



Rapportage

Parkeeronderzoek Midscheeps 3 - hermeting 2020

lefier

Opdrachtgever:
Lefier

Projectnummer:
11121203

Datum:
20 november 2020

**Bezoekadres**

Tinnegieter 20
9502 EX Stadskanaal

Postadres

Postbus 12
7683 ZG Den Ham

T +31 (0) 546 67 88 88

F +31 (0) 546 67 28 25

E info@roelofsgroep.nl

Tevens vestigingen in

Den Ham
Sneek
Spijkenisse
Stadskanaal
Steenwijk
Veenendaal
Weesp


Projectgegevens

Naam: Parkeeronderzoek Midscheeps 3 - hermeting 2020
Nummer: 11121203
Documentnummer: R01-D01-11121203-nrk
Status: Definitief/01
Datum: 20 november 2020
Auteur: Ir. N. Rolink

Opdrachtgever

Lefier
Postbus 2102
7801 CC Emmen

Autorisatie

Naam: Ing. C.T. Adema
Handtekening: 
Datum: 20 november 2020

Niets uit deze rapportage mag worden veeleevoudigd of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van de opdrachtgever. Noch mag het zonder dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd.



Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	1
2	Onderzoeksmethodiek.....	2
2.1	Onderzoeksgebied en sectie-indeling	2
2.2	Parkeercapaciteit.....	3
2.3	Parkeerdruk.....	3
2.4	Onderzoeksperiode en weersomstandigheden	4
2.5	Overige aandachtspunten	4
3	Resultaten	5
3.1	Gebied < 150 meter loopafstand	5
3.2	Resultaten totaalgebied.....	6
4	Effecten Covid-19	7
4.1	Verkeersintensiteiten	7
4.2	Resultaten 2019 vs. 2020.....	8
4.3	Conclusie.....	8

Bijlage I – Resultaten per sectie

Bijlage II - Fotoreportage

1 Inleiding

In het kader van de ontwikkeling 'Midscheeps 3' heeft Roelofs Advies en Ontwerp BV in opdracht van Lefier en de gemeente Groningen in 2019 een parkeeronderzoek uitgevoerd. Ten tijde van dit onderzoek werd er gebouwd aan de Kajuit en dit had invloed op zowel de bezetting als de capaciteit.

Lefier heeft Roelofs gevraagd om het onderzoek nogmaals uit te voeren nu deze ontwikkeling gereed is.



