



Parkeeronderzoek

Ontwikkeling strandpaviljoen Hanzezicht

Projectomschrijving	Parkeeronderzoek, Hanzezicht
Opdrachtgever	Strandpaviljoen Hanzezicht
Projectnummer	22.0011
Datum	20 januari 2022
Auteur(s)	M. Bentum
Controle	R. Schultz
Projectleider/vrijgave	M. Bentum

Inhoud

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Vraagstelling	3
1.3	Leeswijzer	3
2	Parkeren	3
2.1	Uitgangspunten en parkeeropgave	3
2.2	Parkeeronderzoek	4
3	Opzet parkeeronderzoek	5
3.1	Onderzoekgebied	5
3.2	Capaciteitsmeting	6
3.3	Parkeerdrukmeting	6
4	Resultaten	8
4.1	Capaciteit parkeerdrukmeting	8
4.2	Resultaten parkeerdrukmeting	9
4.3	Parkeertoets	10
5	Conclusie	12
	Bijlage 1 – Sectie indeling	14

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Aan de noordelijke oever van de IJssel, nabij de Stadsbrug te Kampen is een stadsstrand gelegen. Hanzezicht wil in de periode april tot en met oktober op die locatie aan de Ir. B.P.G. van Diggelenkade een strandpaviljoen exploiteren. Als gevolg van deze ontwikkeling wijzigt de parkeervraag rond deze locatie. Het is wenselijk om inzichtelijke te maken hoe deze parkeervraag opgelost wordt. Omdat het niet mogelijk is om op eigen terrein parkeerplaatsen te realiseren moet onderzocht worden op welke wijze voldaan wordt aan het parkeerbeleid van de gemeente Kampen.

Het parkeerbeleid van de gemeente Kampen biedt ruimte voor ontwikkelingen die het parkeren niet (geheel) op het eigen terrein kunnen realiseren om gebruik te maken van de openbare parkeerplaatsen. Om daar aanspraak op te mogen doen moet met een onafhankelijk onderzoek worden aangetoond wat de bezettingsgraad is binnen het invloedsgebied van de ontwikkeling. Deze bezettingsgraad mag met de nieuwe functie niet hoger worden dan 85% op de maatgevende momenten.

1.2 Vraagstelling

De ontwikkeling van het strandpaviljoen aan de Ir. B.P.G. van Diggelenkade heeft invloed op de parkeerbehoefte. Hanzezicht heeft BonoTraffics gevraagd een onderzoek uit te voeren naar de parkeerdruk in de straten binnen het invloed gebied en een advies te geven over de mogelijke benutting van de restcapaciteit. In dit rapport wordt de aanpak van het onderzoek beschreven en de resultaten van het onderzoek gepresenteerd.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van dit rapport worden de uitgangspunten en parkeeropgave beschreven. De opzet van het parkeeronderzoek staat beschreven in hoofdstuk 3. In hoofdstuk 4 zijn de resultaten van het onderzoek beschreven en is de berekening van de restcapaciteit te vinden. Afgesloten wordt met de conclusie van dit onderzoek in hoofdstuk 5.

2 Parkeren

2.1 Uitgangspunten en parkeeropgave

Ten behoeve van de ontwikkeling Strandpaviljoen Hanzezicht vraagt de gemeente Kampen om een onderbouwing op het gebied van parkeren. Deze onderbouwing dient duidelijk te maken op welke wijze de parkeervraag wordt ingevuld en op welke wijze wordt voldaan aan het vigerend parkeerbeleid dat is opgenomen in de Nota parkeernormen gemeente Kampen (2020).

De ontwikkellocatie is gelegen aan de Ir. B.P.G. van Diggelenkade, deze straat vormt de begrenzing van zone 'parkeren schil' zoals opgenomen in de Nota parkeernormen. Daarbij is aangegeven dat voor initiatieven die op of nabij de begrenzing liggen, maatwerk mogelijk is. De begrenzing is gebaseerd op de situatie voor 2020 en op logische grenzen, ingegeven door op dat moment aanwezige bebouwing. Gezien de ligging van de ontwikkellocatie en het feit dat de ontwikkeling ontsloten wordt door de Ir. B.P.G. van Diggelenkade is het logisch om de norm voor 'parkeren schil' aan te houden.

De ontwikkeling kenmerkt zich als een horecagelegenheid en is seizoensgebonden. Het geheel bestaat uit verplaatsbare onderdelen. In het voorjaar wordt het paviljoen opgebouwd en na afloop van het seizoen wordt het paviljoen verwijderd. Het paviljoen omvat een horecagelegenheid van 345 m². Daarnaast worden terraselementen geplaatst met loungesets, dit omvat circa 1100 m². Het terrein waarop het wordt gerealiseerd blijft een vrij toegankelijk terrein.

