

MEMO

Van ing. R.F. Smit
Project Verkeer & parkeren scouting Vlaardingen
Opdrachtgever Gemeente Vlaardingen
Datum 6 december 2017
Betreft Toetsing aspecten verkeer en parkeren inrichtingsplan scouting Vlaardingen

Aanleiding

Scoutcentrum Vlaardingen verhuist naar een nieuwe locatie. De huidige locatie aan de Broekpolderweg komt te vervallen. De zes scoutinggroepen verhuizen naar een nieuwe locatie aan de Watersportweg, ter hoogte van het Klauterwoud.

Om invulling te geven aan het nieuwe terrein heeft de scouting in samenwerking met architect Frans Brakkee een inrichtingsplan opgesteld. In dit plan is rekening gehouden met de aspecten verkeer en parkeren. Leden en begeleiders van de scouting komen namelijk (deels) met de auto of worden afgezet door hun ouders. Daarnaast komt een gedeelte van de leden en begeleiders met de fiets. De vraag is of het inrichtingsplan voorziet in voldoende parkeercapaciteit en of een veilige en goede verkeersafwikkeling op de toegangswegen is gewaarborgd. Voorliggend memo omschrijft het hiervoor benodigde onderzoek.

Ontsluiting

Het toekomstige scoutingterrein is voorzien aan de Watersportweg (zie figuur 1). De Watersportweg is niet duidelijk gecategoriseerd. Het is aannemelijk dat het hier een erftoegangsweg type II buiten de bebouwde kom betreft met een snelheidsregime van 60 km/u. De weg dient, volgens de bewegwijzering, gezien te worden als gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met een snelheidsregime van 50 km/u. De weg loopt vanaf aansluiting Vlaardingen-West (A20) in noordoostelijke richting rondom de Broekpolder. Ter hoogte van het toekomstige scoutingterrein gaat de functie van de weg over in een fietsstraat. Dit valt in de categorie erftoegangsweg met een snelheidsregime van 30 km/u. Op dergelijke wegen is de inrichting afgestemd op fietsgebruik en is de auto te gast. De Watersportweg heeft zodoende een verschillend karakter, afhankelijk van de locatie.



Figuur 1: Ligging Scoutingterrein

Verkeersgeneratie & parkeerbehoefte

Omdat er voor scoutingverenigingen en overeenkomstige functies geen algemeen erkende kencijfers beschikbaar zijn, wordt voor het berekenen van de verkeersgeneratie uitgegaan van gebruiks- en ervaringscijfers. Deze werkwijze is ook van toepassing voor het bepalen van de parkeerbehoefte. Er zijn geen gemeentelijke parkeernormen welke van toepassing zijn voor de scouting.

Omdat de drukste momenten maatgevend zijn als het gaat om de af te wikkelen hoeveelheid verkeer en de benodigde parkeercapaciteit, wordt uitgegaan van het gebruik op een zaterdag. Hierbij wordt uitgegaan van de aangeleverde informatie van de scouting:

- Zaterdagochtend: vier groepen kinderen (circa 35 (jonge) kinderen per groep) die tussen 9:30 uur en 10:00 uur worden gebracht en tussen 12:00 uur en 12:30 uur worden opgehaald;
- Zaterdagmiddag: merendeel kinderen (oudere kinderen) komen met de fiets;

Verkeersgeneratie

Op zaterdagochtend gaat het om circa 140 kinderen welke aanwezig zijn op het scoutingterrein. De scouting geeft aan dat deze kinderen gebracht en gehaald worden. Omdat kinderen met elkaar meerijden gaat het volgens eigen inschatting van de scouting om maximaal 100 auto's ('worst case'). Omdat de kinderen op zaterdagochtend in de laagste leeftijdsgroep zitten (5 tot 10 jaar) is het aannemelijk dat het merendeel door ouders gebracht en later in de ochtend weer gehaald worden. Daarnaast ligt het toekomstige scoutingterrein binnen de bebouwde kom aan de rand van Vlaardingen, dit maakt het voor jonge kinderen minder aantrekkelijk om te fietsen. Rekening houdende met een aankomst en een vertrek bij het brengen en halen van de kinderen, gaat het om 400 autobewegingen op zaterdagmorgen. Begeleiders van deze jonge groepen (veelal tieners) komen met de fiets. Fietsgebruik is ook van toepassing voor de oudere kinderen in de leeftijd vanaf 11/12 jaar. Deze kinderen zijn op de leeftijd om wel op verantwoorde wijze met de fiets te komen en gaan. Het autogebruik in de middag is hierdoor zeer beperkt. De activiteiten in de avonden zijn van minder grote omvang en worden bezocht door oudere leden waar het fietsgebruik bepalend is voor het komen en gaan.

