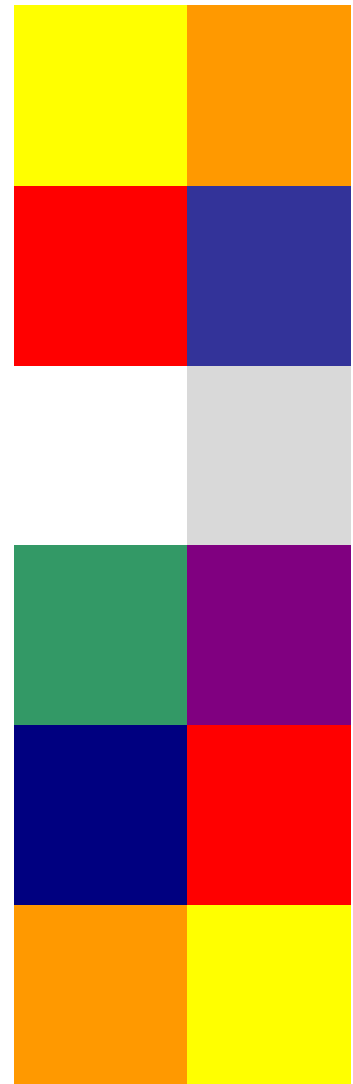




BIJLAGE 4

bij Toelichting

Parkeeronderzoek Vergulde Hand



BESTEMMINGSPLAN

VERGULDE HAND OOST



Delft Infra Advies
verkeerskundig adviesbureau

Parkeeronderzoek Vergulde Hand

Gemeente Vlaardingen





Delft Infra Advies
verkeerskundig adviesbureau

Parkeeronderzoek Vergulde Hand

versie:	definitief
datum:	12 oktober 2012
projectnummer:	12060

opdrachtgever:	Gemeente Vlaardingen
contactpersoon opdrachtgever:	mevr. ir. P.M. Koppert

projectteam DIA:	ir. E.R. Hooglander
------------------	---------------------

Delft Infra Advies B.V.
Rotterdamseweg 183 c
2629 HD Delft
T 015 – 268 26 12
F 015 – 268 26 14
info@delft-infra-advies.nl



Inhoud

1	Inleiding.....	1
2	Onderzoeksopzet	2
2.1	Gebiedsafbakening.....	2
2.2	Capaciteit.....	2
2.3	Onderzoeksperioden	3
2.4	Onderzoeksuitvoering	3
3	Resultaten parkeeronderzoek	4
3.1	Omstandigheden	4
3.2	Bezettingsgraden.....	4
3.3	Conclusies	8
	Bijlage I: Overzicht secties	9
	Bijlage II: Parkeercapaciteit	10
	Bijlage III: Resultaten parkeerdrukmetingen	11
	Bijlage IV: Resultaten parkeerdrukmetingen eerste telling	13



