

BonoTraffics bv
specialisten in verkeer



Parkeeronderzoek

- Resultaten en analyse -
Gemeente Barendrecht

Parkeeronderzoek

- Resultaten en analyse -

Gemeente Barendrecht

Projectomschrijving	Parkeeronderzoek Barendrecht
Opdrachtgever	Gemeente Barendrecht
Projectnummer	18.0111
Datum	2 januari 2019
Status	Definitief
Auteur(s)	P.J. Echten / J. Finke
Controle	J. Finke
Projectleider/vrijgave	P.J. Echten

Inhoud

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Vraagstelling	4
2	Begripsbepalingen	5
3	Onderzoeksmethodiek	7
3.1	Studiegebied	7
3.2	Capaciteitsmeting	7
3.3	Parkeerdruk, -motief, en -duuronderzoek	8
4.	Resultaten	13
4.1	Beschikbare capaciteiten	13
4.2	Totaal onderzoeksgebied	15
4.3	Deelgebieden	19
4.3.1	Deelgebied Middenbaan Noord (bijlage 10 en 11)	19
4.3.2	Deelgebied Omgeving Binnenhof (bijlage 12 en 13)	20
4.3.3	Deelgebied Oude Dorpskern (bijlage 14 en 15)	21
4.3.4	Deelgebied parkeerterrein Maasstraat (bijlage 16 en 17)	21
4.3.5	Deelgebied Rand centrum Zuid (bijlage 18 en 19)	21
4.3.6	Deelgebied Wijk Binnenland West Centrum (bijlage 20 en 21)	22
4.3.7	Deelgebied Wijk Noord centrum (bijlage 22 en 23)	22
5.	Parkeerbalans	23
5.1	Algemeen	23
5.2	Huidige situatie	23
5.3	Toekomstige situatie	24
5.3.1	Ontwikkelingen centrumgebied	24
5.3.2	Toekomstige parkeerbalans	26
6.	Analyse Doormanplein	27
6.1	Aanleiding	27
6.2	Huidige parkeersituatie	27
6.3	Effect autovrij Doormanplein	27
7.	Conclusies	30
7.1.	Parkeerdruk en motief	30
7.1.1	Parkeerzones	30
7.1.2	Deelgebieden	31
7.2	Parkeerbalans	32
7.3	Analyse Doormanplein	32
7.4	Maatregelen	33
	BIJLAGENRAPPORTAGE	34

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeenteraad van Barendrecht heeft in een beeldkwaliteitsplan ("Een maatpak voor Barendrecht") vastgesteld op welke wijze het centrumgebied van Barendrecht naar de toekomst vorm gegeven gaat worden. De gemeente wil uiteindelijk toewerken naar een levendig en vitaal woon- en winkelcentrum, zonder grootschalige ontwikkelingen. Het betreft een geleidelijke transformatie die het winkelcentrum versterkt. Het centrumgebied moet ruimte bieden aan levensloopbestendige woningen en ondernemers, gemakkelijk bereikbaar zijn en uitnodigend om er te winkelen of bijvoorbeeld uit te gaan. In februari van 2015 heeft de gemeente Barendrecht een eerste stap gezet in de centrumvernieuwing door een ruimtelijke kansenverkenning vast te stellen. In deze ruimtelijke kansenverkenning ligt de focus op:

- ▲Meer ruimte voor ondernemers;
- ▲Toevoegen van levensloopbestendige woningen in het centrum;
- ▲Verbeteren parkeergelegenheid (auto en fietsparkeren);
- ▲Aandacht voor logistiek, laden- en lossen.

Gezien de ambities zoals benoemd in de kansenverkenning en de ruimtelijke ontwikkelingen die deze met zich mee brengt is het van belang om niet alleen de huidige parkeersituatie in beeld te brengen, maar ook de impact die de ontwikkelingen daarop gaan hebben.

De ontwikkelingen hebben namelijk invloed op de parkeervraag van het centrumgebied. Om de balans tussen de parkeervraag en het -aanbod naar de toekomst te kunnen waarborgen voor iedere doelgroep (bewoners, werknemers en bezoekers), is een goed inzicht in het huidige gebruik van de parkeervoorzieningen gewenst. BonoTraffics heeft in opdracht van de gemeente Barendrecht in september 2017 een grootschalig parkeeronderzoek uitgevoerd. Dit parkeeronderzoek vormt de basis voor het bepalen van de effecten van de toekomstige ontwikkelingen.

Aanvullend onderzoek najaar 2018

Tussen september 2017 en het najaar van 2018 zijn een aantal belangrijke wijzigingen in de parkeersituatie doorgevoerd. Voornamelijk in de directe omgeving van het gemeentehuis. Zo is het Binnenhof volledig opnieuw ingericht. Ook in de Maasstraat zijn wijzigingen in het parkeeraanbod geweest. In oktober 2018 is mede om die reden een aanvullend parkeeronderzoek uitgevoerd. De resultaten hiervan zijn in de voorliggende integrale rapportage verwerkt.

1.2 Vraagstelling

Het parkeeronderzoek moet antwoord geven op de volgende vragen, hier is de opzet van het onderzoek op afgestemd:

- ▲Wat is de huidige parkeervraag in het centrumgebied van Barendrecht?
- ▲Zijn er parkeerproblemen? En zo ja, wat betreft de aard en de omvang?
- ▲Hoe verhouden de resultaten van het onderzoek in 2018 zich met die in 2017?
- ▲Hoe gaat de parkeervraag naar de toekomst, ten gevolge van de ruimtelijke ontwikkelingen, wijzigen?
- ▲Zijn er maatregelen nodig om de vraag en aanbod van parkeerplaatsen met elkaar in evenwicht te brengen en zo ja welke?
- ▲Wat zijn de effecten van het autovrij maken van het Doormanplein? Kan de parkeervraag die daar aanwezig is in de huidige situatie in de omgeving, maar binnen acceptabele loopafstand worden opgevangen?

2 Begripsbepalingen

In de rapportage komen vele verkeerskundige begrippen met betrekking tot parkeren voor. Een toelichting op deze begrippen is opgenomen in dit hoofdstuk.

Bezetting

Het aantal tegelijkertijd geparkeerde voertuigen in een gebied.

Bezettingsgraad

De bezettingsgraad is de verhouding tussen de parkeerbezetting (het aantal geparkeerde voertuigen) en de beschikbare parkeercapaciteit. De bezettingsgraad wordt uitgedrukt in procenten.

Dubbelgebruik/meervoudig gebruik

Het gebruik van een parkeerplaats door diverse doelgroepen.

Gereguleerd gebied

Het gebied waar regulering van het parkeren plaats heeft door betaald parkeren of door vergunninghoudersparkeren of door een parkeerschijfzone (vaak ook blauwe zone genoemd) of door een combinatie van het hiervoor vermelde.

Gestoken parkeren

Parkeren onder een parkeerhoek tussen 0° en 90° met de rijbaan.

Haaks parkeren

Parkeren loodrecht op de rijbaan.

Langsparkeren

Parkeren evenwijdig aan de rijbaan.

Parkeeraanbod

Het aantal parkeerplaatsen dat beschikbaar is voor parkeren.

Parkeerbalans

Een parkeerbalans geeft het verschil aan tussen het parkeeraanbod en de parkeervraag.

Parkeerdruk

De verhouding tussen het aantal bezette parkeerplaatsen en het aantal beschikbare parkeerplaatsen.

Parkeerkencijfers

Kencijfers op basis waarvan het benodigde aantal parkeerplaatsen bij een nieuw te bouwen functie kan worden berekend.

Parkeernormen

Door de gemeente vastgesteld normen voor het benodigde aantal parkeerplaatsen bij een nieuw te bouwen functie.

Maatgevend moment

Dit is het moment waarop van alle registratiemomenten zich tijdens het onderzoek de meeste parkeerder in een te beschouwen gebied bevinden.

Vergunninghoudersparkeren

Gebied waar alleen iemand met een parkeervergunning recht heeft om te parkeren.

Parkeren op eigen terrein

Een parkeerplaats ligt op eigen terrein als de parkeerplaats:

- ▲in eigendom is bij de bewoner;
- ▲of is uitgegeven in erfpacht, verhuurd of in gebruik gegeven aan de bewoner;
- ▲of in de bouwvergunning, de huur- of koopovereenkomst of de erfpachtvoorwaarden is vastgelegd als parkeergelegenheid voor het adres van de bewoner/gebruiker.

Parkeervraag

Het aantal parkeerplaatsen dat benodigd is.

Parkeerschijfzone (blauwe zone)

Gebied waarbinnen het verboden is te parkeren behalve op plaatsen die als zodanig zijn aangeduid of aangegeven of op plaatsen die zijn voorzien van een blauwe streep. Op plaatsen die zijn voorzien van een blauwe streep is het parkeren slechts toegestaan als het voertuig is voorzien van een duidelijk zichtbare parkeerschijf met de begintijd.

3 Onderzoeksmethodiek

3.1 Studiegebied

Parkeerzones

Het parkeeronderzoek is uitgevoerd in het centrumgebied van Barendrecht en een ruime schil daar omheen. Op de tabel 1a en 1b en in bijlage 1a en 1b zijn de gehanteerde parkeerzones weergegeven waarbij onderscheid wordt gemaakt naar centrumgebied, eerste en tweede schil centrumgebied. De indeling naar parkeerzones is gemaakt, omdat voor elke zone een andere onderzoeksmethodiek is toegepast (zie paragraaf 3.3).

Parkeersecties

Het studiegebied is opgesplitst in verschillende secties. Een sectie bestaat uit een parkeerterrein of een straat (of een onderdeel daarvan), waarbinnen in ieder geval eenzelfde parkeerregime van kracht is. In één enkele sectie kunnen verschillende manieren van parkeren voorkomen, zoals haaks of langsparkeren, in een vak of op straat. Een overzicht van de parkeersecties is opgenomen op afbeelding 2a en 2b en in bijlage 2a en 2b.

Vanwege de wijzigingen in het parkeeraanbod tussen 2017 en 2018 is ook de sectie-indeling aangepast. Sectie 69 en 88 zijn gewijzigd in een B versie. Sectie 39, een gedeelte van de Binnenlandse Baan, is komen te vervallen. In de Rijnstraat (sectie 5 en 10), Maasstraat (sectie 45 t/m 47) en Het Fruit (sectie 120/121) is de parkeercapaciteit aangepast. Een overzicht van de hernieuwde capaciteiten is opgenomen in paragraaf 4.1.

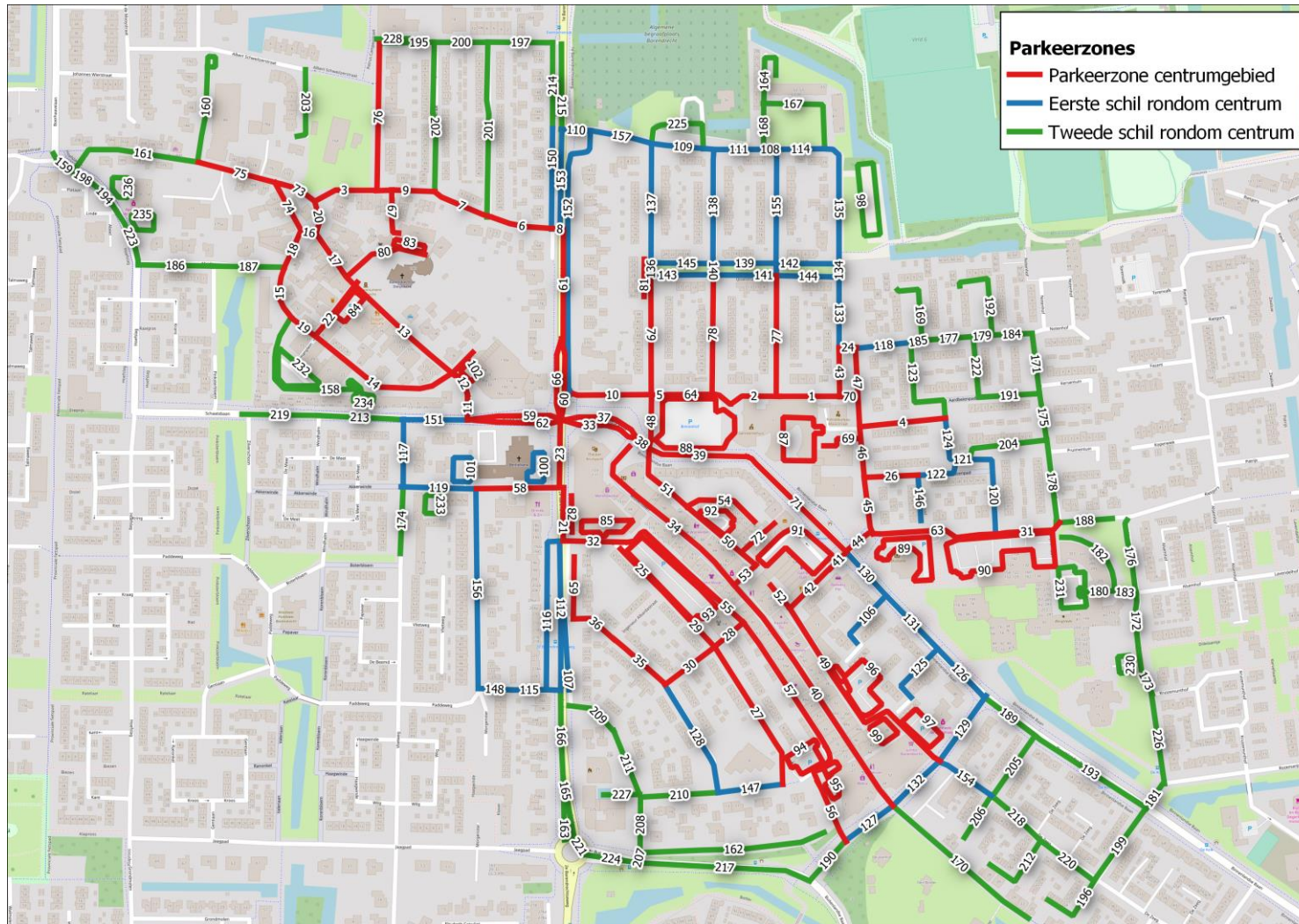
Deelgebieden

Voor de analyse naar de onderzoeksresultaten, die in het vervolg van deze rapportage zijn beschreven, worden niet alleen de totalen van het gehele onderzoeksgebied beschouwd, maar vindt een analyse plaats voor zogenaamde deelgebieden. Een overzicht van de deelgebieden is weergegeven op afbeelding 3 en bijlage 3.

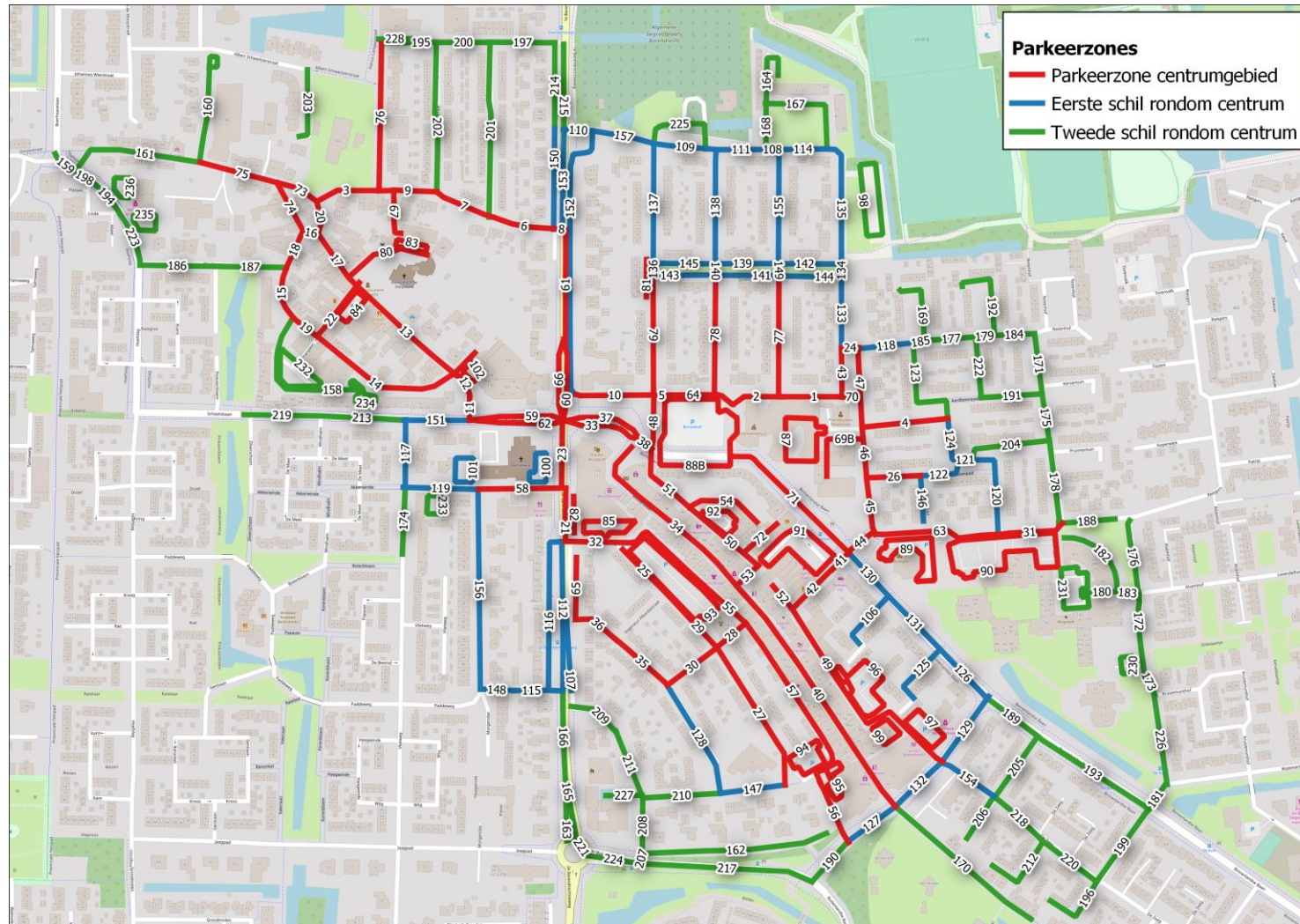
3.2 Capaciteitsmeting

Op parkeersectieniveau is de hoeveelheid aanwezige parkeerplaatsen voorafgaand aan beide parkeeronderzoeken vastgesteld. Dit is zowel voor de privécapaciteit als de openbare capaciteit gedaan in de parkeerzone centrum. In de schilgebieden is alleen de openbare parkeercapaciteit in beeld gebracht. Bij het bepalen van de capaciteiten van elke parkeersectie zijn de uitgangspunten gehanteerd uit de "memo capaciteitsmeting parkeeronderzoeken". Deze memo is opgenomen in bijlage 4. De belangrijkste uitgangspunten bij de capaciteitsmeting zijn:

