

Parkeerbezetting en parkeerbalans
Parkeeronderzoek Centrum Grijpskerk



Parkeeronderzoek centrum Grijpskerk

Parkeerbezetting en parkeerbalans

Definitief

In opdracht van:
Gemeente Zuidhorn

Grontmij Nederland B.V.
Groningen, 23 december 2015

Verantwoording

Titel : Parkeeronderzoek centrum Grijpskerk
Subtitel : Parkeerbezetting en parkeerbalans
Projectnummer : 346477
Referentienummer : GM-0175796
Revisie : D1
Datum : 23 december 2015

Auteur(s) : Erwin Bos
E-mail adres : erwin.bos@grontmij.nl
Gecontroleerd door : Henk Hoekstra
Paraaf gecontroleerd : b.a. 
Goedgekeurd door : Jasper Groebe
Paraaf goedgekeurd : 
Contact : Grontmij Nederland B.V.
Rozenburglaan 11
9727 DL Groningen
Postbus 7057
9701 JB Groningen
T +31 88 811 66 00
www.grontmij.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
2	Inventarisatie.....	7
2.1	Parkeerplaatsen / capaciteit	7
2.2	Woningen en voorzieningen	8
3	Meting parkeerbezetting	11
3.1	Opzet parkeeronderzoek	11
3.2	Resultaten parkeeronderzoek.....	11
4	Parkeerbalans	16
4.1	Algemeen.....	16
4.2	Praktijksituatie Grijpskerk	16
4.3	Parkeerbalans (theorie).....	16
4.4	Conclusie	20
5	Conclusies	21
5.1	Meting parkeerbezetting	21
5.2	Parkeerbalans	21
5.3	Toekomstige ontwikkelingen.....	21

Bijlage 1: Parkeerbezetting op kaart

Bijlage 2: Parkeerbezetting in tabel

1 Inleiding

Aanleiding

De gemeente Zuidhorn heeft behoefte aan inzicht in de actuele parkeersituatie in het centrum van Grijpskerk. Goede parkeergegevens ontbreken om als basis te dienen voor de ontwikkelingen in en rond het centrum, mede in relatie tot de actualisatie van het bestemmingsplan.

Voorliggend parkeeronderzoek biedt inzicht in de parkeerdruk op de parkeerplaatsen in het centrum: waar is sprake van hoge parkeerdruk en waar van lage parkeerdruk.

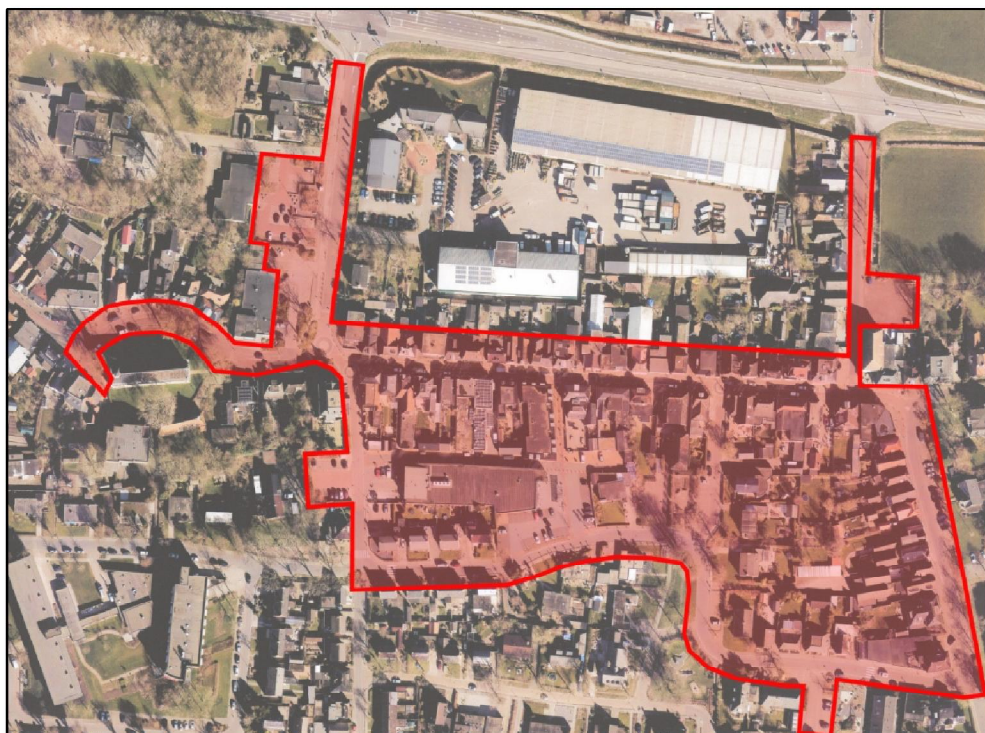
Het inzicht in de parkeersituatie biedt de gemeente de mogelijkheid om gericht te sturen op het parkeren en om gericht in te gaan op ontwikkelingen in het centrum van Grijpskerk.

Aanpak

Om de huidige parkeersituatie inzichtelijk te maken, is een parkeeronderzoek uitgevoerd, bestaande uit de volgende onderdelen:

1. inventarisatie studiegebied (functies en parkeervoorzieningen);
2. meting parkeerbezetting;
3. opstellen parkeerbalans;
4. conclusies en aanbevelingen.

Het onderzoeksgebied omvat het centrum van Grijpskerk. Het onderzoeksgebied is in figuur 1.1 weergegeven.

