van Savooyen

Datum: 4 november 2020

Notitie

1 Inleiding

In 2018, 2019 en 2020 hebben in totaal 6 parkeeronderzoeken plaatsgevonden naar de parkeersituatie in de directe omgeving (binnen 100 meter loopafstand) van het door Stebru te ontwikkelen project De Twee Gebroeders (hierna DTG).

De 2 parkeeronderzoeken uit 2018 en 2019 zijn de basis voor de bestemmingsplanwijziging waarvan de omgevingsvergunning op 28 juni 2019 is ingediend. Bij de behandeling daarvan in de Programmacommissie Ruimtelijke Plannen van de Gemeente Zuidplas op 8 januari 2020 is een motie aangenomen waarin werd verzocht om in samenspraak met de Initiatiefgroep en de Winkeliersvereniging Dorrestein aanvullende parkeerdrukmetingen uit te voeren in 2020.

In deze notitie wordt als eerste toegelicht welke parkeeronderzoeken er in 2018, 2019 en 2020 hebben plaatsgevonden en wat daar de onderzoeksresultaten van zijn (zie paragraaf 2).

Vervolgens wordt ingegaan op de bruikbaarheid en representativiteit van de onderzoeken (zie paragraaf 3) en de uitkomsten en resultaten van de parkeeronderzoeken (zie paragraaf 4). Tenslotte wordt beschreven wat de verzamelde resultaten betekenen voor het project DTG (zie paragraaf 5).

2 Uitgevoerde parkeeronderzoeken

Er hebben in totaal 6 parkeeronderzoeken plaatsgevonden.:

- 1 Het eerste parkeeronderzoek uit 2018 heeft plaatsgevonden op initiatief van Stebru. Dit eerste onderzoek vond plaats op een weekdagmiddag, de koopavond en de zaterdagochtend (donderdag 31 mei en zaterdag 2 juni). Dit parkeeronderzoek is uitgevoerd door Trajan (www.trajan.nl).
- 2 Op verzoek van de Initiatiefgroep heeft er in opdracht van Stebru een aanvullend onderzoek plaatsgevonden (zaterdag 16 maart 2019), waarbij naast een nieuwe meting van de parkeerdruk op zaterdagochtend ook een meting heeft plaatsgevonden op zaterdagmiddag. Ook dit onderzoek is uitgevoerd door Trajan.
- 3 In januari 2020 heeft Stebru zelf zonder overleg met de Initiatiefgroep het initiatief genomen voor een nieuw parkeeronderzoek – mede op basis van de in de inleiding van deze notitie genoemde

- 
- motie – waarbij ook de parkeerdruk op andere dagen dan alleen de donderdag en zaterdag is gemeten. Ook dit derde parkeeronderzoek is uitgevoerd door Trajan.
- 4 Vervolgens heeft de gemeente Zuidplas zelf, naar aanleiding van de eerdergenoemde motie en in overleg met de initiatiefgroep en Stebru, in maart 2020 een parkeeronderzoek laten uitvoeren. Tijdens dit parkeeronderzoek is op nog meer momenten de parkeerdruk gemeten. Dit onderzoek is in opdracht van de gemeente Zuidplas uitgevoerd door Datacount (www.datacount.nl).
 - 5 Datacount heeft op eigen initiatief¹ in juni 2020 nog een parkeeronderzoek uitgevoerd.
 - 6 Tenslotte heeft de Gemeente Zuidplas nogmaals een parkeeronderzoek door Datacount laten uitvoeren in september 2020.

3 Bruikbaarheid en representativiteit van de onderzoeken

Gedurende de gehele onderzoeksperiode (2018 – 2020) hebben zich twee situaties voorgedaan die een rol spelen bij de bruikbaarheid en representativiteit van de onderzoeksresultaten.

De eerste situatie is van toepassing bij het 3^e onderzoek; de parkeerdrukmeting in januari 2020. De Initiatiefgroep en een vertegenwoordiging van de Plus en winkeliers Dorrestein hebben in het overleg van 22 januari 2020 aan de Gemeente Zuidplas aangegeven² dat men een parkeerdrukmeting in januari niet als representatief beschouwt. Dit zou volgens de Initiatiefgroep en de vertegenwoordiging van de Plus en winkeliers Dorrestein ook blijken uit de omzetcijfers van de winkeliers. De Initiatiefgroep en de vertegenwoordiging van de Plus en winkeliers Dorrestein hebben vervolgens geëist dat er alleen een parkeerdrukmeting in opdracht van de gemeente zou mogen worden uitgevoerd. Dit 3^e onderzoek en de resultaten daarvan worden daarom hierna verder buiten beschouwing gelaten.