In de nota parkeernormen (en in CROW-publicatie 381) zijn voor functie strandpaviljoen geen specifieke parkeernormen opgenomen. De functies die wel benoemd worden zijn café/bar/cafetaria (5,0 parkeerplaats per 100 m² bvo) en restaurant (9,0 parkeerplaats per 100m² bvo). In de nota Parkeernormen wordt beschreven dat het bruto vloeroppervlak (bvo) het totale bruto vloeroppervlak achter de voordeur betreft dat nodig is voor de functie. In die zin betreft het bvo in dit geval 345m². Voor strandpaviljoenen worden in diverse gemeenten die regelmatig te maken hebben met deze functie (kustgemeenten) divers omgegaan met de parkeernormering van een strandpaviljoen. In meerdere gevallen wordt de restaurantfunctie aangehouden. In geval van een restaurantfunctie is de parkeervraag voor dit initiatief 32 (31,05) parkeerplaatsen. Door deze functie toe te passen wordt bovendien een robuustere toets uitgevoerd.

Om te bezien of voldoende parkeerruimte beschikbaar is in de omgeving wordt een parkeeronderzoek uitgevoerd. Hierbij wordt de maximale loopafstand behorende bij 'ontspanning' aangehouden (100 tot circa 600 meter) en is op meerdere momenten de parkeerdruk in beeld gebracht. Het maatgevend moment voor de functie betreft de zaterdagavond.

2.2 Parkeeronderzoek

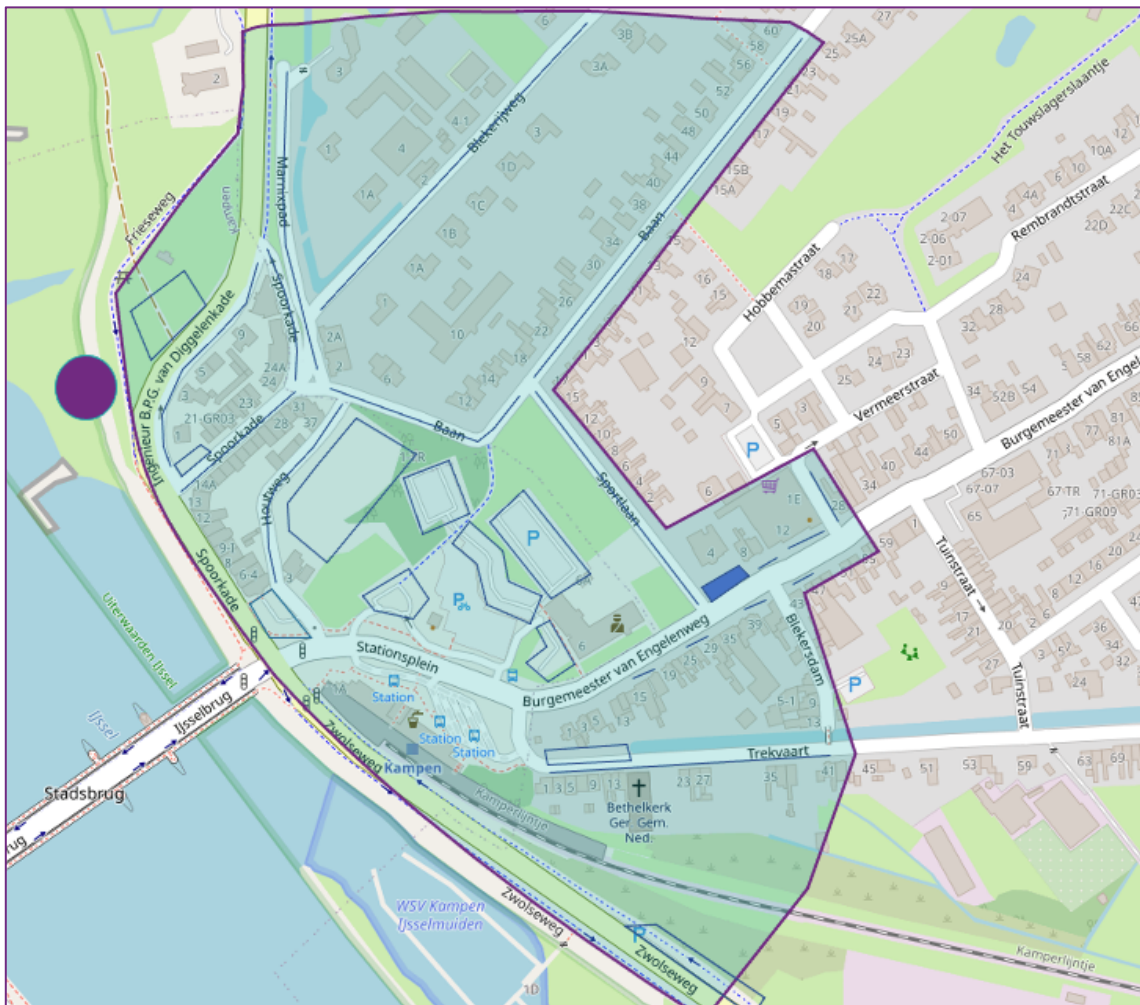
Om te bepalen of aan de bepalingen uit de Nota parkeernormen van de gemeente Kampen wordt voldaan zijn parkeertellingen uitgevoerd in het invloedsgebied op de volgende momenten; werkdagmiddag, werkdagavond, werkdagnacht, koopavond, zaterdagmiddag, zaterdagavond en zondagmiddag. Naast het maatgevend moment (zaterdagavond) wordt hiermee gepoogd een volledig beeld te verkrijgen van de omgeving.

