

# Parkeeronderzoek Kerkpad Blaricum

BEL-Combinatie

<b>Projectomschrijving</b>	Parkeertoets ontwikkeling Kerkpad Blaricum
<b>Opdrachtgever</b>	Gemeente Blaricum
<b>Projectnummer</b>	20.0123
<b>Datum</b>	17 juli 2020
<b>Auteur(s)</b>	J. Finke, K.J. Berghuis
<b>Controle</b>	K.J. Berghuis
<b>Projectleider/vrijgave</b>	K.J. Berghuis

# Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>3</b>
1.1	Aanleiding	3
1.2	Leeswijzer	3
<b>2</b>	<b>Parkeerbehoefte</b>	<b>4</b>
2.1	Uitgangspunten	4
2.2	Parkeerbalans	5
<b>3</b>	<b>Resultaten parkeerdrukonderzoek</b>	<b>6</b>
3.1	Werkwijze	6
3.2	Resultaten parkeerdrukmeting	7
3.3	Effect ontwikkeling openbare parkeercapaciteit door woningbouw	8
3.4	Toekomstige theoretische parkeersituatie	8
	<b>Bijlagen</b>	<b>9</b>
	<b>Bijlage 1: Verkavelingsplan</b>	<b>10</b>
	<b>Bijlage 2: parkeerdruk per sectie 18 en 20 juni 2020</b>	<b>11</b>
	<b>Bijlage 3: Parkeerdruk maatgevende moment (werkdagavond) en piekmoment (zaterdag)</b>	<b>13</b>

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Aan de Eerste Molenweg te Blaricum worden op de voormalige locatie van de oude Melkfabriek 7 woningen gerealiseerd. Deze ontwikkeling heeft gevolgen op de parkeersituatie aldaar. De gemeente Blaricum heeft BonoTraffics daarom gevraagd om een parkeeronderzoek uit te voeren. Dit onderzoek is tweeledig: enerzijds is gevraagd de normatieve parkeerbehoefte van de ontwikkeling te bepalen aan de hand van de toetsingskaders van de gemeente, anderzijds is gevraagd het effect van de voorgenomen ontwikkeling op de parkeerdruk in de directe omgeving van de ontwikkellocatie inzichtelijk te maken.

## 1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is de normatieve parkeerbehoefteberekening weergegeven. In hoofdstuk 3 zijn de resultaten van het parkeerdrukonderzoek en de effecten van de voorgenomen ontwikkeling op de parkeersituatie in het gebied beschreven.

## 2 Parkeerbehoefte

### 2.1 Uitgangspunten

#### Bepalen parkeerkcijfers

De basis voor het toetsen van de parkeersituatie van de voorgenomen ontwikkeling aan de Eerste Molenweg is de CROW publicatie 381 "Toekomstbestendig parkeren". Ten behoeve van het bepalen van de parkeerbehoefte zijn de volgende uitgangspunten van belang:

- ▲ Er wordt gebruik gemaakt van de parkeerkcijfers van het CROW (publicatie 381, Toekomstbestendig parkeren.);
- ▲ De te hanteren parkeernorm is afhankelijk van de mate van de verstedelijking. Blaricum valt in de categorie weinig stedelijk. De ontwikkellocatie bevindt zich in de categorie rest bebouwde kom.
- ▲ De parkeerkcijfers kennen een minimum en maximum. Uitgegaan wordt van het gemiddelde in de bandbreedte van de parkeerkcijfers van de CROW;
- ▲ Bij het bepalen van de parkeerbehoefte wordt onderscheid gemaakt in bewoners en bezoekers.
- ▲ De voorgenomen ontwikkeling bestaat uit de realisatie van 4 twee-onder-een-kap woningen en 3 tussen/hoekwoningen (zie bijlage 1).
- ▲ De bij het hierboven genoemde type woning behorende parkeernorm betreft respectievelijk 2,2 en 2,0 per woning (inclusief bezoekersaandeel van 0,3 per woning).
- ▲ Een berekening die resulteert in een getal met een decimaal, wordt bij decimalen van 4 of lager afgerond naar hetzelfde getal en bij decimalen hoger dan 4 afgerond naar het eerstvolgende getal;

Op basis van bovenbeschreven uitgangspunten kan de ongewogen parkeervraag van de geplande ontwikkeling worden berekend:

- ▲ Parkeervraag bewoners twee-onder-een-kap:  $4 * 1,9$  (parkeernorm exclusief bezoekersaandeel) = 8 parkeerplaatsen.
- ▲ Parkeervraag bewoners tussen/hoekwoningen:  $3 * 1,7$  (parkeernorm exclusief bezoekersaandeel) = 5 parkeerplaatsen.
- ▲ Parkeervraag bezoekers:  $7 \text{ woningen} * 0,3 = 2$  parkeerplaatsen.
- ▲ Totale ongewogen parkeervraag (afgerond): 15 parkeerplaatsen.