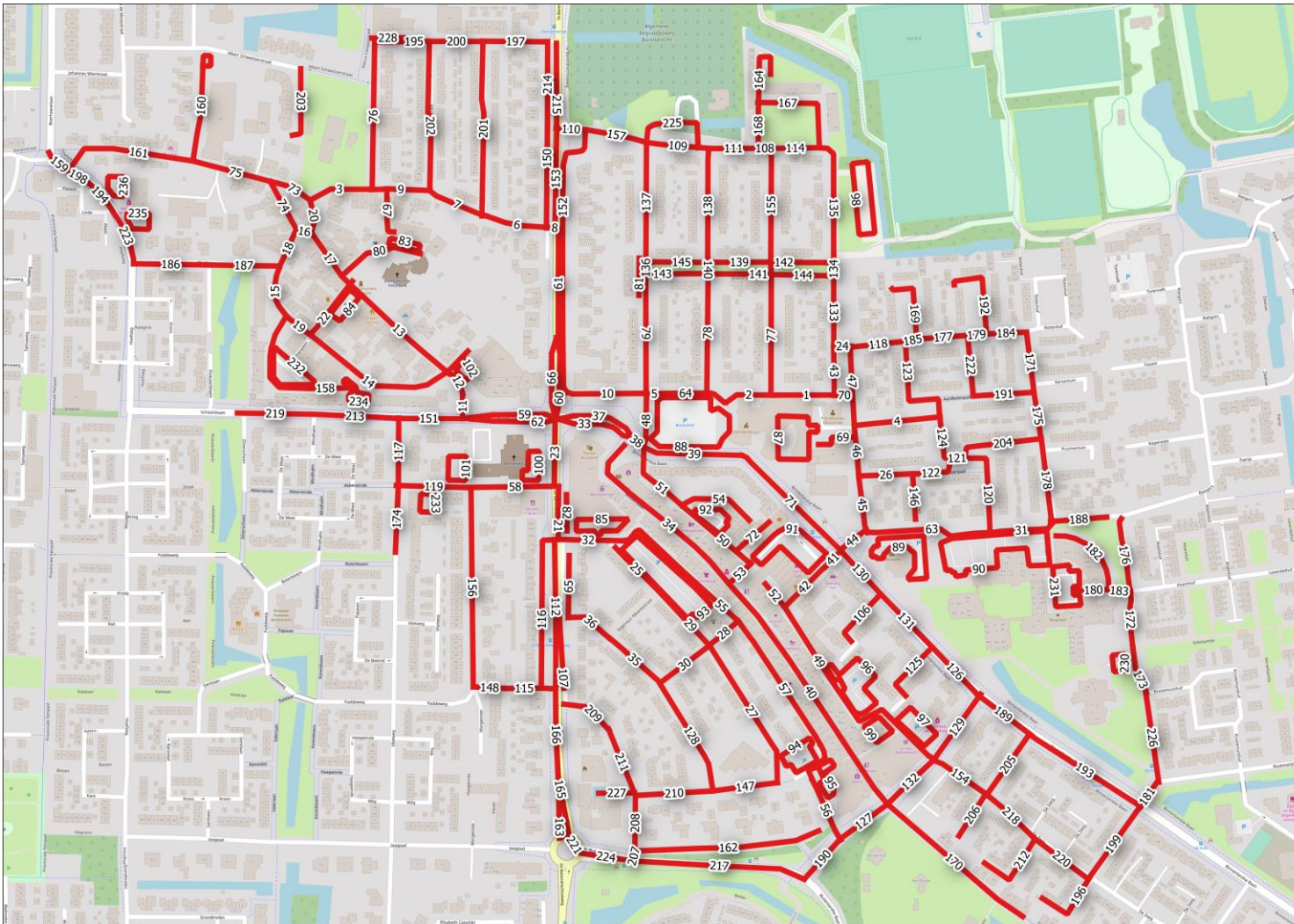
- ▲ Bij de aanwezigheid van parkeervakken kan er per vak één voertuig worden geparkeerd.
- ▲ Op wegvakken zonder parkeervakken wordt altijd van langsparkeren uitgegaan. Voor een geparkeerde auto is uitgegaan van de afmetingen van een standaard langspaarvak, zes bij twee meter (conform het ASVV 2014, CROW).
- ▲ Bij wegvakken van vijf tot zeven meter breed kan aan één zijde geparkeerd worden (bij het parkeren aan twee zijden is in dat geval de doorgang voor het overige



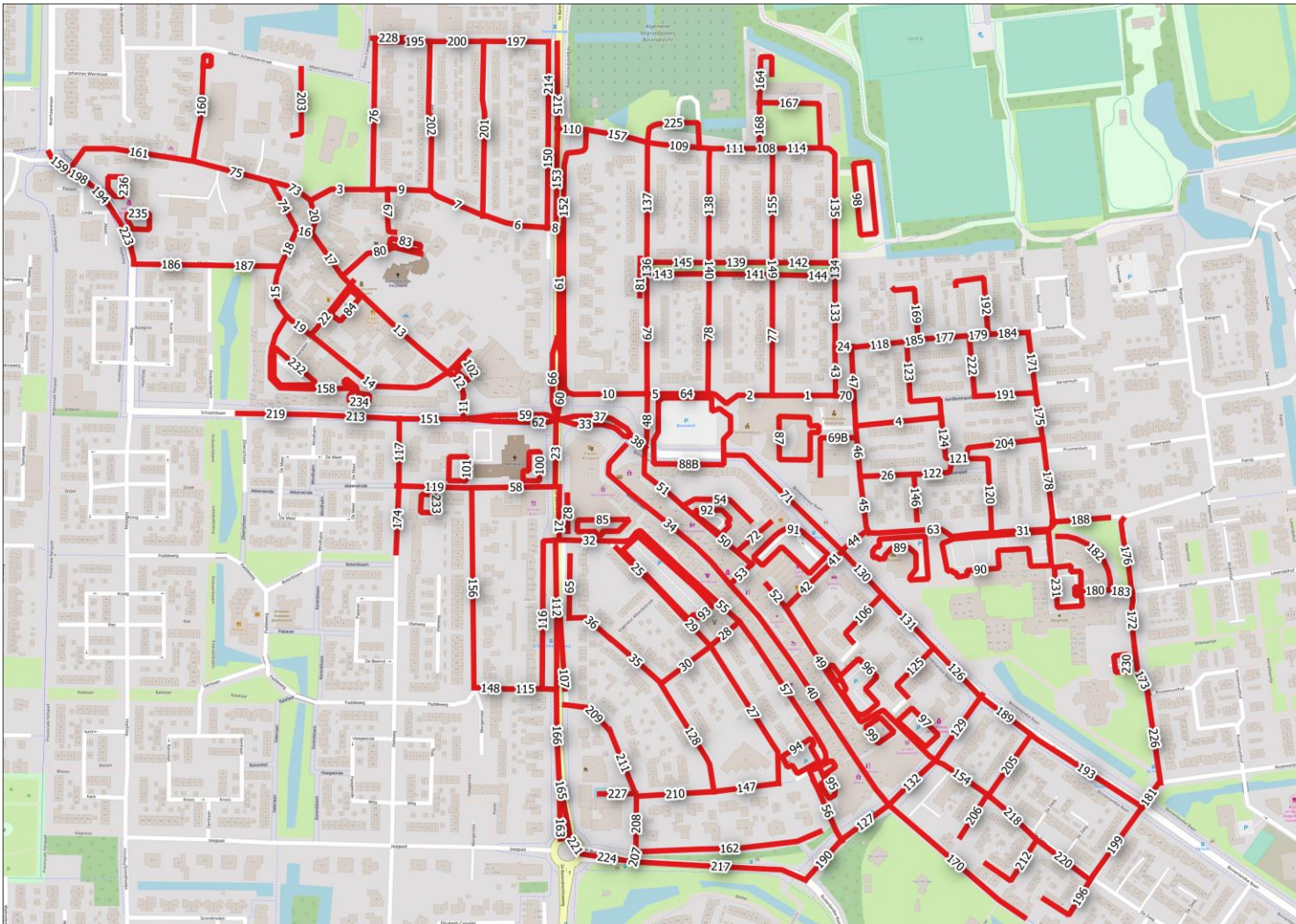
Afbeelding 1a - Overzicht parkeerzones 2017



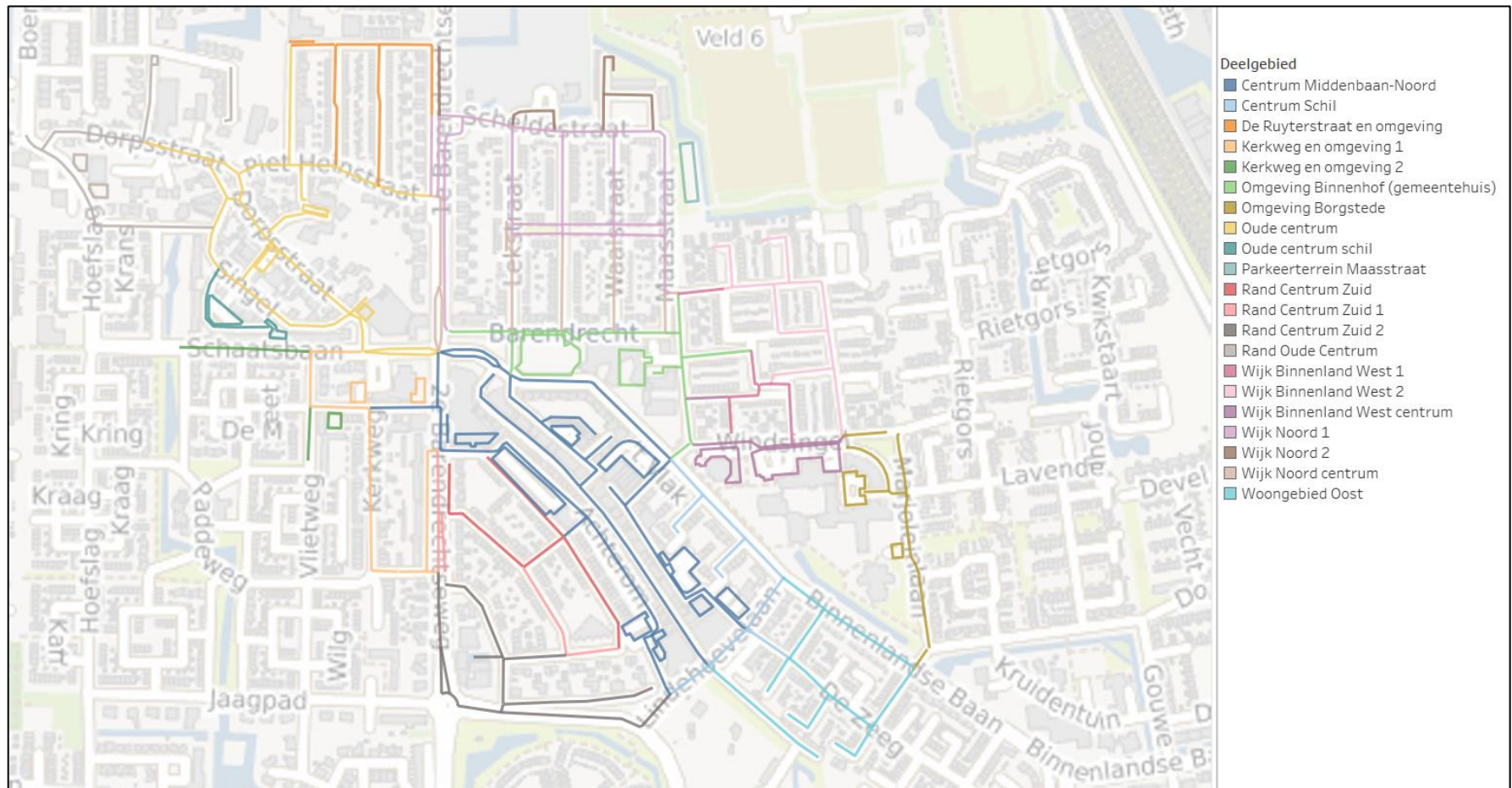
Afbeelding 1b - Overzicht parkeerzones 2018



BonoTraffics bv
specialisten in verkeer



Afbeelding 2b - Overzicht parkeersecties 2018



Abbeelding 3 - Overzicht deelgebieden

gemotoriseerde verkeer geblokkeerd). Indien er sprake is van een wegbreedte van minimaal zeven meter is er aan twee zijden een theoretische parkeercapaciteit.

Aanvullend geldt:

- ▲ Parkeren voor een uitrit is niet toegestaan en 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 is gevaarlijk/hinderlijk parkeren). 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 is toegestaan vanaf vijf meter uit een bocht of een kruispunt;
- ▲ Tegenover haakspaarvakken is het niet mogelijk om op het wegvak te parkeren, in verband met de benodigde ruimte voor in- en uitparkeren.

Parkeerregimes

Tijdens de capaciteitsmeting zijn de parkeerregimes aan een sectie toegekend. Hierbij zijn onderscheiden:

- ▲ Vrij parkeren;
- ▲ Parkeerschijfzone (maximale parkeerduur 2 uur);
- ▲ Vergunninghouders;
- ▲ Betaald parkeren;
- ▲ Kiss and Ride.

Niet alleen het type parkeerregimes, maar ook de tijden waarop deze regimes gelden zijn vastgelegd. Evenals de openingstijden van bijvoorbeeld parkeergarages. In de onderzoeksresultaten is uitgegaan van de op straat zichtbare tijden, ook wanneer het daadwerkelijke gebruik daarvan afwijkt. Zo is de parkeercapaciteit van een parkeergarage vanaf sluitingstijd 0 parkeerplaatsen.

3.3 Parkeerdruk, -motief, en -duuronderzoek

Voor het uitvoeren van parkeeronderzoeken kunnen meerdere onderzoeksmethodieken worden toegepast. Welk type het meest geschikt is, is afhankelijk van de exacte onderzoeksvraag. Voor de parkeersituatie in en rondom het centrumgebied van Barendrecht is een gecombineerde parkeerdruk-, parkeermotief- en parkeerduuronderzoek uitgevoerd.

Parkeerdrukmeting

Een parkeerdrukonderzoek levert inzicht in het aantal voertuigen dat in een bepaald gebied staat geparkeerd. De parkeerdruk is in het gehele onderzoeksgebied vastgesteld. Zowel in de parkeerzone centrumgebied, eerste schil rondom centrum en tweede schil rondom centrum.

Door het aantal geparkeerde voertuigen te delen op de parkeercapaciteit wordt de bezettingsgraad berekend. De bezettingsgraad is een indicator voor de beschikbaarheid van de parkeervoorzieningen. Globaal geldt dat bij een bezettingsgraad lager dan 85% voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Bij een bezettingsgraad tussen 85% en 90% is er sprake van een behoorlijk lange zoektijd naar een parkeerplaats. De bereikbaarheid van een locatie

is minder dan bij een lagere bezettingsgraad en er is sprake van verkeersoverlast in de omgeving door het zoekverkeer.

In gebieden waar voornamelijk sprake is van langparkeerders (bewoners en medewerkers) wordt soms een hogere grens gehanteerd omdat er relatief weinig verkeer is. Bij een bezettingsgraad hoger dan 100% staan er meer voertuigen geparkeerd dan er parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Er zijn dan in absolute zin te weinig parkeerplaatsen beschikbaar. Er is in dat geval sprake van foutparkeren.

Bepalen parkeermotief en -duur

Tijdens het uitvoeren van een parkeermotiefonderzoek worden de eerste vier karakters van de kentekens van de voertuigen die geparkeerd staan geregistreerd. Een parkeermotiefonderzoek is op alle registratiemomenten uitgevoerd in parkeerzone centrumgebied. Voor de eerste schil rondom het centrumgebied is voor enkele dagen het motiefonderzoek gehouden en voor de tweede schil rondom het centrum niet.

