



Memo

Aan : J. van Ettekoven, Van Ettekoven, ontwerp en advies

C.c. : -

Van : Evert-Jan Hekman en Erik Wahle

Betreft : Parkeeronderzoek Kerkweg 30c Cothen

Datum : 14 juni 2023

Kenmerk : M08051-M-E

Aan de Kerkweg 30c te Cothen is er een voorgenomen ontwikkeling van 4 appartementen. Voor een deel van de parkeervraag (3 parkeerplaatsen) wilt u gebruikmaken van de al dan niet beschikbare openbare parkeercapaciteit in de directe omgeving van de ontwikkeling. Om van parkeren in de openbare ruimte gebruik te kunnen maken is het nodig om middels een parkeeronderzoek het al dan niet beschikbare parkeeroverschot in de directe omgeving van de ontwikkeling te onderzoeken. U heeft daarom Mobycon gevraagd een parkeeronderzoek uit te voeren.

In deze memo geven we als eerste inzicht in de aanpak van het onderzoek en vervolgens laten we de resultaten zien.

Aanpak

Centraal staat de vraag wat de parkeerdruk is in het gebied in de nabijheid van de ontwikkeling gelegen aan de Kerkweg 30c te Cothen. In de onderstaande afbeelding is het onderzoeksgebied afgebeeld. Het onderzoeksgebied betreft een gebied met een loopafstand van 100 meter vanaf de ontwikkeling. Daarbij heeft de gemeente Wijk bij Duurstede reeds aangegeven dat we hierbij de Kerkdwarsweg (in de afbeelding ten noorden van sectie 2) niet mee kunnen nemen omdat deze parkeercapaciteit al in gebruik is voor een ander initiatief in de omgeving.



Figuur 1. Onderzoeksgebied

Fase 1: voorbereiding en inventariseren capaciteit

In de voorbereidende fase hebben wij het onderzoeksgebied gedigitaliseerd en het benodigde registratiemateriaal in Arcgis-Online en de Arcgis Field Maps aangemaakt.

Als uitgangspunt hanteren we een sectie-indeling op wegvakniveau (van kruispunt tot kruispunt). Deze sectie-indeling bepalen wij aan de hand van het Nationaal Wegenbestand (NWB). Het voordeel van het opknippen van straten tot wegvakken is dat er op een hoger detailniveau inzicht is in parkeerdruk (en eventuele parkeerproblemen) en voor het veldwerk is het ook duidelijker welke bezetting bij welke capaciteit hoort. Elke sectie krijgt namelijk een uniek nummer dat altijd correspondeert met een nummer op het invulformulier en het bijhorende kaartmateriaal.

Om de parkeerdruk te berekenen is allereerst inzicht nodig in de parkeercapaciteit. Voorafgaand aan de eerste meting hebben we de volledige parkeercapaciteit (openbare parkeerplaatsen) in het onderzoeksgebied geïnventariseerd.

Fase 2: uitvoering onderzoek

Na de voorbereiding van het onderzoek is begonnen met de uitvoering. Hierbij is het aantal geparkeerde voertuigen op de openbare parkeerplaatsen op twee momenten geteld. Voor dit onderzoek hebben we gemeten op een dinsdagavond en een donderdagavond.



We hebben gemeten op de volgende momenten:

- dinsdag 30 mei (21:00-22:00);
- donderdag 1 juni (21:00-22:00).

Bij de uitvoering van het onderzoek hebben we gebruik gemaakt van een eigen mobiele applicatie (Arcgis Field Maps) om de geparkeerde voertuigen te registreren. De onderzoeker ziet op een digitale kaart waar hij/zij is, de betreffende straat/sectie kan worden aangeklikt en het aantal geparkeerde voertuigen wordt vervolgens genoteerd en ook het aantal foutgeparkeerde voertuigen wordt genoteerd. Tevens is bijgehouden of een parkeerplaats niet beschikbaar is door bijvoorbeeld werkzaamheden of plaatsing van een container.