De verkeersgeneratie bedraagt (op basis van bovenstaande gegevens) voor het drukste maatgevende moment (zaterdag) 400 motorvoertuigen/etmaal.

Parkeerbehoefte

Voor het bepalen van de hoeveelheid parkeerplaatsen is het drukste moment (zaterdagochtend) maatgevend. Op het piekmoment komen er binnen een half uur 100 auto's voor het brengen van kinderen (tussen 9:30 uur en 10:00 uur) en voor het halen van kinderen (tussen 12:00 uur en 12:30 uur). Scoutingverenigingen in Nederland hanteren de zogenaamde Blokhutwijzer-richtlijnen voor scoutinggebouwen. Deze richtlijnen zijn gebaseerd op ervaringscijfers en wettelijke normen op het gebied van bebouwing en ruimtelijke kwaliteit. De richtlijnen dragen bij aan een goede en veilige inrichting van scoutingterreinen. Volgens de richtlijnen gaat het om gemiddeld 3 (minimaal 2 en maximaal 4) benodigde parkeerplaatsen per speltak of groep op basis van ervaringscijfers. In voorliggend onderzoek wordt bij deze aantallen aangesloten. Omdat het om relatief grote groepen gaat bij scoutcentrum Vlaardingen, wordt uitgegaan van de maximale hoeveelheid. Op basis van 4 groepen zijn er dan 16 parkeerplaatsen nodig (zie tabel 2).

De 16 parkeerplaatsen lijken voor de circa 100 auto's per halfuur op het drukste moment niet voldoende. Daarom wordt in de planvorming voor het nieuwe scoutingterrein rekening gehouden met een Kiss & Ride strook. Het opvangen van de piek leent zich voor een dergelijke oplossing omdat de meeste auto's enkel kort parkeren ten behoeve van het halen en brengen van kinderen. Het CROW heeft een rekentool waar op basis van de hoeveelheid groepen kinderen – weliswaar voor basisscholen – de hoeveelheid benodigde Kiss & Ride plaatsen aangegeven worden. Omdat de haal- en breng bewegingen feitelijk overeenkomstig zijn met de situatie bij basisscholen, geeft dit een goede indicatie van de benodigde hoeveelheid Kiss & Ride plaatsen. Als input voor de rekentool is aangegeven dat het om 4 groepen gaat bestaande uit 35 kinderen. Het aantal kinderen per auto is op 1,33 gezet om rekening te houden met het feit dat kinderen met elkaar meerijden. Op basis van de leeftijd van de kinderen bij de scouting op zaterdagochtend wordt in de rekentool daarnaast uitgegaan van onderbouw.

Op deze manier is de situatie van de scouting zo nauwkeurig mogelijk verwerkt in de rekentool. De rekentool geeft vervolgens aan dat er 14 Kiss & Ride plaatsen nodig zijn (zie tabel 2).

Tabel 2: Benodigde hoeveelheid parkeerplaatsen scouting

Type parkeerplaats	Benodigde hoeveelheid parkeerplaatsen
Parkeerplaatsen	16
Kiss & Ride plaatsen*	14

* Rekentool Verkeersgeneratie en Parkeren basisscholen/kinderdagverblijf (CROW)

Om rekening te houden met een aantal ouders die langer parkeren is geen verdere correctie toegepast op de berekende 16 parkeerplaatsen aan de hand van de Blokhutwijzer-richtlijnen. De 16 'normale' parkeerplaatsen dienen namelijk voor ouders die langer willen parkeren voor een bezoek aan de scouting en bovendien voor oudere begeleiders die met de auto komen. De opgenomen aantallen in tabel 2 dienen daarom als benodigde hoeveelheid parkeerplaatsen.

Beoordeling inrichtingsplan

De scouting heeft in samenwerking met architect Frans Brakkee een inrichtingsplan opgesteld (zie bijlage 1). In dit plan is rekening gehouden met de aspecten verkeer en parkeren. Hierbij is de ontsluiting, de toekomstige verkeersstromen & verkeersafwikkeling, parkeercapaciteit en verkeersveiligheid van belang. Daarom is getoetst op deze onderdelen.