Voor de kern van het centrumgebied is gedetailleerde informatie over het parkeermotief en de parkeerduur belangrijk, zeker wanneer bijvoorbeeld wordt nagedacht over maatregelen die betrekking hebben op een bepaalde doelgroepen en/of wanneer er sprake is van ruimtelijke ontwikkelingen die consequenties hebben voor de diverse doelgroepen. Omdat in de eerste schil rondom het centrumgebied bij een veranderende parkeersituatie in parkeerzone centrumgebied ook effecten kunnen optreden, is het hier ook wenselijk om een beeld te vormen van het parkeermotief en de parkeerduur. Hier kan echter met een minder gedetailleerd inzicht worden volstaan. Meer naar de rand van het studiegebied (tweede schil rondom het centrumgebied) worden geen effecten verwacht. Daarom is het in beeld brengen van het parkeermotief en de parkeerduur alhier minder relevant.

Door de kentekens op alle onderzoeksmomenten te registreren kunnen de voertuigen als het ware worden "gevolgd". Het parkeermotief geeft weer wat voor type parkeerder het betreft, waarbij onderscheid wordt gemaakt naar:

- ▲ Bewoners
- ▲ werkers
- ▲ bezoekers
- ▲ middag
- ▲ avond

Het parkeermotief wordt afgeleid uit de aanwezigheid van voertuigen op bepaalde momenten, zoals weergegeven in tabel 1. Er zijn twee motiefpatronen die niet eenduidig in te delen zijn als bewoners, werkers of bezoekers. Dit zijn het motief middag en motief avond. De parkeerders van het motief middag zijn alleen om 14:00 uur en om 17:00 uur geregistreerd en niet op alle overige momenten waarop de motieven worden bepaald. Parkeerders die om 14:00 uur en om 17:00 uur zijn geregistreerd kunnen zowel bezoekers zijn of werkers (parttime). Het motief avond zijn voertuigen die om 17:00 uur en 20:00 uur zijn geregistreerd. Hiervoor geldt eveneens dat dit bezoekers of werkers kunnen zijn. Om deze parkeerder niet (onterecht) in te delen in bij de overige bezoekers of werkers zijn deze motieven in het leven geroepen.

Motief	Tijdstip aanwezig				
	06:00 uur	11:00 uur	14:00 uur	17:00 uur	20:00 uur
Avond				X	X
Bewoner	X				
Bewoner	X				X
Bewoner	X			X	
Bewoner	X			X	X
Bewoner	X		X		
Bewoner	X		X		X
Bewoner	X		X	X	
Bewoner	X		X	X	X
Bewoner	X	X			
Bewoner	X	X			X
Bewoner	X	X		X	
Bewoner	X	X		X	X
Bewoner	X	X	X		
Bewoner	X	X	X		X
Bewoner	X	X	X	X	
Bewoner	X	X	X	X	X
Bezoeker					X
Bezoeker				X	
Bezoeker			X		
Bezoeker			X		X
Bezoeker		X			
Bezoeker		X			X
Bezoeker		X		X	
Bezoeker		X		X	X
Middag			X	X	
Werker			X	X	X
Werker		X	X		
Werker		X	X		X
Werker		X	X	X	
Werker		X	X	X	X

Tabel 1 – Definities parkeermotieven centrumgebied Barendrecht

Onderzoeksperiode en registratiemomenten

Het parkeeronderzoek in 2017 heeft plaatsgevonden van maandag 4 t/m zondag 24 september. De registratiemomenten verschillen per parkeerzone. In parkeerzone centrumgebied zijn elk uur de kentekens van de geparkeerde voertuigen geregistreerd en in parkeerzone "eerste schil rondom centrum" zijn elk uur het aantal geparkeerde voertuigen vastgesteld. In de parkeerzone "tweede schil rondom centrum" zijn op dinsdag 12, donderdag 14 en zaterdag 16 september 2017 het aantal geparkeerde voertuigen gemeten.

De onderzoeken hebben plaatsgevonden op de volgende tijdstippen.

- ▲Maandag: 06:00-00:00 uur, totaal 18 registratierondes.
- ▲Dinsdag: 06:00-00:00 uur en daarna 1 nachtronde (00:00-01:00). Totaal 19 registratierondes.
- ▲Woensdag: 06:00-00:00 uur, totaal 18 registratierondes.
- ▲Donderdag 06:00-00:00 uur en daarna 1 nachtronde (00:00-1:00). Totaal 19 registratierondes.
- ▲Vrijdag: 06:00-00:00 uur, totaal 18 registratierondes.
- ▲Zaterdag 06:00-00:00 uur en daarna 1 nachtronde (00:00-1:00). Totaal 19 registratierondes.
- ▲Zondag 06:00-00:00 uur, totaal 18 registratierondes.

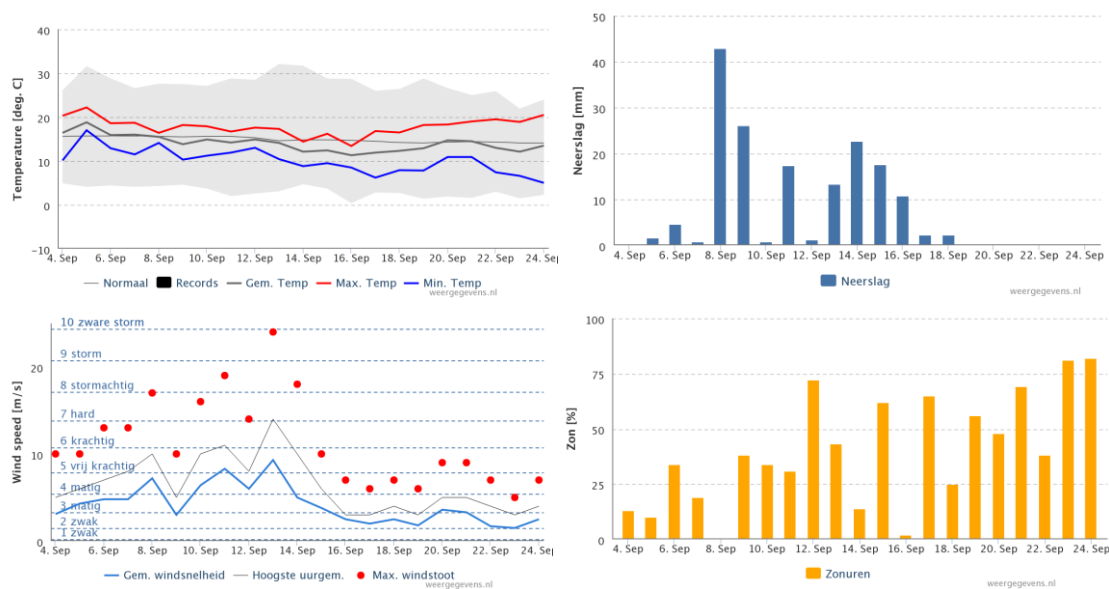
Het aanvullende onderzoek in het najaar van 2018 heeft plaatsgevonden op dinsdag 16 en vrijdag 12 oktober. Voor deze onderzoeksdagen is een identieke aanpak gehanteerd als bij het onderzoek in 2017, maar dan wel een beperkter aantal registratiemomenten/-dagen:

▲Dinsdag: 06:00-00:00 uur en daarna 1 nachtronde (00:00-01:00). Totaal 19 registratierondes.

▲Vrijdag: 06:00-00:00 uur, totaal 18 registratierondes.

Weersomstandigheden

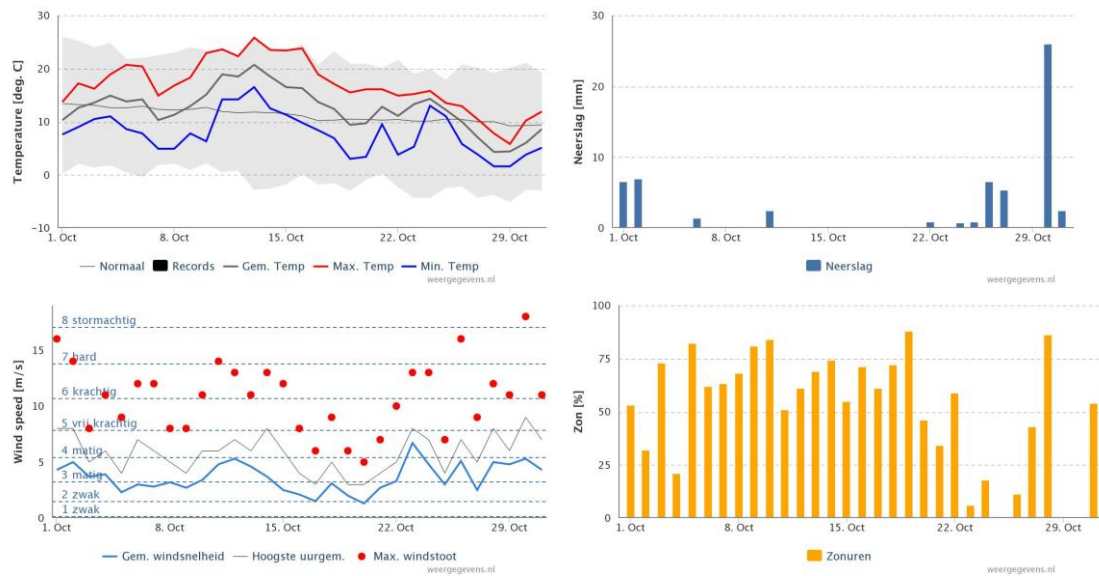
Tijdens de onderzoeksperiode in 2017 lag de temperatuur overdag ongeveer tussen de 15 en de 20 graden. De meeste dagen was het weer gemiddeld. Van 11 t/m 14 september waaide het flink, woensdag 13 september zelfs stormachtig. Op 8 en 9 september was er behoorlijk veel neerslag.



Grafiek 1 t/m 4 – Weersomstandigheden onderzoeksperiode september 2017

De weersomstandigheden hebben geen invloed gehad op het werk van de veldwerkers. Wel is te zien dat woensdag 13 september, zowel in het centrumgebied als in de eerste schil rondom het centrum, de bezetting licht hoger is dan op woensdag 6 en op woensdag 20 september. Op 8 en 9 september is dit effect niet waar te nemen.

Ook voor het onderzoek in oktober 2018 geldt dat het weer geen invloed heeft gehad op de uiteindelijke resultaten van het veldwerkonderzoek. Met een temperatuur van boven de 20 graden was het op 16 oktober echter wel te warm voor de tijd van het jaar. Ook op vrijdag 12 oktober was het met ongeveer 15 graden aan de warme kant voor halverwege oktober.



Grafiek 5 t/m 8 – Weersomstandigheden onderzoeksperiode oktober 2018

Bijzonderheden

In de eerste onderzoekweek van 2017 was er sprake van het werken aan kabels/leidingen. Daarom was een gedeelte van de Dorpsstraat afgesloten. Een gedeelte van de beschikbare parkeercapaciteit was daarom niet beschikbaar. Het onderzoek is echter uitgevoerd over een periode van drie weken. Tijdens de tweede en derde week was er sprake van een reguliere parkeersituatie.

Tijdens het onderzoek in het najaar van 2018 is de veldwerkers door bewoners meerdere malen de toegang van de Van Heuvelsteyn garage ontzegt. Hierdoor is het voor enkele registratiemomenten niet mogelijk geweest om het onderzoek uit te voeren.

4. Resultaten

4.1 Beschikbare capaciteiten

Zoals eerder beschreven is de parkeercapaciteit binnen het onderzoeksgebied gewijzigd tussen september 2017 en oktober 2018. De capaciteiten tijdens beide onderzoeken zijn weergegeven in tabel 2.

Situatie 2017

In het totale onderzoeksgebied zijn 2.351 openbare en 163 privé parkeerplaatsen aanwezig. onderverdeeld naar 444 binnen een parkeerschijfzone, 110 voor vergunninghouders en 1.797 met als regime vrij parkeren. In tabel 2 is een overzicht van de in het studiegebied aanwezige capaciteiten weergegeven.

Type	Capaciteit 2017	Capaciteit 2018
Parkeergarages		
Parkeergarage Albert Heijn	65	65
Parkeergarage Gemeentehuis	76	76
Parkeergarage Onderlangs	24	24
Van Heuvensteingarage	36	36
Totaal parkeergarages	201	201
Overig		
Totaal parkeerterreinen	654	690
Totaal straatparkeren	1.496	1.495
Totaal overig	2.150	2.185
Totaal openbare parkeerplaatsen	2.351	2.386
Prive		
Capaciteit privéparkeren	163	163
Totaal onderzoeksgebied (inclusief privé)	2.514	2.549

Tabel 2 – Parkeer capaciteiten onderzoeksgebied

De parkeergarages gemeentehuis, Albert Heijn, Onderlangs en de Van Heuvelsteyngarage zijn tijdens sommige meetmomenten (af)gesloten. Bij de berekening van de bezettingsgraad is met dit aspect rekening gehouden. Kortom de capaciteit is variabel in sommige secties en afhankelijk van het tijdstip. Dit geldt bijvoorbeeld ook voor het Binnenhof op de marktdag (vrijdag). Een overzicht van de capaciteiten per sectie is weergegeven in bijlage 5a en 5b.

Situatie 2018

De openbare capaciteit van het totale onderzoeksgebied is toegenomen naar 2.386 parkeerplaatsen. Dit betekent een uitbreiding van het parkeeraanbod met 35 parkeerplaatsen.

Deelgebieden

Voor de analyse naar de resultaten van het onderzoek is het studiegebied opgedeeld in deelgebieden. De deelgebieden zijn dusdanig gekozen, zodat in elk deelgebied alle secties op dezelfde wijze onderzocht zijn.

Een deelgebied ligt daarom volledig in parkeerzone centrumgebied, de eerste schil rondom het centrum of de tweede schil rondom het centrum. De koppeling tussen de parkeerzones en de deelgebieden zijn weergegeven in tabel 3.

Parkeerzone	Deelgebied
Centrumgebied	Centrum Middenbaan-Noord
	Omgeving Binnenhof (gemeentehuis)
	Oude centrum
	Parkeerterrein Maasstraat
	Rand Centrum Zuid
	Wijk Binnenland West centrum
	Wijk Noord centrum
Eerste schil rondom centrum	Centrum Schil
	Kerkweg en omgeving 1
	Rand Centrum Zuid 1
	Wijk Binnenland West 1
	Wijk Noord 1
Tweede schil rondom centrum	De Ruyterstraat en omgeving
	Kerkweg en omgeving 2
	Omgeving Borgstede
	Oude centrum schil
	Rand Centrum Zuid 2
	Rand Oude Centrum
	Wijk Binnenland West 2
	Wijk Noord 2
	Woongebied Oost

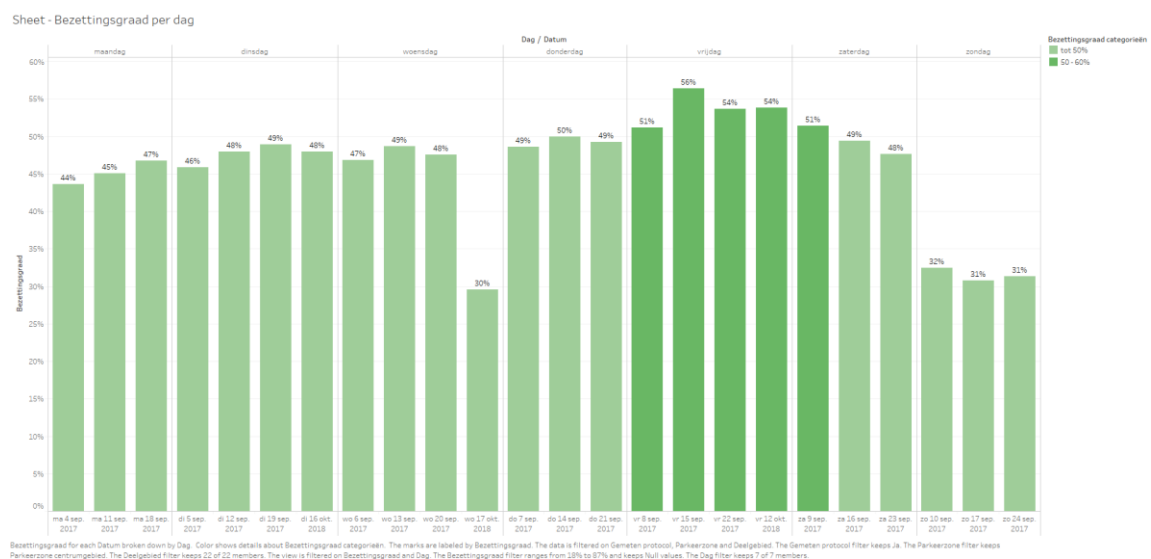
Tabel 3 – Koppeling parkeerzones versus deelgebieden

4.2 Totaal onderzoeksgebied

Bij het analyseren van de parkeerdruk in Barendrecht wordt van groot naar klein ingezoomd. Als eerste wordt gekeken naar de parkeerdruk in elke parkeerzone. Een totaaloverzicht van alle onderzoeksresultaten zijn opgenomen in bijlage 6a en 6b. Hierin is voor ieder onderzoeksmoment voor iedere sectie de capaciteit, de parkeerdruk (het aantal geparkeerde voertuigen) en de bezettingsgraad (verhouding tussen de capaciteit en de parkeerdruk) opgenomen.