Het parkeeronderzoek wordt uitgevoerd op de bovengenoemde momenten omdat de omgeving Schans Buitenwacht is aangemerkt als parkeermagneet van Kampen. De parkeermagneten zijn de parkeerterreinen rondom de binnenstad van Kampen waar gratis geparkeerd kan worden door bewoners, bezoekers en werkenden in de binnenstad van Kampen. Daarnaast ligt in Schans Buitenwacht ook station Kampen, dit station trekt veel reizigers waarvan een deel met de auto komt. Omdat deze omgeving zoveel diverse parkeervragen dient en als gevolg daarvan op meerdere momenten een hogere bezettingsgraad verwacht kan worden is het goed om meerdere momenten te onderzoeken en zo eventuele knelpunten te kunnen herkennen, ook als dit niet het maatgevend moment betreft.

3 Opzet parkeeronderzoek

3.1 Onderzoekgebied

De ontwikkellocatie is gelegen aan de Ir. B.P.G. van Diggelenkade. Op basis van een maximale loopafstand van circa 600 meter dient het onderzoek plaats te vinden in het gebied dat wordt aangeduid als 'Schans Buitenwacht'. In dit gebied geldt voor het grootste gedeelte vrij parkeren, op een enkel terrein na waar een parkeerschijfzone geldt met een maximale parkeerduur van 3 uur. In afbeelding 1 zijn het onderzoekgebied, de ontwikkellocatie en de sectie indeling afgebeeld. Binnen één sectie kunnen meerdere manieren van parkeren worden toegepast, zoals haaks of langsparkeren, in een vak of op straat. Privéparkeerplaatsen, zoals opritten en garageboxen vormen geen onderdeel van dit onderzoek. Verder zijn mindervalide parkeerplaatsen of andere parkeerplaatsen bedoeld voor een (groep) specifiek(e) voertuig(en) niet meegenomen in dit onderzoek. Eventuele parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen zijn wel meegenomen.



Afbeelding 1: Sectie indeling, ontwikkellocatie en onderzoeksgebied.

3.2 Capaciteitsmeting

Voorafgaand aan de parkeermetingen is een capaciteitsmeting uitgevoerd. Van elke parkeersectie is de hoeveelheid aanwezige parkeerplaatsen geïventariseerd. Bij het bepalen van de capaciteit zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- ▲ Bij de aanwezigheid van parkeervakken kan er per vak één voertuig worden geparkeerd.
- ▲ Op wegvakken wordt altijd van langsparkeren uitgegaan. Voor een langs de rijbaan geparkeerde auto is uitgegaan van een lengte van zes meter (ASVV 2012).
- ▲ In een straat van vijf meter breed is er aan één zijde parkeercapaciteit, bij een wegbreedte van minimaal zeven meter is er aan twee zijden parkeercapaciteit.