1 Inleiding

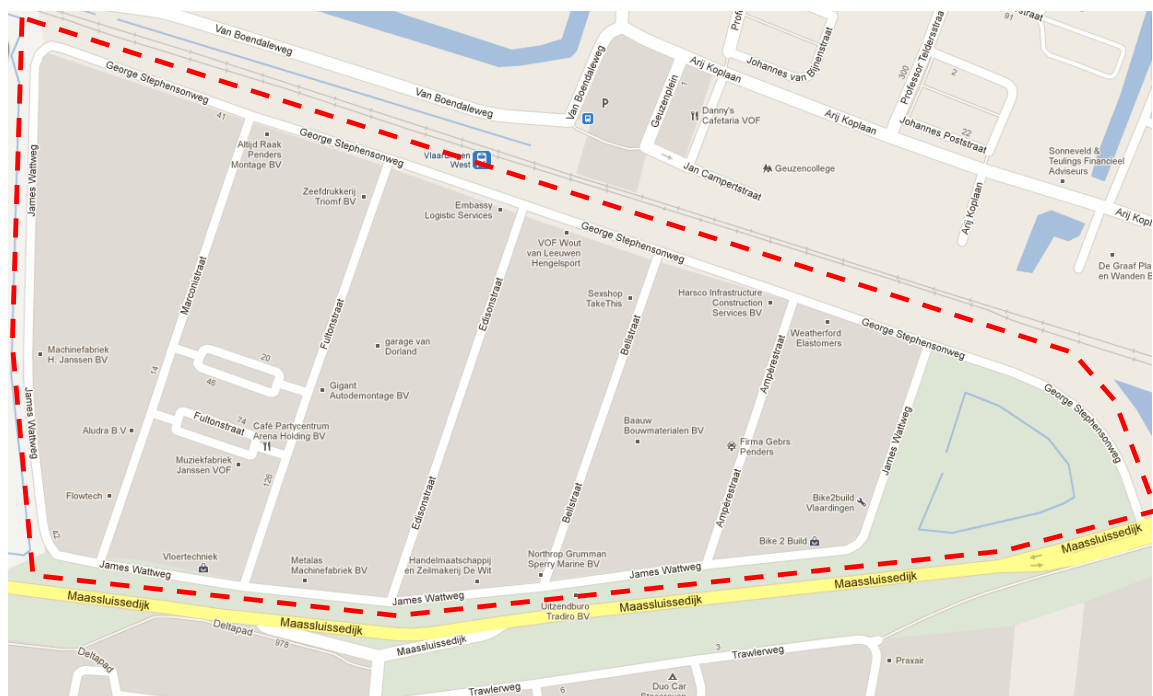
De gemeente Vlaardingen heeft behoefte aan inzicht in de parkeerdruk op de bedrijventerreinen Vergulde Hand en in het bijzonder het parkeren van vrachtwagens in het gebied. De gemeente heeft Delft Infra Advies opdracht gegeven een parkeeronderzoek uit te voeren. Het parkeeronderzoek bestaat uit één parkeerdrukmeting overdag en één parkeerdrukmeting in de avonduren.

2 Onderzoeksoptzet

2.1 Gebiedsafbakening

Het onderzoeksgebied betreft het gebied dat wordt omsloten door de volgende elementen (zie ook figuur 2.1):

- Spoorlijn Hoek van Holland – Rotterdam ten noorden van het onderzoeksgebied;
- Maassluisdijk ten zuiden van het onderzoeksgebied;
- James Wattweg ten westen van het onderzoeksgebied.



Figuur 2.1: Onderzoeksgebied Vergulde Hand

Het gebied is onderverdeeld in 25 secties. In bijlage I is een volledig overzicht weergegeven van de sectie-indeling.

2.2 Capaciteit

Voorafgaand aan de metingen heeft een capaciteitsbepaling plaats gevonden. Van elke sectie is de capaciteit visueel geïnventariseerd. De capaciteit van het parkeren langs de rijbaan is door de gemeente aangeleverd. In de tabel van bijlage II is de parkeercapaciteit van de secties weergegeven.



2.3 Onderzoeksperioden

De metingen hebben plaats gevonden op de volgende dagen en tijdstippen:

- dinsdag 25 september 2012, vanaf 11.00 uur;
- dinsdag 25 september 2012, vanaf 20.00 uur.

Door een misverstand is bij deze tellingen geen onderscheid gemaakt tussen personen en niet-personenauto's en zijn de foutgeparkeerde auto's en geblokkeerde parkeerplaatsen niet apart genoteerd. Er is daarom een tweede meting gehouden op:

- dinsdag 2 oktober 2012, vanaf 20.00 uur;
- dinsdag 9 oktober 2012, vanaf 11.00 uur.

Hiermee is een gelijke weekdag en zijn gelijke tijdstippen aangehouden als door de gemeente gewenst.

2.4 Onderzoeksuitvoering

Tijdens de tweede serie parkeertellingen is per parkeerplaats genoteerd of deze bezet is door een personenauto of een niet-personenauto. Indien een parkeerplaats niet beschikbaar was voor parkeren, bijvoorbeeld door een container of door wegwerkzaamheden, dan is dit genoteerd als blokkade.

Er is onderscheid gemaakt tussen goed en fout (illegaal) parkeren. Onder foutparkeren wordt verstaan parkeren op plaatsen waar dit niet is toegestaan, zoals op het trottoir, voor een uitrit of bij een parkeerverbod. Deze auto's worden wel meegenomen bij het bepalen van de bezettingsgraad.

Het aantal vrachtwagens dat op (haaks-)parkeerplaatsen stonden is apart genoteerd met daarbij hoeveel parkeerplaatsen deze in gebruik hadden.