#### Aanwezigheidspercentages

Bij woningen kan onderscheid worden gemaakt tussen bewoners en bezoekers, die niet op alle momenten van de week een even grote parkeervraag genereren. Door toepassing van aanwezigheidspercentages wordt rekening gehouden met dit effect. Deze zijn opgenomen in tabel 1.

	Werkdag Ochtend	Werkdag Middag	Werkdag Avond	Koop Avond	Werkdag Nacht	Zaterdag Middag	Zaterdag Avond	Zondag Middag
Bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%

Tabel 1: Aanwezigheidspercentages woningen conform CROW

## 2.2 Parkeerbalans

Aan de hand van het functieprogramma, parkeernormen en aanwezigheidspercentages is in tabel 2 de parkeerbalansberekening opgenomen van de voorgenomen ontwikkeling.

	Werkdag Ochtend	Werkdag Middag	Werkdag Avond	Koop Avond	Werkdag Nacht	Zaterdag Middag	Zaterdag Avond	Zondag Middag
Bewoners twee-onder-een-kap	4	4	7	6	8	5	6	5
Bewoners tussen/hoek	3	3	5	4	5	3	4	4
Bezoekers twee-onder-een-kap	0	0	1	1	0	1	1	1
Bezoekers tussen/hoek	0	0	1	1	0	1	1	1
<b>Parkeervraag (afgerond)</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>14</b>	<b>12</b>	<b>13</b>	<b>10</b>	<b>12</b>	<b>11</b>
<b>Parkeeraanbod</b>	<b>11</b>	<b>11</b>	<b>11</b>	<b>11</b>	<b>11</b>	<b>11</b>	<b>11</b>	<b>11</b>
<b>Tekort/overschot</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>-3</b>	<b>-1</b>	<b>-2</b>	<b>1</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>

Tabel 2: Parkeerbalans voorgenomen woningbouwontwikkeling (rood omkaderd is het maatgevend moment)

Uit bovenstaande tabel kan worden opgemaakt dat er op het maatgevende moment (werkdagavond) sprake is van een tekort van 3 parkeerplaatsen.

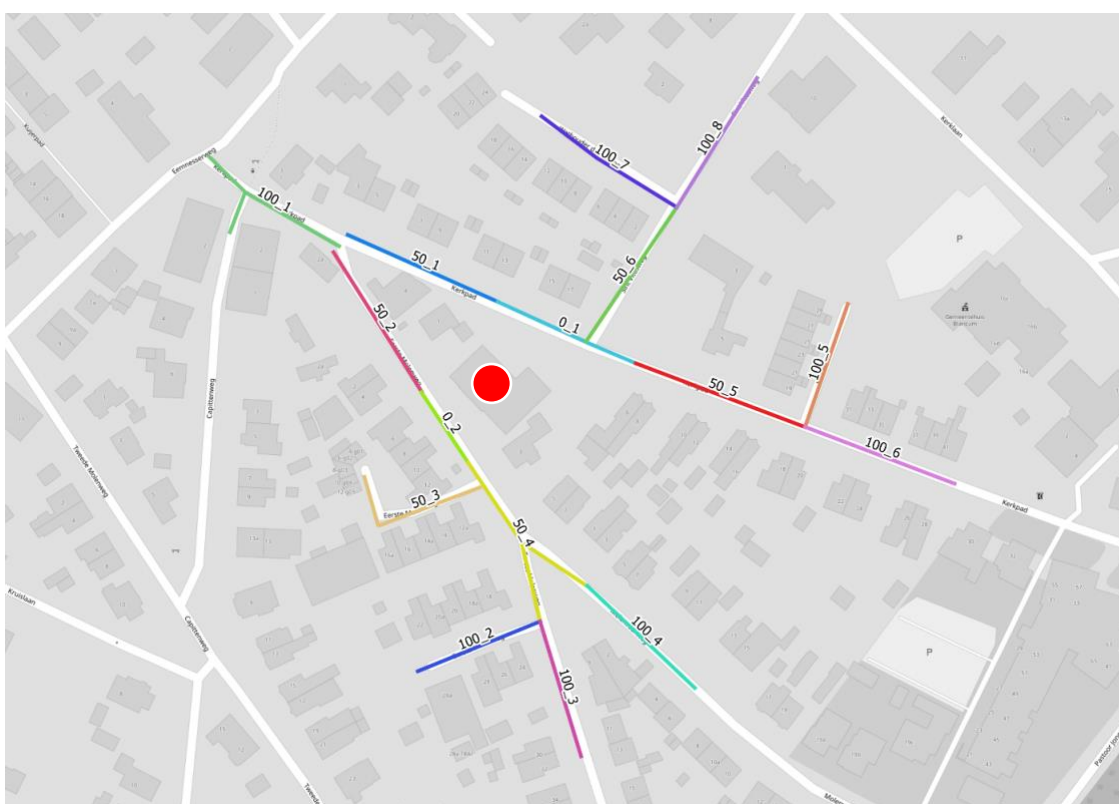
De voorgenomen ontwikkeling heeft effect op de bestaande parkeersituatie in de Eerst Molenweg e.o. Hiertoe is op verschillende maatgevende momenten een parkeerdrukonderzoek uitgevoerd. In hoofdstuk 3 zijn de resultaten van dit onderzoek weergegeven.