Daarnaast geldt:

- ▲ Parkeren voor een uitrit is niet toegestaan en parkeren mag pas wanneer er vanaf een uitrit voldoende ruimte/mogelijkheid is om de weg op te draaien.
- ▲ Parkeren in een bocht of op een kruispunt is niet toegestaan. (Dit wordt als gevaarlijk parkeren gezien). Bestaat het wegvak uit een zeer flauwe bocht en is er voldoende uitzicht op verkeer komende uit de bocht, dan is parkeren wel toegestaan.
- ▲ Parkeren mag pas vanaf vijf meter uit het hart een bocht of een kruispunt.
- ▲ Tegenover haaksparkeren in parkeerhavens is het niet mogelijk om op het wegvak te parkeren, in verband met de benodigde ruimte voor in- en uitrijden.

Waar parkeren niet toegestaan is, zoals hierboven beschreven, is dus ook geen parkeercapaciteit toegekend. In de meeste gevallen is sprake van vrij parkeren, indien een afwijkend parkeerregime is ingesteld wordt dit benoemd in de betreffende sectie.

3.3 Parkeerdrukmeting

De parkeerdruk (bezettingsgraad) is gemeten door alle, in het onderzoeksgebied in de openbare ruimte geparkeerde voertuigen, te tellen. De parkeerdrukmeting is uitgevoerd op de volgende momenten:

- ▲ Donderdag 9 december 2021 om 15:00 uur (werkdagmiddag);
- ▲ Donderdag 9 december 2021 om 19:00 uur (werkdagavond);
- ▲ Vrijdag 10 december 2021 om 01:00 uur (werkdagnacht);
- ▲ Vrijdag 10 december 2021 om 19:00 uur (koopavond);
- ▲ Zaterdag 11 december 2021 om 15:00 uur (zaterdagmiddag);
- ▲ Zaterdag 11 december 2021 om 19:00 uur (zaterdagavond);
- ▲ Zondag 12 december 2021 om 15:00 uur (zondagmiddag);

Seizoenseffect

Het Strandpaviljoen Hanzezicht is een functie die enkel geopend is in de voorjaars- en zomerperiode. Door buiten die periode een meting uit te voeren was het mogelijk een objectief parkeeronderzoek uit te voeren waarbij geen invloed van de opening van het strandpaviljoen aanwezig is. Dit parkeeronderzoek kan daarom worden gezien als 0-meting.

Echter heeft het onderzoek nu plaatsgevonden in december, tussen de viering van Sinterklaas de Kerstdagen in. Deze periode kenmerkt zich als veruit de drukste maand voor de detailhandel¹. Aangezien het invloedsgebied van het strandpaviljoen voor een groot deel de omgeving Schans Buitenwacht omvat is het zeer waarschijnlijk dat dit gegeven ook gevolgen heeft voor de parkeerdruk in die omgeving. Bolwerk Buitenwacht is namelijk een van de parkeermagneten rond de binnenstad van Kampen. De december periode is in die zin niet per definitie representatief voor de momenten waarop het strandpaviljoen geopend zal zijn.

Coronamaatregelen

Ten tijde van het parkeeronderzoek was sprake van maatregelen ter bestrijding van de verspreiding van het coronavirus. De maatregelen hadden op het moment van het onderzoek voornamelijk betrekking op de horeca. Horecagelegenheden dienden namelijk om 17:00 uur de deuren te sluiten. Daarnaast moesten ook niet-essentiële winkels de deuren om 17:00 uur sluiten. Deze maatregelen hebben daarmee direct invloed op de parkeerbehoefte op met name de koopavond en zaterdagavond.

Werkzaamheden

Ten slotte vonden werkzaamheden plaats in het gebied ten tijde van het parkeeronderzoek. Een deel van de straat Baan was opgebroken. Daarnaast was het onverharde terrein direct ten oosten van de Houtweg afgesloten. Dit onverharde terrein is normaal gesproken goed voor een parkeercapaciteit van 120 voertuigen. In de straat Baan kan op de rijbaan geparkeerd worden met ruimte voor 3 voertuigen. Ten tijde van de parkeermetingen was de totale capaciteit dus beperkt met 123 parkeerplaatsen.

¹ <https://www.cbs.nl/nl-nl/cijfers/detail/83868NED>

4 Resultaten

4.1 Capaciteit parkeerdrukmeting

De bezettingsgraad wordt bepaald door de parkeerdruk (aantal geparkeerde voertuigen) te delen door de parkeercapaciteit (aantal beschikbare parkeerplaatsen). De parkeercapaciteit is op alle momenten gelijk in dit onderzoeksgebied en is weergegeven in tabel 1. In bijlage 1 is de sectie indeling op kaart weergegeven.