Met behulp van de telgegevens is de bezettingsgraad per sectie bepaald. In het volgende hoofdstuk is dit verder uitgewerkt.

3 Resultaten parkeeronderzoek

3.1 Omstandigheden

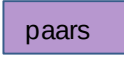
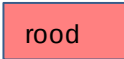
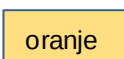
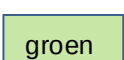
Gedurende de onderzoeksperioden zijn geen bijzondere omstandigheden waargenomen.

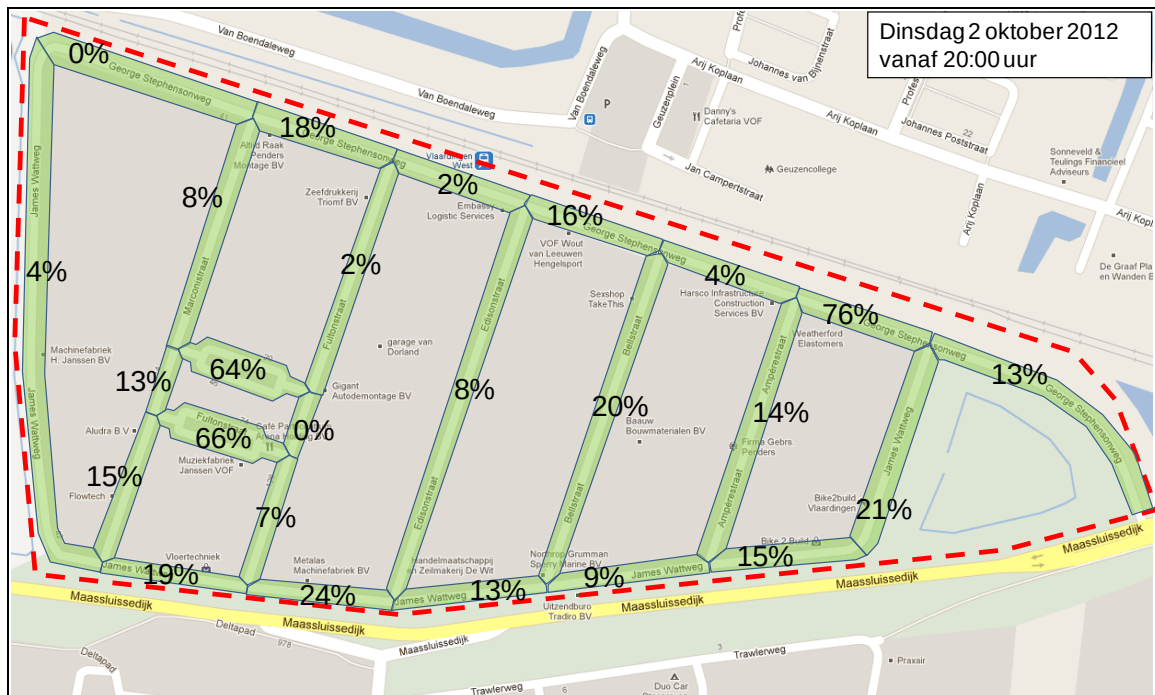
3.2 Bezettingsgraden

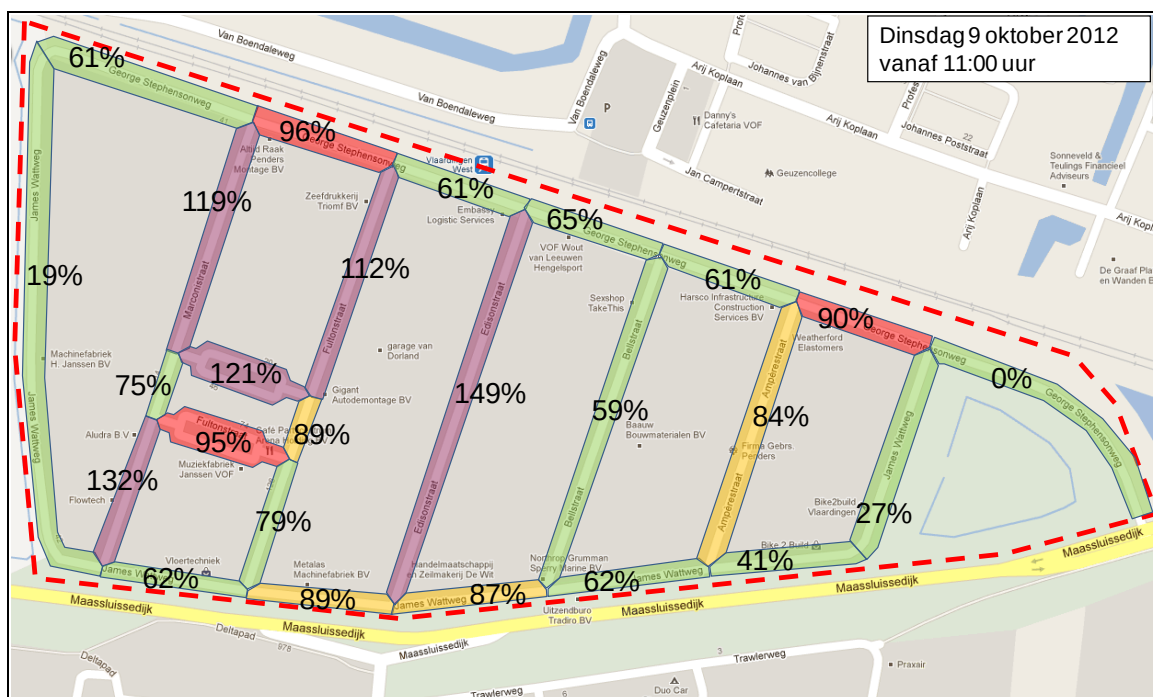
De bezettingsgraad geeft het percentage bezette parkeerplaatsen weer. De bezettingsgraad is het aantal auto's gedeeld door het totaal aantal aanwezige parkeerplaatsen. Bij een bezetting tussen 80% en 90% wordt de tabel oranje weergegeven. Bij een bezetting tussen 90% en 100% wordt de parkeerruimte vol ervaren. Dit is in de tabel in het rood weergegeven. Bij een bezetting van meer dan 100% betekent dit, dat er meer vraag naar parkeerplaatsen is, dan dat er parkeerplaatsen zijn. Deze overbezetting is in de tabel in het paars aangegeven. In bijlage III is een volledig overzicht weergegeven van de resultaten van respectievelijk de dagmeting en de nachtmeting. Als extra wordt in bijlage IV het overzicht van de eerste tellingen van 25 september, zonder het onderscheid van personenauto en niet personenauto, getoond.

In deze paragraaf worden de resultaten grafisch weergegeven voor een snel inzicht in de parkeerdruk per gebied. In figuur 3.1 tot en met figuur 3.4 zijn de resultaten van de verschillende tellingen weergegeven.

In de grafische weergaven is de volgende kleurverdeling toegepast:

-  : bezettingsgraad hoger dan 100%;
-  : bezettingsgraad 90 tot 100%;
-  : bezettingsgraad 80 tot 90%;
-  : bezettingsgraad lager dan 80%.