## 3 Resultaten parkeerdrukonderzoek

### 3.1 Werkwijze

#### Onderzoeksgebied

In een diameter van circa 200 meter rondom de ontwikkellocatie is op verschillende momenten een parkeerdrukonderzoek uitgevoerd. Deze is in figuur 1 weergegeven. Het onderzoeksgebied is opgedeeld in verschillende secties. Deze secties zijn op logische wijze begrensd, een sectie bestaat uit een parkeerterrein of een straat (of een onderdeel daarvan). Binnen één sectie kunnen verschillende parkeertypen worden toegepast, zoals haaks- of langsparkeren, parkeren in vakken of op de straat. Privéparkeerplaatsen, zoals opritten en garageboxen vormen geen onderdeel van dit onderzoek.



Figuur 1: Sectie-indeling Eerste Molenweg 1a en de ontwikkellocatie met de rode stip weergegeven.

#### Capaciteitsmeting

Voorafgaand aan de parkeermetingen is een capaciteitsmeting uitgevoerd. Van elke parkeersectie is de hoeveelheid aanwezige parkeerplaatsen geïnventariseerd. Bij het bepalen van de capaciteit zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- ▲ Bij de aanwezigheid van parkeervakken kan per vak één voertuig worden geparkeerd;
- ▲ Op wegvakken wordt ervan uitgegaan dat langsparkeren wordt toegepast. Bij afwezigheid van parkeervakken wordt aangehouden dat de benodigde ruimte om een auto te parkeren zes meter bedraagt (ASVV 2012);
- ▲ In een straat van vijf meter breed is aan één zijde parkeercapaciteit, bij een wegbreedte van minimaal zeven meter is aan twee zijden parkeercapaciteit.

Daarnaast geldt:

- ▲ Dat een voertuig niet geparkeerd mag worden bij een kruispunt op een afstand van minder dan vijf meter daarvan, gemeten vanuit het hart van de bocht (art. 24 RVV 1990);
- ▲ Dat een voertuig niet geparkeerd mag worden voor een inrit of uitrit (art. 24 RVV 1990);
- ▲ Dat hinderlijk of gevaarlijk parkeren niet is toegestaan, hieronder wordt parkeren in een bocht geschaard. Bestaat het wegvak uit een zeer flauwe bocht en is er voldoende uitzicht op verkeer komende uit de bocht, dan is parkeren wel toegestaan; Dat tegenover haakspareervakken in parkeerhavens niet op de rijbaan geparkeerd kan worden, in verband met de benodigde ruimte voor in en uitrijden.

Waar parkeren niet toegestaan is, zoals hierboven beschreven, is dus ook geen parkeercapaciteit toegekend.

#### Onderzoeksmomenten

De parkeerdruk (bezettingsgraad) is gemeten door alle, in het onderzoeksgebied in de openbare ruimte geparkeerde voertuigen, te tellen. De parkeerdrukmeting is in afstemming met de gemeente Blaricum op de volgende maatgevende momenten uitgevoerd:

- ▲ Donderdag 18 juni tussen 19:00 en 21:00 uur (werkdagavond);
- ▲ Donderdag 18 juni tussen 23:00 en 05:00 uur (werkdagnacht);
- ▲ Zaterdag 20 juni tussen 08:00 en 12:00 uur (zaterdagochtend);
- ▲ Zaterdag 20 juni tussen 13:00 en 18:00 uur (zaterdagmiddag);
- ▲ Zaterdag 20 juni tussen 20:00 en 23:00 uur (zaterdagavond).