Sectienr	Straatnaam	Capaciteit	Invaliden	Anders	Opmerking
1	Ir. BPG van Diggelenkade	0	2	0	
2	Ir. BPG van Diggelenkade	0	0	0	
3	Ir. BPG van Diggelenkade	5	0	0	
4	Spoorkade	6	0	0	
5	Spoorkade	6	1	0	
6	Spoorkade	12	0	0	
7	Houtweg	3	0	0	
8	P-terrein Spoorkade	20	0	1	Parkeerschijfzone 3 uur
9	P-terrein Houtweg	0	0	0	Werkzaamheden – 120 parkeerplaatsen
10	P-terrein Stationsplein	25	0	0	
11	P-terrein Baan	46	0	0	
12	Baan	0	0	0	Werkzaamheden – 3 parkeerplaatsen
13	P-terrein fietsenstalling	42	0	1	Reservering buurtauto
14	P-terrein Sportlaan	81	0	0	
15	P-terrein Politie	14	1	0	
16	Baan	8	0	0	
17	Sportlaan	17	0	0	
18	Burg. van Engelenweg - 23	2	0	0	
19	Burg. van Engelenweg – 39	2	0	0	
20	Burg. van Engelenweg - 8	2	0	0	
21	Burg. van Engelenweg - Aldi	3	0	0	
22	Burg. van Engelenweg – 63	4	0	0	
23	Hobbemastraat	5	1	0	
24	Burg. van Engelenweg - Tandarts	5	0	0	
25	Burg. van Engelenweg - 15	4	0	0	
26	Burg. van Engelenweg	0	0	0	Parkeerverbodszone
27	Trekvaart	14	0	0	
28	Trekvaart	16	0	0	
29	Zwolseweg	10	0	0	
30	Marnixpad	0	0	0	
31	Blekerijweg	0	0	0	
	Totaal	352	5	2	

Tabel 1: Capaciteit parkeeronderzoek Hanzezicht.

Binnen het onderzoeksgebied bevinden zich twee secties die afwijkend zijn van het vrij parkeren regime. De eerste is het parkeerterrein aan het eind van de Houtweg, hier geldt een parkeerschijfzone met een maximale parkeerduur van 3 uur. De maximale parkeerduur van 3 uur biedt een realistische mogelijkheid om een auto te parkeren voor een bezoek aan het strandpaviljoen. Deze sectie wordt dan ook als beschikbare capaciteit meegenomen.

De tweede afwijkende sectie is die voor het politiebureau. Dit terrein heeft de aanduiding als parkeerterrein voor bezoekers van de politie. Het parkeerterrein is wel openbaar en kent geen betalings- of vergunningsverplichting of maximale parkeerduur. In het parkeeronderzoek is het daarom wel meegenomen, in de conclusie wordt wel rekening gehouden met de aanduiding.

4.2 Resultaten parkeerdrukmeting

In tabel 2 zijn de resultaten weergegeven van de parkeerdrukmeting, per meetmoment is het geregistreerde aantal voertuigen in een kolom weergegeven. Onderaan de tabel is de bezettingsgraad in het gebied, per moment weergegeven.

	Donderdag		Vrijdag		Zaterdag		Zondag
Sectienr	15:00	19:00	01:00	19:00	15:00	19:00	15:00
1	0	0	0	0	0	0	0
2	0	0	0	0	0	0	0
3	2	0	0	0	1	1	1
4	4	0	0	0	1	1	1
5	4	6	6	6	5	6	5
6	10	10	11	10	12	11	12
7	2	2	2	1	1	1	1
8	0	0	1	1	12	1	3
9	0	0	0	0	0	0	0
10	22	22	24	23	24	23	22
11	37	10	11	17	37	18	24
12	0	0	0	1	1	0	0
13	38	26	20	20	38	28	26
14	55	34	35	35	65	44	42
15	12	7	6	10	8	7	7
16	5	10	10	9	12	10	9
17	9	12	14	15	15	16	13
18	1	3	3	2	1	1	2
19	2	2	2	2	1	2	2
20	1	2	2	0	3	2	2
21	3	4	3	5	1	5	4

22	0	0	0	2	2	1	1
23	4	5	5	5	5	5	5
24	2	3	5	3	3	4	3
25	3	3	2	2	1	2	1
26	2	1	3	2	2	3	2
27	8	12	12	13	12	13	12
28	6	8	7	8	7	8	8
29	5	0	0	0	0	0	0
30	0	0	0	0	0	0	0
31	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	237	182	184	192	270	213	208
Bezettingsgraad	64%	49%	50%	52%	73%	58%	56%

Tabel 2: Resultaten parkeeronderzoek Hanzezicht.