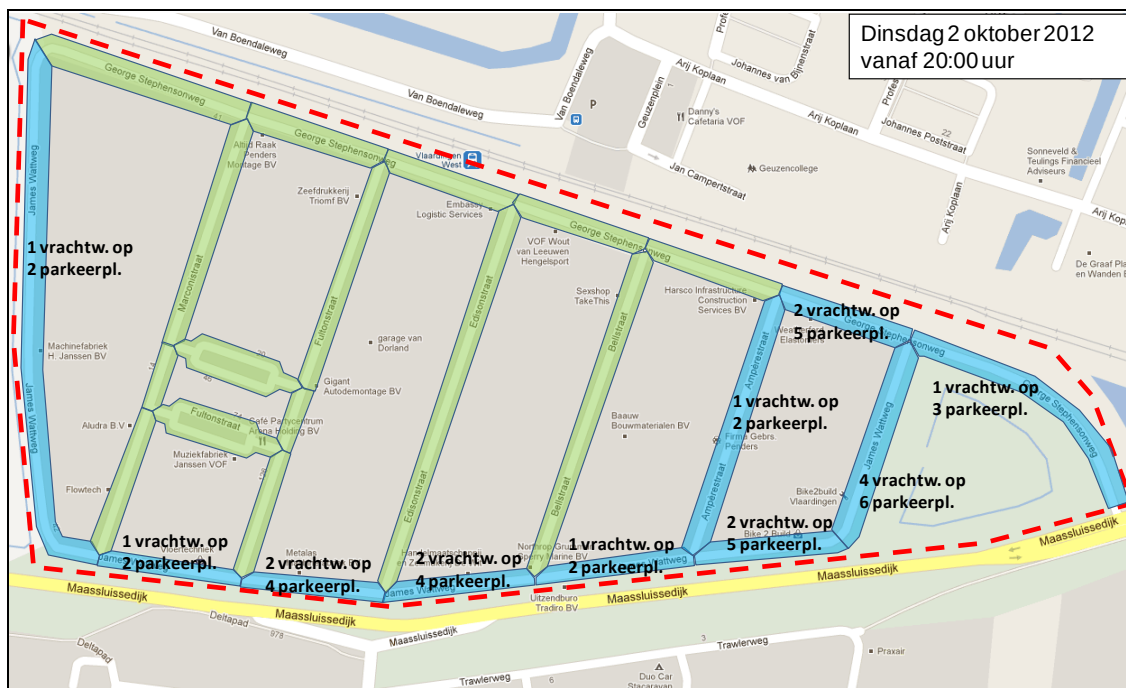


Figuur 3.3: Resultaten per sectie 9-10-12, 11:00 uur



Figuur 3.4: Resultaat van het gebied 9-10-12, 11:00 uur

In de grafische weergaven van figuren 3.5 en 3.6 zijn het aantal getelde vrachtwagens en bezette parkeervakken weergegeven. Hierbij zijn de secties, waarin de vrachtwagens stonden, in blauw weergegeven.



Figuur 3.5: Geparkeerde vrachtwagens met parkeervak gebruik, 2-10-12, 20:00 uur



Figuur 3.6: Geparkeerde vrachtwagens met parkeervak gebruik, 9-10-12, 11:00 uur



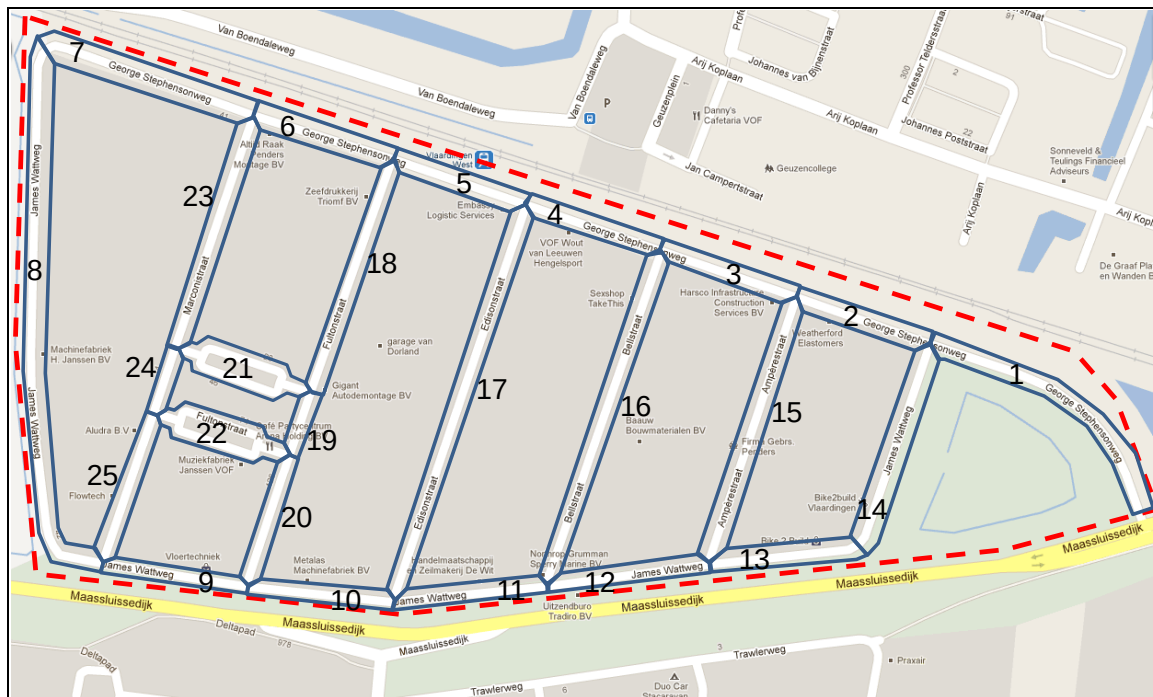
3.3 Conclusies

Op basis van de resultaten van het onderzoek, zijn de volgende conclusies te trekken:

- Op de teldagen is zowel 's ochtends als 's avonds de bezetting minder dan 80% voor het hele gebied, in de ochtend is het 73% in de avond is het 16%.
- In de ochtend is er in diverse secties een overbezetting geconstateerd: met name in de Edisonstraat, Fultonstraat en Marconistraat. Op de George Stephensonweg, James Wattweg en Ampèrestraat zijn enkele secties druk (80-90%) tot zeer druk (90-100%).
- In de avond is de drukste sectie op de George Stephensonweg (76%) en op de doorsteken tussen Fultonstraat en Marconistraat (ca. 65%). De rest schommelt tussen de 0% en 24%.
- In de avond zijn diverse geparkeerde vrachtwagens geconstateerd op de George Stephensonweg en met name de James Wattweg. Overdag staan er ook, zelfs relatief veel, vrachtwagens op de straten tussen voorgenoemde wegen in. Het maximum per sectie is geconstateerd op de Edisonstraat met 7 vrachtwagens die in totaal 19 parkeerplaatsen bezet hielden.



Bijlage I: Overzicht secties





Bijlage II: Parkeercapaciteit

Sectionummer	Straatnaam	Algemene parkeerpl.	Gehandicaptenpl.	Totaal
1	George Stephensonweg	33		33
2	George Stephensonweg	21		21
3	George Stephensonweg	51		51
4	George Stephensonweg	53		53
5	George Stephensonweg	54		54
6	George Stephensonweg	28		28
7	George Stephensonweg	60	2	62
8	James Wattweg	80		80
9	James Wattweg	26		26
10	James Wattweg	21		21
11	James Wattweg	39		39
12	James Wattweg	34		34
13	James Wattweg	41		41
14	James Wattweg	51	1	52
15	Ampèrestraat	44		44
16	Bellstraat	56		56
17	Edisonstraat	50		50
18	Fultonstraat	43		43
19	Fultonstraat	10		10
20	Fultonstraat	28		28
21	Fultonstraat	44		44
22	Fultonstraat	44		44
23	Marconistraat	39		39
24	Marconistraat	8		8
25	Marconistraat	27		27
Totaal Vergulde Hand		985	3	988

Bijlage III: Resultaten parkeerdrukmetingen

Tabel III.1: Resultaten parkeerdrukmeting dinsdag 2 oktober 2012, 20:00 uur

Sectie	Straat	Algemene parkeerplaatsen				Gehandicaptenpp.				Geparkeerde vrachtwagen		fout-geparkeerde	geblokkeerde	Totaal		
		cap	personenauto	niet-pers.auto	bez.	cap.	personenauto	niet-pers.auto	bez.	aantal	gebruikte p-vakken	voertuigen	parkeerplaatsen	Cap.	aantal	bez.gr.
1	G. Stephensonweg	33	1	0	3%					1	3	0	3	30	4	13%
2	G. Stephensonweg	21	7	1	38%					2	5	0	4	17	13	76%
3	G. Stephensonweg	51	0	2	4%					0	0	0	5	46	2	4%
4	G. Stephensonweg	53	8	0	15%					0	0	0	4	49	8	16%
5	G. Stephensonweg	54	0	1	2%					0	0	0	2	52	1	2%
6	G. Stephensonweg	28	1	4	18%					0	0	0	0	28	5	18%
7	G. Stephensonweg	60	0	0	0%	2	0	0	0%	0	0	0	0	62	0	0%
8	J. Wattweg	80	0	1	1%					1	2	0	0	80	3	4%
9	J. Wattweg	26	2	1	12%					1	2	0	0	26	5	19%
10	J. Wattweg	21	1	0	5%					2	4	0	0	21	5	24%
11	J. Wattweg	39	1	0	3%					2	4	0	0	39	5	13%
12	J. Wattweg	34	1	0	3%					1	2	0	0	34	3	9%
13	J. Wattweg	41	1	0	2%					2	5	0	0	41	6	15%
14	J. Wattweg	51	5	0	10%	1	0	0	0%	4	6	0	0	52	11	21%
15	Amperestraat	44	3	1	9%					1	2	0	0	44	6	14%
16	Bellstraat	56	9	2	20%					0	0	0	0	56	11	20%
17	Edisonstraat	50	4	0	8%					0	0	0	0	50	4	8%
18	Fultonstraat	43	1	0	2%					0	0	0	0	43	1	2%
19	Fultonstraat	10	0	0	0%					0	0	0	0	10	0	0%
20	Fultonstraat	28	2	0	7%					0	0	0	0	28	2	7%
21	Fultonstraat	44	21	7	64%					0	0	0	0	44	28	64%
22	Fultonstraat	44	24	5	66%					0	0	0	0	44	29	66%
23	Marconistraat	39	3	0	8%					0	0	0	0	39	3	8%
24	Marconistraat	8	1	0	13%					0	0	0	0	8	1	13%
25	Marconistraat	27	3	1	15%					0	0	0	0	27	4	15%
Totaal Vergulde Hand		985	99	26	13%	3	0	0	0%	17	35	0	18	970	160	16%