Parkeerzone centrumgebied

De resultaten van de bezettingsgraad per onderzoeksdag voor de parkeerzone centrumgebied zijn opgenomen in figuur 1. De bezettingsgraad is in dit geval het totaal aantal geparkeerde voertuigen binnen de gehele onderzoeksperiode, gedeeld door het totaal van de beschikbare capaciteit op alle onderzoeksmomenten samen. Uit de resultaten voor parkeerzone centrumgebied blijkt dat de vrijdag in alle drie de onderzoeksweken in 2017 de drukste dag is. Op vrijdag 15 september zijn de meeste voertuigen in het centrumgebied geregistreerd (56%, 12.108 geparkeerde voertuigen). De bezettingsgraden in het centrumgebied zijn in 2018 vergelijkbaar met het beeld in 2017. Op dinsdag bedroeg de bezettingsgraad namelijk 48% en op vrijdag 54%. De vrijdag was van beide onderzoeksdagen ook in dit geval de maatgevende dag.



Figuur 1 – Totaal bezettingsgraad per onderzoeksdag – parkeerzone centrumgebied

Hoewel de totale bezettingsgraad voor de gehele onderzoeksdag niet heel hoog is (ruim beneden de 85%), hoeft dit beeld niet hetzelfde te zijn voor de afzonderlijke uren van de dag. Daarom is het van belang om ook te kijken naar het verloop van de bezettingsgraad op de maatgevende dagen. Het verloop van de bezettingsgraad voor alle onderzoeksdagen is weergegeven in bijlage 7. In de grafieken in figuur 2 is waar te nemen dat de op specifieke momenten de bezettingsgraad inderdaad hoger ligt.



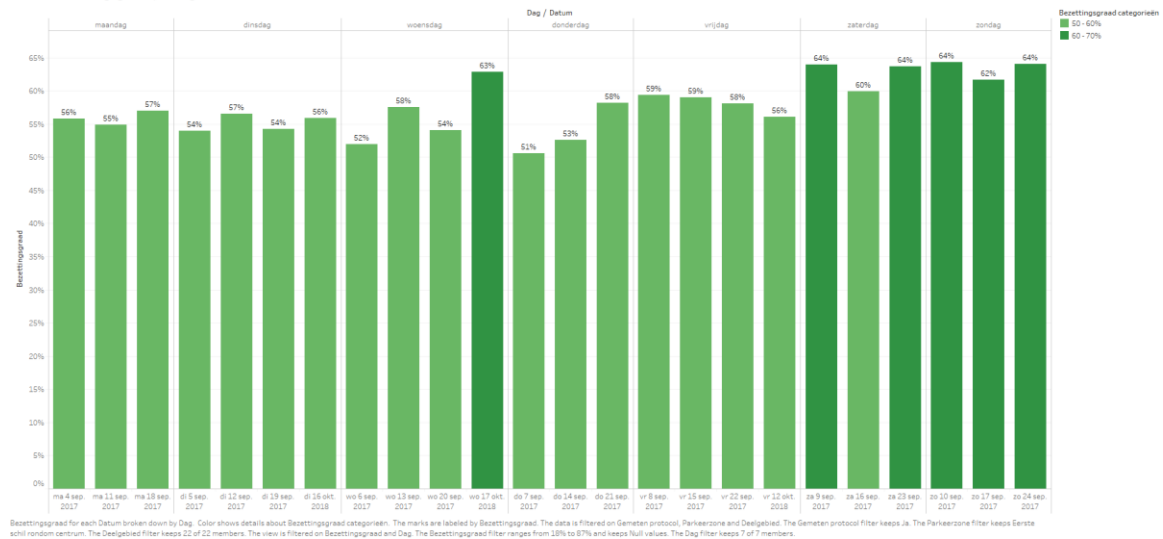
Figuur 2 – bezettingsgraad per onderzoeksmoment - maatgevende dag – centrumgebied

Uit de grafieken in figuur 2 blijkt dat het maatgevende moment voor de parkeerzone centrumgebied zich voordoet om 11:00 uur op vrijdag 15 september 2017 met een bezettingsgraad van 85%. De parkeerdruk is op dat moment hoog. Deze is namelijk gelijk aan de maximaal acceptabele bezettingsgraad. Er staan op dat moment 989 voertuigen geparkeerd in het centrumgebied. Op vrijdag 12 oktober 2018 is de bezettingsgraad op het maatgevende moment 76%. Dit is beneden de maximaal acceptabele grens van 85%. De lagere bezettingsgraad in 2018 is overigens niet alleen het gevolg van de uitbreiding van de parkeercapaciteit. Er stonden namelijk minder voertuigen in het gebied geparkeerd. Dit heeft te maken met fluctuaties die er altijd zijn tussen weken, maanden en seizoenen.

Parkeerzone eerste schil rondom centrum

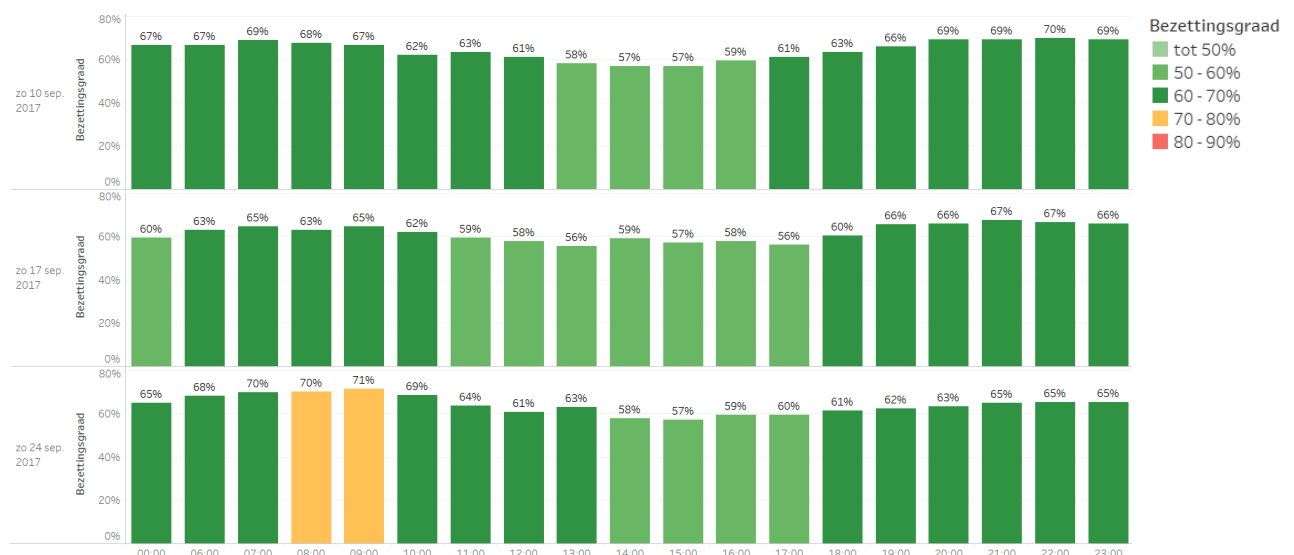
De meeste voertuigen in de eerste schil rondom het centrumgebied zijn waargenomen op de zondagen (maximaal 64%, 5.145 geparkeerde voertuigen) geregistreerd op zondag 10 september. De bezettingsgraad van de onderzoeksdagen in 2018 bedraagt zowel op dinsdag als op vrijdag 56%. Dit zijn waarden die vergelijkbaar zijn met de eerder geregistreerde bezettingsgraden op vergelijkbare dagen in 2017.

Sheet - Bezettingsgraad per dag



Figuur 3 – bezettingsgraad per onderzoeksmoment - maatgevende dag – eerste schil rondom centrum

Het verloop van de bezettingsgraad over alle onderzoeksdagen voor de parkeerzone eerste schil rondom centrum is weergegeven in bijlage 8. Wanneer de maatgevende dag in ogenschouw wordt genomen dan blijkt dat op zondag 24 september 2017 om 9:00 uur het maatgevende moment voor deze parkeerzone zich voordoet met een bezettingsgraad van 71%. Dit is nog onder de maximaal acceptabele grens van 85%. In vergelijking met de parkeerzone centrum is het verloop van de bezettingsgraden veel constanter. Dit heeft te maken met het feit dat in deze parkeerzone meer wordt geparkeerd door bewoners en minder door bezoekers en werkers.



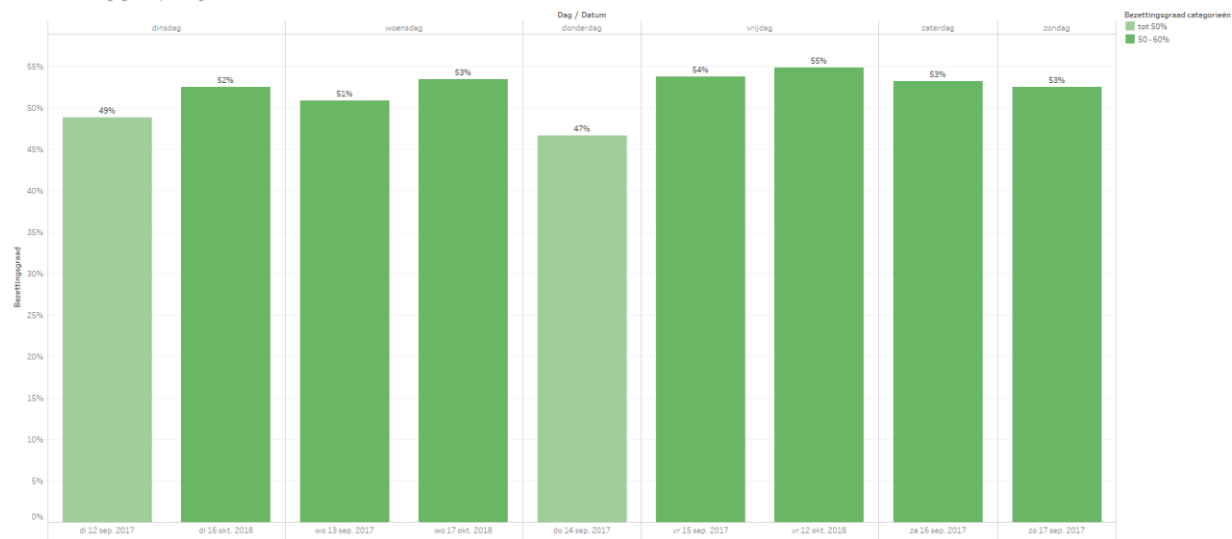
Figuur 4 – bezettingsgraad per onderzoeksmoment - maatgevende dag – eerste schil rondom centrumgebied

Parkeerzone tweede schil rondom centrum

In de tweede schil rondom het centrumgebied is in 2017 op een beperkt aantal momenten het onderzoek uitgevoerd, namelijk in de middelste onderzoekswEEK op dinsdag, donderdag en zaterdag en in 2018 op de dinsdag en de vrijdag.

Uit de resultaten van de parkeerdrukmeting (zie figuur 5) blijkt dat de maatgevende dag in deze parkeerzone de vrijdag betreft met een bezetting van 55%. Deze bezettingsgraad is gemeten tijdens het onderzoek in 2018 en ligt 2% hoger dan de maatgevende dag van het onderzoek in 2017 (zaterdag). Gezien de hoogte van de bezettingsgraad is op parkeerzoneniveau in de tweede schil rondom het centrum geen sprake van parkeerproblemen door een te hoge parkeerdruk op de onderzochte dagen/momenten. De resultaten van het onderzoek in 2018 op dinsdag liggen voor deze parkeerzone in lijn met die uit 2017 (52% versus 49%).

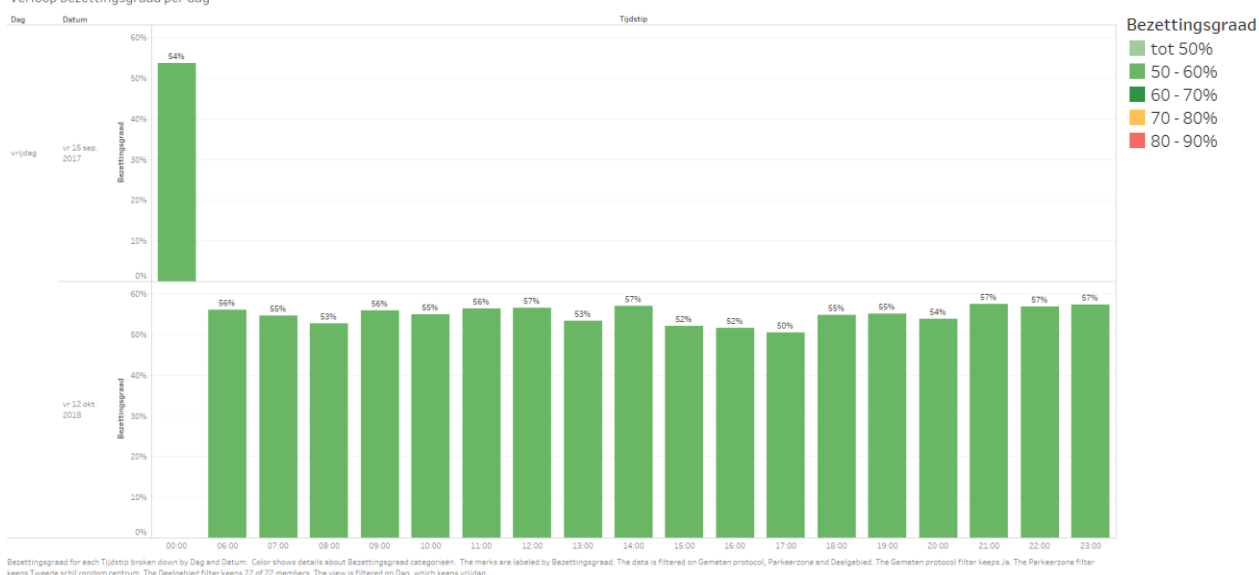
Sheet - Bezettingsgraad per dag



Figuur 5 – bezettingsgraad per onderzoeksmoment - maatgevende dag – tweede schil rondom centrum

In figuur 6 is het verloop van de bezettingsgraad over de donderdag en de vrijdag weergegeven met als maatgevend moment vrijdagavond om 21:00 uur. Het verloop van de bezettingsgraad op alle onderzoeksmomenten is opgenomen in bijlage 9.

Verloop bezettingsgraad per dag



Figuur 6 – bezettingsgraad per onderzoeksmoment - maatgevende dag – tweede schil rondom centrum

4.3 Deelgebieden

Vanuit de parkeerzone centrumgebied zoomen we in op de deelgebieden die zich in de parkeerzone centrum bevinden. Daarnaast is een analyse uitgevoerd op de parkeerduur binnen de parkeerschijfzone. De desbetreffende bijlagen voor het verloop van de bezettingsgraad over de onderzoeksdagen en de motiefverdelingen zijn aangeduid in de paragraafkop. Een overzicht van de deelgebieden zijn (nogmaals) weergegeven op afbeelding 4.

4.3.1 Deelgebied Middenbaan Noord (bijlage 10 en 11)

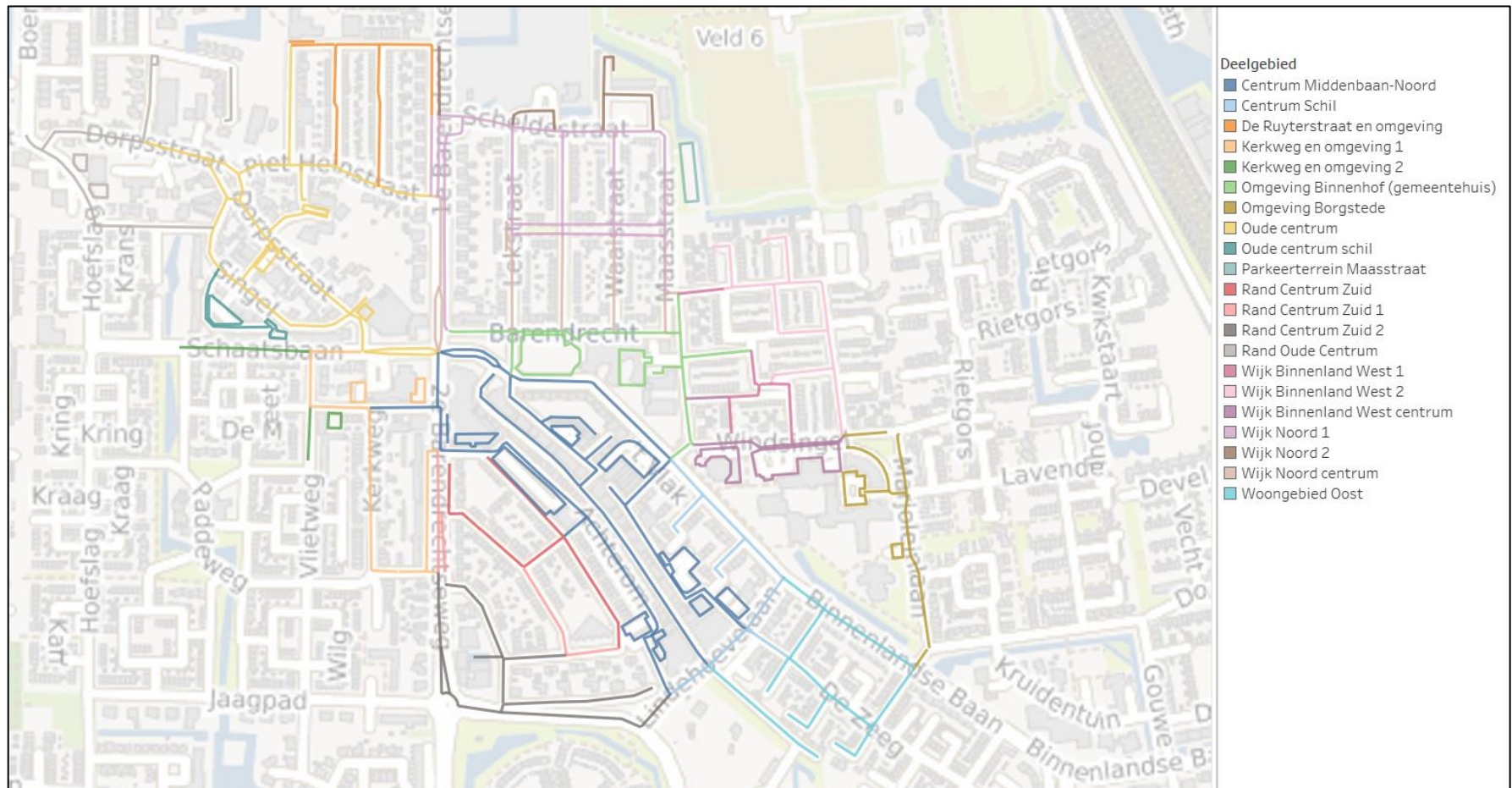
Uit de verloop van de bezettingsgraad blijkt dat zowel op de vrijdagen als op de zaterdagen in september 2017 bezettingsgraden van boven de 85% zijn geregistreerd. Het maatgevende moment voor dit deelgebied deed zich voor op zaterdag 9 september om 15:00 uur. Met een bezettingsgraad van 99% is nagenoeg alle beschikbare parkeercapaciteit volledig benut. Er staan op dat moment 492 voertuigen in het deelgebied Middenbaan Noord geparkeerd. Een hoge parkeerdruk doet zich op zowel vrijdag als zaterdag voor op meerdere achtereenvolgende meetmomenten voor. Kortom gedurende langere periode is er sprake van een tekort aan parkeercapaciteit.