4.3 Parkeertoets

Om de ontwikkeling mogelijk te maken moet voldaan worden aan de eisen gesteld in de Nota parkeernormen van de gemeente Kampen. Conform deze nota mag een ontwikkeling verzoeken om gebruik te maken van openbare parkeercapaciteit mits de bezettingsgraad binnen het invloedsgebied, na toevoeging van de ontwikkeling niet boven 85% komt te liggen. Om dit inzichtelijk te maken is aan de hand van de toekomstige parkeervraag en de huidige bezetting van het projectgebied een theoretische parkeerbalans opgesteld.

In tabel 3 is weergegeven wat de bezettingsgraad op ieder van de onderzoeksmomenten zal zijn na toevoeging van de parkeervraag van het strandpaviljoen. De parkeervraag van het strandpaviljoen verschilt per onderzoeksmoment. Dit is ingegeven door de aanwezigheidspercentages kunnen worden toegepast op ieder van de momenten. De aanwezigheidspercentages zijn overeenkomstig de nota parkeernormen.

	Donderdag		Vrijdag		Zaterdag		Zondag
	15:00	19:00	01:00	19:00	15:00	19:00	15:00
Huidig	237	182	184	192	270	213	208
Toevoeging	8	29	0	29	13	32	13
Totaal	245	211	184	221	283	245	221
Bezettingsgraad	67%	52%	52%	55%	77%	61%	59%

Tabel 3: parkeertoets bezettingsgraad inclusief ontwikkeling

Uit tabel 3 blijkt dat op alle onderzoeksmomenten de huidige bezettingsgraad verhoogd met de aanvullende parkeerbehoefte ruim onder de 85% blijft. Het drukste onderzoeksmoment inclusief de maximale parkeerbezetting van de ontwikkeling is de zaterdagmiddag met een bezetting van 77% (inclusief ontwikkeling). Op het maatgevende moment voor de ontwikkeling (zaterdagavond) is de bezettingsgraad 61%.

In bovengenoemde tabel is de totale parkeercapaciteit op het moment van het onderzoek meegenomen, dus ook het parkeerterrein ten behoeve van bezoekers van het politiebureau. Bij het niet meerekenen van dit terrein is weinig sprake van een wijziging. De totale capaciteit neemt met 14 (en 1 gehandicaptenparkeerplaats) af, de bezetting van dit terrein schommelde op de onderzoeksmomenten tussen 6 en 12 bezette plekken. De bezettingsgraad na toevoeging strandpaviljoen stijgt hierdoor op de meeste momenten met circa 1%, dat geldt ook voor het drukste moment en het maatgevend moment voor het strandpaviljoen.

Toetsing toevoegingen tbv robuustheid

Ten tijde van het parkeeronderzoek vonden zoals gezegd werkzaamheden plaats die de een behoorlijke invloed hadden op de parkeercapaciteit. Bij toevoeging van de parkeercapaciteit op het parkeerterrein aan de oostzijde van de Houtweg en op de rijbaan van de Baan stijgt de totale parkeercapaciteit in het onderzoek gebied met 123 parkeerplaatsen. Als totale capaciteit zijn in dat geval 475 parkeerplaatsen beschikbaar.

Daarnaast is sprake van een atypische verhouding tussen terras- en binnenruimte bij deze ontwikkeling. Het is begrijpelijk dat deze verhouding vragen oproept. In algemene zin is het aannemelijk dat de terrasruimte bij een horecagelegenheid het aantal bvo's niet overschrijdt. Hoewel de gemeente Kampen in de nota parkeernormen hier geen uitgangspunten voor heeft geformuleerd is van andere gemeenten bekend dat dit wel gebeurt. De gemeente Nijmegen hanteert een aanvullende parkeernorm voor dergelijke gevallen; "Het aantal m² aan terras dat boven het bvo van de horecafunctie "binnen" uitkomt, wordt bij de bvo van de horecafunctie opgeteld." In dit geval zou hiervoor een extra parkeernorm van 755m² (1100 m² terras – 345 m² bvo) gelden. Hierdoor zou een totaal van 99 parkeerplaatsen benodigd zijn voor deze functie.

In tabel 4 is uiteengezet wat de gevolgen zijn van de toevoeging van deze variabelen.