Tabel III.2: Resultaten parkeerdrukmeting dinsdag 9 oktober 2012, 11:00 uur

Sectie	Straat	Algemene parkeerplaatsen				Gehandicaptenpp.				Geparkeerde vrachtwagen		fout-geparkeerde	geblokkeerde	Totaal		
		cap	personenauto	niet-pers.auto	bez.	cap.	personenauto	niet-pers.auto	bez.	aantal	gebruikte p-vakken	voertuigen	parkeerplaatsen	Cap.	aantal	bez.gr.
1	G. Stephensonweg	33	0	0	0%					0	0	0	0	33	0	0%
2	G. Stephensonweg	21	19	0	90%					0	0	0	0	21	19	90%
3	G. Stephensonweg	51	28	1	57%					0	0	2	0	51	31	61%
4	G. Stephensonweg	53	31	2	62%					0	0	0	2	51	33	65%
5	G. Stephensonweg	54	27	3	56%					0	0	3	0	54	33	61%
6	G. Stephensonweg	28	18	7	89%					1	1	1	0	28	27	96%
7	G. Stephensonweg	60	29	2	52%	2	0	0	0%	2	6	1	0	62	38	61%
8	J. Wattweg	80	12	1	16%					0	0	2	0	80	15	19%
9	J. Wattweg	26	4	0	15%					1	3	9	0	26	16	62%
10	J. Wattweg	21	6	0	29%					3	8	3	2	19	17	89%
11	J. Wattweg	39	31	1	82%					1	2	0	0	39	34	87%
12	J. Wattweg	34	16	1	50%					1	3	1	0	34	21	62%
13	J. Wattweg	41	9	1	24%					2	7	0	0	41	17	41%
14	J. Wattweg	51	5	6	22%	1	0	0	0%	1	3	0	0	52	14	27%
15	Amperestraat	44	24	4	64%					4	9	0	0	44	37	84%
16	Bellstraat	56	19	12	55%					1	1	1	0	56	33	59%
17	Edisonstraat	50	48	6	108%					7	19	0	1	49	73	149%
18	Fultonstraat	43	34	9	100%					2	3	4	0	43	50	116%
19	Fultonstraat	10	5	0	50%					2	2	1	1	9	8	89%
20	Fultonstraat	28	18	2	71%					0	0	2	0	28	22	79%
21	Fultonstraat	44	43	5	109%					0	0	3	2	42	51	121%
22	Fultonstraat	44	30	5	80%					1	2	5	0	44	42	95%
23	Marconistraat	39	32	7	100%					0	0	4	3	36	43	119%
24	Marconistraat	8	5	0	63%					0	0	1	0	8	6	75%
25	Marconistraat	27	24	6	111%					0	0	3	2	25	33	132%
Totaal Vergulde Hand		985	517	81	61%	3	0	0	0%	29	69	46	13	975	713	73%