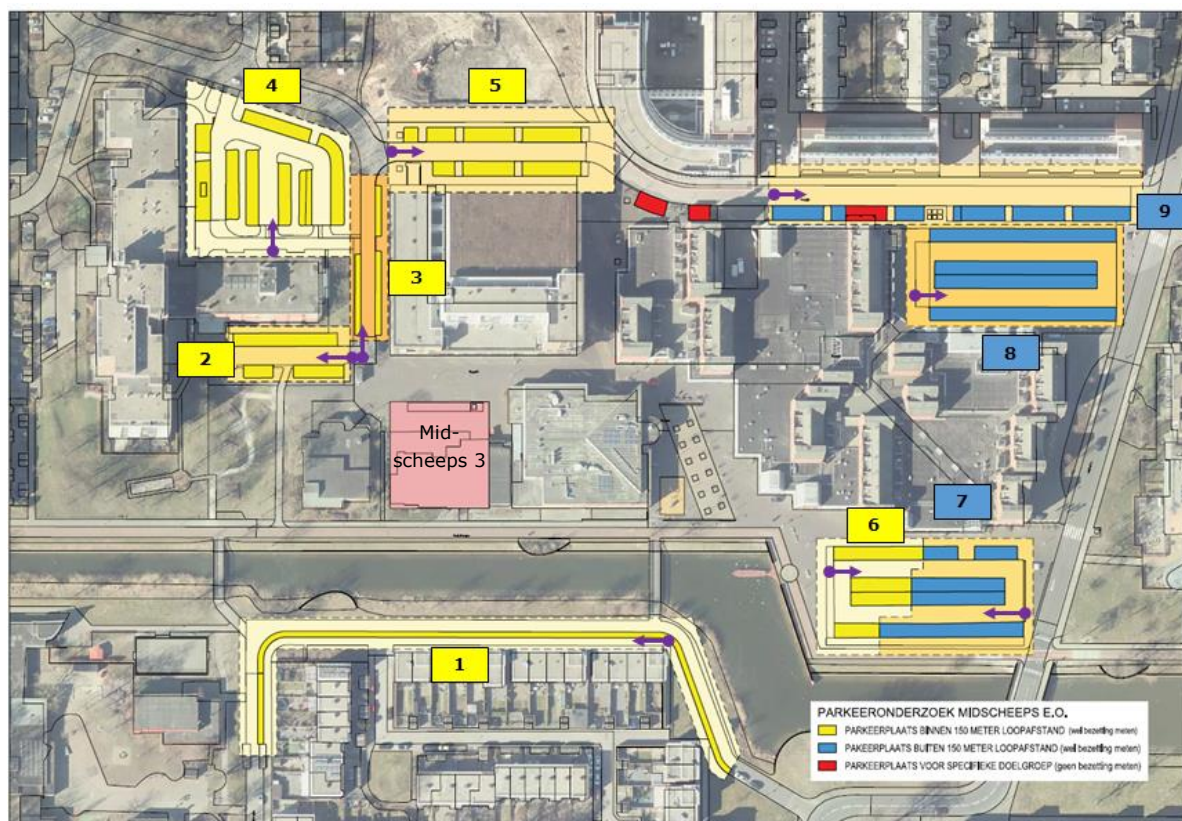
2 Onderzoeksmethodiek

In dit hoofdstuk worden het onderzoeksgebied en de onderzoeksmethodiek toegelicht. Tot slot wordt ingegaan op de omstandigheden en aandachtspunten.

2.1 Onderzoeksgebied en sectie-indeling

Het onderzoeksgebied is exact gelijk aan dat van het onderzoek in 2019. Dit onderzoeksgebied is weergegeven in figuur 2.1. Opdrachtgever heeft aangegeven om onderscheid te maken in sectie 'geel' (binnen 150 meter loopafstand van Midscheeps 3) en sectie 'blauw' (verder dan 150 meter loopafstand aangrenzend aan het gele gebied).

Net als het onderzoek uit 2019 is het gebied opgedeeld in negen secties om in detail inzicht te krijgen binnen zowel het gele als het blauwe gebied. In de rapportage wordt ingegaan op sectie 'geel' en sectie 'blauw' en de detailgegevens zijn in bijlage I weergegeven.



Figuur 2.1 Onderzoeksgebied

2.2 Parkeercapaciteit

Voorafgaand aan de uitvoering van het onderzoek is een inventarisatie van alle secties uitgevoerd. Tijdens deze inventarisatie is per sectie de capaciteit vastgesteld. Bij de capaciteitsbepaling is gekeken naar het aantal openbare parkeerplaatsen. Dit zijn voornamelijk parkeervakken, maar bij Kombuis en een gedeelte van de Kajuit is ook straatparkeren meegenomen als capaciteit. Hier is als uitgangspunt gehanteerd dat een lengte van 6,0m ruimte biedt voor één voertuig (aangegeven door de gemeente).

De totale capaciteit voor het gebied binnen 150 meter loopafstand is 187 parkeerplaatsen. Voor het totale gebied is het 388 parkeerplaatsen. Op woensdagmiddag is er markt van 13:00u en 17:00u en daardoor neemt de capaciteit van sectie 8 met 50 parkeerplaatsen af.

Ten opzichte van 2019 is de capaciteit in sectie 1 met 3 parkeerplaatsen gestegen vanwege een herinrichting en in sectie 5 is de capaciteit met 20 parkeerplaatsen gestegen. Deze waren destijds afgezet in verband met de ontwikkeling aan de Kajuit.

Sectie	Capaciteit	Totaal per gebied
1	29	187
2	17	
3	13	
4	65	
5	29	
6	34	
7	56	201
8	96	
9	49	

Tabel 2.2 Capaciteit per sectie

2.3 Parkeerdruk

Per sectie is op verschillende momenten het aantal geparkeerde voertuigen (bezetting) geregistreerd. Door de bezetting te delen door de capaciteit van de betreffende sectie wordt de parkeerdruk berekend. De parkeerdruk wordt door middel van een kleur snel inzichtelijk gemaakt.

