Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Opdrachtgever	Gemeente Sluis
Datum	8 september 2023
Kenmerk	015678.20230907.N1.02
Pagina	1/5

Verkeer en parkeren ontwikkeling Markt 3 Oostburg

In de kern Oostburg, onderdeel van de gemeente Sluis, zijn plannen voor de realisatie van een 4-sterren hotel met 47 kamers op de locatie Markt 3 / Raamstraat 1. Conform de huidige beheersverordening bedraagt de maximaal planologisch toegestane bouwmassa 30 kamers. Binnen de ontwikkeling is hiermee sprake van een uitbreiding van de bouwmassa van 17 kamers ten aanzien hetgeen momenteel planologisch maximaal toegestaan is. In het kader van de ontwikkeling is door initiatiefnemers een ruimtelijke onderbouwing opgesteld. Hierin wordt onder andere ingegaan op de onderdelen parkeren en verkeer.
De gemeente Sluis heeft Goudappel BV gevraagd deze onderbouwing vanuit verkeerskundig oogpunt te toetsen en inzicht te geven in, en adviseren over, de parkeer- en verkeerskundige aspecten horende bij de realisatie van de beoogde ontwikkeling van het hotel. In de voorliggende notitie is ingegaan op de parkeer- en verkeerskundige onderdelen.

1. Parkeren

1.1 Toekomstige parkeerbehoefte

Functieprogramma
In het (her)ontwikkelingsplan voor de locatie Markt 3 / Raamstraat 1 wordt voorzien in de realisatie van een 4-sterren hotel met een totale omvang van 47 reguliere kamers; kamers geschikt voor ≤6 personen. Binnen de ontwikkeling wordt geen parkeercapaciteit op eigen terrein gerealiseerd. De volledige toekomstige parkeervraag word voorzien af te wentelen in de openbare ruimte.

Parkeernorm
Voor het bepalen van de parkeerbehoefte wordt gebruik gemaakt van parkeernormen uit het parkeerbeleid van de gemeente Sluis[1]. De gemeente Sluis maakt voor het toepassen van

[1] Gemeente sluis (200) Beleid parkeernormen. Datum 7-8-2020, rapportnummer 000105_RO1_D1

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32

parkeernormen onderscheid naar gebiedsindeling. De ontwikkellocatie is conform beleid gelegen in de zone 'rest bebouwde kom'. Tevens hanteert het gemeentelijk beleid een bandbreedte binnen de parkeernormen. In deze studie wordt uitgegaan van het gemiddelde van de bandbreedte; op basis van de beschikbare informatie is geen aanleiding hiervan af te wijken. De te hanteren parkeernorm voor de ontwikkeling bedraagt 1,1 parkeerplaats per hotelkamer.

Aanwezigheidspercentages
Het gemeentelijk parkeerbeleid biedt de mogelijkheid tot dubbelgebruik van parkeerplaatsen door toepassing van aanwezigheidspercentages. Doordat binnen deze ontwikkeling sprake is van een monofunctionele ontwikkeling is dubbelgebruik van parkeren niet van toepassing.

Parkeerbehoefte
Binnen de ontwikkeling worden 47 hotelkamers gerealiseerd. De te hanteren parkeernorm voor deze functie betreft 1,1 parkeerplaats per hotelkamer. De toekomstige parkeerbehoefte van de ontwikkeling bedraagt hiermee 47 x 1,1 = 51,7 parkeerplaatsen. Hierin is zowel de parkeerbehoefte van de hotelgasten als van de medewerkers opgenomen. Daar de volledige parkeerbehoefte van de ontwikkeling is voorzien op te lossen in de omliggende openbare ruimte, leidt de ontwikkeling hiermee tot een toename van de parkeerbehoefte van afgerond 52 parkeerplaatsen in de omgeving.

1.2 Salderen

In voorgaande paragraaf is t de toekomstige parkeerbehoefte van de ontwikkeling berekend. Conform gemeentelijk parkeerbeleid mag een oude parkeerbehoefte van een locatie in mindering worden gebracht op de nieuwe parkeerbehoefte (salderen). Het gemeentelijk beleid heeft hiervoor geen kaders of voorwaarden opgenomen in relatie tot langdurige leegstand. Conform opgave gemeente Sluis staat het pand leeg sinds 2005. Dit houdt in dat de locatie in de praktijk de afgelopen 18 jaar geen parkeerbehoefte meer heeft gegenereerd. Het omliggende (centrum)gebied is in de afgelopen 18 jaar zowel in functies als in inrichting getransformeerd en is een autoluw centrum gecreëerd.