Bijlage IV: Resultaten parkeerdrukmetingen eerste telling

Tabel IV.1: Resultaten parkeerdrukmeting dinsdag 25 september 2012, 11:00 uur

Sectie	Straat	Algemene parkeerplaatsen			Gehandicaptenpp.			Geparkeerde vrachtwagen		Totaal		
		Cap	Aantal	bez.gr.	Cap.	Aantal	bez.gr.	aantal	gebruikte p-vakken	Cap.	aantal	bez.gr.
1	G. Stephensonweg	33	0	0%				0	0	33	0	0%
2	G. Stephensonweg	21	18	86%				1	2	21	20	95%
3	G. Stephensonweg	51	31	61%				0	0	51	31	61%
4	G. Stephensonweg	53	33	62%				0	0	53	33	62%
5	G. Stephensonweg	54	33	61%				0	0	54	33	61%
6	G. Stephensonweg	28	19	68%				1	1	28	20	71%
7	G. Stephensonweg	60	37	62%	2	0	0%	1	2	62	39	63%
8	J. Wattweg	80	25	31%				0	0	80	25	31%
9	J. Wattweg	26	7	27%				1	1	26	8	31%
10	J. Wattweg	21	10	48%				2	5	21	15	71%
11	J. Wattweg	39	25	64%				0	0	39	25	64%
12	J. Wattweg	34	28	82%				0	0	34	28	82%
13	J. Wattweg	41	13	32%				0	0	41	13	32%
14	J. Wattweg	51	11	22%	1	0	0%	0	0	52	11	21%
15	Amperestraat	44	36	82%				2	3	44	39	89%
16	Bellstraat	56	57	102%				3	5	56	62	111%
17	Edisonstraat	50	52	104%				0	0	50	52	104%
18	Fultonstraat	43	45	105%				0	0	43	45	105%
19	Fultonstraat	10	8	80%				2	3	10	11	110%
20	Fultonstraat	28	26	93%				0	0	28	26	93%
21	Fultonstraat	44	48	109%				0	0	44	48	109%
22	Fultonstraat	44	40	91%				0	0	44	40	91%
23	Marconistraat	39	20	51%				0	0	39	20	51%
24	Marconistraat	8	5	63%				0	0	8	5	63%
25	Marconistraat	27	24	89%				0	0	27	24	89%
Totaal Vergulde Hand		985	651	66%	3	0	0%	13	22	988	673	68%

Tabel IV.2: Resultaten parkeerdrukmeting dinsdag 25 september 2012, 20:00 uur

Sectie	Straat	Algemene parkeerplaatsen			Gehandicaptenpp.			Geparkeerde vrachtwagen		Totaal		
		Cap	Aantal	bez.gr.	Cap.	Aantal	bez.gr.	aantal	gebruikte p-vakken	Cap.	aantal	bez.gr.
1	G. Stephensonweg	33	0	0%				2	4	33	4	12%
2	G. Stephensonweg	21	7	33%				3	6	21	13	62%
3	G. Stephensonweg	51	10	20%				0	0	51	10	20%
4	G. Stephensonweg	53	5	9%				0	0	53	5	9%
5	G. Stephensonweg	54	4	7%				0	0	54	4	7%
6	G. Stephensonweg	28	6	21%				1	2	28	8	29%
7	G. Stephensonweg	60	1	2%	2	0	0%	0	0	62	1	2%
8	J. Wattweg	80	4	5%				0	0	80	4	5%
9	J. Wattweg	26	1	4%				0	0	26	1	4%
10	J. Wattweg	21	1	5%				3	6	21	7	33%
11	J. Wattweg	39	0	0%				1	2	39	2	5%
12	J. Wattweg	34	3	9%				0	0	34	3	9%
13	J. Wattweg	41	0	0%				1	2	41	2	5%
14	J. Wattweg	51	1	2%	1	0	0%	3	5	52	6	12%
15	Amperestraat	44	0	0%				0	0	44	0	0%
16	Bellstraat	56	7	13%				0	0	56	7	13%
17	Edisonstraat	50	0	0%				3	7	50	7	14%
18	Fultonstraat	43	10	23%				0	0	43	10	23%
19	Fultonstraat	10	5	50%				0	0	10	5	50%
20	Fultonstraat	28	12	43%				0	0	28	12	43%
21	Fultonstraat	44	21	48%				0	0	44	21	48%
22	Fultonstraat	44	25	57%				0	0	44	25	57%
23	Marconistraat	39	3	8%				1	2	39	5	13%
24	Marconistraat	8	1	13%				0	0	8	1	13%
25	Marconistraat	27	7	26%				0	0	27	7	26%
Totaal Vergulde Hand		985	134	14%	3	0	0%	18	36	988	170	17%