De tweede situatie is het effect dat optrad als gevolg van de door de overheid genomen maatregelen met betrekking tot COVID-19. Deze maatregelen uitten zich in aanvang tot een afwijkend hogere parkeerbezetting bij winkels vanwege het hamsteren van levensmiddelen in de eerste dagen/weken na de toespraak van de minister president. Daarna hebben de effecten meer structureel geleid tot een ander parkeergedrag (zie nadere toelichting in bijlage 1). Een situatie die zich sindsdien en tot en met vandaag nog steeds voordoet. En naar het zich nu laat aanzien zich ook nog langer zal voordoen.

¹ De gemeente Zuidplas had de parkeerdrukmetingen van maart 2020 niet afgerond. Datacount had aan de gemeente voorgesteld om deze metingen in mei /juni uit te gaan voeren. Echter was hier geen opdracht voor gegeven omdat de gemeente aan de representativiteit twijfelde van deze metingen. Ondanks dat en vanwege miscommunicatie heeft Datacount toch metingen uitgevoerd in juni 2020. Omdat Datacount van deze metingen de resultaten kenbaar heeft gemaakt, zijn deze toegevoegd aan de in deze notitie verzamelde onderzoeksresultaten..

² Zie het door de Gemeente Zuidplas opgestelde verslag van dit gesprek.

Door deze tweede situatie is een deel van de resultaten van de 4^e parkeerdrukmeting (vanaf woensdag 11 maart 2020) en de resultaten van de 5^e (juni 2020) en 6^e (september 2020) parkeerdrukmeting niet als representatief te beschouwen. Het eerste deel van het parkeeronderzoek uit maart 2020 (donderdag 5 maart tot woensdag 11 maart) is wel representatief.

4 Resultaten parkeeronderzoeken

In bijlage 2 zijn de onderzoeksresultaten van de parkeeronderzoeken 1, 2, 4, 5 en 6 (zie paragraaf 2) weergegeven.

Per onderzoek (mei/juni 2018, maart 2019, maart 2020, juni 2020 en september 2020) is het volgende weergegeven:

- Kolom A de gemeten bezetting per tijdstip
- Kolom B de resterende, in het openbaar gebied op te lossen parkeerbehoefte van het project DTG na aftrek van 10 extra parkeerplaatsen rondom het project (zie bijlage 3) en 2 extra parkeerplaatsen aan de Dorrestein (zie bijlage 4)
- Kolom C de aanwezige capaciteit in het onderzoeksgebied (266 parkeerplaatsen)
- Kolom D de maximaal beschikbare capaciteit in het onderzoeksgebied uitgaande van een maximale benutting van 90% van die capaciteit (dus 90% van 266 parkeerplaatsen)
- Kolom E de totale bezetting van de 266 parkeerplaatsen als ook de nog resterende parkeerbehoefte van het project DTG in de omgeving wordt opgelost (= kolom A + kolom B)
- Kolom F het overschot of tekort aan parkeerplaatsen als ook de nog resterende parkeerbehoefte van het project DTG in de omgeving wordt opgelost en de bezetting niet hoger mag zijn dan 90% (=kolom D -/- kolom E)
- Kolom G de bezettingsgraad van alle in de omgeving aanwezige parkeerplaatsen (kolom C) als daar de nog resterende parkeerbehoefte van het project DTG wordt opgelost (= kolom E / kolom C)

In onderstaande tabel is per meting het maximaal aantal aangetroffen voertuigen in het onderzoeksgebied met 266 parkeerplaatsen³ per dagdeel aangegeven. Dit aantal is tevens uitgedrukt in een bezettingspercentage.

³ Dit is exclusief de in het gebied aanwezige 8 parkeerplaatsen voor minder validen en het gebruik daarvan. Het aantal genoemde aanwezige voertuigen is inclusief foutgeparkeerde voertuigen en inclusief aangetroffen objecten op parkeerplaatsen (oals containers)

	werkdag- ochtend	werkdag- middag	werkdag- avond	koop- avond	werkdag- nacht	zaterdag- ochtend	zaterdag- middag	zondag- middag
Parkeercapaciteit	266							
gemeten bezetting mei/juni 2018 bezettings%	130 48,9%			148 55,6%		176 66,2%		
gemeten bezetting maart 2019 bezettings%						183 68,8%	189 71,1%	
gemeten bezetting maart 2020 bezettings%	180 67,7%	187 70,3%	197 74,1%	191 71,8%	106 39,8%	223 83,8%	196 73,7%	143 53,8%
gemeten bezetting juni 2020 bezettings%	167 62,8%	177 66,5%	169 63,5%	176 66,2%	153 57,5%	194 72,9%	198 74,4%	
gemeten bezetting september 2020 bezettings%	149 56,0%	200 75,2%	176 66,2%	171 64,3%	156 58,6%	204 76,7%	192 72,2%	135 50,8%

Tabel 1. Gemeten bezetting per dagdeel per meting

Hieruit kan worden afgeleid dat de gemeten maximale bezettingen (= kolom A / kolom C) van de verschillende metingen – van zowel de representatieve als de niet-representatieve metingen - zich altijd voordoet op zaterdagochtend of zaterdagmiddag.