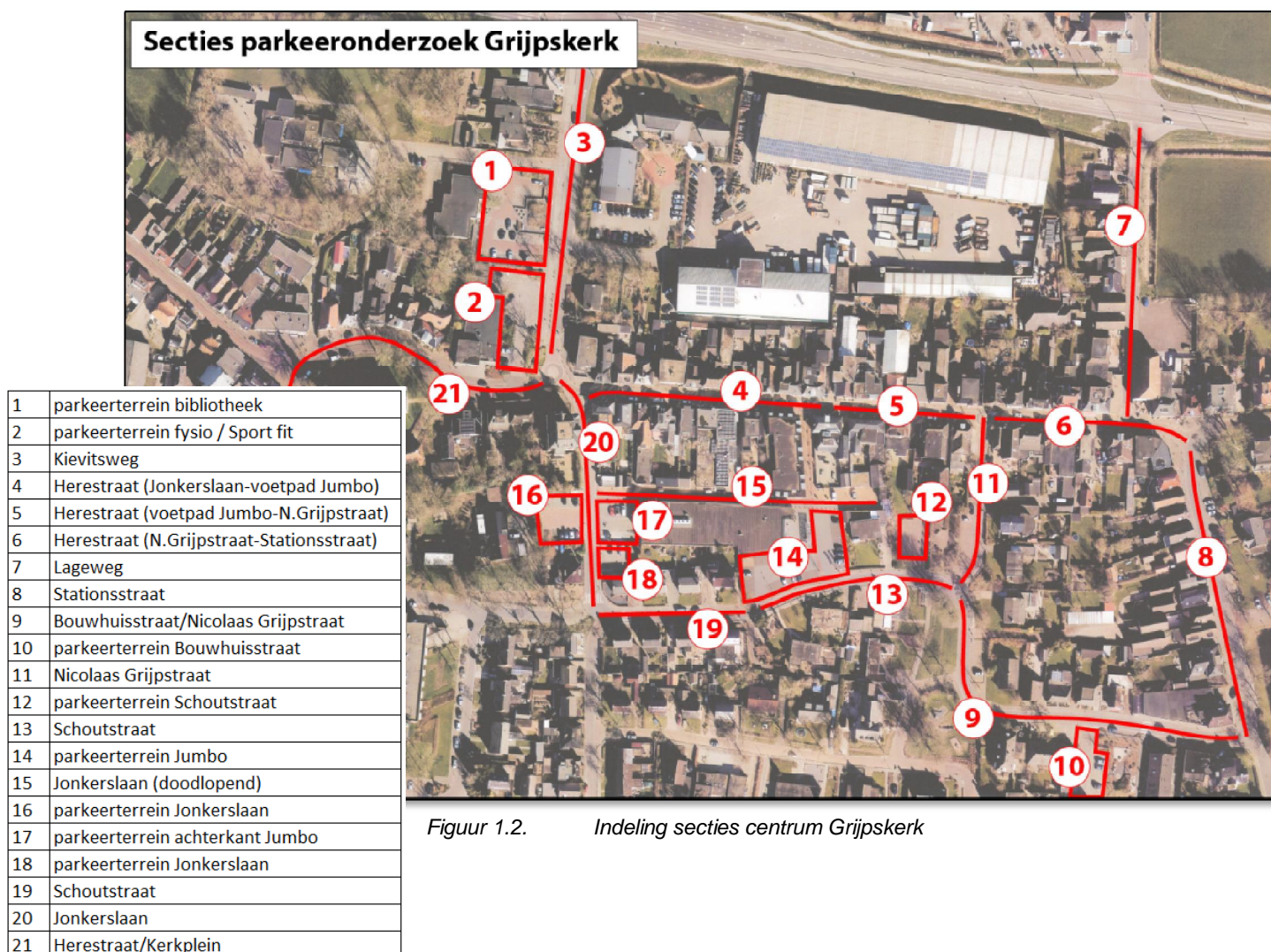


Figuur 1.1 Onderzoeksgebied centrum Grijpskerk

Het onderzoeksgebied is ingedeeld in verschillende secties. Hierbij zijn de parkeerterreinen en overige gebieden in het centrum ingedeeld in verschillende secties. Op deze wijze kan worden vastgesteld hoe de spreiding van de parkeerdruk is; waar is het vol en waar zijn nog parkeerplaatsen beschikbaar.

Onderdeel 1: Inventarisatie studiegebied

Het aantal woningen en de verschillende voorzieningen in het studiegebied is geïnventariseerd. Ten behoeve van het opstellen van een parkeerbalans zijn van het onderzoeksgebied de aantallen woningen nodig en het m² bvo (bruto vloeroppervlak) van de aanwezige voorzieningen. Vervolgens is het onderzoeksgebied ingedeeld in verschillende secties (figuur 1.2). Van iedere afzonderlijke sectie is de parkeercapaciteit geïnventariseerd.



Onderdeel 2: Meting parkeerbezetting

Tijdens de metingen van de parkeerbezetting zijn alle openbare parkeerplaatsen binnen het onderzoeksgebied meegenomen. Het gaat dus om de bezetting van zowel parkeerterreinen, parkeervakken op straat als parkeren op straat. Tevens is het parkeren op privéterrein meegenomen. Het gaat hierbij om geparkeerde auto's die zichtbaar zijn vanaf de openbare weg (de waarnemers zijn niet op privéterrein geweest).

Om goed inzicht in de parkeersituatie te krijgen, is de parkeerbezetting op verschillende dagen en tijden gemeten. In de onderstaande perioden is ieder half uur de parkeerbezetting gemeten:

- Vrijdagmiddag/-avond (koopavond): 15.30 tot 20.30 uur (30 oktober en 6 november).

- Zaterdag: 13.00 tot 17.00 uur (31 oktober en 7 november).
- Nachtelijke bezetting werkdag (2 december).

Op deze wijze is inzicht verkregen in het aandeel vaste parkeerders (voornamelijk bewoners) en tevens is gemeten op de maatgevende piekmomenten wanneer de meeste bezoekers naar de voorzieningen gaan.

De bezettingsgraad per sectie is voor iedere periode in overzichtelijke tabellen en kaarten gepresenteerd, voorzien van een bondige toelichting. De bezettingsgraad wordt per onderzoeksperiode per sectie op kaart gepresenteerd, waardoor het verloop van de parkeerbezetting in Grijpskerk goed inzichtelijk is (hoofdstuk 3).

Onderdeel 3: Parkeerbalans

Met een parkeerbalans is de (on)balans tussen de theoretische parkeervraag en parkeeraanbod binnen een bepaald gebied inzichtelijk gemaakt. De parkeervraag wordt gegenereerd door de huidige aanwezige functies te koppelen aan de landelijke parkeernormen.

Achtereenvolgens zijn voor de parkeerbalans de volgende stappen doorlopen:

- Verzamelen en analyseren van basisgegevens omtrent de aard en omvang (m² bvo) van de functies in het centrum
- Berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen voor het centrum van Grijpskerk (met behulp van C.R.O.W. kengetallen);

De berekende parkeervraag (theorie) is vergeleken met de uitkomsten van het parkeeronderzoek (praktijk).

Leeswijzer

De inventarisatie van het studiegebied (aantal woningen, functies en parkeercapaciteit) is beschreven in hoofdstuk 2. De resultaten van de bezettingstellingen staan in hoofdstuk 3 beschreven (en tabellen en kaarten zijn opgenomen in de bijlagen). De parkeerbalans staat in hoofdstuk 4. De conclusie en aanbevelingen van het parkeeronderzoek staan beschreven in hoofdstuk 5.

2 Inventarisatie

2.1 Parkeerplaatsen / capaciteit

Per sectie is de parkeercapaciteit bepaald. Een sectie is een stuk straat van hoek tot hoek of een duidelijk afgescheiden parkeerterrein. In Grijpskerk geldt overal vrij parkeren.

Binnen een sectie zijn de volgende categorieën parkeerplaatsen afzonderlijk geïnventariseerd:

- parkeren op straat;
- parkeren in vakken;
- parkeren op eigen terrein (zie hoofdstuk).

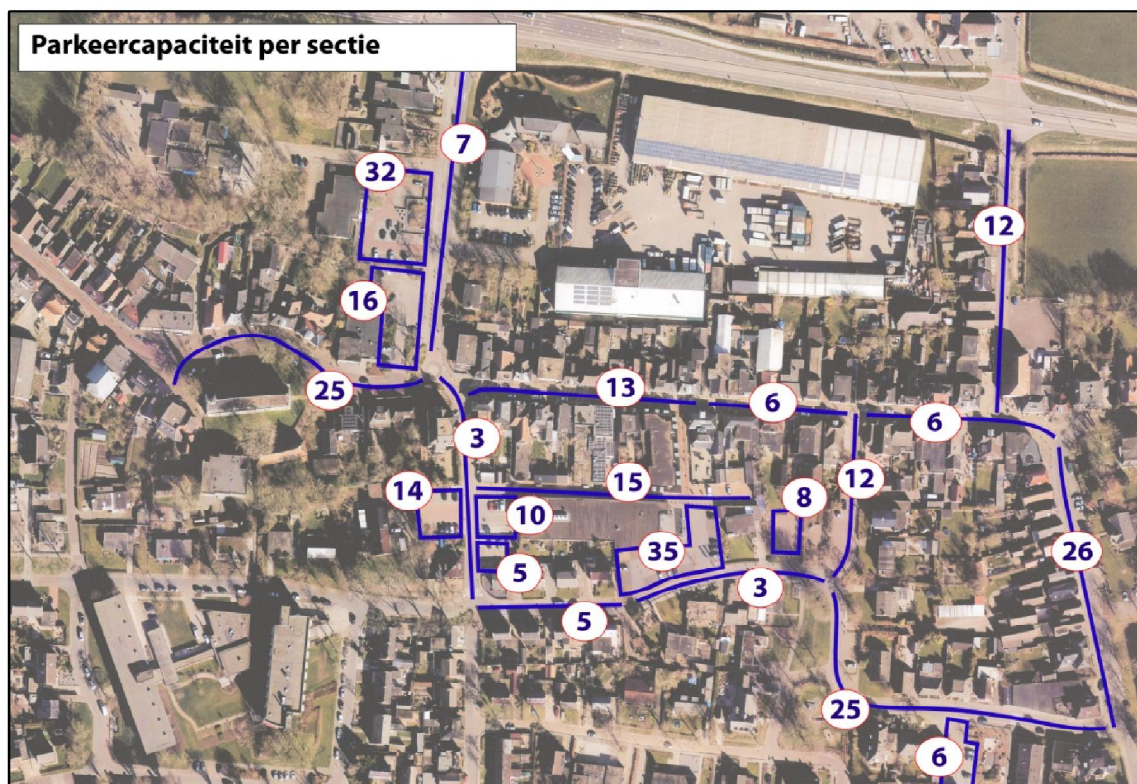
Parkeren op straat

De benodigde ruimte (inclusief manoeuvreerruimte) voor een personenauto bij parkeren op straat is vastgesteld op ca. 7 meter. Geparkeerde auto's mogen een straat niet blokkeren. Bij een oprit is aan beide zijden van de oprit op de aanliggende weg 1 meter te worden vrijgehouden. Bij kruispunten mag niet binnen 5 meter van een hoek worden geparkeerd. Bovenstaande is aangehouden bij het bepalen van de capaciteit van het straatparkeren.