Ontsluiting

Het inrichtingsplan wordt aan de noordkant ontsloten via de Watersportweg. Ter hoogte van het Klokbekepad. Vanuit het perspectief van bereikbaarheid lijkt dit niet de meest voor de hand liggende locatie. Het merendeel van de verkeersstromen voor zowel het gemotoriseerde- als langzame verkeer (fietsers, voetgangers) komen uit zuidelijke richting. Een aansluiting aan de zuidkant ter hoogte van de kruising met De Twist lijkt logischer. De gekozen ontsluiting aan de noordkant is enkel te verklaren vanwege de aanwezigheid van de reeds bestaande ontsluiting (gelijkwaardig kruispunt) van kanovereniging Natsec op de Watersportweg.

Verkeersstromen en verkeersafwikkeling

De verkeersstromen op de Watersportweg en naar de Scouting komen en gaan richting het zuiden. In noordelijke richting liggen afgezien van recreatieverkeer geen belangrijke herkomst- en bestemmingen voor het gemotoriseerde verkeer. Daarnaast maakt de route geen onderdeel uit van een route voor het doorgaande verkeer. Voor het langzame verkeer is dit wel het geval. De Watersportweg is vanaf de kruising met De Twist ingericht als fietsstraat. De ontsluiting aan de noordkant (zoals opgenomen in het inrichtingsplan) zorgt voor onnodige autobewegingen op de fietsstraat. Dit is ook het geval voor de Kiss & Ride strook op de Watersportweg, ter hoogte van de ingang van het Klauterwoud. Omdat deze auto's nergens kunnen keren vinden rondom de Kiss & Ride strook omdraai-bewegingen plaats. Mede vanuit verkeersveiligheidsperspectief lijkt het zinvol de verkeersstromen tussen langzaam en gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk te scheiden op het fietsstraat deel.

In januari/februari 2017 heeft een telling van het verkeer op de Watersportweg plaatsgevonden en in juli 2017 ook. Uit deze tellingen blijkt dat de gemiddelde intensiteit 1.766 mvt/etmaal weekdag bedraagt. Voor fietsers wordt uitgegaan van 2.114¹ fietsers/etmaal weekdag. Uit de berekende verkeersgeneratie voor de scouting blijkt dat er 400 mvt/etmaal bijkomen per etmaal op de zaterdag. Op dit drukste maatgevende moment maken er dan 2.166 mvt/etmaal gebruik van de Watersportweg. Ervaringscijfers voor dit type wegen (erftoegangswegen, BUBEKO) laten zien dat doorgaans verkeersintensiteiten tot 5.000 - 6.000 mvt/etmaal naar behoren kunnen worden afgewikkeld (ASVV, 2012).

¹ Van de Watersportweg zijn geen fietstellingen beschikbaar. Wel zijn tellingen beschikbaar van 3 aansluitende fietspaden/-bruggen op de Watersportweg. Maatgevend is de telling van de Trekkade. De telling van de Twist liggen hoger (tot 2.800) en van de Broekpolderpad brug lager (tot 1.700).

Op basis van de zojuist genoemde verkeersintensiteiten worden ten aanzien van de verkeersafwikkeling geen problemen verwacht. Echter grenst het toekomstige scoutingterrein aan het deel van de Watersportweg welke is ingericht als fietsstraat. Op basis van de ontwerpwijzer fietsverkeer (CROW, 2006) blijkt dat op fietsstraten maximaal 2.000 mvt/etmaal gewenst zijn. De extra verkeersbewegingen van en naar de scouting dragen samen met de bestaande verkeersintensiteit bij aan een lichte overschrijding van deze maximaal wensbare intensiteit. Ondanks dat de verkeersstellingen op het zuidelijke deel van de Watersportweg hebben plaatsgevonden en niet ter hoogte van de fietsstraat, is het voor een verkeersveilige afwikkeling van fietsers beter om het gemotoriseerde verkeer te scheiden van de fietsers.