De gehanteerde grenzen van de kleuren zijn:

< 0,6
0,6 – 0,75
0,75 – 0,85
> 0,85

De resultaten zijn in hoofdstuk 3 van deze rapportage opgenomen.

2.4 Onderzoeksperiode en weersomstandigheden

Het onderzoek is uitgevoerd op een werkdagnacht, woensdagmiddag (werkdagmiddag inclusief markt), vrijdagavond (koopavond) en een zaterdagmiddag. Alle momenten zijn twee keer gemeten. De parkeerbezetting is gemeten op de volgende tijden, waarbij de weersomstandigheden ook zijn weergegeven:

periode	datum	tijdstip	Weersomstandigheden
<i>Werkdagnacht</i>	Donderdag 5 november 2020	0:00u – 6:00u	Droog, circa 2 ^o C
	Woensdag 11 november 2020		Droog, circa 7 ^o C
<i>Werkdagmiddag (+markt)</i>	Woensdag 4 november 2020	14:00u -15:00u	Lichte regen, circa 7 ^o C
	Woensdag 11 november 2020		Droog, circa 10 ^o C
<i>Koopavond</i>	Vrijdag 6 november 2020	18:30u – 19:30u	Droog, circa 8 ^o C
	Vrijdag 13 november 2020		Droog, circa 11 ^o C
<i>Zaterdagmiddag</i>	Zaterdag 7 november 2020	14:00u – 15:00u	Droog, circa 12 ^o C
	Zaterdag 14 november 2020		Droog, circa 14 ^o C

Tabel 2.3 Registratiemomenten

2.5 Overige aandachtspunten

- Ten tijde van het onderzoek was er sprake van de tweede golf met betrekking tot Covid-19. Het risiconiveau is landelijk ingeschaald op zeer ernstig. Dit houdt in dat thuiswerken streng wordt geadviseerd, horeca gesloten is en bezoek beperkt is tot maximaal 2 gasten per dag. In hoofdstuk 4 worden de effecten hiervan kwalitatief beschreven.
- De woensdagmiddag is een werkdag inclusief markt. De markt zorgt voor een afname van de capaciteit (50 parkeerplaatsen) en heeft mogelijk ook voor een verkeersaantrekkende werking. De woensdagmiddag is daarmee niet representatief voor de middagen op overige werkdagen.
- In sectie 8 hield een oliebollenkraam vijf parkeerplaatsen bezet tijdens enkele meetmomenten. Deze capaciteitsreductie is echter niet meegenomen, aangezien dit een tijdelijke reductie betreft die een vertekend beeld zou geven voor een jaargemiddelde situatie. Dit uitgangspunt is echter niet bepalend voor de conclusies.

3 Resultaten

Het gebied is opgedeeld in een primair gebied (<150 meter afstand vanaf Midscheeps 3) en een secundair gebied (>150 meter afstand vanaf Midscheeps 3). In de eerste paragraaf van dit hoofdstuk worden de resultaten voor het primaire gebied gepresenteerd en vervolgens wordt ingegaan op het totale onderzoeksgebied. In bijlage I zijn de gedetailleerde onderzoeksgegevens per sectie weergegeven en in bijlage II is een impressie van de bezetting door middel van foto's gemaakt.

3.1 Gebied < 150 meter loopafstand

De capaciteit van het gebied is 187 parkeerplaatsen. In tabel 3.1 is de bezetting en de parkeerdruk per meetmoment weergegeven. Daarnaast is ook de restcapaciteit weergegeven. De Gemeente Groningen heeft aangegeven dat een maximale parkeerdruk van 85% acceptabel is. De restcapaciteit is gedefinieerd als beschikbare parkeerplekken tot een parkeerdruk van 85% is bereikt.