Er zijn tijdens het onderzoek geen bijzonderheden geconstateerd. De bovenstaande maatgevende momenten zijn voldoende representatief om een beeld te schetsen van de parkeersituatie in een woonwijk.

## 3.2 Resultaten parkeerdrukmeting

De resultaten van het parkeeronderzoek zijn in tabel 3 weergegeven. Naast de capaciteit is de bezetting en bezettingsgraad per onderzoeksmoment weergegeven. In bijlage 2 zijn de resultaten van het parkeeronderzoek per sectie weergegeven.

Binnen diameter loopafstand	Capaciteit openbaar	Donderdag 18 juni 2020				Zaterdag 20 juni 2020					
		19:00-21:00 uur		23:00-05:00 uur		08:00-12:00 uur		13:00-18:00 uur		20:00-23:00 uur	
		Bezetting	Bezettingsgraad	Bezetting	Bezettingsgraad	Bezetting	Bezettingsgraad	Bezetting	Bezettingsgraad	Bezetting	Bezettingsgraad
100m	42	30	71%	29	69%	25	60%	22	52%	34	81%
200m	82	68	83%	65	79%	61	74%	55	67%	72	88%

Tabel 3: Resultaten parkeeronderzoek Eerste Molenweg 1a e.o. 18 t/m 20 februari 2020.

Zoals uit tabel 3 op te maken doet het piekmoment zich voor op zaterdagavond, de maximaal gemeten parkeerdruk bedraagt dan, over het gehele onderzoeksgebied bezien, 88%.



### 3.3 Effect ontwikkeling openbare parkeercapaciteit door woningbouw

Als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling neemt de capaciteit in het Kerkpad met 1 parkeerplaats af, omdat de inritten voor de nieuwe woningen ten kosten gaan van deze parkeerruimte. De inritten aan de kant van de Eerste Molenweg gaan ten kosten van 1 parkeerplaats daar waar nu bermparkeren plaatsvindt.

### 3.4 Toekomstige theoretische parkeersituatie

Wanneer de effecten van de ontwikkeling worden doorgerekend (afname van de parkeercapaciteit afneemt met 2 parkeerplaatsen en de parkeertekorten tijdens op de werkdagavond, nacht en zaterdagavond) ontstaat de volgende parkeersituatie:

Binnen diameter loopafstand	Capaciteit openbaar	Donderdag				Zaterdag					
		19:00-21:00 uur		23:00-05:00 uur		08:00-12:00 uur		13:00-18:00 uur		20:00-23:00 uur	
		Bezetting	Bezettingsgraad	Bezetting	Bezettingsgraad	Bezetting	Bezettingsgraad	Bezetting	Bezettingsgraad	Bezetting	Bezettingsgraad
100m	40	33	83%	31	77%	25	63%	22	55%	35	88%
200m	80	71	89%	67	84%	61	76%	55	69%	73	91%

Tabel 4: Effect parkeeronderzoek Eerste Molenweg 1a e.o. 18 t/m 20 februari 2020.

Zoals te zien neemt de parkeerdruk, als gevolg van de ontwikkeling, op alle momenten toe. Zoals uit tabel 2 bleek doet zich het maatgevende moment in de parkeerbehoefte van de voorgenomen ontwikkeling voor op de werkdagavond. Uit bovenstaande tabel blijkt dat de bezettingsgraad op dat moment stijgt van 71% naar 83%. Over het algemeen wordt gesteld dat een bezettingsgraad van 85% - 90% in een woongebied maximaal wenselijk is, omdat bij een hogere parkeerdruk de kans op zoekverkeer en foutparkeren toeneemt.

In bijlage 3 van dit rapport is de parkeerdruk op sectieniveau weergegeven tijdens het maatgevende moment (werkdagavond) en piekmoment (zaterdagavond).