	Donderdag		Vrijdag		Zaterdag		Zondag
	15:00	19:00	01:00	19:00	15:00	19:00	15:00
Huidig	237	182	184	192	270	213	208
Toevoeging	25	90	0	90	40	99	40
Totaal	262	271	184	281	310	312	248
Bezettingsgraad	55%	57%	39%	59%	65%	66%	52%

Tabel 4: parkeertoets bezettingsgraad inclusief ontwikkeling en variabelen

5 Conclusie

Door het realiseren van het strandpaviljoen stijgt de parkeervraag. Op het eigen terrein is geen mogelijkheid om extra parkeerplaatsen te realiseren en daarom wenst de ontwikkelaar gebruik te maken van de restcapaciteit binnen het invloedsgebied. Om daar aanspraak op te mogen maken moet aangetoond worden dat de bezettingsgraad in dit gebied met de ontwikkeling niet boven de 85% uit komt op het maatgevende moment.

Gedurende het onderzoek begin december 2021 bleek de bezettingsgraad (incl. parkeervraag strandpaviljoen) niet boven de 77% uit te stijgen. Op het maatgevende moment bleef dit beperkt tot 66%. Hiermee blijft de bezettingsgraad ruim binnen de 85%. Op basis van dit parkeeronderzoek zou het parkeren daarmee geen belemmering vormen voor deze ontwikkeling.

Ten tijde van het parkeeronderzoek waren meerdere omstandigheden die invloed hadden op de parkeersituatie. Zo vonden werkzaamheden plaats waardoor minder parkeercapaciteit beschikbaar was. Dit is gecorrigeerd in een verdere berekening waarin de parkeercapaciteit van voor de werkzaamheden is opgenomen. Daarnaast is ingegaan op de atypische verhouding tussen bvo's binnenruimte en buitenruimte bij deze ontwikkeling. Hiervoor is een elders gebruikte berekening voorgesteld, dit om op robuustheid te toetsen.

Rekening houdende met bovengenoemde blijft de bezettingsgraad nog steeds ruim onder 85%. Hiernaast waren er echter ook omstandigheden die niet op soortgelijke wijze in beeld te brengen waren, namelijk de invloed van coronamaatregelen en ook seizoenseffect als gevolg van de feestdagen.

Vergelijking historisch parkeeronderzoek

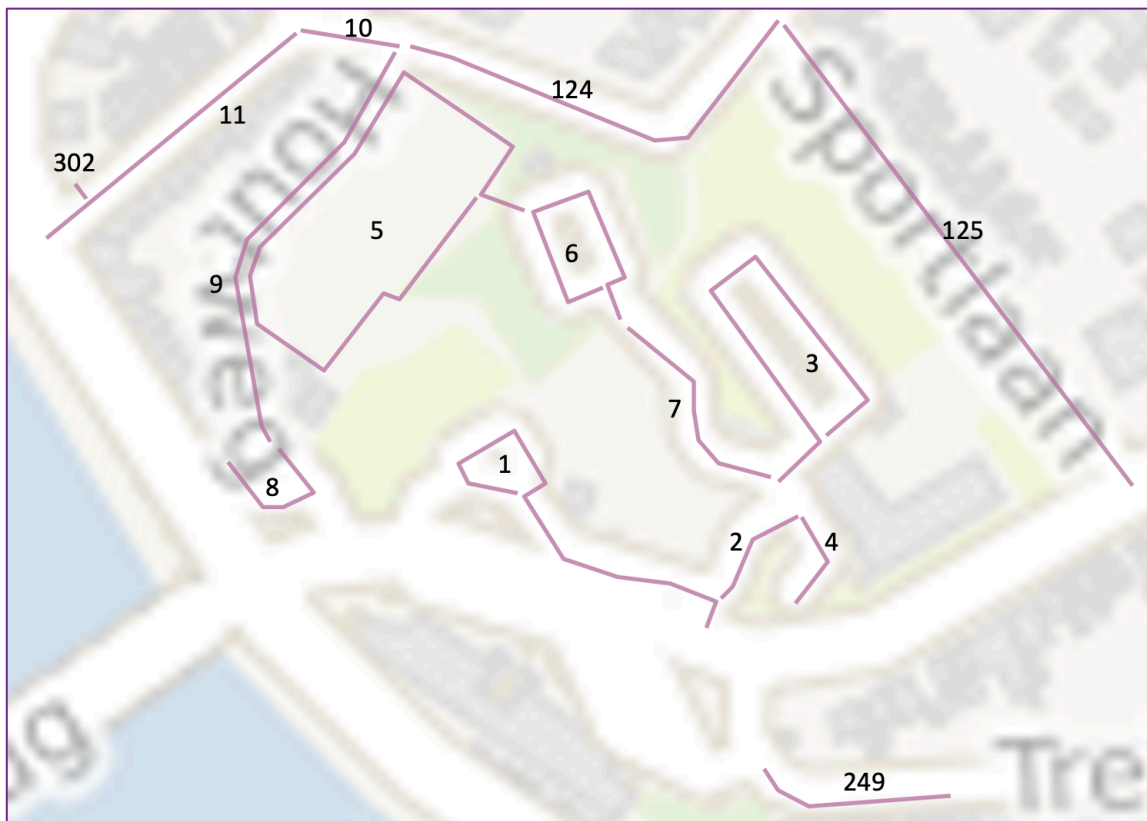
Gezien de omstandigheden waarin het onderzoek plaatsvond (coronamaatregelen, werkzaamheden in onderzoeksgebied en periode rond feestdagen) kan de representativiteit van dit onderzoek in twijfel getrokken worden. Daarom is het goed om het onderzoek in perspectief te zetten en te vergelijken met historische data.