Meetmoment	Bezetting < 150 m	Parkeerdruk < 150 m	Restcapaciteit < 150 m
Werkdagnacht 1	86	46%	73
Werkdagnacht 2	80	43%	79
Werkdagmiddag + markt 1	162	87%	0 (-3)
Werkdagmiddag + markt 2	157	84%	2
Koopavond 1	103	55%	56
Koopavond 2	118	63%	41
Zaterdagmiddag 1	123	66%	36
Zaterdagmiddag 2	125	67%	34

Tabel 3.1 Resultaten primair gebied

Het drukste meetmoment is de woensdagmiddag. De parkeerdruk is 84% en 87% en er is beperkte of geen restcapaciteit. De markt heeft hier hoogstwaarschijnlijk een belangrijke invloed op, ook al valt de markt buiten het primaire gebied. Er is duidelijk te zien dat het verkeer van sectie 8 (waar de markt zich bevindt) verschuift naar secties binnen het primaire gebied.

Op de overige zes meetmomenten is de parkeerdruk veel lager. Zaterdagmiddag is maatgevend (hoogste parkeerdruk) voor de overige dagen met een parkeerdruk van 67% en een restcapaciteit van 34 plaatsen.

3.2 Resultaten totaalgebied

De capaciteit van het totale gebied is 388 voertuigen (op de woensdagmiddag 338 in verband met de markt). In tabel 3.2 is de bezetting, de parkeerdruk en de restcapaciteit (tot de grens van 85%) per meetmoment weergegeven voor het totaalgebied, dus voor zowel het gebied binnen een loopafstand van 150 meter als het blauwe gebied uit figuur 1.

Meetmoment	Bezetting	Parkeerdruk	Restcapaciteit
Werkdagnacht 1	123	32%	207
Werkdagnacht 2	113	29%	217
Werkdagmiddag + markt 1	314	91%	0 (-22)
Werkdagmiddag + markt 2	294	86%	0 (-2)
Koopavond 1	167	43%	163
Koopavond 2	198	51%	132
Zaterdagmiddag 1	256	66%	74
Zaterdagmiddag 2	269	69%	61

Tabel 3.2 Resultaten totaalgebied

Voor het totale gebied is de conclusie nagenoeg gelijk als voor het primaire gebied. Het drukste meetmoment is de woensdagmiddag en de parkeerdruk ligt boven de 85%-grens. Naast dat de woensdagmiddag het drukst is, is ook de capaciteit lager.

Op de overige zes meetmomenten is de parkeerdruk veel lager. Zaterdagmiddag is maatgevend voor de overige dagen met een parkeerdruk van 69% en een restcapaciteit van 61 parkeerplaatsen.

4 Effecten Covid-19

Sinds maart 2020 is er sprake van Covid-19 in Nederland. De maatregelen die van kracht zijn, zijn afhankelijk van het risiconiveau. Ten tijde van het onderzoek was sprake van het risiconiveau 'zeer ernstig'. Dit houdt in dat streng geadviseerd wordt om thuis te werken. Dit kan de parkeersituatie beïnvloeden. In dit hoofdstuk is dit inzichtelijk gemaakt.