Parkeren in vakken

Dit betreffen de parkeervakken langs de straat of op parkeerterreinen.

In figuur 2.1 (kaart) en figuur 2.2 (tabel) is de parkeercapaciteit (aantal (mogelijke) parkeerplaatsen) per sectie weergegeven. De aantallen weergegeven op figuur 2.1 is de som van het aantal parkeervakken en het aantal mogelijk parkeergelegenheden op straat.



Figuur 2.1 Parkeercapaciteit per sectie (kaart)

Sectie	Parkeercapaciteit		
	Parkeer- vakken	Straat	Totaal
1	32	0	32
2	16	0	16
3	0	7	7
4	13	0	13
5	6	0	6
6	6	0	6
7	6	6	12
8	19	7	26
9	13	12	25
10	6	0	6
11	9	3	12
12	8	0	8
13	0	3	3
14	35	0	35
15	0	15	15
16	14	0	14
17	10	0	10
18	5	0	5
19	0	5	5
20	0	3	3
21	21	4	25
Totaal	219	65	284

Figuur 2.2 Parkeercapaciteit per sectie (tabel)

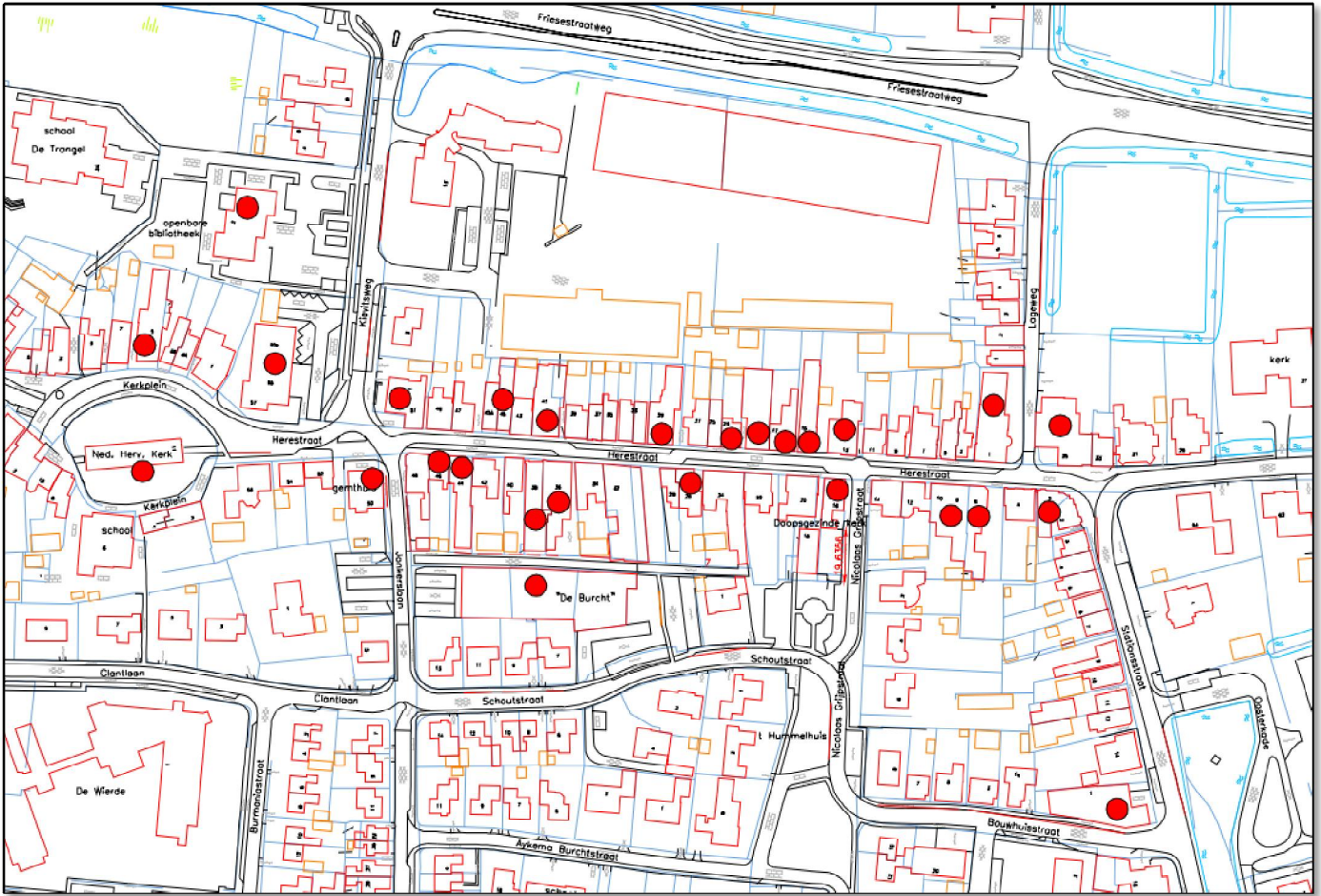
In totaal zijn in het studiegebied 219 parkeervakken in de openbare ruimte. Op straat is ruimte voor ca 65 geparkeerde voertuigen, dit betreft parkeren op straat waarbij geen parkeervakken zijn aangeduid. Hierbij is o.a. rekening gehouden met de uitgangspunten op pagina 7.

2.2 Woningen en voorzieningen

Voorzieningen

In figuur 2.3 zijn de locaties van de verschillende voorzieningen in Grijpskerk weergegeven. De gebouwen met een rode stip hebben op dit moment een functie anders dan de woonfunctie. In figuur 2.3 zijn ook alle functies in een tabel weergegeven, hierbij is ook het oppervlakte van de betreffende voorziening weergegeven. Deze oppervlakte is belangrijk om de theoretische parkeerbehoefte te berekenen. Dit wordt gedaan met de parkeerbalans in hoofdstuk 4.

Het verzorgingsgebied van de voorzieningen in Grijpskerk bestaat uit Grijpskerk en de direct omliggende 'Zijl-dorpen'. De voorzieningen in Grijpskerk zijn grotendeels voor de dagelijkse boodschappen. De voorzieningen in een stad als Groningen hebben een andere functie; hier gaan mensen naar toe om een dag te winkelen. Dit heeft ook consequenties voor de parkeervraag.



Adres	Functie	oppervlakte (m2 bvo)
Herestraat		
51	cafe (gesloten)	225
46	kapsalon	25
44	drogist	295
45a	kledingzaak	89
45	restaurant	140
41	boekhandel	334
38	groentewinkel	120
36	slagerij	412
29	kledingzaak	55
26	snackbar	115
23	bloemenzaak	80
19 / 21	restaurant/kledingzaak	212
24	kapsalon	212
17	huishoudelijke artikelen	160
15	hypotheek adviseur	41
16	kapsalon	41
13	huishoudelijke artikelen	145
8 / 10	huishoudelijke artikelen	285
6	huishoudelijke artikelen	95
2	bank	209
1	kinderopvang	486

Adres	Functie	oppervlakte (m2 bvo)
Kievitsweg		
2	Bibliotheek	430
13	Oosterhof Holman	0
Kerkplein		
55/57	sport/fitnes	595
5	bakker	265
Groningerstraatweg		
35	restaurant (gesloten)	635
Stationsstraat / Bouwhuisstraat		
1	Doe het zelf	460
Schoutstraat		
3 / 5	supermarkt Jumbo	1370

Figuur 2.3 Locaties en omvang van de voorzieningen (in november 2015) in het centrumgebied van Grijpskerk (bron: gemeente Zuidhorn)

Woningen

In figuur 2.4 zijn de aantallen woningen per straat weergegeven. Voor de Herestraat is aangenomen dat in de gebouwen waar geen voorziening zit, dat daar een woonfunctie in zit. In totaal staan in het studiegebied 95 woningen.