Uit de resultaten van vrijdag 12 oktober 2018 is af te lezen dat de bezettingsgraad op deze dag om 11:00 uur de 89% bereikt. Ten opzichte van de vrijdag in 2017 liggen de bezettingsgraden over het algemeen iets lager.

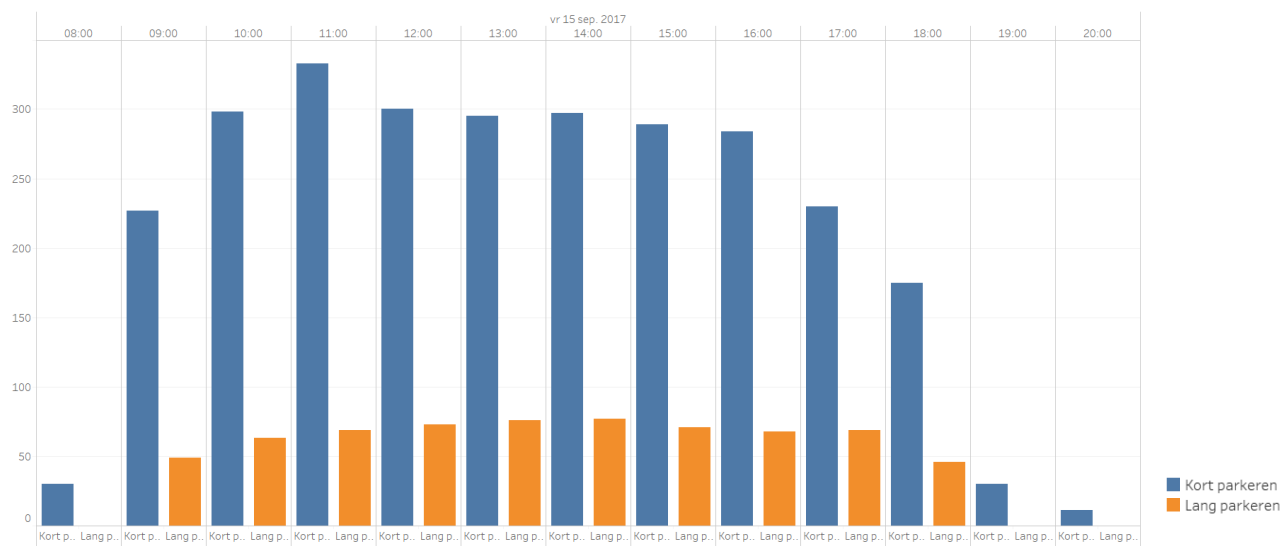
In deelgebied Middenbaan Noord wordt voornamelijk geparkeerd door bezoekers (wat geheel logisch is gezien de typering van het deelgebied). Op zaterdag 9 september 2017 om 11:00 uur zijn de meeste bezoekers geregistreerd, namelijk 77% (346 geparkeerde voertuigen) en daarnaast 17% werkers (75 geparkeerde voertuigen) en 6% bewoners (28 geparkeerde voertuigen). De motiefverdelingen van de onderzoeksdagen in 2018 wijken nauwelijks af van die in 2017.

Parkeerschijfzone

De binnen het centrumgebied gelegen parkeerschijfzone heeft een maximale parkeerduur van 2 uur. Met het parkeeronderzoek is naast de parkeerdruk en de parkeermotieven de parkeerduur binnen sectie vastgesteld. Voor vrijdag 15 september 2017 is de parkeerduur opgenomen in figuur 7a. De resultaten van de parkeerduur op vrijdag 12 oktober 2018 zijn opgenomen in figuur 7b. Bij kort parkeren is er sprake van een maximale parkeerduur van 2 uur. In het geval van langparkeren betreft dit een parkeerduur vanaf 2 uur. Hoewel het overgrote deel van de parkeerders kort geparkeerd stonden er minimaal 46 en maximaal 77 voertuigen geregistreerd die fout parkeren. In 2018 zijn minimaal 58 en maximaal 81 lang geparkeerde voertuigen vastgesteld. Omdat deze voertuigen "illegaal" in het gebied staan nemen zij capaciteit weg voor kortparkeerders.

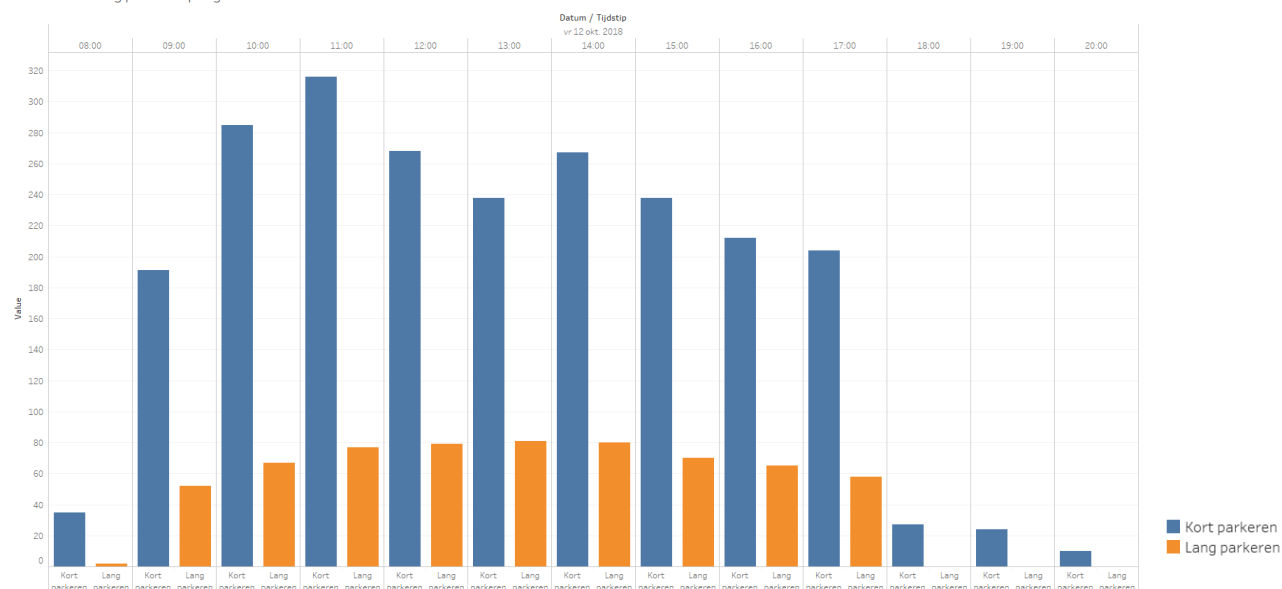


Afbeelding 4 - Overzicht deelgebieden



Figuur 7a – Parkeerduur parkeerschijfzone deelgebied Middenbaan Noord – vrijdag 15 september 2017

Grafiek kort-lang parkeren per gebied



Figuur 7b – Parkeerduur parkeerschijfzone deelgebied Middenbaan Noord – vrijdag 12 oktober 2018

4.3.2 Deelgebied Omgeving Binnenhof (bijlage 12 en 13)

De bezettingsgraad in het deelgebied omgeving Binnenhof overschrijdt op alle werkdagen in 2017 in de periode van 9:00 t/m 17:00 uur de maximaal acceptabele bezettingsgraad van 85% (met uitzondering van woensdag 20 september). De hoogst gemeten bezettingsgraad betreft 115% op vrijdag om 10:00 en 11:00 uur. Er staan meer voertuigen geparkeerd dan dat er aan parkeercapaciteit aanwezig is.

Opvallend zijn de duidelijk lagere bezettingsgraden op de dinsdag en de vrijdag in 2018 voor dit deelgebied. Op de dinsdag is de bezettingsgraad op alle registratiemomenten lager dan 85%. Maximaal 83% om 11:00 uur (233 geparkeerde voertuigen). Voor de vrijdag is een maximale bezettingsgraad van 78% geregistreerd (141 geparkeerde voertuigen). Op geen van de registratiemomenten is in dit deelgebied de maximaal acceptabele grens van 85% overschreden. De reden hiervoor is tweeledig. Enerzijds ligt het aantal voertuigen op de

beschreven momenten iets lager dan in 2017. Anderzijds is in dit deelgebied de capaciteit met 25 parkeerplaatsen uitgebreid. Dit heeft een positieve invloed gehad op het verlagen van de parkeerdruk.

Op vrijdagochtend is de weekmarkt in het deelgebied Binnenhof, hierdoor is minder parkeercapaciteit beschikbaar. Op werkdagen staan er over het algemeen meer werkers dan bezoekers en bewoners in deelgebied Binnenhof geparkeerd. Op de zaterdag is het aandeel bezoekers het hoogst en op zondag wisselt dit beeld.

4.3.3 Deelgebied Oude Dorpskern (bijlage 14 en 15)

In deelgebied Oude Dorpskern komt de bezettingsgraad op de dagperiode niet boven de 78% uit (vrijdag 8 september 2017 om 13:00 uur). De meeste voertuigen staan in dit deelgebied geparkeerd op vrijdag 12 oktober 2018 om 22:00 uur. Op dat moment parkeren er 161 voertuigen in het gebied, wat een bezettingsgraad van 91% tot gevolg heeft. Overigens geldt in zijn algemeenheid voor dit deelgebied dat de hoogste bezettingsgraden zijn gemeten in de avonden.

De motiefverdeling laat zien dat de op werkdagen overdag (11:00 en 14:00 uur) er geen sprake is van een "dominante" groep parkeerders. Er zijn zowel bewoners, werkers en bezoekers die een voertuig in het gebied parkeren. Om 17:00 uur neemt het aandeel werkers weer verder af. Op weekenddagen is het aandeel bewoners en bezoekers verreweg het grootst.

4.3.4 Deelgebied parkeerterrein Maasstraat (bijlage 16 en 17)

Het parkeerterrein Maasstraat wordt niet veel gebruikt. Op veel momenten is het terrein leeg. Het maatgevende moment doet zich voor op zaterdag 16 september 2017 om 16:00 uur met een bezettingsgraad van 49% en 27 geparkeerde voertuigen. Dit parkeerterrein ligt op enige afstand van het centrumgebied, maar is bij de parkeerzone centrum betrokken, omdat deze als overloop dient.

De resultaten van de motiefbepaling laten zien dat voornamelijk werkers en bezoekers op het terrein parkeren. Op zaterdagochtend 9 en 23 september 2017 staat er slechts een enkele bewoners op het parkeerterrein.

4.3.5 Deelgebied Rand centrum Zuid (bijlage 18 en 19)

De parkeerdruk in deelgebied rand centrum zuid is hoog. Op veel van de onderzoeksmomenten is er sprake van een overschrijding van de maximaal acceptabele bezettingsgraad van 85%. Het maatgevende moment is geregistreerd op vrijdag 15 september om 11:00 uur met een bezettingsgraad van 108% (67 geparkeerde voertuigen).

De bezettingsgraden in 2018 liggen iets lager dan die gemeten in 2017. Echter ook op vrijdag 12 oktober is er over langere periode op de dag sprake van een (ruime) overschrijding van de 85% bezettingsgraad.

Vooraf op werkdagen herbergt dit deelgebied veel werkers. Er lijkt in dit gebied een uitwijk-effect te zijn van werkers die verdreven worden uit het centrum vanwege het van kracht zijn van de parkeerschijfzone.

4.3.6 Deelgebied Wijk Binnenland West Centrum (bijlage 20 en 21)

In dit deelgebied is op enkele onderzoeksmomenten sprake van hoge bezettingsgraden (tot 85% op woensdag 6 september 2017 om 10:00 en 11:00 uur. Op de weekenddagen liggen de bezettingsgraden vele malen lager. Deelgebied Binnenland West centrum wordt op werkdagen voornamelijk gebruikt voor parkeren door werkers en bezoekers. Het aandeel bezoekers op de zaterdag ligt lager dan op de werkdagen.

4.3.7 Deelgebied Wijk Noord centrum (bijlage 22 en 23)

Het maatgevende moment in deelgebied wijk noord centrum is gemeten om 11:00 uur op vrijdag 15 september 2017 met een bezettingsgraad van 105%. Er staan dus meer voertuigen geparkeerd dan dat er aan capaciteit beschikbaar is. Vooral wanneer de druk in deelgebied omgeving Binnenhof toe neemt (ook in relatie met de beperkte capaciteit op een marktdag) neemt ook de bezetting in dit gebied verder toe. Kortom er lijkt in dit deelgebied sprake te zijn van een overloopeffect door de drukte in het deelgebied omgeving Binnenhof.

5. Parkeerbalans

5.1 Algemeen

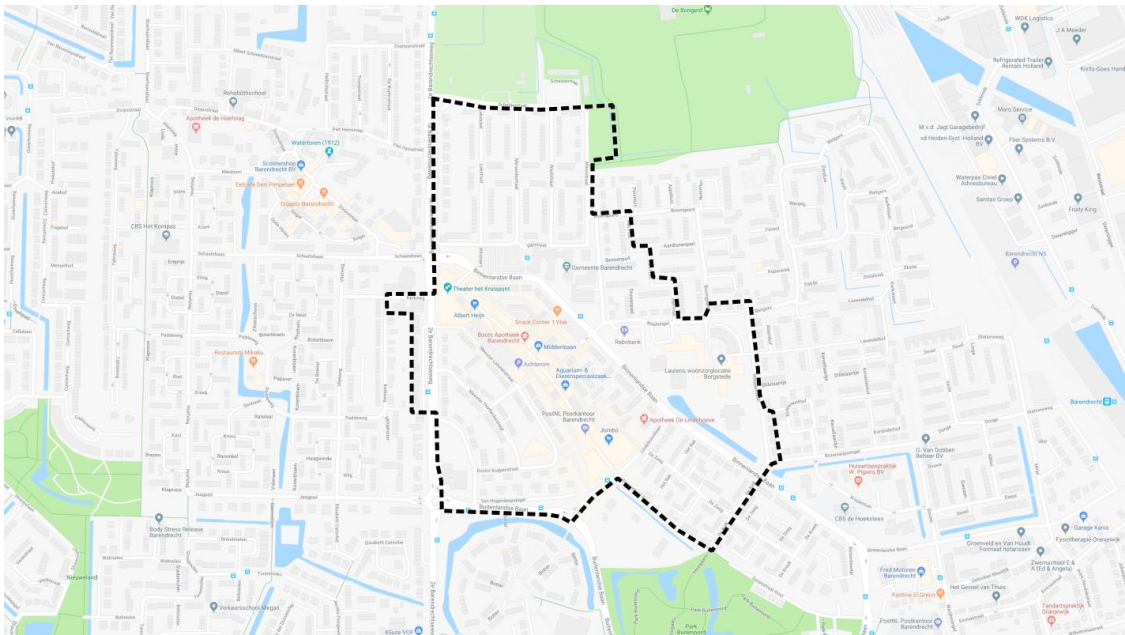
Een parkeerbalans wordt gebruikt bij het bepalen van de benodigde parkeeraanbod bij (nieuw)bouwontwikkelingen. Vooral bij een gebiedsontwikkeling met diverse functies, waar in dit geval sprake van is, wordt dit aanbevolen. Met de parkeerbalans kan namelijk de parkeersituatie op verschillende momenten van de week worden bepaald zodat duidelijk is wat het maatgevende moment is en wat op dat moment het benodigde parkeeraanbod moet zijn.

Met het opstellen van een parkeerbalans kan het parkeeraanbod en de parkeervraag die aanwezig is in een gebied inzichtelijk worden gemaakt. Op basis van het resultaat kan worden bepaald of het nodig is vraag en aanbod beter op elkaar af te stemmen. Dit is het herstellen van de onbalans.

De huidige parkeerbalans is opgesteld op basis van de resultaten uit 2017, omdat deze ten opzichte van de resultaten 2018 maatgevend zijn. Dit geldt ook voor de toekomstige parkeerbalans, waarbij rekening is gehouden met de ruimtelijke ontwikkelingen die de komende jaren plaatsvinden in het “nieuwe” centrum.