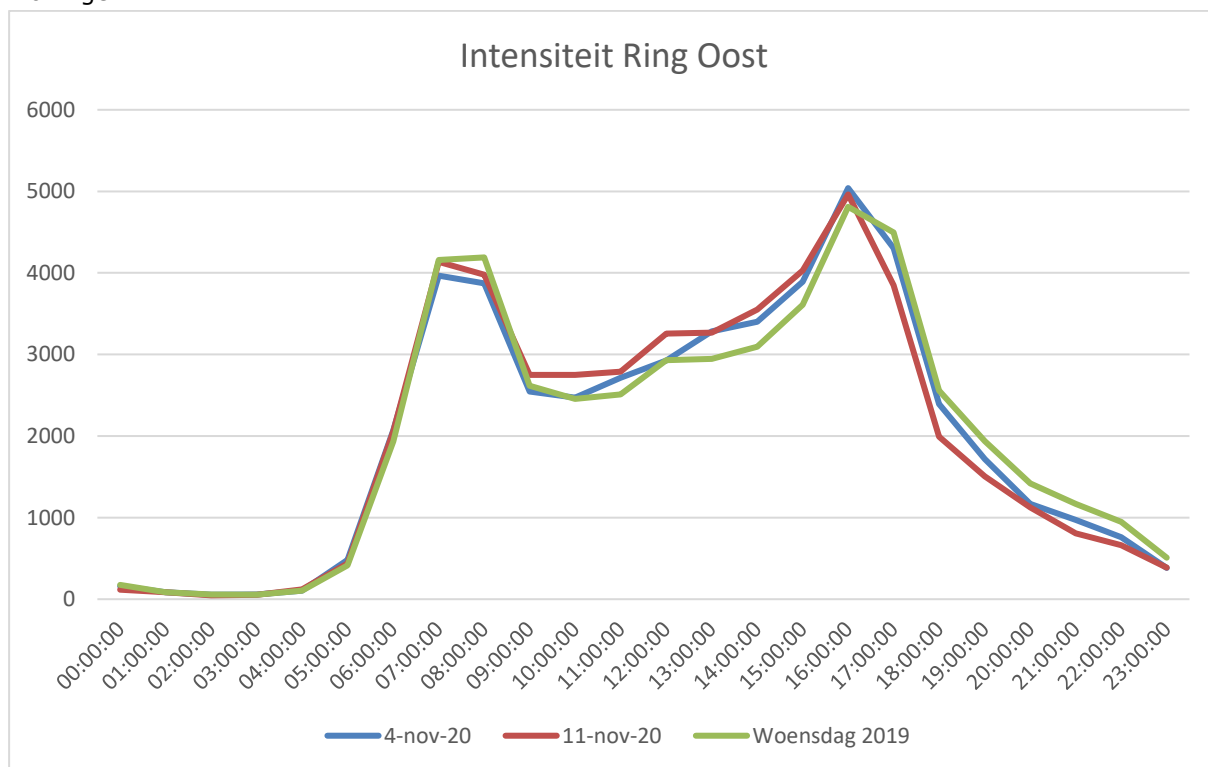
4.1 Verkeersintensiteiten

Om inzicht te krijgen in de mate van thuiswerken wordt gekeken naar de verkeersintensiteiten. Dit is een goede indicator om te zien of er veel wordt thuisgewerkt. In deze analyse is gekeken naar vaste telpunten op de oostelijke ringweg van Groningen, nabij de aansluiting Lewenborg. Dit is het vaste telpunt dat het dichtst bij het onderzoeksgebied ligt. In figuur 4.1 is het verkeersbeeld van 4 november, 11 november en de gemiddelde woensdag van 2019 weergegeven. Hieruit kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

- De ochtendspits is gemiddeld 5% rustiger dan in 2019;
- De intensiteit in de middag (voor de avondspits) ligt hoger dan in 2019;
- De avondspits is korter qua duur.

Dit zijn patronen die sinds de intrede van Covid-19 in heel Nederland te zien zijn. Door het thuiswerken is de ochtendspits rustiger. Het verschil met 2019 is echter beperkt. Tijdens de lockdown van de eerste coronagolf was dit verschil groter. In de middag worden echter meer ritten gemaakt en is de dalperiode hoger. Dit duidt erop dat meer mensen tijdens werktijd zijn gaan reizen.

Op basis van de cijfers kan geconcludeerd worden dat er wel wordt thuisgewerkt, maar dat dit in beperkte mate is. Het zou een licht effect kunnen hebben op het aantal voertuigen rondom woningen.



Figuur 4.1 Vergelijking intensiteiten

4.2 Resultaten 2019 versus 2020

Om de effecten van Covid-19 en het thuiswerken te duiden, worden de cijfers van 2019 en 2020 naast elkaar gelegd. De grootste verandering is te zien in sectie 5, waar de parkeerbezetting (maar ook de capaciteit) sterk is gestegen. De bezetting in sectie 4 is echter gedaald. Beide kunnen verklaard worden door het feit dat destijds een deel van sectie 5 was afgezet vanwege de bouw van het wooncomplex aan de Kajuit.

Sectie 2 en 3 komen sterk overeen met het onderzoek uit 2019. Gezien de woningen rondom deze sectie lijkt dit te komen doordat het vooral zorgwoningen/seniorenwoningen betreft en het thuiswerken hier geen invloed heeft.