Aantal woningen
Kievitsweg
5 woningen
Herestraat
26 woningen
Lageweg
7 woningen
Stationsstraat
12 woningen
Bouwhuisstraat
15 woningen
Nicolaas Grijpstraat
4 woningen
Schoutstraat
13 woningen
Jonkerslaan
1 woningen
Kerkplein
12 woningen

Figuur 2.4 Aantal woningen per straat in het centrum van Grijpskerk

3 Meting parkeerbezetting

3.1 Opzet parkeeronderzoek

Tijdens de metingen van de parkeerbezetting zijn alle openbare parkeerplaatsen binnen het onderzoeksgebied meegenomen. Het gaat om de bezetting van zowel parkeerterreinen, parkeervakken op straat als parkeren op straat.

De parkeerbezetting is op verschillende dagen en tijden gemeten, namelijk:

- Vrijdagmiddag/-avond (koopavond): 15.30 tot 20.30 uur (30 oktober en 6 november).
- Zaterdag: 13.00 tot 17.00 uur (31 oktober en 7 november).
- Nachtelijke bezetting werkdag (2 december).

Op deze wijze is inzicht verkregen in het aandeel vaste parkeerders (voornamelijk bewoners) en tevens is gemeten op de maatgevende piekmomenten wanneer de meeste bezoekers naar de voorzieningen gaan.

3.2 Resultaten parkeeronderzoek

In figuren 3.1 t/m 3.4 is de parkeerbezetting van het drukste moment van respectievelijk vrijdag 30 oktober, zaterdag 31 oktober, vrijdag 6 november en zaterdag 7 november weergegeven. In bijlage 1 is de parkeerbezetting van ieder gemeten half uur op kaart weergegeven. In bijlage 2 staan alle resultaten in tabelvorm weergegeven.

De parkeerbezetting is de verhouding tussen de beschikbare parkeerplaatsen (capaciteit) en de bezette parkeerplaatsen. Indien de parkeerbezetting 100% is, zijn alle parkeerplaatsen bezet. Is de parkeerbezetting lager, dan zijn er nog plaatsen beschikbaar, is de parkeerbezetting hoger dan 100% dan staan er meer auto's geparkeerd dan dat er plaatsen beschikbaar zijn. Dit is onwenselijk en kan negatieve effecten hebben op bijvoorbeeld de 'doorstroming' van het verkeer.

Hieronder staan de belangrijkste en meest opvallende punten uit de parkeeronderzoeken beschreven.

Drukste moment vrijdag 30 oktober (17.30-18.00 uur)

- 60% van alle (gemarkeerde) parkeerplaatsen in het centrum van Grijpskerk waren bezet en 20% van de parkeergelegenheden op straat waren bezet.
- Alle parkeerplaatsen langs de Herestraat zijn bezet. Daarnaast staan ook enkele voertuigen geparkeerd buiten de parkeervakken (op de uiteinden van de parkeerstroken). Daardoor is de bezettingsgraad hoger dan 100% (op dit drukste moment staan vier voertuigen buiten de parkeervakken geparkeerd).
- Op het parkeerterrein bij de supermarkt zijn ook alle parkeerplaatsen bezet. Daarnaast staan ook op het parkeerterrein voertuigen geparkeerd buiten de parkeervakken waardoor de bezettingsgraad hoger is dan 100% (op het drukste moment staan twee voertuigen buiten de parkeervakken geparkeerd).
- Ook het parkeerterrein aan de Jonkerslaan (sectie 16) staat redelijk vol, hier zijn nog twee parkeerplaatsen vrij.
- Op de overige wegvakken / parkeerterreinen is nog voldoende parkeergelegenheid beschikbaar.

Drukste moment zaterdag 31 oktober (15.00-15.30 uur)

- 51% van alle (gemarkeerde) parkeerplaatsen in het centrum van Grijpskerk waren bezet en 23% van de parkeergelegenheden op straat waren bezet.

- Nagenoeg alle parkeerplaatsen langs de Herestraat waren bezet. Daarnaast staan ook enkele voertuigen geparkeerd buiten de parkeervakken (op de uiteinden van de parkeerstroken). Daardoor is de bezettingsgraad hoger dan 100% (op dit drukste moment staan twee voertuigen buiten de parkeervakken geparkeerd).
- Op het parkeerterrein bij de supermarkt zijn ook alle parkeerplaatsen bezet. De bezettingsgraad is 100%. Doordat het parkeerterrein vol staat, staan er ook enkele auto's geparkeerd op de Schoutstraat
- De parkeerterreinen aan de Bouwhuisstraat en Nicolaas Grijpstraat (sectie 10 en 11) staan redelijk vol, hier zijn nog enkele parkeerplaatsen vrij.
- Op de overige wegvakken / parkeerterreinen is nog voldoende parkeergelegenheid beschikbaar.

Drukste moment vrijdag 6 november (17.00-17.30 uur)

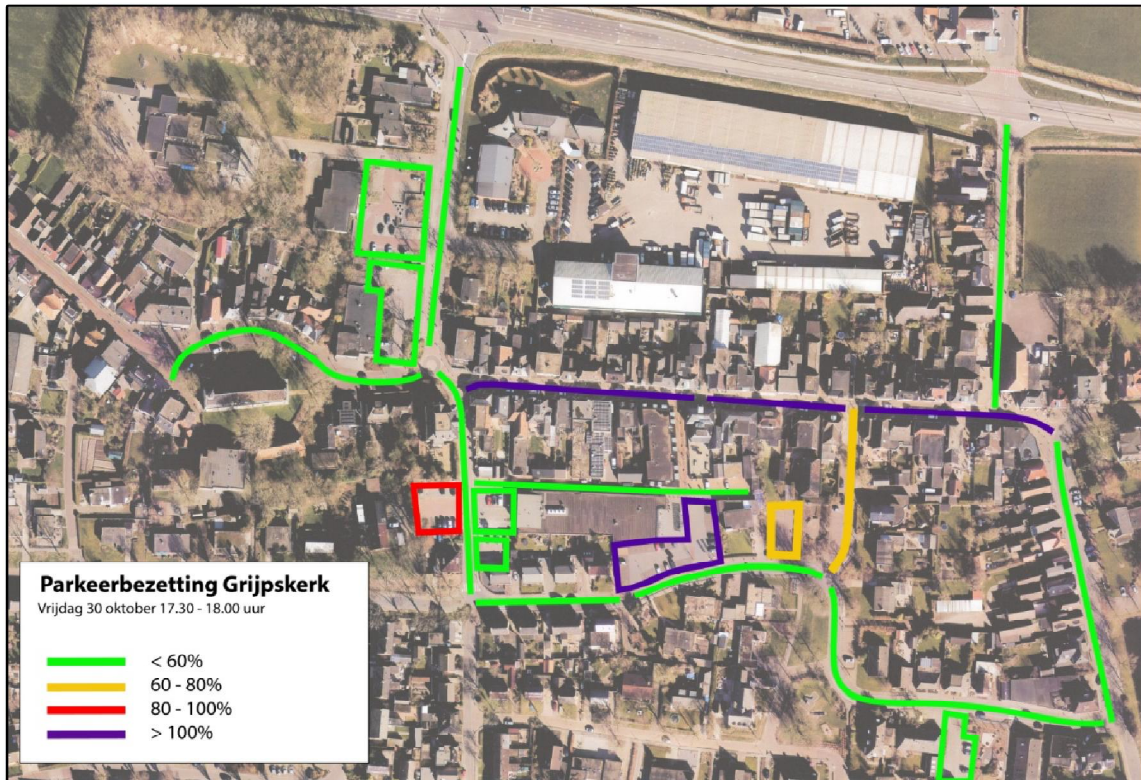
- 52% van alle (gemarkeerde) parkeerplaatsen in het centrum van Grijpskerk waren bezet en 26% van de parkeergelegenheden op straat waren bezet.
- Alle parkeerplaatsen langs de Herestraat zijn bezet. Daarnaast staan ook enkele voertuigen geparkeerd buiten de parkeervakken (op de uiteinden van de parkeerstroken). Daardoor is de bezettingsgraad hoger dan 100% (op dit drukste moment staan twee voertuigen buiten de parkeervakken geparkeerd).
- De bezettingsgraad op het parkeerterrein bij de supermarkt is op dit drukste moment relatief laag, er zijn nog 12 parkeerplaatsen vrij.
- Het parkeerterrein aan de Schoutstraat (sectie 12) staat vol (bezettingsgraad hoger dan 100%)
- Ook sectie 11 (Nicolaas Grijpstraat) staat redelijk vol, hier is nog één parkeerplaats vrij.
- Op de parkeerterreinen zijn nog enkele parkeerplaatsen beschikbaar en ook op de wegvakken zijn nog voldoende parkeerplaatsen beschikbaar