Ook blijkt hieruit dat alle niet-representatieve metingen in 2020 andere (lees: hogere) bezettingsgraden laten zien dan de metingen uit 2018 en 2019. Dit bevestigt het in de vorige paragraaf genoemde afwijkende parkeergedrag (zie ook bijlage 1) als gevolg van de genomen maatregelen in het kader van de coronacrisis. Dit komt onder meer tot uiting op de volgende momenten:

- Op zaterdagochtend 14 maart - het eerste weekend na de aankondiging van de maatregelen door de minister president - was de gemeten parkeerdruk 83,8%. In 2018 en 2019 was dat op zaterdagochtend nog maximaal 68,8% .
- Ook de metingen in juni 2020 laten hogere uitkomsten zien. Zo was de parkeerdruk op zaterdagochtend en -middag in juni 2020 respectievelijk 72,9% en 74,4%. In 2018 en 2019 was dat nog respectievelijk 68,8% en 71,1%.
- In september was de gemeten bezetting met name op zaterdagochtend weer substantieel hoger dan in juni, namelijk 76,7%.

5 Consequenties parkeeronderzoek voor het project DTG

Zoals in de inleiding van deze notitie is vermeld, hebben de 2 parkeeronderzoeken uit 2018 en 2019 (onderzoek 1 en onderzoek 2) als basis gediend voor de bestemmingsplanwijziging waarvoor op 28 juni 2019 een aanvraag omgevingsvergunning is ingediend.

Om de parkeerdruk in het onderzoeksgebied met 266 parkeerplaatsen niet hoger te laten uitkomen dan de maximaal toelaatbaar geachte 90%, moeten bij het project DTG 12 extra plaatsen worden gerealiseerd (zie bijlage 3 en bijlage 4).

Indien ook het representatieve deel van de parkeerdrukmeting uit maart 2020 (5 t/m 10 maart) wordt meegenomen in de analyse, dan heeft dit geen effect voor het project DTG. Er kan worden volstaan met de genoemde 12 extra parkeerplaatsen.



Koopvariant

Bovenstaande conclusie heeft betrekking op de ontwikkeling van Stebru met 42 dure huurwoningen en een gezondheidscentrum. Dit is als zodanig in het bestemmingsplan vastgelegd. Een koopvariant met 42 dure koopwoningen leidt tot een hogere normatieve parkeeropgave. Met als gevolg een belasting van de bestaande parkeerplaatsen in de directe omgeving van het project DTG die op het maatgevend moment dan uitkomt boven de maximaal toelaatbaar geachte 90%.



Bijlage 1 - verklaring afwijkend parkeergedrag door COVID-19

Opgetreden effecten als gevolg van (de genomen maatregelen tegen) COVID-19

- het thuiswerken; de auto van bewoners staan per saldo langer stil bij de woning waardoor aldaar de parkeerdruk overdag hoger is en daardoor de parkeerplaatsen minder uitwisselbaar zijn met andere parkeerdoelgroepen (zoals bezoekers)
- het gerichter winkelen (korter verblijf in winkelgebieden/binnensteden); de auto van bewoners staan per saldo langer stil bij de woning want voor dit bezoekdoel is men korter weg. De parkeerdruk bij woningen is overdag hoger waardoor parkeerplaatsen minder uitwisselbaar zijn met andere parkeerdoelgroepen (zoals bezoekers)
- het thuiswinkelen/internetwinkelen; de auto van bewoners staan per saldo langer stil bij de woning waardoor aldaar de parkeerdruk overdag hoger is en daardoor de parkeerplaatsen minder uitwisselbaar zijn met andere parkeerdoelgroepen (zoals bezoekers). Omdat er minder verplaatsingen plaatsvinden naar winkels e.d. zal aldaar de parkeerdruk verlagen.
- Het bulk-boodschappen doen (minder vaak maar meer tegelijk); de auto van bewoners staan per saldo langer stil bij de woning, waardoor aldaar de parkeerdruk overdag hoger is en parkeerplaatsen minder uitwisselbaar zijn met andere parkeerdoelgroepen (zoals bezoekers). Omdat de verplaatsingen naar supermarkten meer gespreid maar wel langer zijn, zal de parkeerdruk bij de winkels veranderen (hogere piekmomenten).