De enige sectie waar de parkeerdruk licht hoger is op de woensdagmiddag als in 2019 is sectie 1. Dit is mogelijk een effect van het thuiswerken.

De secties rondom het winkelgebied zijn nagenoeg even druk als in 2019.

4.3 Conclusie

Gezien het verkeersbeeld en de vergelijking met 2019 lijkt Covid-19 een geringe invloed te hebben op de resultaten van het parkeeronderzoek. Het is goed om bij de interpretatie van de cijfers rekening te houden met de effecten en in het achterhoofd te houden dat de parkeerdruk mogelijk licht verhoogd is door Covid-19, echter is uit de cijfers af te leiden dat het verschil met een reguliere situatie beperkt is.

I. Resultaten per sectie

Sectie	Capaciteit	Werkdagnacht 5 november				parkeerdruk	Werkdagnacht 11 november				parkeerdruk
		vakken	straat	illegaal	totaal		vakken	straat	illegaal	totaal	
1	29	2	9	0	11	38%	2	6	0	8	28%
2	17	15	0	0	15	88%	15	0	0	15	88%
3	13	6	0	0	6	46%	5	0	0	5	38%
4	65	23	0	0	23	35%	22	0	0	22	34%
5	29	18	0	0	18	62%	21	0	0	21	72%
6	34	12	0	1	13	38%	8	0	1	9	26%
7	56	11	0	0	11	20%	11	0	0	11	20%
8	96	8	0	0	8	8%	10	0	0	10	10%
9	49	17	1	0	18	37%	10	2	0	12	24%

Sectie	Capaciteit	Woensdagmiddag 4 november				parkeerdruk	Woensdagmiddag 11 november				parkeerdruk
		vakken	straat	illegaal	totaal		vakken	straat	illegaal	totaal	
1	29	5	17	0	22	76%	3	15	0	18	62%
2	17	17	0	5	22	129%	17	0	8	25	147%
3	13	13	0	0	13	100%	13	0	0	13	100%
4	65	39	0	0	39	60%	43	0	0	43	66%
5	29	29	0	0	29	100%	29	0	0	29	100%
6	34	36	0	1	37	109%	29	0	0	29	85%
7	56	53	0	2	55	98%	50	0	0	50	89%
8	46	44	0	3	47	102%	37	0	2	39	85%
9	49	29	14	2	45	92%	30	13	0	43	88%

Sectie	Capaciteit	Vrijdagavond 6 november				parkeerdruk	Vrijdagavond 13 november				parkeerdruk
		vakken	straat	illegaal	totaal		vakken	straat	illegaal	totaal	
1	29	0	11	0	11	38%	1	9	0	10	34%
2	17	17	0	0	17	100%	17	0	0	17	100%
3	13	6	0	0	6	46%	8	0	0	8	62%
4	65	27	0	0	27	42%	31	0	0	31	48%
5	29	21	0	0	21	72%	27	0	0	27	93%
6	34	20	0	1	21	62%	24	0	1	25	74%
7	56	24	0	0	24	43%	26	0	1	27	48%
8	96	29	0	0	29	30%	33	0	0	33	34%
9	49	10	1	0	11	22%	20	0	0	20	41%

Sectie	Capaciteit	Zaterdagmiddag 7 november				parkeerdruk	Zaterdagavond 14 november				parkeerdruk
		vakken	straat	illegaal	totaal		vakken	straat	illegaal	totaal	
1	29	4	7	0	11	38%	3	10	0	13	45%
2	17	18	0	0	18	106%	21	0	0	21	124%
3	13	7	0	0	7	54%	5	0	0	5	38%
4	65	35	0	0	35	54%	33	0	0	33	51%
5	29	23	0	0	23	79%	20	0	0	20	69%
6	34	28	0	1	29	85%	32	0	1	33	97%
7	56	43	0	1	44	79%	49	0	0	49	88%
8	96	65	0	0	65	68%	69	0	1	70	73%
9	49	19	5	0	24	49%	21	4	0	25	51%

II. Fotorapportage

Impressie werkdagochtend



Impressie woensdagmiddag



Impressie koopavond



Impressie zaterdagmiddag