5.2 Huidige situatie

De parkeerbalans wordt niet voor het gehele onderzoeksgebied opgesteld, maar voor een gedeelte daarvan. Het “nieuwe” centrumgebied van Barendrecht bestaat uit de Middenbaan, Onderlangs, Achterom en 't Valk. Het gebied waarvoor de parkeerbalans is opgesteld is weergegeven op afbeelding 5.



Afbeelding 5 – gebied ten behoeve van parkeerbalans

De grenzen zijn dusdanig gekozen dat ook omliggende (overloop) gebieden op acceptabele loopafstanden tot aan de functies zijn betrokken. Op die manier is er sprake van een logische

eenheid. De verschillende functies die direct om het centrumgebied heen liggen hebben ook relatie met het kernwinkelgebied. Bovendien staan er ook parkeerders voor het centrum in de overloopgebieden geparkeerd.

Voor het bovenstaande gebied is bepaald wat het maatgevende moment betreft voor het parkeren door bewoners, op een reguliere werkdag overdag, de marktdag en de zaterdag. Daarnaast is de beschikbare capaciteit op deze momenten aangegeven. Zoals eerder aangegeven verschilt deze per moment door de beschikbaarheid van de parkeerplaatsen tijdens markt en beperkte openingstijden van de parkeergarages. Door het in mindering brengen van de parkeervraag op het aanbod wordt achterhaald of er sprake is van een overschot of juist een tekort aan parkeerplaatsen.

Resultaten huidige parkeerbalans				
	dinsdag 6:00 uur	dinsdag 14:00 uur	vrijdag 11:00 uur	zaterdag 11:00 uur
Beschikbare parkeer capaciteit (openbaar)	1.413	1.578	1.187	1.502
Praktische parkeervraag (openbaar)	493	1.114	1.071	1.148
Verschil (parkeeraanbod - parkeervraag)	920	464	116	354
Streefwaarde (max. 85% bezetting)	1.201	1.341	1.009	1.277
Verschil (streefwaarde - parkeervraag)	708	227	-62	129

Tabel 5 - Uitkomsten parkeerbalans huidige situatie

Uit de resultaten van tabel 5 blijkt dat er zonder rekening te houden met een maximale bezettingsgraad van 85% sprake is van een overschot aan parkeerplaatsen op de maatgevende momenten. Op de vrijdag is het verschil tussen vraag en aanbod het kleinst, namelijk 116 parkeerplaatsen. Vanwege de markt is het aanbod op dat moment ook lager. Het is omwille van een goed functionerend parkeersysteem wenselijk om te streven naar een maximale bezetting van 85% van de parkeerplaatsen. In tabel 5 is ook inzichtelijk gemaakt wat het betekent voor de balans als hiermee rekening wordt gehouden. Op de marktdag vrijdag is er om 11:00 uur een tekort van 62 parkeerplaatsen.

5.3 Toekomstige situatie

5.3.1 Ontwikkelingen centrumgebied

Ruimtelijke functies

Door de ontwikkelingen in het centrumgebied veranderd de parkeerbehoefte. In tabel 6 zijn de functiewijzigingen die de komende jaren in het centrumgebied van Barendrecht weergegeven (uitgangspunt planvorming september 2017).

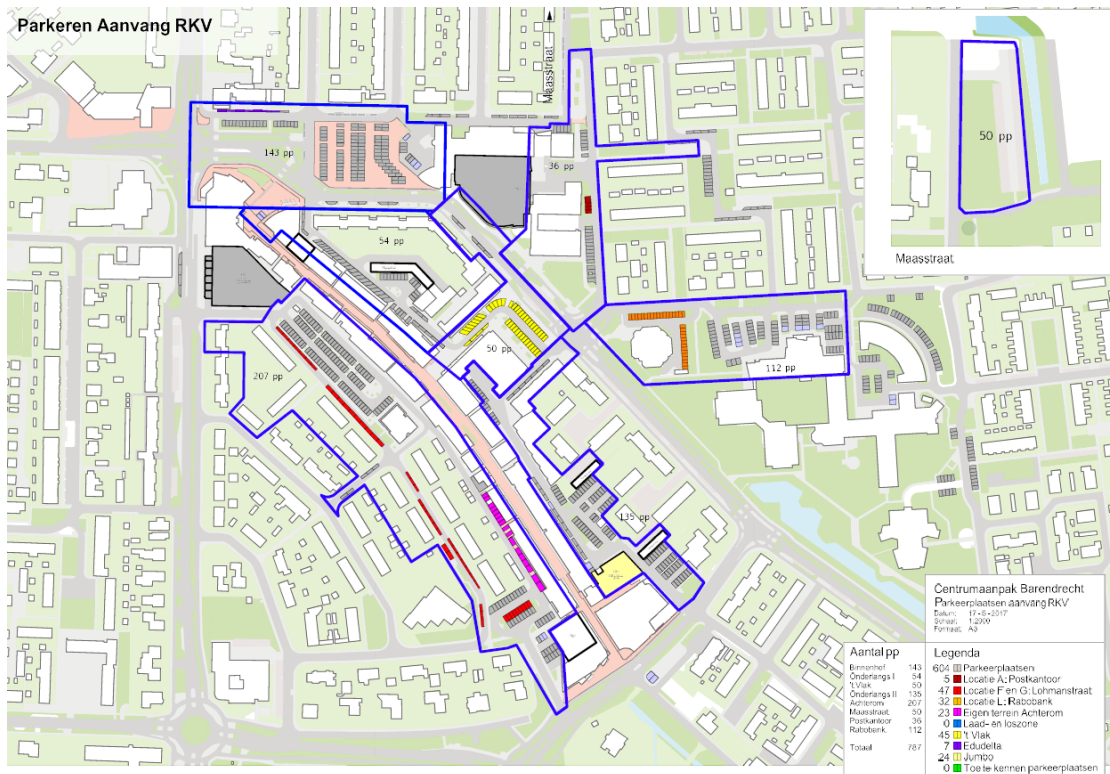
Parkeersituatie

Ook de parkeersituatie gaat wijzigen. Met de maatregelen die nu zijn voorzien komen er in het centrumgebied 207 parkeerplaatsen bij, waarvan een deel tussen 2017 en 2018 al is gerealiseerd. Een overzicht van de huidige en de toekomstige parkeersituatie in het centrumgebied is weergegeven op afbeelding 6 en 7. De aanbodzijde wordt vergroot van 787 parkeerplaatsen in de huidige situatie binnen het blauwe gebied, naar 994 parkeerplaatsen eveneens binnen het blauwe gebied.

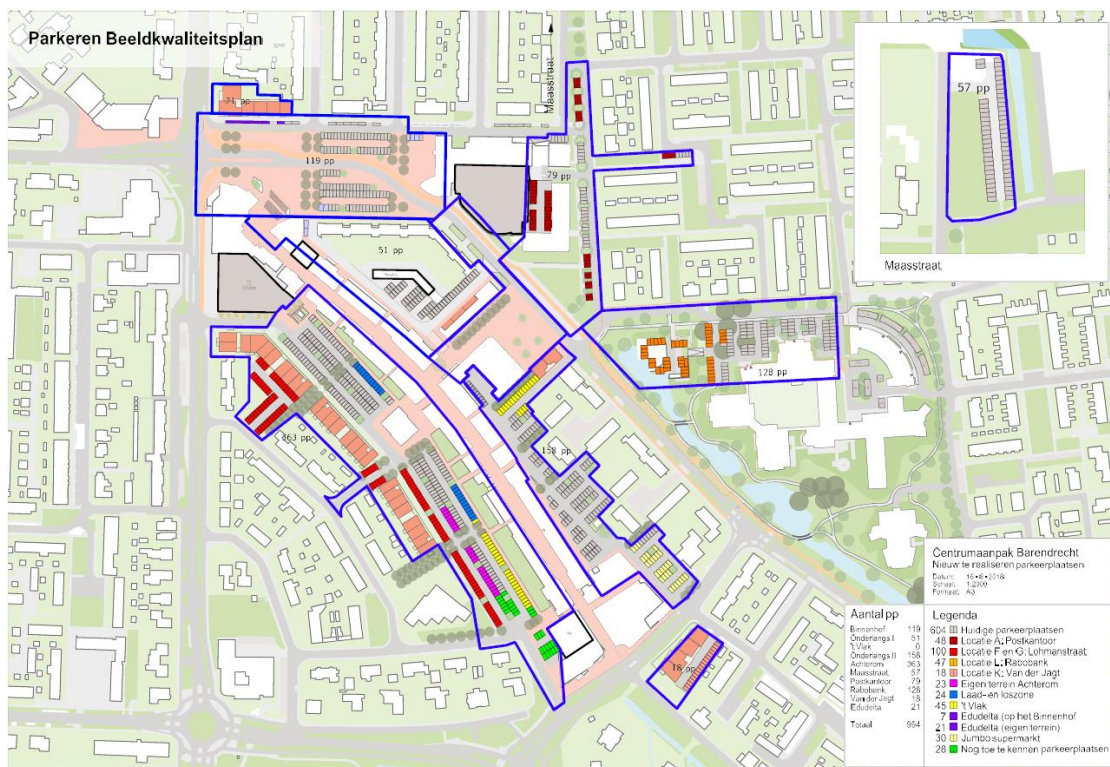


Functie	Huidige Omvang		Ontwikkeling						Toekomstige omvang	
			Sloop		Nieuwbouw		Netto			
	Aantal	Eenheid	Aantal	Eenheid	Aantal	Eenheid	Aantal	Eenheid	Aantal	Eenheid
appartement - duur	31	woningen	0	woningen	64	woningen	64	woningen	95	woningen
appartement - midden	23	woningen	1	woningen	40	woningen	39	woningen	62	woningen
appartement - goedkoop	59	woningen	0	woningen	133	woningen	133	woningen	192	woningen
tussenwoning/hoekwoning	332	woningen	45	woningen	0	woningen	-45	woningen	287	woningen
2-onder-1-kap woning	129	woningen	2	woningen	0	woningen	-2	woningen	127	woningen
vrijstaand	70	woningen	0	woningen	0	woningen	0	woningen	70	woningen
aanleunwoning	80	woningen	0	woningen	0	woningen	0	woningen	80	woningen
apotheek	1	locaties	0	locaties	0	locaties	0	locaties	1	locaties
bedrijf (arbeidsextensief/bezoekersextensief)	336	m2 bvo	0	m2 bvo	0	m2 bvo	0	m2 bvo	336	m2 bvo
bedrijf (arbeidsextensief/bezoekersintensief)	199	m2 bvo	0	m2 bvo	0	m2 bvo	0	m2 bvo	199	m2 bvo
bibliotheek	4.181	m2 bvo	0	m2 bvo	0	m2 bvo	0	m2 bvo	4.181	m2 bvo
bouwmarkt	1.147	m2 bvo	0	m2 bvo	0	m2 bvo	0	m2 bvo	1.147	m2 bvo
café/cafetaria	476	m2 bvo	0	m2 bvo	0	m2 bvo	0	m2 bvo	476	m2 bvo
commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	1.209	m2 bvo	0	m2 bvo	0	m2 bvo	0	m2 bvo	1.209	m2 bvo
cultureel centrum	6.200	m2 bvo	0	m2 bvo	0	m2 bvo	0	m2 bvo	6.200	m2 bvo
detailhandel (hoofdwinkelcentrum)	15.625	m2 bvo	1000	m2 bvo	2.300	m2 bvo	1300	m2 bvo	16.925	m2 bvo
gemeentehuis	9.133	m2 bvo	0	m2 bvo	0	m2 bvo	0	m2 bvo	9.133	m2 bvo
gezondheidscentrum	486	behandelkamers	0	behandelkamers	0	behandelkamers	0	behandelkamers	486	behandelkamers
kantoor (zonder baliefunctie)	5.780	m2 bvo	0	m2 bvo	0	m2 bvo	0	m2 bvo	5.780	m2 bvo
restaurant	762	m2 bvo	0	m2 bvo	0	m2 bvo	0	m2 bvo	762	m2 bvo
ROC	1.357	Leerlingen	1357	Leerlingen	0	Leerlingen	-1357	Leerlingen	0	Leerlingen
sportschool	1.195	m2 bvo	0	m2 bvo	0	m2 bvo	0	m2 bvo	1.195	m2 bvo
supermarkt - fullservice (middelhoog en hoog prijsniveau)	4.207	m2 bvo	0	m2 bvo	300	m2 bvo	300	m2 bvo	4.507	m2 bvo
theater/schouwburg	5.137	m2 bvo	0	m2 bvo	0	m2 bvo	0	m2 bvo	5.137	m2 bvo
verpleeg-/verzorgingstehuis	4.116	m2 bvo	0	m2 bvo	0	m2 bvo	0	m2 bvo	4.116	m2 bvo
weekmarkt	320	m kraam	0	m kraam	0	m kraam	0	m kraam	320	m kraam

Tabel 6 – functiewijzigingen centrumgebied Barendrecht



Afbeelding 6 – huidige parkeersituatie centrumgebied Barendrecht (BRON: beeldkwaliteitsplan Centrum)



Afbeelding 7 – toekomstige parkeersituatie (openbaar en privé) centrumgebied Barendrecht (BRON: Beeldkwaliteitsplan Centrum)

5.3.2 Toekomstige parkeerbalans

Voor het opstellen van de toekomstige parkeerbalans is gebruik gemaakt van de parkeernormen en aanwezigheidspercentages zoals opgenomen in de Nota parkeernormen (beleidsregels, versie 2015) van de gemeente Barendrecht. Een overzicht hiervan is opgenomen in bijlage 24. De bijlage gaat uit van de netto ontwikkeling voor de functies die gaan wijzigen.

Op basis van de resultaten in tabel 7 kan worden geconcludeerd dat de ontwikkelingen in het centrumgebied van Barendrecht leiden tot een overschot van 54 parkeerplaatsen (verschil beschikbare capaciteit versus theoretische bezetting) op het maatgevende moment op vrijdag. Hoewel de ruimtelijke ontwikkelingen een extra parkeervraag tot gevolg hebben wordt er in de planvorming rekening gehouden met voldoende extra parkeercapaciteit om deze vraag op te kunnen vangen. Daarnaast wordt door de toevoeging van extra parkeercapaciteit het huidige tekort van 62 parkeerplaatsen eveneens opgelost. Kortom de toevoeging van 207 parkeerplaatsen in het plangebied is voldoende om zowel het huidige tekort op te lossen en de toekomstige parkeervraag als gevolg van de ontwikkeling op te kunnen vangen. Er is zelfs nog een overschot van 54 parkeerplaatsen op het maatgevende moment.

Resultaten toekomstige balans				
	dinsdag 6:00 uur	dinsdag 14:00 uur	vrijdag 11:00 uur	zaterdag 11:00 uur
Huidige parkeervraag	493	114	1071	1148
Extra toekomstige parkeervraag	191	86	60	219
Totaal toekomstige parkeervraag	684	1200	1131	1367
Capaciteit openbaar	1413	1578	1187	1502
Uitbreiding capaciteit	207	207	207	207
Totaal toekomstige capaciteit	1620	1785	1394	1709
Streefwaarde (max. 85% bezetting)	1377	1517	1185	1453
Verschil (streefwaarde - parkeervraag)	693	317	54	86

Tabel 7 - Uitkomsten parkeerbalans toekomstige situatie

6. Analyse Doormanplein

6.1 Aanleiding

De gemeente Barendrecht is voornemens het Doormanplein in het Oude Dorpskern autovrij te maken. Het Doormanplein heeft een belangrijke betekenis voor Barendrecht. Het is onderdeel van de cultuur-historische oude dorpskern en van oudsher een ontmoetings- en verblijfsgebied. Het gebied heeft met alle ruimtelijke ontwikkelingen binnen Barendrecht haar herkenbaarheid weten te behouden en heeft nog een lokaal belangrijke belevingswaarde. De oude dorpskern is aangewezen als gemeentelijk beschermd dorpsgezicht. De ruimtelijke en cultuurhistorische samenhang van de oude dorpskern is van grote waarde en geeft de identiteit van Barendrecht weer. Deze samenhang is rondom het Doormanplein echter niet te ervaren door het huidige gebruik van het Doormanplein als parkeerplaats. Het verbeteren van de beeldkwaliteit in dit cultuurhistorische gebied en het realiseren van een aantrekkelijke ontmoetingsplek en aangenaam verblijfsgebied zijn redenen om het Doormanplein autovrij te maken.

Na een beroep tegen de verkeersmaatregel heeft de Rechtbank van Rotterdam besloten dat de maatregel voorlopig geen doorgang mag krijgen. Op basis van het voorliggende (uitgebreide) parkeeronderzoek is een nadere analyse van de situatie rondom het Doormanplein en de voorgestelde maatregelen mogelijk. De analyse bestaat uit het in beeld brengen van de huidige parkeersituatie in het Oude Dorpskern, een doorkijk naar de effecten van een autovrij Doormanplein en een advies voor mogelijke oplossingsrichtingen.

6.2 Huidige parkeersituatie

Het Doormanplein bestaat in het parkeeronderzoek uit een tweetal secties, namelijk sectie 22 en 84. In bijlage 25 is het verloop van de parkeerbezetting en de bezettingsgraad voor deze specifieke secties over de gehele onderzoeksperiode weergegeven. Het maatgevende moment doet zich voor op donderdag 21 september 2017 om 19:00 uur met een bezettingsgraad van 109% (24 geparkeerde voertuigen). Er is ook nagegaan of in 2018 voor beide secties nog hogere bezettingsgraden zijn geregistreerd op het Doormanplein. Dit is niet het geval. De hoogste bezettingsgraad gemeten in 2018 bedraagt 86% (19 geparkeerde voertuigen). Het maximaal aantal geregistreerde voertuigen uit 2017 is maatgevend.