De locatie staat inmiddels ruim 18 jaar leeg. Ondanks dat het beleid niets heeft opgenomen over saldering in relatie tot langdurige leegstand, is inhoudelijk gezien voor deze locatie vanwege de zeer lange periode van leegstand geen sprake meer van een reële salderingsmogelijkheid. Ter indicatie: veelal hanteren gemeenten tegenwoordig hiervoor een periode van maximaal 5-10 jaar.

Voor het geval dat om andere redenen desondanks toch wordt gekozen saldering toe te passen, is de theoretische parkeerbehoefte van de oude situatie in beeld gebracht. Uit opgave van de gemeente blijkt dat de het totale oppervlakte aan kantoorruimte (bank) in de oude situatie 1.962 m^2 bedraagt. De te hanteren gemeentelijke parkeernorm voor een kantoorfunctie met een beperkt bezoekersdeel op deze locatie bedraagt 2,55 parkeerplaats per 100 m^2 bvo. De normatieve oude parkeerbehoefte van de oude situatie bedraagt hiermee (1.962 / 100) x 2,55 = 50 parkeerplaatsen. Mocht voor deze ontwikkeling wel saldering worden toegestaan dan bedraagt het planeffect van de ontwikkeling een toename van 51,7 - 50,0 = 1,7 (afgerond twee) parkeerplaatsen.

2. Second opinion parkeeronderzoek

In het kader van de ruimtelijke onderbouwing is een parkeeronderzoek uitgevoerd. Aan de hand van het parkeeronderzoek is in de onderbouwing bepaald in hoeverre de toekomstige parkeerbehoefte kan worden afgewikkeld in de omliggende openbare ruimte. Binnen deze studie is op het uitgevoerde parkeeronderzoek een second opinion uitgevoerd. Onderstaand zijn de bevindingen kort uiteengezet.

- Het parkeeronderzoek is uitgevoerd in de periode 14 t/m 19 juli 2022. Hiermee is het onderzoek uitgevoerd in een week voor de start van de school-/zomervakantie in regio zuid. Vanuit oogpunt van representativiteit geldt voor parkeeronderzoeken dat deze niet in de periode van twee weken voor en twee weken na een zomervakantieperiode worden uitgevoerd. Parkeeronderzoeken voor reguliere functies worden niet uitgevoerd in de periode va twee weken voor tot en met twee weken na de zomervakantie; om eventuele invloeden van de vakantieperiode uit te sluiten. Voor gebieden met een sterk recreatief of toeristisch karakter geldt dat deze juist in de zomervakantieperiode dienen te worden uitgevoerd. In gemengde gebieden is vanuit representativiteit juist een dubbele telling wenselijk: één maal tijdens een reguliere situatie en één maal in een vakantieperiode. Onvoldoende is beargumenteerd waarom de periode van telling vanuit oogpunt van representativiteit op gebied van parkeren desondanks wél geschikt is.
- Het parkeeronderzoek is uitgevoerd in een periode van één week. Hierbij is 2x op een werkdagavond en 2x op een weekenddagmiddag (zaterdag en een zondag) geteld. Bij de tellingen is 1x per moment een telling uitgevoerd. Hiermee is geen verloop van de parkeerbezetting in het gebied inzichtelijk gemaakt noch kan worden bepaald in hoeverre de gemeten tellingen een reguliere, dal- of juist pieksituatie weergeven. Onvoldoende is beargumenteerd waarom deze uitgangspunten vanuit oogpunt van representativiteit passend zijn geweest.

- Op de Markt en Ledelplein is iedere woensdagochtend en -middag de weekmarkt. Hiermee vervalt een deel van de parkeercapaciteit in het gebied. In het verkeersonderzoek zijn verder geen tellingen uitgevoerd tijdens de marktperiode. Hiermee is de parkeersituatie tijdens de marktperiode niet inzichtelijk gemaakt.
- De gehanteerd loopafstanden vallen binnen die van het gemeentelijk beleid. Het gemeentelijk beleid heeft de loopafstanden overgenomen van CROW. CROW hanteert veen bandbreedte en criteria met betrekking tot de acceptabele positie binnen de bandbreedte. Hoewel niet verder onderbouwd, vallen de gehanteerde loopafstanden ook binnen de criteria van CROW.
- In het onderzochte studiegebied zijn secties opgenomen waarin een blauwe zone en parkeerduurbeperking zijn ingesteld. De parkeervraag van een hotel betreft overwegend langparkeren waardoor de parkeercapaciteit in de secties met parkeerduurbeperking in zijn geheel ongeschikt zijn. Deze secties dienen buiten beschouwing gelaten te worden.
- De conclusies over de restcapaciteit zijn onjuist tot stand gekomen. Daar getoetst dient te worden in hoeverre de toekomstige parkeerbehoefte van de ontwikkeling kan worden afgewikkeld, dient rekening gehouden te worden met frictieleegstand. Deze frictieleegstand is opgenomen in gemeentelijke parkeernormen. Voor de toets dient de benodigde parkeercapaciteit voor de huidige (waargenomen) voertuigen nog verrekend te worden met de benodigde frictieleegstand.