## Bijlagen

## Bijlage 1: Verkavelingsplan



## Bijlage 2: parkeerdruk per sectie 18 en 20 juni 2020

Sectie	Parkeerrgime	Straatnaam	Capaciteit openbaar	18-6-2020 19:00-21:00				18-6-2020 23:00-05:00				20-6-2020 08:00-12:00				20-6-2020 13:00-18:00				20-6-2020 20:00-23:00			
				Aantal goed geparkeerde voertuigen	Aantal fout geparkeerde voertuigen	Bezetting openbaar	Bezettingsgraad	Aantal goed geparkeerde voertuigen	Aantal fout geparkeerde voertuigen	Bezetting openbaar	Bezettingsgraad	Aantal goed geparkeerde voertuigen	Aantal fout geparkeerde voertuigen	Bezetting openbaar	Bezettingsgraad	Aantal goed geparkeerde voertuigen	Aantal fout geparkeerde voertuigen	Bezetting openbaar	Bezettingsgraad	Aantal goed geparkeerde voertuigen	Aantal fout geparkeerde voertuigen	Bezetting openbaar	Bezettingsgraad
				0_1	Vrij parkeren	Kerkpad	5	3	1	4	80%	3	0	3	60%	2	0	2	40%	2	0	2	40%
0_2	Vrij parkeren	Eerste Molenweg	5	5	0	5	100%	4	0	4	80%	4	0	4	80%	3	0	3	60%	4	0	4	80%
100_1	Vrij parkeren	Kerkpad	2	1	2	3	150%	1	2	3	150%	1	1	2	100%	1	2	3	150%	2	2	4	200%
100_2	Vrij parkeren	Eerste Molenweg	0	0	1	1	Geen capaciteit, wel bezetting	0	1	1	Geen capaciteit, wel bezetting	0	0	0	0%	0	1	1	Geen capaciteit, wel bezetting	0	1	1	Geen capaciteit, wel bezetting
100_3	Vrij parkeren	Eerste Molenweg	4	3	1	4	100%	3	0	3	75%	3	0	3	75%	3	1	4	100%	2	0	2	50%
100_4	Vrij parkeren	Molenveenweg	5	3	2	5	100%	3	2	5	100%	3	4	7	140%	2	1	3	60%	3	2	5	100%
100_5	vrij parkeren	Kerkpad	12	8	2	10	83%	9	2	11	92%	11	2	13	108%	10	2	12	100%	11	2	13	108%
100_6	Vrij parkeren	Kerkpad	3	1	1	2	67%	0	1	1	33%	0	1	1	33%	2	1	3	100%	1	1	2	67%

Sectie	Parkeerregime	Straatnaam	Capaciteit openbaar	18-6-2020 19:00-21:00				18-6-2020 23:00-05:00				20-6-2020 08:00-12:00				20-6-2020 13:00-18:00				20-6-2020 20:00-23:00			
				Aantal goed geparkeerde voertuigen	Aantal fout geparkeerde voertuigen	Bezetting openbaar	Bezettingsgraad	Aantal goed geparkeerde voertuigen	Aantal fout geparkeerde voertuigen	Bezetting openbaar	Bezettingsgraad	Aantal goed geparkeerde voertuigen	Aantal fout geparkeerde voertuigen	Bezetting openbaar	Bezettingsgraad	Aantal goed geparkeerde voertuigen	Aantal fout geparkeerde voertuigen	Bezetting openbaar	Bezettingsgraad	Aantal goed geparkeerde voertuigen	Aantal fout geparkeerde voertuigen	Bezetting openbaar	Bezettingsgraad
				100_7	Vrij parkeren	Wethouder de Klerkhof	8	8	4	12	150%	7	4	11	138%	7	3	10	125%	5	2	7	88%
100_8	Vrij parkeren	Sint Vitusweg	6	1	0	1	17%	1	0	1	17%	0	0	0	0%	0	0	0	0%	1	0	1	17%
50_1	Vrij parkeren	Kerkpad	5	1	0	1	20%	2	1	3	60%	1	1	2	40%	1	1	2	40%	1	0	1	20%
50_2	Vrij parkeren	Eerste Molenweg	2	0	0	0	0%	0	0	0	0%	1	0	1	50%	0	0	0	0%	0	0	0	0%
50_3	Vrij parkeren	Eerste Molenweg	6	3	0	3	50%	3	0	3	50%	3	0	3	50%	4	0	4	67%	5	0	5	83%
50_4	Vrij parkeren	Eerste Molenweg	10	7	0	7	70%	7	0	7	70%	7	0	7	70%	8	0	8	80%	10	0	10	100%
50_5	Vrij parkeren	Kerkpad	4	3	5	8	200%	3	3	6	150%	4	1	5	125%	2	1	3	75%	4	4	8	200%
50_6	Vrij parkeren	Sint Vitusweg	5	2	0	2	40%	3	0	3	60%	0	1	1	20%	0	0	0	0%	3	0	3	60%
Totaal			82	46	19	68	83%	46	16	65	79%	45	14	61	74%	41	12	55	67%	54	16	72	88%

## Bijlage 3: Parkeerdruk maatgevende moment (werkdagavond) en piekmoment (zaterdag)



Bezettingsgraad werkdagavond



Bezettingsgraad zaterdagavond