Drukste moment zaterdag 7 november (14.30-15.00 uur)

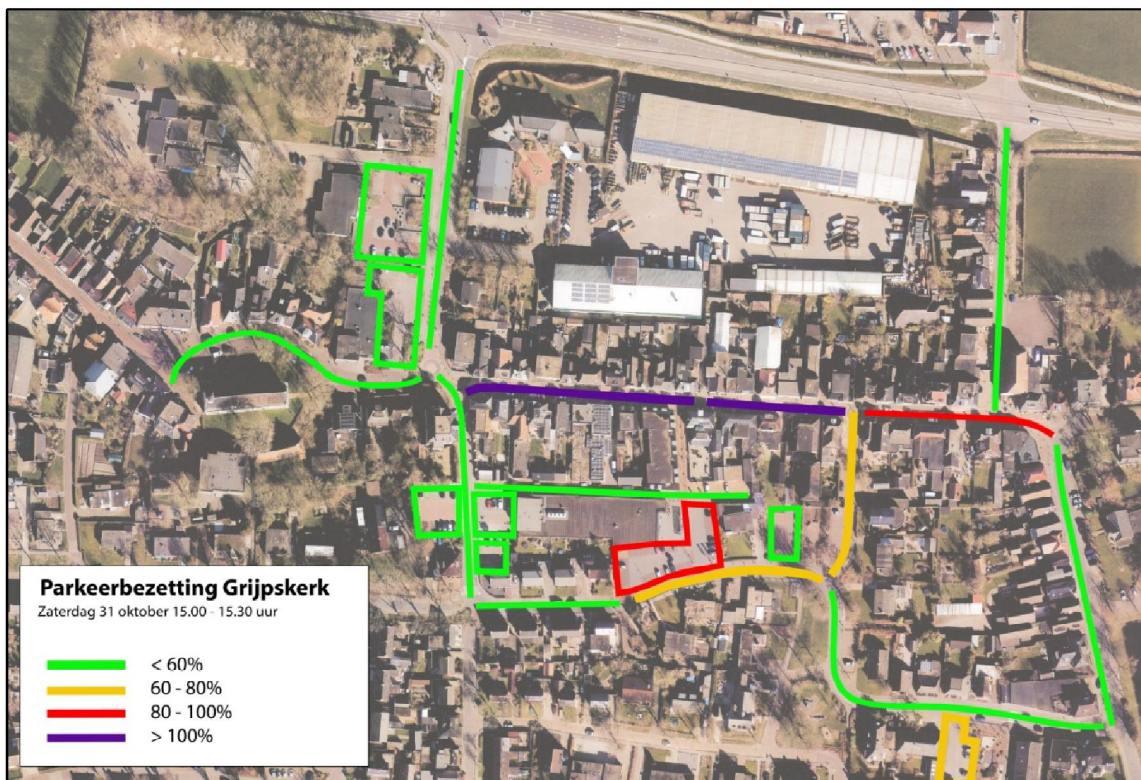
- 57% van alle (gemarkeerde) parkeerplaatsen in het centrum van Grijpskerk waren bezet en 17% van de parkeergelegenheden op straat waren bezet.
- Alle parkeerplaatsen langs de Herestraat waren bezet. Daarnaast staan ook enkele voertuigen geparkeerd buiten de parkeervakken (op de uiteinden van de parkeerstroken). Daardoor is de bezettingsgraad hoger dan 100% (op dit drukste moment staan vier voertuigen buiten de parkeervakken geparkeerd).
- Op het parkeerterrein bij de supermarkt zijn nog enkele parkeerplaatsen beschikbaar. De bezettingsgraad is 83%. Ook op de Schoutstraat staan enkele auto's geparkeerd.
- De parkeerterreinen aan de Bouwhuisstraat en Nicolaas Grijpstraat (sectie 10 en 11) staan redelijk vol, hier zijn nog enkele parkeerplaatsen vrij.
- Op de overige wegvakken / parkeerterreinen is nog voldoende parkeergelegenheid beschikbaar.

Telling 's nachts

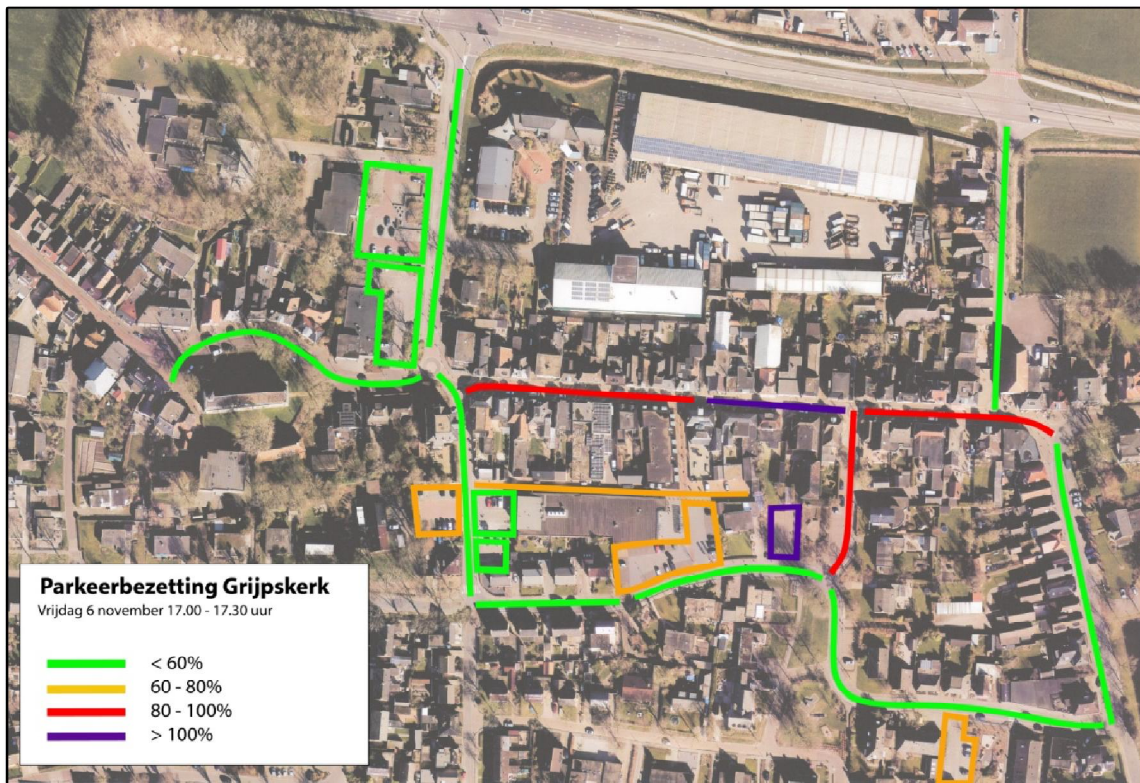
- Er is een telling uitgevoerd gedurende de nacht (voor 6.00 uur); hierdoor is inzicht gekregen in het aantal geparkeerde auto's van bewoners (tijdens de nacht zijn de verschillende voorzieningen nog niet geopend en staat het merendeel van de bewoners geparkeerd).
- Tijdens de nachttelling zijn in totaal 108 geparkeerde auto's in het centrumgebied van Grijpskerk geteld
- Ca. 65% van de auto's staan geparkeerd op parkeervakken, ca. 25% staat op eigen terrein en ca. 10% staat geparkeerd op straat.
- De relatief hoogste parkeerbezetting is op de Herestraat, Nicolaas Grijpstraat en op het parkeerterrein aan de Bouwhuisstraat.