Hoewel het verkeersonderzoek een ontspannen parkeersituatie lijkt weer te geven, kan onvoldoende worden geverifieerd in hoeverre de getrokken conclusies valide zijn. De opzet en uitvoer van het onderzoek en gevolgtrekking van de conclusies zijn hiervoor te onzorgvuldig en niet volledig tot stand gekomen.

3. Verkeerskundige toets

De toekomstig beoogde ontwikkeling genereert ook verkeer. Het gemeentelijk beleid van Sluis heeft geen eigen normen of kencijfers voor verkeersgeneratie. Derhalve is de toekomstige verkeersgeneratie van de ontwikkeling berekend aan de hand van CROW-kencijfers.

Kencijfers
Voor het bepalen van de verkeersgeneratie wordt in deze studie gebruik gemaakt van CROW kencijfers[2]. Verkeersgeneratie is een directe afgeleide van parkeren. Daar de te

[2] CROW publicatie 381: Toekomstbestendig parkeren – Van parkeerkencijfers naar parkeernormen

hanteren parkeernormen afwijken van de parkeerkencijfers van CROW is de verkeersgeneratie op basis van maatwerk bepaald. Voor het bepalen van de maatwerk verkeersgeneratie voor deze ontwikkeling zijn de CROW-kencijfers omgerekend naar een verkeersgeneratie per parkeerplaats.

Voor de omrekening is uitgegaan van de gemiddelde kencijfers binnen de bandbreedtes van parkeren en verkeersgeneratie. Hierbij is conform gemeentelijk parkeerbeleid uitgegaan van een locatie in niet-stedelijk gebied en rest bebouwde kom. In tabel 1 zijn de te hanteren kencijfers van parkeren en verkeersgeneratie conform CROW opgenomen. Op basis van de te hanteren kencijfers van CROW bedraagt de verkeersgeneratie 21,7 / 7,5 = 2,9 motorvoertuigbeweging (mvt) per parkeerplaats.

kencijfer	functie conform CROW	min	max	gem
parkeren	4* hotel	7,0	8,0	7,5
verkeersgeneratie	4* hotel	20,3	23,1	21,7

Tabel 1: Overzicht kencijfers parkeren en verkeersgeneratie

De parkeerbehoefte van de beoogde ontwikkeling bedraagt 51,7 parkeerplaats. De toekomstige verkeersgeneratie van het hotel bedraagt hiermee 51,7 x 2,9 = 150 mvt per etmaal. Op moment van schrijven zijn geen actuele verkeerscijfers (data of tellingen) van het omliggend wegennet beschikbaar. Derhalve kan niet worden getoetst in hoeverre dit extra verkeer op een acceptabele wijze kan worden afgewikkeld op het omliggend wegennet. Verkeerskundig beschouwd zijn 150 motorvoertuigbewegingen op een etmaal beperkt. Op basis van de berekende extra verkeersgeneratie wordt niet verwacht dat dit extra verkeer leidt tot knelpunten met betrekking tot verkeersafwikkeling of doorstroming.

Verwacht wordt dat vrijwel alle toekomstige hotelgasten rijden via de Markt, daar de auto parkeren (blauwe zone) voor het uitladen en inchecken en vervolgens verder rijden naar een parkeerplek elders. De ontwikkellocatie is gelegen in het centrumgebied. Het centrumgebied, waaronder de Markt, is in 2017 heringericht als autoluw gebied. Streven is hierbij de verkeersintensiteiten zo veel mogelijk te beperken. Hiermee heeft het gebied een transformatie van verkeersgebied naar verblijfsgebied doorgemaakt. Vanuit dit standpunt moet kritisch worden beschouwd in hoeverre extra verkeer op de locatie wenselijk is. Vertrekpunt hierbij is in principe geen extra verkeer; waarmee ook het extra verkeer van de ontwikkeling niet wenselijk is op deze locatie. Hoewel vanuit verkeersgeneratie de ontwikkeling naar verwachting niet leidt tot verkeerskundige knelpunten, wordt in het licht van het verkeersluwe karakter de extra verkeersgeneratie van de ontwikkeling afgeraden.