Het meest recente, onafhankelijk parkeeronderzoek (uitgevoerd door BonoTraffics) waarbij de bezetting in deze omgeving is gemeten stamt uit 2018. Hoewel enigszins gedateerd, verschaft dit onderzoek wel inzicht in de situatie zonder bijzondere invloeden als coronamaatregelen of een seizoenseffect door de decembermaand. Op zaterdag 3 februari 2018 zijn zowel in de middag als in de avond metingen uitgevoerd. De bezettingsgraad van de omgeving Schans Buitenwacht bedroeg destijds 44% (zaterdagmiddag) en 57% (zaterdagavond). Op het moment van beide metingen was het onverharde terrein langs de Houtweg beschikbaar als parkeerterrein en werd het ook als dusdanig gebruikt. Bij toevoeging van de theoretisch maximale norm van 99 parkeerplaatsen blijft de bezettingsgraad onder 85% (resp. 66% en 81%). Voor de terreinen die onderdeel uitmaken van de parkeermagneet geldt zelfs 57% en 79% als maximale bezettingsgraad na toevoeging. Dit parkeeronderzoek bevestigt daarmee dat capaciteit beschikbaar is in de omgeving Schans Buitenwacht.

In afbeelding 2 zijn de resultaten van het onderzoek in 2018 met betrekking tot de omgeving Schans Buitenwacht weergegeven. In afbeelding 3 is de bijbehorende sectie indeling weergegeven van dat onderzoek.

Sectie	Straatnaam	Parkeerregime	Meetmoment							
			Za 3 feb 2018, 14:00-15:00				Za 3 feb 2018, 20:30-21:30			
			Capaciteit openbaar	Bezetting openbaar	Foutparkeerders	Bezettingsgraad	Capaciteit openbaar	Bezetting openbaar	Foutparkeerders	Bezettingsgraad
Totaal			419	185	0.0	44%	419	238	0.0	57%
1	Stationsplein	Vrij parkeren	25	25	0.0	100%	25	26	0.0	104%
2	Stationsplein	Vrij parkeren	0	0	0.0	0%	0	0	0.0	0%
3	Stationsplein	Vrij parkeren	81	72	0.0	89%	81	58	0.0	72%
4	Stationsplein	Vrij parkeren	16	13	0.0	81%	16	9	0.0	56%
5	Stationsplein	Vrij parkeren	120	0	0.0	0%	120	15	0.0	13%
6	Stationsplein	Vrij parkeren	62	28	0.0	45%	62	41	0.0	66%
7	Stationsplein	Vrij parkeren	42	33	0.0	79%	42	35	0.0	83%
8	Houtweg	Parkeerschijfzone, max..	21	0	0.0	0%	21	6	0.0	29%
9	Houtweg	Vrij parkeren	3	0	0.0	0%	3	5	0.0	167%
10	Baan	Vrij parkeren	0	0	0.0	0%	0	0	0.0	0%
11	Spoorkade	Vrij parkeren	19	14	0.0	74%	19	16	0.0	84%
124	Baan	Vrij parkeren	3	0	0.0	0%	3	1	0.0	33%
125	Sportlaan	Vrij parkeren	17	0	0.0	0%	17	13	0.0	76%
249	Trekvaart	Vrij parkeren	9	0	0.0	0%	9	13	0.0	144%
302	Stationsplein	Gehandicapten	1	0	0.0	0%	1	0	0.0	0%

Afbeelding 2. Resultaten parkeeronderzoek 2018



Afbeelding 3. Sectie indeling parkeeronderzoek 2018

Bijlage 1 – Sectie indeling