Fase 3: analyse en rapportage

Alle verzamelde gegevens zijn gecontroleerd en verrijkt in één database (Excel). Op basis van deze database hebben we vervolgens de analyse van de parkeerdruk uitgevoerd.

Om de parkeerdruk te berekenen delen wij de totale parkeerbezetting door de beschikbare capaciteit per sectie. De beschikbare capaciteit is de totale capaciteit minus het aantal parkeerplaatsen dat bezet is door iets anders (bijvoorbeeld een container). De totale parkeerbezetting zijn alle geregistreerde geparkeerde voertuigen (inclusief foutgeparkeerde). Voor de parkeerdruk kijken we alleen naar de openbare parkeercapaciteit.

Resultaten

Als eerste is de parkeercapaciteit geïnventariseerd. In tabel 1 staat per sectie en het totale onderzoeksgebied de parkeercapaciteit. In het onderzoeksgebied zijn er 28 openbare parkeerplaatsen te vinden. Deze zijn allemaal aangewezen als vrij parkeren. Voor 23 van deze parkeerplaatsen gaat het hierbij over parkeren op de rijbaan.

Capaciteit autoparkeren				
Sectie	Straat	Vrij parkeren	Totaal	Opmerking capaciteit
1	Weth C.E.Th. Vernooijstraat	5	5	Waarvan 5x op de rijbaan
2	Weth C.E.Th. Vernooijstraat	6	6	Waarvan 6x op de rijbaan
3	Kerkweg	12	12	Waarvan 7x op de rijbaan
4	Kerkweg	5	5	Waarvan 5x op de rijbaan
Totaal absoluut		28	28	

Tabel 1. Parkeercapaciteit in het onderzoeksgebied

Om de parkeerdruk en de beschikbare restcapaciteit in beeld te brengen is op twee momenten de actuele bezetting geïnventariseerd:

- dinsdag 30 mei (21:00-22:00);
- donderdag 1 juni (21:00-22:00).

In tabel 2 laten we per onderzoeksmoment de parkeerdruk zien. De volledige gegevens op sectieniveau zijn terug te vinden in het bijgeleverde Excel-bestand met de resultaten.



Bezetting en parkeerdruk			dinsdag 30 mei 2023		donderdag 1 juni 2023	
			21:00		21:00	
			Bezet	Druk	Bezet	Druk
Sectie	Straat	Cap totaal				
1	Weth C.E.Th. Vernooijstraat	5	0	0%	0	0%
2	Weth C.E.Th. Vernooijstraat	6	1	17%	0	0%
3	Kerkweg	12	4	33%	6	50%
4	Kerkweg	5	3	60%	3	60%
Totaal absoluut		28	8	29%	9	32%

Tabel 2. Parkeerdruk

In tabel 2 is te zien dat op de donderdagavond de hoogste parkeerdruk in het onderzoeksgebied is waargenomen (32%). Op de dinsdagavond hebben we een parkeerdruk van 29% waargenomen. De in dit onderzoek waargenomen parkeerdruk ligt relatief laag.

Op de drukste donderdagavond was er geen sprake van niet beschikbare parkeerplekken. De totale actuele parkeercapaciteit was dus $28 - 0 = 28$ plekken. De bezetting op de donderdagavond was 9 parkeerplaatsen. Bij een theoretische toevoeging van 3 parkeerplaatsen, waarbij de theoretische bezetting uitkomt op 12 parkeerplaatsen, komt de theoretische parkeerdruk bij afronding naar boven uit op 43%. Deze theoretische parkeerdruk is nog steeds relatief laag.

Op basis van deze resultaten is een theoretische toevoeging van 3 auto's in de openbare ruimte daarom ruimschoots mogelijk.

Conclusie

De parkeerdruk in het onderzoeksgebied ligt op ieder onderzoeksmoment relatief laag (maximaal 32%). Ook met theoretische toevoeging van 3 auto's in de openbare ruimte blijft de parkeerdruk relatief laag (43%). Op basis van dit onderzoek is het mogelijk om gebruik te kunnen maken van parkeren in de openbare ruimte voor deze ontwikkeling.