Het parkeermotief is niet op het maatgevende moment bepaald. Daarom wordt de verdeling qua motief gebaseerd op die van het dichtstbijzijnde tijdstip waarop dit wel is gedaan, namelijk donderdag om 17:00 uur. De verdeling bedraagt op dat moment in sectie 84, 25% bewoners (6 geparkeerde voertuigen), 13% werkers (3 geparkeerde voertuigen), 44% bezoekers (11 geparkeerde voertuigen) en 18% met het motief middag (4 geparkeerde voertuigen). Van de in totaal 24 geparkeerde voertuigen staan er in totaal 16 kort geparkeerd (parkeerduur < 2 uur) en 8 lang (parkeerduur > 2 uur).

6.3 Effect autovrij Doormanplein

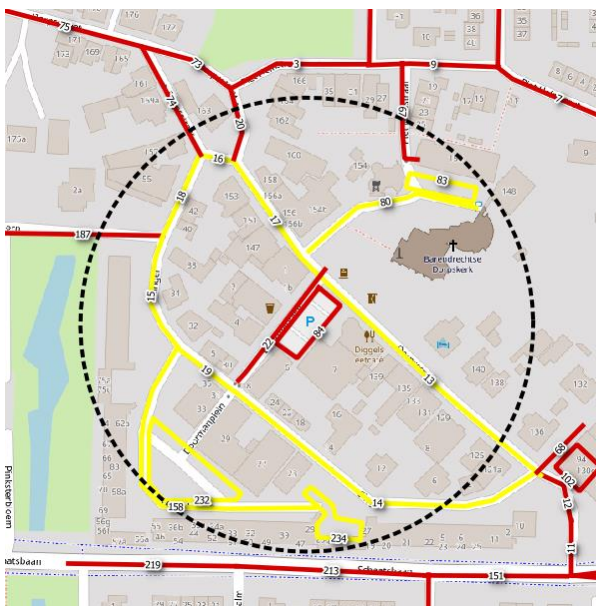
Door het autovrij maken van het Doormanplein moeten de huidige parkeerders (24 op het maatgevende moment) op zoek naar een alternatieve parkeermogelijkheid. Deze alternatieve

parkeermogelijkheid moet zich echter wel binnen een maximaal acceptabele loopafstand van de uiteindelijke bestemming bevinden. De maximaal acceptabele loopafstanden zijn gerelateerd aan ruimtelijke functies en weergegeven in tabel 8. Voorkomen moet worden dat het autovrij maken van het Doormanplein tot gevolg heeft dat de bezettingsgraad op alternatieve locaties leiden tot parkeerproblemen. Daarom moet worden vastgesteld in welke secties er voldoende restcapaciteit aanwezig is om de parkeerbehoefte die aanwezig is op het Doormanplein op te vangen. Het is logisch om in eerste instantie te zoeken naar alternatieve locaties op een zo kort mogelijke afstand tot de bestemming (binnen 100 meter).

Hoofdfunctie	Acceptabele loopafstand
Wonen	100-250
Winkelen	600
Werken	800
Ontspanning	250
Gezondheidszorg	100
Onderwijs	250

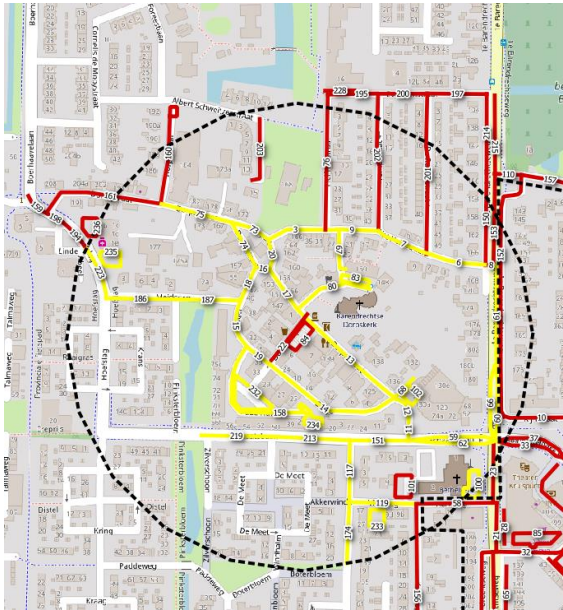
Tabel 8 – Maximaal acceptabele loopafstanden (Bron: Nota Parkeernormen, gemeente Barendrecht)

In bijlage 26 zijn de bezettingsgraden van de parkeerlocaties binnen de straal van 100 meter vanaf het Doormanplein weergegeven (zie afbeelding 8). Alleen meegenomen zijn de secties waarvan de 90% of meer binnen de aangegeven straal ligt. In enkele van deze secties is alleen in de middelste onderzoekswEEK in 2017 gemeten op dinsdag, donderdag en de zaterdag. Het bepalen van het effect van het autovrij maken van het Doormanplein heeft dan ook betrekking op deze dagen in de middelste onderzoekswEEK. Hieruit blijkt dat rekening houdend met deze loopafstand onvoldoende parkeercapaciteit aanwezig is om de huidige parkeervraag en dus ook niet de extra parkeervraag ten gevolge van het autovrij maken van het Doormanplein op te kunnen vangen. De bezettingsgraden inclusief de parkeerbehoefte van het Doormanplein zijn weergegeven in bijlage 27. Op de dinsdag, donderdag en zaterdag heeft dit een maximale bezettingsgraad van respectievelijk 115%, 106% en 90% tot gevolg. Er is dan sprake van een overschrijding van de maximaal acceptabele bezettingsgraad van 85%.



Afbeelding 8 – Secties (geel) binnen een straal van 100 meter rond het Doormanplein

Wanneer we de straal vergroten naar 250 meter maximale loopafstand (deze loopafstand voldoet voor alle functies met uitzondering van gezondheidszorg, zie tabel 8), dan blijkt uit de resultaten van de parkeerdruk voor de secties die binnen deze straal vallen dat er voldoende restcapaciteit aanwezig is om de extra parkeervraag op te vangen (zie bijlage 28 en 29). De maximale bezettingsgraad neemt toe van 67% op de dinsdag om 20:00 uur naar 74% op datzelfde tijdstip. Sectie 101 (parkeerterrein Bethelkerk) en 102 zijn hierbij uitgesloten, omdat er sprake is van parkeren voor vergunninghouders en een sluiting voor het openbare parkeren in de avondperiode (na 19:00 uur).



Abbeelding 9 – Secties (geel) binnen een straat van 100 meter rond het Doormanplein

Toch blijft de druk in de omgeving van het Doormanplein relatief hoog. Een hele logische en vrij eenvoudige maatregel, is het verruimen van de openingstijd van de Van Heuvelsteyngarage voor het openbare parkeren in de avondperiode (wanneer de parkeerdruk het hoogst is). De extra ruimte dient vooral voor bezoekers en werkers in het gebied een functie te gaan hebben. Dit is nodig omdat op het Doormanplein enkele bewoners parkeren (6 geparkeerde voertuigen). Deze voertuigen moeten wel op een maximaal acceptabele loopafstand van 100 meter worden opgevangen. Door het creëren van extra parkeercapaciteit worden bezoekers en werkers die nu in de omgeving van het Doormanplein parkeren beter gefaciliteerd en blijft er voldoende ruimte voor het parkeren door bewoners.

7. Conclusies

7.1. Parkeerdruk en motief

Bij de analyse naar de resultaten van het parkeeronderzoek is ingezoomd van grote gebieden (parkeerzones) naar kleinere gebieden (deelgebieden en secties). Onderstaand zijn de belangrijkste conclusies vanuit deze analyse beschreven.

7.1.1 Parkeerzones

Parkeerzone centrumgebied

Van alle drie de onderzoeksweken in 2017 en beide onderzoeksdagen in 2018 is de vrijdag de drukste dag is. Er is dan weekmarkt op het Binnenhof welke een beperking legt op de beschikbare parkeercapaciteit. Op vrijdag 15 september 2017 zijn de meeste voertuigen in het centrumgebied geregistreerd. De bezettingsgraad bedroeg 56%, met in totaal 12.108 geparkeerde voertuigen. De bezettingsgraad is in dit geval het totaal aantal geparkeerde voertuigen binnen de gehele onderzoeksperiode, gedeeld door het totaal van de beschikbare capaciteit op alle onderzoeksmomenten samen. Deze ligt ruim beneden de maximaal acceptabele grens van 85%. Hieruit valt te concluderen dat zich geen parkeerproblemen (in dit geval door een te hoge bezettingsgraad) op parkeerzoneniveau voordoen die de gehele onderzoeksperiode aanwezig zijn.

Wanneer het verloop van de bezettingsgraad over de afzonderlijke uren van de maatgevende dag wordt beschouwd dan doet zich het maatgevende moment voor op vrijdag 15 september 2017 om 11:00 uur met een bezettingsgraad van 85%.

Deze benaderd de maximaal acceptabele grens. Hoewel er formeel nog niet kan worden gesproken van een “knelpunt” neemt de kans op zoekverkeer en foutparkeren met een dergelijke bezettingsgraad wel verder toe. Bovendien is deze analyse gericht om een relatief groot gebied. Als verder wordt ingezoomd dan kunnen problemen zich lokaal al wel voordoen. De lagere bezettingsgraad op vrijdag in 2018 is alleen het gevolg van de uitbreiding van de parkeercapaciteit. Ten opzichte van de situatie in 2017 stonden in 2018 minder voertuigen in het gebied geparkeerd. Uiteraard heeft het toevoegen van parkeercapaciteit wel voor enige afname van de bezettingsgraad gezorgd.

Parkeerzone eerste schil rondom centrum

In de eerste schil rondom het centrumgebied stonden op een zondag 10 september 2017 de meeste voertuigen in het gebied met bezetting van 64%, wat betekent dat er 5.145 voertuigen geparkeerd stonden. Op vergelijkbare dagen zijn bij het onderzoek in 2018 bezettingsgraden geregistreerd die in dezelfde orde van grootte liggen.

Uit de verloop van de bezettingsgraad blijkt dat op zondag 24 september 2017 om 9:00 uur het maatgevende moment voor deze parkeerzone zich voordoet met een bezettingsgraad van 71%. Dit is nog onder de maximaal acceptabele grens van 85%. In vergelijking met de parkeerzone centrum is het verloop van de bezettingsgraden veel constanter. Dit heeft te maken met het feit dat in deze parkeerzone meer wordt geparkeerd door bewoners en minder door bezoekers en werkers.

Parkeerzone tweede schil rondom centrum

In de tweede schil rondom het centrum blijkt dat de maatgevende dag zich voordoet op een vrijdag. De bezetting bedraagt 57% (384 geparkeerde voertuigen) geregistreerd om 21:00 uur tijdens het onderzoek in 2018. Op de onderzochte dagen/momenten doen zich op parkeerzoneniveau geen problemen door een te hoge bezettingsgraad.

7.1.2 Deelgebieden

Voor wat betreft de conclusies ten aanzien van de deelgebieden zijn onderstaand de belangrijkste aspecten aangeduid.

Deelgebied Middenbaan Noord

De parkeerdruk in dit deelgebied is hoog. Op het maatgevende moment binnen dit gebied zaterdag om 15:00 uur op 9 september 2017 is 99% van alle beschikbare parkeercapaciteit bezet. Een te hoge parkeerdruk wordt in dit deelgebied op meerdere momenten en over langere aaneengesloten perioden gemeten en lijkt hiermee structureler van aard. Ook in 2018 is nog een bezettingsgraad van 89% geregistreerd. Overigens geldt wel dat ten opzichte van de maatgevende vrijdag in 2017 de bezettingsgraden over het algemeen iets lager liggen. De hoogte van de parkeerdruk zal leiden tot veel zoekverkeer en mogelijk ook foutparkeren. In deelgebied Middenbaan Noord wordt voornamelijk geparkeerd door bezoekers wat geheel logisch is gezien de typering van het deelgebied als winkelgebied. De motiefverdelingen van de onderzoeksdagen in 2018 wijken nauwelijks af van die in 2017.

De maximale parkeerduur van 2 uur die van kracht is binnen de parkeerschijfzone wordt niet nageleefd. Dit is af te leiden uit een analyse naar de parkeerduur. Op vrijdag 15 september 2017 zijn langparkeerders in de parkeerschijfzone geregistreerd, namelijk tussen de minimaal 46 en maximaal 77 voertuigen. Op vrijdag 12 oktober 2018 bedroeg dit minimaal 58 en maximaal 81 geparkeerde voertuigen. Deze voertuigen staan hier illegaal. Kennelijk vindt er geen/onvoldoende handhaving plaats op het naleven van de maximale parkeerduur. Gezien de hoge parkeerdruk in dit gebied zou dit meehelpen de hoge parkeerdruk te verlagen.

Deelgebied Omgeving Binnenhof

De bezettingsgraad in het deelgebied omgeving Binnenhof lag op vrijwel alle werkdagen in de periode van 9:00 t/m 17:00 uur boven de maximaal acceptabele grens van 85%. Kortom de parkeerdruk was zeer hoog en leidt tot parkeerproblemen. Het uitbreiden van de parkeercapaciteit heeft voor verlichting gezorgd. De bezettingsgraden van het onderzoek in 2018 liggen zowel op dinsdag als op vrijdag duidelijk lager dan in 2017. Hierbij moet echter wel worden opgemerkt dat ook het aantal geregistreerde voertuigen over het algemeen lager lag. De lagere bezettingsgraden kunnen daarom niet één op één worden toegekend aan de capaciteitsuitbreiding.

Overige deelgebieden

Ook voor alle overige gebieden geldt dat er sprake is van momenten waarop de maximaal acceptabele bezettingsgraad van 85% wordt overschreden. Er is sprake van overloopeffecten in de deelgebieden die direct tegen het centrum aan gelegen zijn. De beperkte capaciteit in het geval van de weekmarkt op vrijdag heeft hier ook een aandeel in. Op deze dag ligt de parkeerdruk in deze deelgebieden namelijk hoger. Dit blijkt ook uit de aanwezige parkeermotieven. Er bevinden zich in deze deelgebieden relatief veel werkers en bezoekers.

7.2 Parkeerbilans

De parkeerbilans is gebaseerd op de onderzoeksresultaten van 2017. De resultaten van het onderzoek in 2018 zijn niet maatgevend ten opzichte van het onderzoek dat vorig jaar is uitgevoerd.

In 2017 was er op de maatgevende dag (vrijdag) op het maatgevende moment (11:00 uur) sprake van een tekort van 62 parkeerplaatsen als rekening wordt gehouden met de maximaal acceptabele bezettingsgraad van 85%. Op de overige dagen is op de maatgevende momenten in de huidige situatie sprake van een overschot aan parkeerplaatsen.

De ruimtelijke ontwikkelingen zorgen voor een extra parkeervraag in het beschouwde gebied ten opzichte van de huidige situatie. Als geen maatregelen zouden worden genomen dan zou het huidige tekort aan parkeerplaatsen verder oplopen. In de planvorming wordt echter rekening gehouden met een uitbreiding van de parkeercapaciteit van 207 parkeerplaatsen (waarvan een deel reeds is gerealiseerd). Dit zorgt er niet alleen voor dat de extra parkeervraag kan worden opgevangen, maar ook dat het huidige tekort wordt opgeheven. Er is een overschot van 54 parkeerplaatsen op het maatgevende moment op vrijdag. Op de overige dagen/momenten is het overschot nog groter.

In de berekeningen van de parkeerbilans is rekening gehouden met een maximaal acceptabele bezettingsgraad van 85%. Dit wil echter niet zeggen dat er binnen een kleiner gebied zich geen parkeerproblemen voor kunnen doen. Zoals ook in de huidige situatie geconstateerd is in het centrumgebied geen evenwichtige verdeling van type parkeren (lang/kort en naar motief). Dit blijft een aandachtspunt ondanks dat de gemeente voornemens is de capaciteit in het directe centrumgebied nog verder uit te breiden.

7.3 Analyse Doormanplein

Ook voor de analyse naar de effecten van een autovrij Doormanplein geldt dat de resultaten van het onderzoek 2017 maatgevend zijn. Met het parkeeronderzoek in 2017 en de analyse naar de restcapaciteiten in de directe omgeving van het Doormanplein is aangetoond dat in de directe omgeving van het Doormanplein (binnen 100 meter) onvoldoende ruimte is om alle parkeerders in het geval van een autovrij plein op te kunnen vangen.

Binnen de per doelgroep acceptabele loopafstand is voldoende restcapaciteit aanwezig is om de parkeerders van het Doormanplein op te vangen. De bezettingsgraad op het maatgevende moment (in een gebied van circa 250 meter rondom het Doormanplein) neemt toe van 67% op dinsdag om 20:00 uur in de situatie 2017 naar 74% op hetzelfde tijdstip in de toekomstige situatie (met autovrij Doormanplein).

Hoewel niet direct noodzakelijk, is het met een relatief simpele oplossing mogelijk binnen het gebied van 250 meter rondom het Doormanplein de parkeerdruk te verlagen. Dit is mogelijk door het verruimen van de openingstijd van de Van Heuvelsteyn garage. De garage is gelegen binnen circa 150 meter van het Doormanplein, maar niet toegankelijk voor openbaar parkeren op het maatgevende moment. De capaciteit bedraagt 36 parkeerplaatsen en de gemeten bezettingsgraad was tijdens het parkeeronderzoek nooit hoger dan 28%. Hiermee wordt een eenvoudige en comfortabele verbetering bereikt.