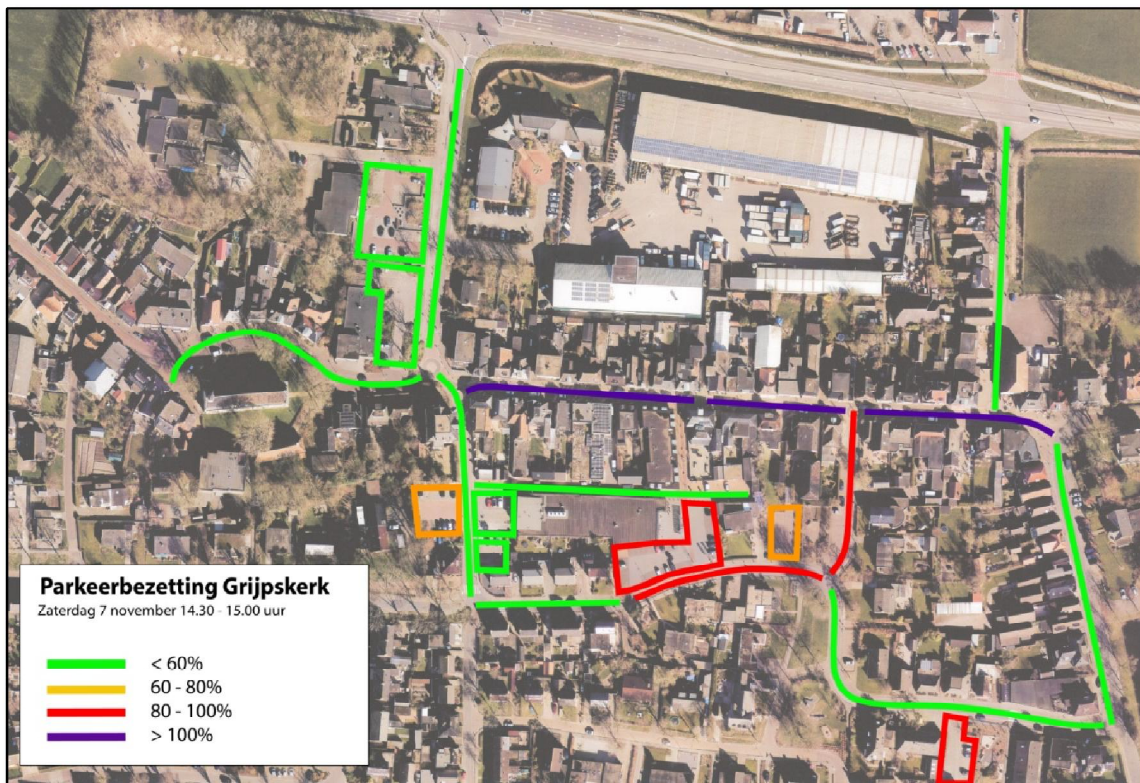
Figuur 3.1 Drukste moment vrijdag 30 oktober (17.30-18.00 uur)



Figuur 3.2 Drukste moment zaterdag 31 oktober (15.00-15.30 uur)



Figuur 3.3 Drukste moment vrijdag 6 november (17.00-17.30 uur)



Figuur 3.4 Drukste moment zaterdag 7 november (14.30-15.00 uur)

Algemeen beeld parkeersituatie Grijpskerk

Over het algemeen blijkt dat de parkeerplaatsen langs de Herestraat op het drukste moment van de dag allemaal bezet zijn. In veel gevallen staan buiten de parkeervakken ook nog auto's geparkeerd. Dit heeft (soms) negatieve gevolgen voor de 'doorstroming' op de Herestraat. Het parkeerterrein bij de supermarkt staat op de drukste moment ook (nagenoeg) vol. Vermoedelijk wordt er dan ook wel op de Schoutstraat geparkeerd, maar uit de parkeertellingen blijkt niet dat dit tot problemen leidt (geen hogere bezetting dan 100% gemeten op de Schoutstraat). Ook de parkeerterreinen bij de Schoutstraat (sectie 12) en de Jonkerslaan (sectie 16) worden redelijk gebruikt. Deze parkeerterreinen hebben echter tijdens de parkeermetingen niet helemaal vol gestaan. De parkeerterreinen bij de bibliotheek en de fitnessschool zijn tijdens de metingen niet veel gebruikt, hier is altijd voldoende restcapaciteit geweest. Wellicht dat deze terreinen op andere momenten in de week wel meer gebruikt worden, maar dat blijkt niet uit de tellingen op vrijdag en zaterdag. Op de wegvakken (behalve de Herestraat) is de parkeerbezetting altijd laag geweest. Hier zijn geen knelpunten ontstaan door geparkeerde auto's.

Op het drukste gemeten moment blijkt dat ca 50% van alle parkeerplaatsen in het centrumgebied van Grijpskerk bezet zijn. Op dit moment zijn 60% van alle (gemarkeerde) parkeerplaatsen bezet en 20% van de parkeergelegenheden op straat. Op het piekmoment is in het centrum van Grijpskerk dus voldoende parkeergelegenheid aanwezig. De spreiding van de geparkeerde auto's is hierbij wel een aandachtspunt. Er zijn locaties met relatief weinig geparkeerde auto's en locaties met 'te veel' geparkeerde auto's.



Figuur 3.5 Geparkeerde auto's in de Herestraat buiten de parkeervakken

4 Parkeerbalans

4.1 Algemeen

Met een parkeerbalans wordt de (on)balans tussen parkeervraag en parkeeraanbod binnen een bepaald gebied inzichtelijk gemaakt. De parkeervraag wordt gegenereerd door de huidige aanwezige functies en het parkeeraanbod bestaat uit het huidige aantal parkeerplaatsen. Het gaat hierbij om een theoretische benadering aan de hand van landelijke normen (parkeernormen van het CROW). Afwijkingen van deze normen in de 'periferie' zijn eerder regel dan uitzondering. De theoretische benadering dient altijd met de praktijk te worden geijkt.

4.2 Praktijksituatie Grijpskerk

Parkeren bij woningen

Tijdens een nachttelling zijn alle geparkeerde voertuigen geregistreerd. Deze telling is uitgevoerd om het totaal aantal geparkeerde voertuigen van de bewoners van het centrum van Grijpskerk te achterhalen. De voorzieningen zijn 's nachts gesloten, dus de geparkeerde voertuigen zijn op dat moment nagenoeg allemaal van de bewoners.

- Tijdens een nachttelling zijn in het gehele onderzoeksgebied 108 geparkeerde auto's geregistreerd (wellicht is er een kleine onderregistratie door 'onzichtbare' geparkeerde auto's in garages, maar deze onderregistratie zal gering zijn, doordat de garages tegenwoordig weinig worden gebruikt om de auto te stallen).
- Het gehele onderzoeksgebied telt 95 woningen.
- Per woning in het centrumgebied van Grijpskerk staan $108/95 = 1,1$ auto per woning.