Parkeercapaciteit

In het inrichtingsplan is rekening gehouden met 15 fysieke parkeerplaatsen op het voorterrein en 4 parkeerplaatsen bij ieder (club)gebouw. (4 gebouwen). In totaal gaat het om 31 parkeerplaatsen op eigen terrein. Daarnaast voorziet het inrichtingsplan in een Kiss & Ride strook voor het snel afzetten en ophalen van kinderen aan de Watersportweg.

Met de 31 fysieke parkeerplaatsen voorziet het plan in voldoende parkeercapaciteit om de berekende parkeerbehoefte van 16 parkeerplaatsen op te vangen. De Kiss & Ride strook lijkt lang genoeg voor de 14 berekende plaatsen ten behoeve van het halen en brengen van kinderen.

Verkeersveiligheid

De effecten voor onder andere de verkeersveiligheid zijn in bovenstaande punten in meer of mindere mate al naar voren gekomen. Het inrichtingsplan resulteert in onnodig extra verkeersbewegingen op het deel van de Watersportweg welke is ingericht als fietsstraat. Dit is het gevolg van onderstaande punten:

- Ontsluiting scoutingterrein is voorzien aan de noordkant van het inrichtingsplan;
- Aanwezigheid van een Kiss & Ride strook langs de Watersportweg zonder keermogelijkheden;

Het komt de verkeersveiligheid ten goede als het langzame en gemotoriseerde verkeer zoveel mogelijk worden gescheiden.

Aanbevelingen

De belangrijkste conclusies welke voortkomen uit de toetsing van het ontwerp zijn de input voor twee verbetervoorstellen. De verbetervoorstellen zijn uitgewerkt in twee schetsontwerpen. In tabel 3 (model 1) en tabel 4 (model 2) zijn de kenmerken en de effecten opgenomen.

Model 1

Tabel 3: Kenmerken en effecten model 1

Kenmerken	Effecten
Ontsluiting zuidkant direct voorbij aansluiting De Twist	Minder gemotoriseerd verkeer op noordelijke deel (fietsstraat deel) Watersportweg
Kiss & Ride strook op eigen terrein met ruimte voor circa 14 voertuigen	Gemotoriseerd verkeer (waaronder parkerende voertuigen en haal- en breng verkeer) kunnen in zijn geheel worden opgevangen op eigen terrein > geen conflicten op Watersportweg
37 fysieke parkeerplaatsen op eigen terrein	
Éénrichtingscircuit op eigen terrein voor halen en brengen kinderen	Ruimte om te keren voor haal- en breng verkeer via éénrichtingscircuit

Model 2

Tabel 4: Kenmerken en effecten model 2

Kenmerken	Effecten
Ontsluiting noordkant op bestaande aansluiting kanovereniging Natsec met de Watersportweg	Er kan gebruik gemaakt worden van een bestaande ontsluiting (financieel voordelig) hierdoor wel meer gemotoriseerd verkeer op het fietsstraat deel van de Watersportweg
Kiss & Ride strook op eigen terrein met ruimte voor minimaal 14 voertuigen	Gemotoriseerd verkeer (waaronder parkerende voertuigen en haal- en breng verkeer) kunnen in zijn geheel worden opgevangen op eigen terrein > geen conflicten op Watersportweg
22 fysieke parkeerplaatsen op eigen terrein	
Keerlus (straal = 12 m) op eigen terrein voorbij Kiss en ride strook	Ruimte om te keren voor haal- en breng verkeer

Conclusie

Uit de beoordeling van het inrichtingsplan van de scouting blijkt dat de gekozen ontsluiting aan de noordkant zorgt voor onnodig extra (gemotoriseerd) verkeer van en naar de scouting op de fietsstraat van de Watersportweg. Dit komt de kwaliteit van de fietsroute en verkeersveiligheid niet ten goede. Daarnaast is de aanwezigheid van een Kiss & Ride strook aan de Watersportweg niet handig vanwege het ontbreken van ruimte om te keren.

De twee schetsontwerpen voorzien in een verbetering. Hierbij neemt model 1 de zojuist genoemde bezwaren in zijn geheel weg en voorziet model 2 met name in een optimalisatie van het door de architect opgestelde inrichtingsplan. Model 1 voorkomt extra gemotoriseerd verkeer op het fietsstraat deel van de Watersportweg en model 2 niet. Wel voorziet model 2 in het benutten van een bestaande ontsluiting. Beide varianten voorzien in voldoende parkeercapaciteit en wikkelen het haal- en breng verkeer in zijn geheel af op eigen terrein.