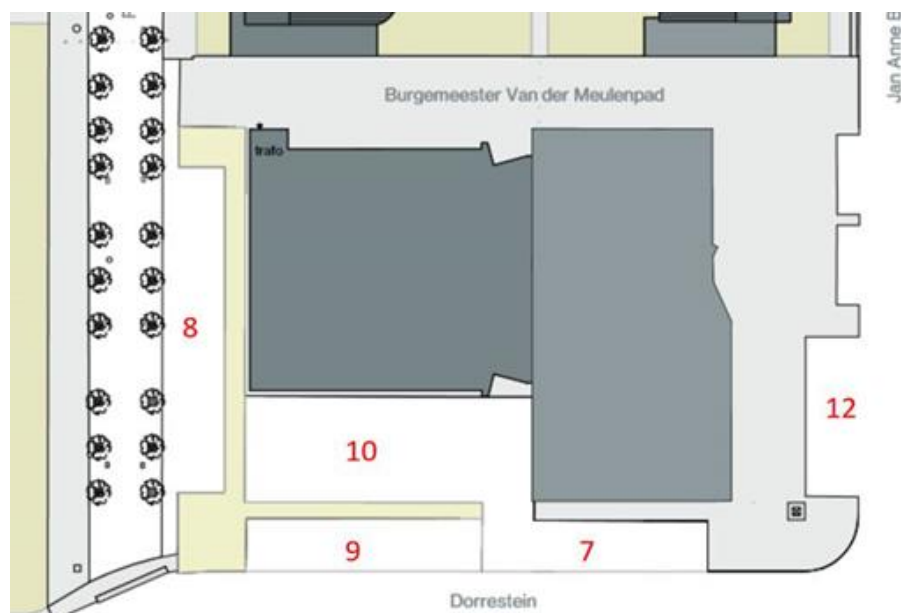
Zie ook rapportages van KiM (Kennisinstituut voor Mobiliteit) – ‘Nieuwe inzichten mobiliteit en de coronacrisis’, juli 2020



Bijlage 2 - overzicht resultaten parkeeronderzoeken

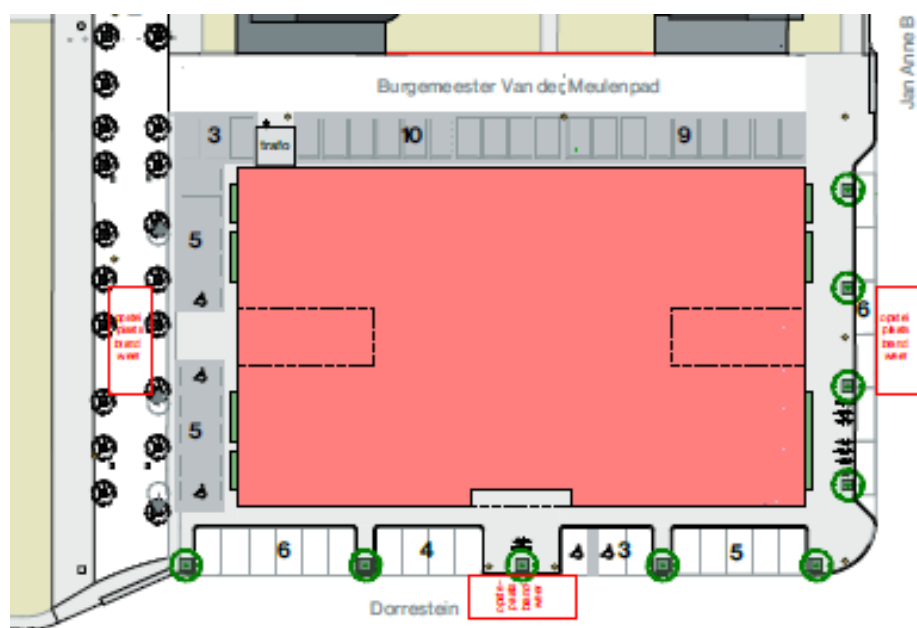
Bijlage 3 - Bestaande en toekomstige parkeerplaatsen bij project DTG

In onderstaande afbeeldingen zijn de bestaande situatie en toekomstige situatie weergegeven, waaruit blijkt dat er in de toekomstige situatie 10 plaatsen extra aanwezig zijn (bron: Stebru).



Afbeelding B3.1

Aantal parkeerplaatsen bestaande situatie (48 stuks)



Afbeelding B3.2

Aantal parkeerplaatsen toekomstige situatie (58 stuks)

Bijlage 4 - Extra parkeerplaatsen Dorrestein

In onderstaande afbeeldingen zijn de in totaal 2 extra te realiseren parkeerplaatsen weergegeven aan de Dorrestein (bron: Gemeente Zuidplas)



Afbeelding B4.1 2 extra parkeerplaatsen – bovenaanzicht



Afbeelding B4.2 2 extra parkeerplaatsen – zijaanzicht