Parkeren totaal onderzoeksgebied

Het piekmoment in de parkeerbezetting in Grijpskerk is 145 geparkeerde auto's (vrijdagmiddag op 17.30 uur).

4.3 Parkeerbalans (theorie)

Omvang functies en woningen

Ten behoeve van het opstellen van een parkeerbalans zijn van het onderzoeksgebied de aantallen woningen en het m2 bvo van de aanwezige voorzieningen geïnventariseerd. Achtereenvolgens worden voor de parkeerbalans de volgende stappen doorlopen:

- Verzamelen en analyseren van basisgegevens omtrent de aard en omvang (m2 bvo) van de functies in het centrum.
- Vanuit parkeeronderzoek analyseren praktijksituatie.
- Berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen voor het centrum van Grijpskerk / parkeervraag (met behulp van CROW-kengetallen).
- Vergelijking uitkomsten van het parkeeronderzoek (praktijk) met de berekende parkeervraag (theorie).

In figuren 2.3 en 2.4 is een totaaloverzicht weergegeven met het aantal woningen en voorzieningen. Bij de woningen is uitgegaan dat alle woningen in het gebied vallen onder het type woning 'koop – tussen/hoek' en de voorzieningen zijn onderverdeeld in dorpscentrum (diverse winkels als groentewinkel, bloemist, kledingzaken etc.) kinderdagverblijf, bouwmarkt, supermarkt en fitnessstudio/sportschool. In figuur 4.1 zijn de totalen functies en oppervlaktes weergegeven. Dit totaaloverzicht is de input voor de berekening van de theoretische parkeervraag.

Functie	oppervlakte (m2 bvo)
totaal dorpscentrum (Herestraat)	3065
totaal dorpscentrum (overig)	265
totaal kinderdag verblijf	486
totaal bouwmarkt	460
totaal bibliotheek	430
totaal supermarkt	1370
totaal fitnessstudio/sportschool	595
Woningen	
totaal woningen	95

Figuur 4.1 Totalen functies en oppervlaktes centrumgebied Grijskerk

Parkeercapaciteit

De parkeerplaatsen op eigen terrein zijn eigen parkeerterreinen, garageboxen en opritten. Het aanbod van parkeerplaatsen op eigen terrein is afhankelijk van de vraag of een garage of oprit als volwaardige parkeerplaats meetelt. Opritten kunnen in theorie bestaan uit meerdere parkeerplaatsen. In de praktijk blijkt dat een aanzienlijk gedeelte van het theoretische aanbod niet wordt gebruikt. Achter elkaar geparkeerde auto's op een oprit beperken bijvoorbeeld het weggrijden. In onderstaande tabel is een overzicht opgenomen voor de bepaling van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein volgens CROW. Tevens is een schatting gemaakt van de parkeercapaciteit in de praktijk. Van de garages is niet vastgesteld of ze ook daadwerkelijk als parkeergelegenheid worden gebruikt.

Parkeervoorziening	Capaciteit (theorie)	Capaciteit (berekenningsaantal)	Opmerkingen
Enkele oprit zonder garage	1	0.8	Oprit > 5m. diep
Lange oprit zonder garage	2	1.0	Oprit > 10m. diep
Dubbele oprit zonder garage	2	1.7	Oprit > 4,5m. breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0.4	
Garage (niet bij woning)	1	0.5	
Garage met enkele oprit	2	1.0	Oprit > 5m. diep
Garage met lange oprit	3	1.3	Oprit > 10m. diep
Garage met dubbele oprit	3	1.8	Oprit > 4,5m. breed

Figuur 4.2 Parkeercapaciteit eigen terrein

In figuur 4.3 is de parkeercapaciteit (aantal (mogelijke) parkeerplaatsen) per sectie weergegeven. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen parkeervakken, parkeren op straat en parkeren op eigen terrein.

Sectie	Parkeercapaciteit			
	Parkeervakken	Eigen terrein	Straat	Totaal
1	32	0	0	32
2	16	0	0	16
3	0	5.4	7	7
4	13	3	0	13
5	6	4	0	6
6	6	1	0	6
7	6	4.9	6	12
8	19	3.6	7	26
9	13	3.1	12	25
10	6	3	0	6
11	9	3.7	3	12
12	8	0	0	8
13	0	5	3	3
14	35	0	0	35
15	0	0	15	15
16	14	0	0	14
17	10	0	0	10
18	5	0	0	5
19	0	11.6	5	5
20	0	1.7	3	3
21	21	4	4	25
Totaal	219	54	65	338

Figuur 4.3 Parkeercapaciteit per sectie

Theoretische parkeervraag

De theoretische parkeervraag wordt berekend a.d.h.v. de parkeerkcijfers van het CROW. Het CROW is het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte. Hierbij worden de kengetallen gebruikt voor een niet stedelijk gebied. Hieronder zijn tevens de aanwezigheidspercentages weergegeven. Deze percentages worden toegepast wanneer meerdere functies gebruik kunnen maken van dezelfde parkeervoorzieningen. Bijvoorbeeld de aanwezigheid van bewoners is 's nachts maximaal (100%) en overdag zijn er minder bewoners thuis (50%). De berekening van de theoretische parkeervraag voor het centrumgebied is weergegeven in figuren 4.4 t/m 4.7.

Functie	oppervlakte	parkeerkencijfer		parkeervraag	
		min	max	min	max
totaal dorpscentrum (Herestraat)	3065	2,4	4,3	74	132
totaal dorpscentrum (overig)	265	2,4	4,3	6	11
totaal kinderdag verblijf	486	1,1	1,3	5	6
totaal bouwmarkt	460	1,6	2,1	7	10
totaal supermarkt	1370	4,6	6,6	63	90
totaal bibliotheek	430	0,5	1	2	4
totaal fitnessstudio/sportschool	595	2,9	3,9	17	23
Woningen					
totaal woningen	95	1,4	2,2	133	209
Totaal				308	486

Figuur 4.4 Parkeervraag voorzieningen en woningen Grijpskerk (voor verrekening aanwezigheidspercentage)

	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	koopavond	werkdag-nacht	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
dagonderwijs / kinderopvang	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

Figuur 4.5 Aanwezigheidspercentages voorzieningen en woningen (bron: landelijke richtlijnen C.R.O.W.)

	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	koopavond	werkdag-nacht	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
totaal dorpscentrum (Herestraat)	22	44	7	55	0	74	0	0
totaal dorpscentrum (overig)	2	4	1	5	0	6	0	0
totaal kinderdag verblijf	5	5	0	0	0	0	0	0
totaal bouwmarkt	2	4	1	6	0	7	0	0
totaal supermarkt	19	38	25	50	0	63	25	0
totaal bibliotheek	2	2	0	2	0	0	0	0
totaal fitnessstudio/sportschool	9	9	17	17	0	17	17	13
totaal woningen	67	67	120	106	133	80	106	93
Totaal	128	173	171	241	133	247	149	106

Figuur 4.6 Minimale parkeervraag centrumgebied Grijpskerk

	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	koopavond	werkdag-nacht	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
totaal dorpscentrum (Herestraat)	40	79	13	99	0	132	0	0
totaal dorpscentrum (overig)	3	7	1	9	0	11	0	0
totaal kinderdag verblijf	6	6	0	0	0	0	0	0
totaal bouwmarkt	3	6	1	7	0	10	0	0
totaal supermarkt	27	54	36	72	0	90	36	0
totaal bibliotheek	4	4	0	3	0	0	0	0
totaal fitnessstudio/sportschool	12	12	23	23	0	23	23	17
totaal woningen	105	105	188	167	209	125	167	146
Totaal	200	273	263	381	209	392	227	164

Figuur 4.7 Maximale parkeervraag centrumgebied Grijpskerk

4.4 Conclusie

Zoals uit bovenstaande tabellen blijkt, ligt de theoretische parkeervraag van het centrumgebied tussen 247 en 392 parkeerplaatsen. De totale parkeercapaciteit in het centrumgebied van Grijpskerk bedraagt 338 parkeermogelijkheden. De aanwezige parkeercapaciteit ligt daarmee tussen de minimale en maximale berekende parkeervraag.