Bijlage 1: Inrichtingsplan



stroming

scouting-terrein met grens

te handhaven bestaand groen

nieuw aan te planten groen

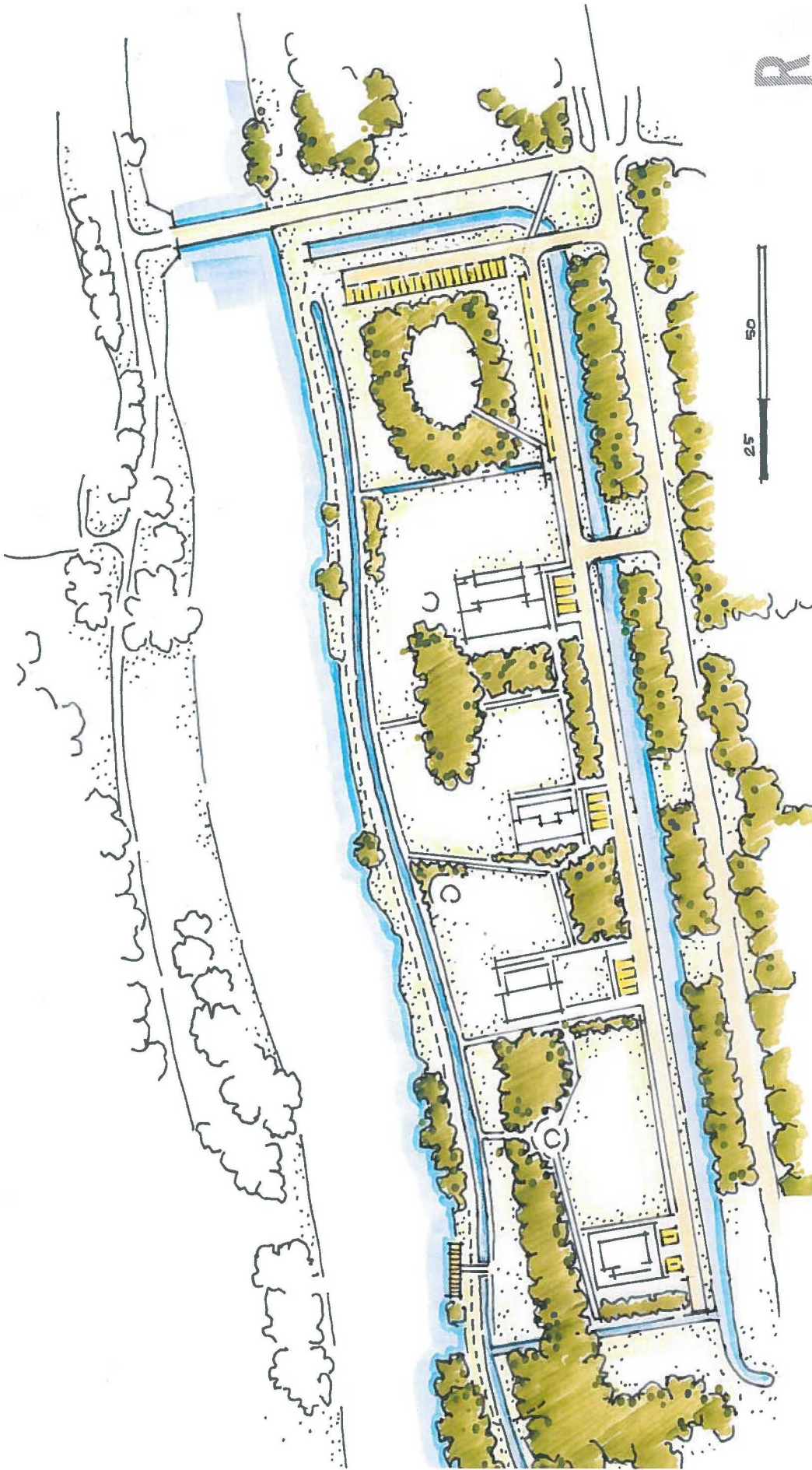


Blad 0 : Ontwerp terreinrichting
 ontworpen : Plattegrond : 10-2017
 formaat / schaal : A1 / 1:500
 datum : 25-09-2017
 gew : gew