Het blijkt dat de werkelijke piek van geparkeerde auto's (de getelde aantallen) lager ligt dan de aantallen berekend met de minimale CROW-parkeerkcijfers. De maximale CROW-parkeerkcijfers zijn voor Grijpskerk zonder meer te hoog. Hieronder staan enkele aspecten waaruit blijkt dat de CROW parkeerkcijfers voor Grijpskerk te hoog zijn:

- Woningen
 - voor woningen geeft het CROW aan minimaal 1,4 parkeerplaats per woning te realiseren (koopwoning tussen/hoek);
 - volgens deze parkeerkcijfers zou de parkeervraag 's nachts dus ca. 133 geparkeerde auto's bedragen
 - tijdens een nachttelling zijn echter maar 108 geparkeerde auto's geregistreerd;
 - de CROW kengetallen zijn voor Grijpskerk te hoog.
- Voorzieningen
 - de gemeten piekbezetting is op een werkdag om 17.30 uur 145 auto's;
 - de berekende parkeervraag voor een werkdagmiddag is minimaal 173;
 - de gemeten piekbezetting is op een zaterdagmiddag om 15.00 uur 135 auto's;
 - de berekende parkeervraag voor een zaterdagmiddag is minimaal 247;
 - de CROW-kengetallen zijn voor Grijpskerk te hoog.

5 Conclusies

In dit hoofdstuk wordt nogmaals ingegaan op de conclusies van de verschillende onderdelen van het parkeeronderzoek Grijpskerk.

5.1 Meting parkeerbezetting

Eind oktober en begin november zijn op twee vrijdagen en twee zaterdagen parkeerbezettingsmetingen uitgevoerd. Op het drukste gemeten moment blijkt dat ca. 50% van alle parkeerplaatsen in het centrumgebied van Grijpskerk bezet zijn. Op dit moment zijn 60% van alle (gemarkeerde) parkeerplaatsen bezet en 20% van de parkeergelegenheden op straat. Op het piekmoment is in het centrum van Grijpskerk dus voldoende parkeergelegenheid aanwezig. De spreiding van de geparkeerde auto's is hierbij wel een aandachtspunt. Er zijn locaties met relatief weinig geparkeerde auto's en locaties met (te) veel geparkeerde auto's (onder andere Herestraat en parkeerterrein bij de supermarkt).

5.2 Parkeerbilans

De werkelijke parkeervraag in Grijpskerk is lager dan de aantallen berekend met de landelijke parkeernormen van het CROW. Dit komt in meerdere vergelijkbare gemeentes in Groningen voor (bijvoorbeeld gemeente Uithuizen). Vermoedelijk trekken de voorzieningen in Grijpskerk vooral mensen uit Grijpskerk en minder uit de omgeving. De voorzieningen in Grijpskerk hebben ook voornamelijk een functie voor de dagelijkse boodschappen – in Grijpskerk gaat men 'boodschappen doen' terwijl men in een stad als bijvoorbeeld Groningen een dag recreatief gaat 'winkelen'. Voor het berekenen van de theoretische parkeerbehoefte bij toekomstige ontwikkelingen in Grijpskerk volstaan de minimale CROW-parkeerkcijfers (hierbij moeten de uitkomsten van de parkeertellingen in het achterhoofd meegenomen worden, omdat de parkeercijfers aan de hoge kant zijn). De maximale CROW-parkeercijfers zijn voor Grijpskerk zonder meer te hoog.

5.3 Toekomstige ontwikkelingen

Door maatschappelijke ontwikkelingen en veranderde functies in Grijpskerk door de jaren heen, is de parkeerbehoefte in Grijpskerk veranderd. Het doel van het parkeeronderzoek was inzicht bieden in de actuele parkeersituatie in het centrum van Grijpskerk. Goede parkeergegevens ontbraken om als basis te dienen voor de ontwikkelingen in en rond het centrum. Met voorliggend parkeeronderzoek is bekend dat de parkeerdruk op de Herestraat en rond de supermarkt op de piekmomenten hoog is. De parkeerplaatsen zijn grotendeels volledig bezet. Op de overige locaties in Grijpskerk is de parkeerdruk lager.

Indien nieuwe voorzieningen in het centrum (Herestraat) gesitueerd worden of voorzieningen plaats maken voor woningen, dan verandert de parkeerbehoefte. Een woning heeft namelijk een andere parkeerbehoefte (aantal parkeerplaatsen en spreiding van het parkeren over de dag) dan bijvoorbeeld een winkel. Bij verandering van functies in het centrumgebied van Grijpskerk, dient goede aandacht voor het parkeren te zijn. Bepaalde voorzieningen hebben parkeerruimte in de directe nabijheid nodig. De bezoekers van bijvoorbeeld supermarkten parkeren normaliter dicht voor de deur, terwijl bezoekers van warenhuizen, kledingzaken, e.d. op grotere afstand willen parkeren en dus verder willen lopen. Ook bewoners willen de auto graag direct voor de deur parkeren.

Bij veranderende voorzieningen, voorzieningen die verdwijnen of een toename van woningen in de Herestraat, verandert dus de parkeerbehoefte. Dit kan vooral in de directe omgeving van de Herestraat leiden tot een grotere parkeerdruk.

Een mogelijke oplossing is de parkeercapaciteit in de directe omgeving te vergroten. Dat is echter door gebrek aan ruimte een bijna onmogelijke opgave. Uit het parkeeronderzoek is gebleken dat op parkeerterreinen en wegvakken aan de randen van het centrum nog voldoende parkeercapaciteit vrij is. Mogelijk kan dit als alternatieve parkeerlocatie dienen.

Daarnaast heeft de gemeente een aantal andere mogelijkheden om het parkeren te reguleren. De gemeente kan parkeerverboden instellen, parkeerplaatsen reserveren voor bepaalde doelgroepen, instellen van parkeerschijfzones om het lang parkeren tegen te gaan of eventueel betaald parkeren invoeren. Bij het invoeren van bovenstaande maatregelen, moet steeds het besef aanwezig zijn dat de maatregel gevolgen heeft voor bepaalde groepen parkeerders (langparkeerders: bewoners en mensen die werken in Grijpskerk; kortparkeerders: bezoekers van het centrum). Door het instellen van een beperking van de parkeerduur in bijvoorbeeld de Herestraat, worden de langparkeerders (bewoners en mensen die werken in Grijpskerk) uit de Herestraat geweerd. De parkeerruimte is dan bedoeld voor de kortparkeerders (bezoekers van het centrum). Een gevolg is wel dat de langparkeerders elders in Grijpskerk moeten parkeren. Voor dergelijke verschuivingen moet bij het reguleren van het parkeren goede aandacht zijn.

In onderstaande opsomming staan nogmaals de belangrijkste conclusies van het parkeeronderzoek in Grijpskerk:

Belangrijkste conclusies parkeeronderzoek Grijpskerk:

- Op het piekmoment is in het centrum van Grijpskerk voldoende parkeergelegenheid aanwezig;
- De spreiding van het parkeren is een aandachtspunt: er zijn locaties met relatief weinig geparkeerde auto's en locaties met (te) veel geparkeerde auto's;
- Voor het berekenen van de theoretische parkeerbehoefte bij toekomstige ontwikkelingen in Grijpskerk volstaan de minimale CROW-parkeerkcijfers (hierbij moeten de uitkomsten van de parkeertellingen in het achterhoofd meegenomen worden, omdat de parkeerkcijfers aan de hoge kant zijn);
- De maximale CROW-parkeerkcijfers zijn voor Grijpskerk zonder meer te hoog;
- Bij toekomstige ontwikkelingen dient goede aandacht te zijn voor de parkeersituatie; de huidige parkeertellingen i.c.m. de parkeerkcijfers kunnen hierbij ondersteunend zijn.