Project P922 : Scoutingterrein Vrijburg
 Opdrachtgever : SSV

architect

Bijlage 2: (schets)voorstel model 1

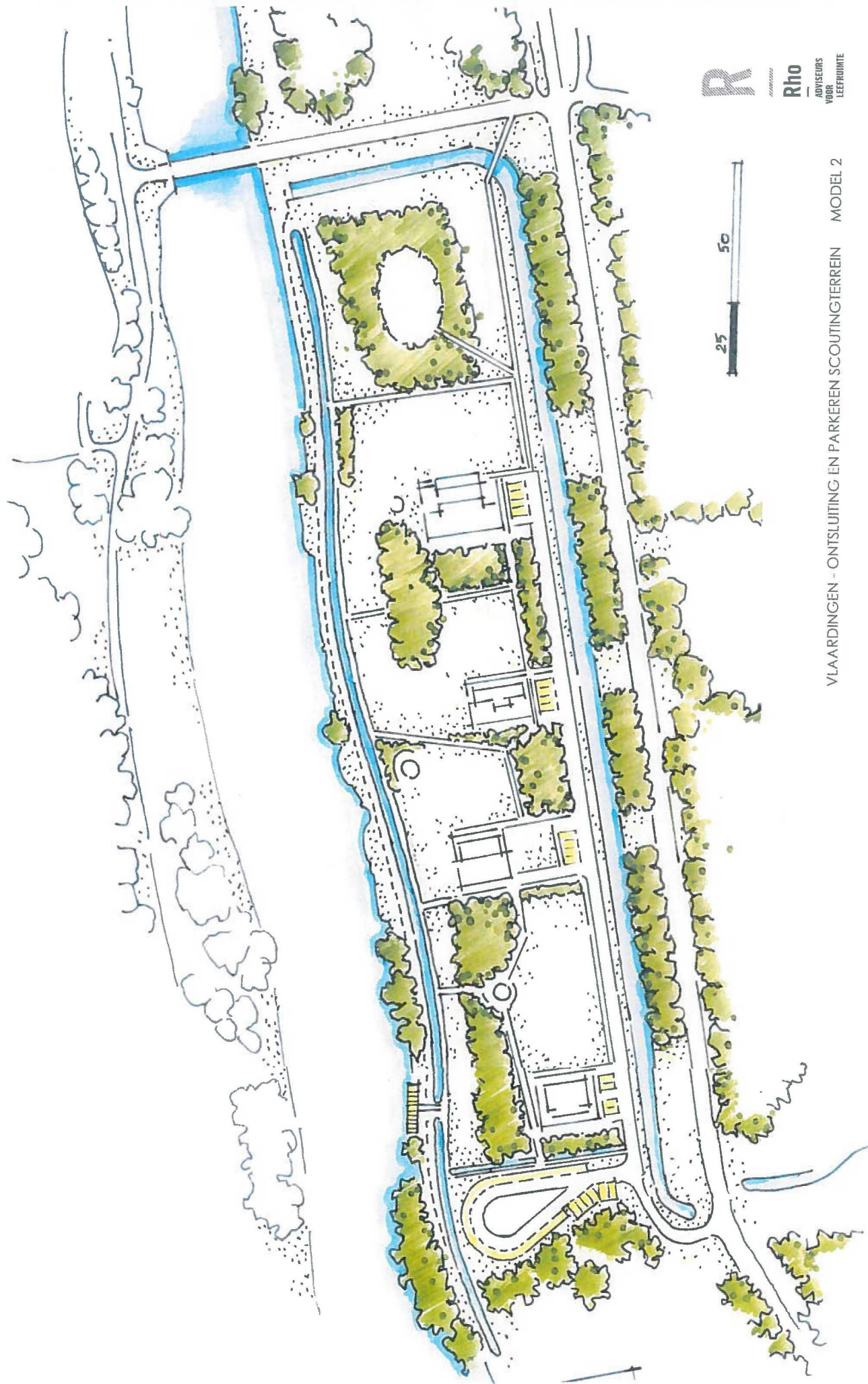


R

Rho
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

VLAARDINGEN - ONTSLUITING EN PARKEREN SCOUTINGTERREIN MODEL 1

Bijlage 3: (schets)voorstel model 2



R

Rho
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

VLAARDINGEN - ONTSLUITING EN PARKEREN SCOUTINGTERREIN MODEL 2