7.4 Maatregelen

Bij maatregelen om de parkeerproblemen in dit gebied op te lossen moet de focus enerzijds liggen om een meer evenwichtige verdeling van het type parkeren (naar duur en motief). Dit moet een combinatie zijn van een helder verwijssysteem, het toevoegen van parkeercapaciteit en het benutten van locaties waar nog capaciteit aanwezig is binnen de maximaal acceptabele loopafstand.

Het parkeerverwijssysteem dient kritisch tegen het licht worden gehouden. Er dienen duidelijk plaatsen te worden gedefinieerd waar het langparkeren kan plaatsvinden en hier moet ook naar worden verwezen. Het benutten van het parkeerterrein aan de Maasstraat is daar een voorbeeld van. Hier is nu nog veel capaciteit beschikbaar die niet wordt benut. Voor medewerkers en winkelend publiek ligt deze parkeerplaats binnen maximaal acceptabele loopafstand van het centrumgebied. Bij het nemen van eventuele ander risico bij het verwijzen van de lang parkeerders naar andere locaties is dat er hier weer parkeerproblemen ontstaan (het verplaatsen van de problemen).

Handhaving op de maximale parkeerduur is eveneens één van de aspecten die een rol kan spelen in een evenwichtige parkeersituatie. In de huidige situatie nemen de langparkeerders binnen de huidige parkeerschijfzone (onrechtmatig) capaciteit in voor de kort parkeerders. Lang parkeren dient plaats te vinden op de parkeerlocaties die daarvoor het meest geschikt voor zijn. Deze kunnen op grotere afstand van de bestemming zijn gelegen. Mensen die langer parkeren zijn bereid om een grotere afstand van de parkeerplaats tot de bestemming af te leggen dan mensen die kort parkeren.

De parkeerbalans heeft uitgewezen dat op voor het beschouwde gebied voldoende parkeercapaciteit wordt toegevoegd naar de toekomst om de parkeervraag van de ruimtelijke ontwikkelingen en het huidige tekort op te kunnen vangen. De ontwikkeling van de parkeersituatie zal na het nemen van maatregelen kritisch gemonitord moeten worden. Wanneer voor het totale gebied geldt dat er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn, hoeft dat lokaal in één sectie of enkele secties nog niet zo te zijn.

Gebruik van het parkeerterrein aan de Maasstraat kan helpen om een meer evenwichtige verdeling van de parkeerders te bewerkstelligen. Er is hier op het maatgevende moment voor dit parkeerterrein nog een restcapaciteit van 51% aanwezig. Met een totale capaciteit voor 45 voertuigen betekent dit een rest capaciteit van 28 voertuigen (op sommige momenten dus nog meer). Dit parkeerterrein heeft zelden een functie voor bewoners en is daarmee uitermate geschikt voor het parkeren voor het centrumgebied (winkelen of werken). Parkeerders voor het centrum moeten deze locatie wel weten te vinden en ook daadwerkelijk gebruiken. Een duidelijke verwijzing naar dit terrein zal nodig zijn.

BIJLAGENRAPPORTAGE

Bijlage 1a - Overzicht parkeerzones 2017

Bijlage 1b - Overzicht parkeerzones 2018

Bijlage 2a - Overzicht parkeersecties 2017

Bijlage 2b - Overzicht parkeersecties 2018

Bijlage 3 - Overzicht deelgebieden

Bijlage 4 - Memo capaciteitsmetingen

Bijlage 5a - Capaciteiten per sectie 2017

Bijlage 5b - Capaciteiten per sectie 2018

Bijlage 6a - Parkeerdruk per sectie 2017

Bijlage 6b - Parkeerdruk per sectie 2018

Bijlage 7 - Verloop bezettingsgraad parkeerzone centrumgebied

Bijlage 8 - Verloop bezettingsgraad parkeerzone eerste schil centrum

Bijlage 9 - Verloop bezettingsgraad parkeerzone tweede schil centrum

Bijlage 10 - Verloop bezetting - Zone centrum - Deelgebied Middenbaan Noord

Bijlage 11 - Verloop motief - Zone centrum - Deelgebied Middenbaan Noord

Bijlage 12 - Verloop bezetting - Zone centrum - Deelgebied Omgeving Binnenhof

Bijlage 13 - Verloop motief - Zone centrum - Deelgebied omgeving Binnenhof

Bijlage 14 - Verloop bezetting - Zone centrum - Deelgebied Oude Dorpskern

Bijlage 15 - Verloop motief - Zone centrum - Deelgebied Oude Dorpskern

Bijlage 16 - Verloop bezetting - Zone centrum - Deelgebied Parkeerterrein Maasstraat

Bijlage 17 - Verloop motief - Zone centrum - Deelgebied parkeerterrein Maasstraat

Bijlage 18 - Verloop bezetting - Zone centrum - Deelgebied Rand centrum Zuid

Bijlage 19 - Verloop motief - Zone centrum - Deelgebied Rand centrum Zuid

Bijlage 20 - Verloop bezetting - Zone centrum - Deelgebied Wijk Binnenland West Centrum

Bijlage 21 - Verloop motief - Zone centrum - Deelgebied Wijk Binnenland West centrum

Bijlage 22 - Verloop bezetting - Zone centrum - Deelgebied Wijk Noord Centrum

Bijlage 23 - Verloop motief - Zone centrum - Deelgebied Wijk Noord centrum

Bijlage 24 – Toekomstige parkeerbalans

Bijlage 25 - Verloop bezettingsgraad huidige situatie omgeving Doormanplein

Bijlage 26 - Verloop bezettingsgraad huidige situatie (loopafstand 100 meter)

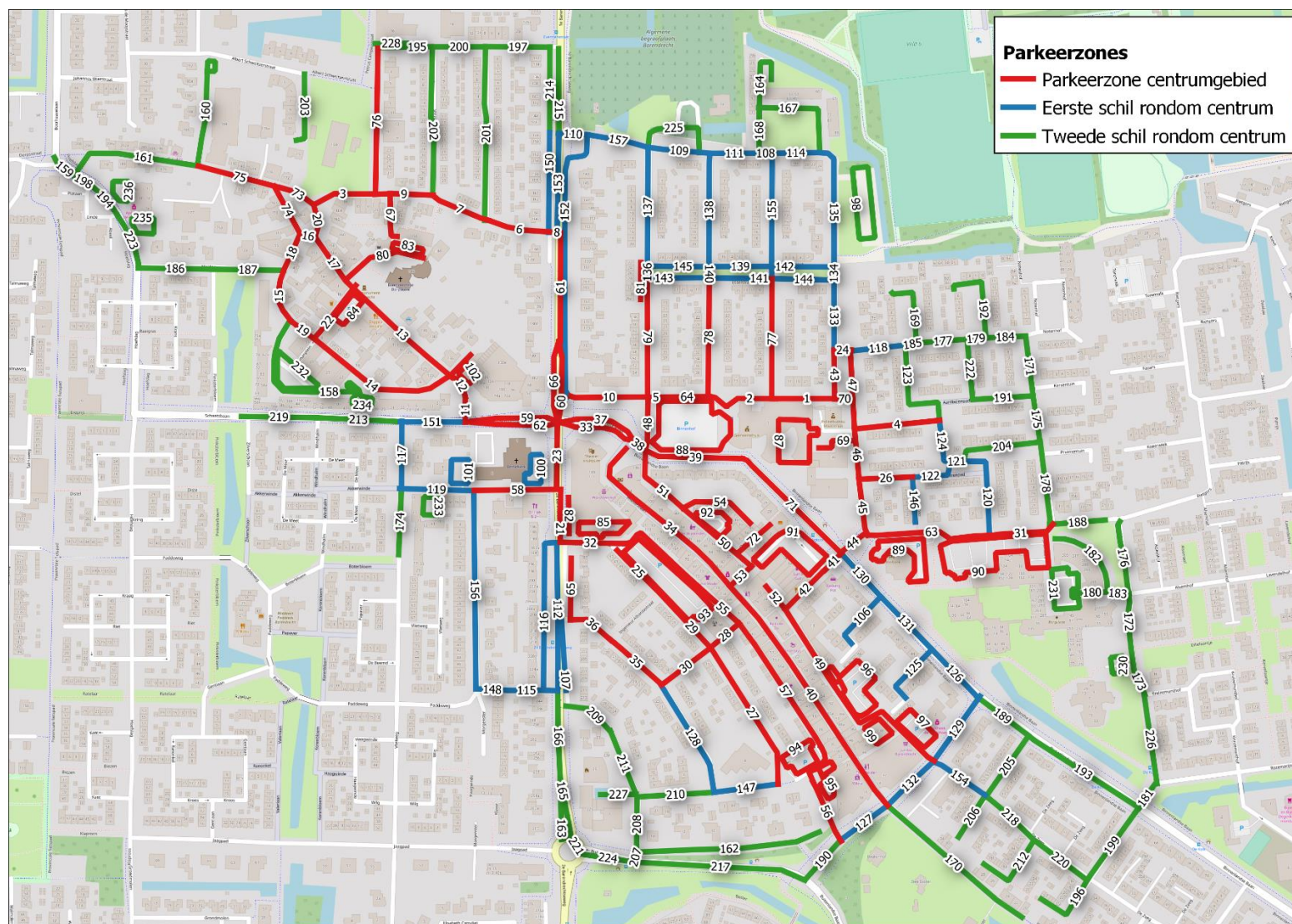
Bijlage 27 - Verloop bezettingsgraad incl parkeerbehoefte Doormanplein (loopafstand 100 meter)

Bijlage 28 - Verloop bezettingsgraad huidige situatie (loopafstand 250 meter)

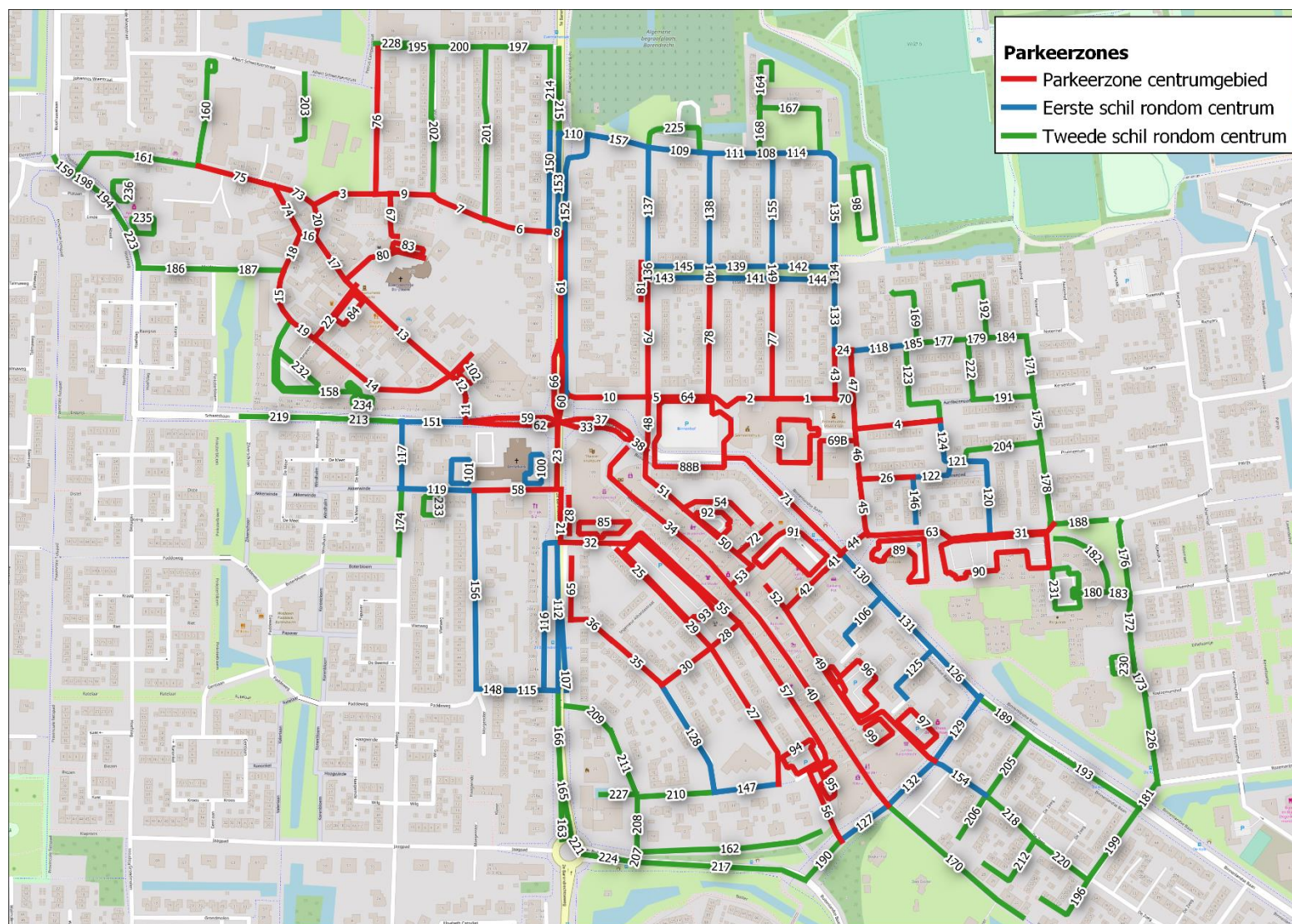
Bijlage 29 - Verloop bezettingsgraad incl parkeerbehoefte Doormanplein (loopafstand 250 meter)

181120 ParkIt Barendrecht voor Tableau Reader

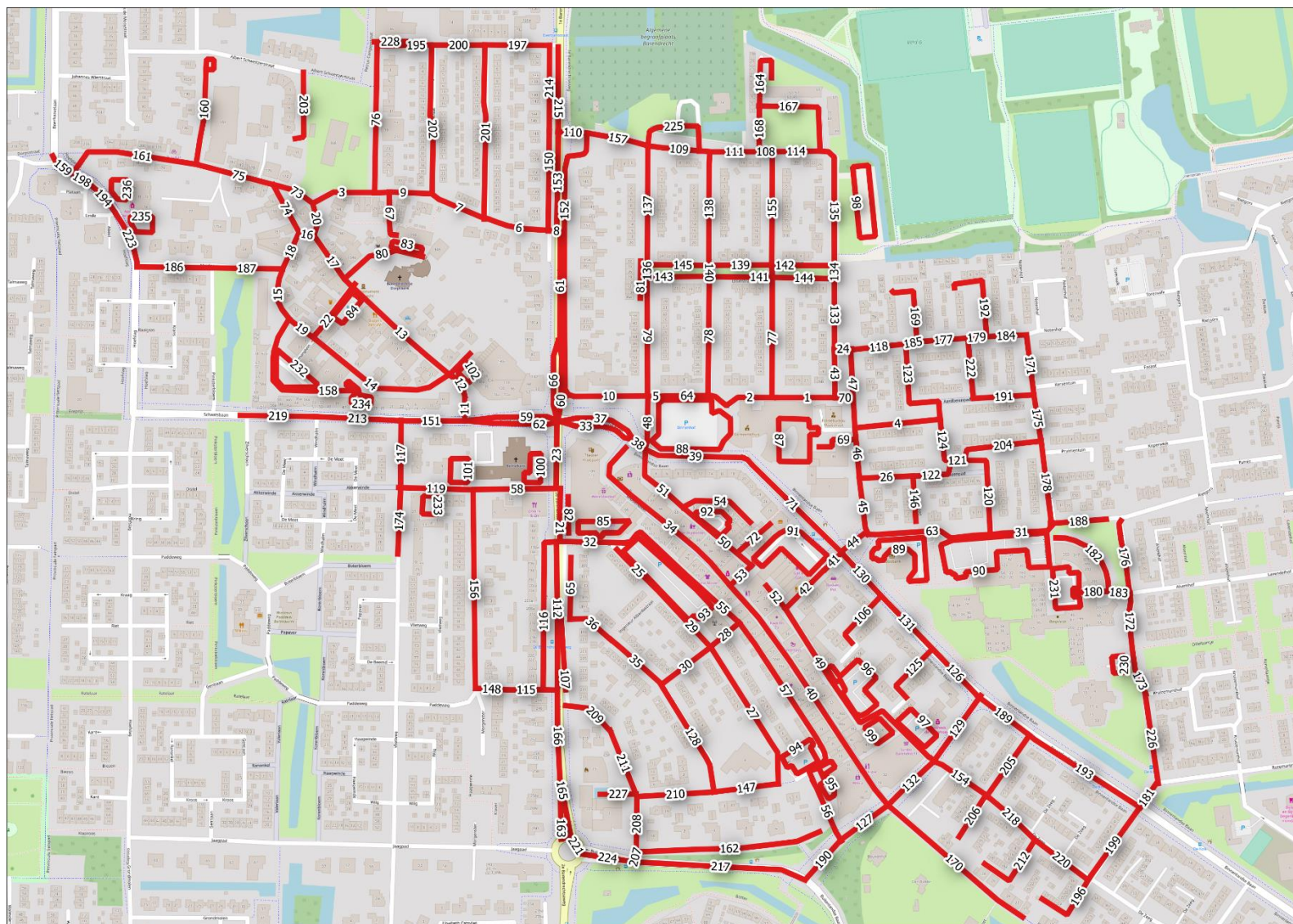
Bijlage 1a - Overzicht parkeerzones 2017



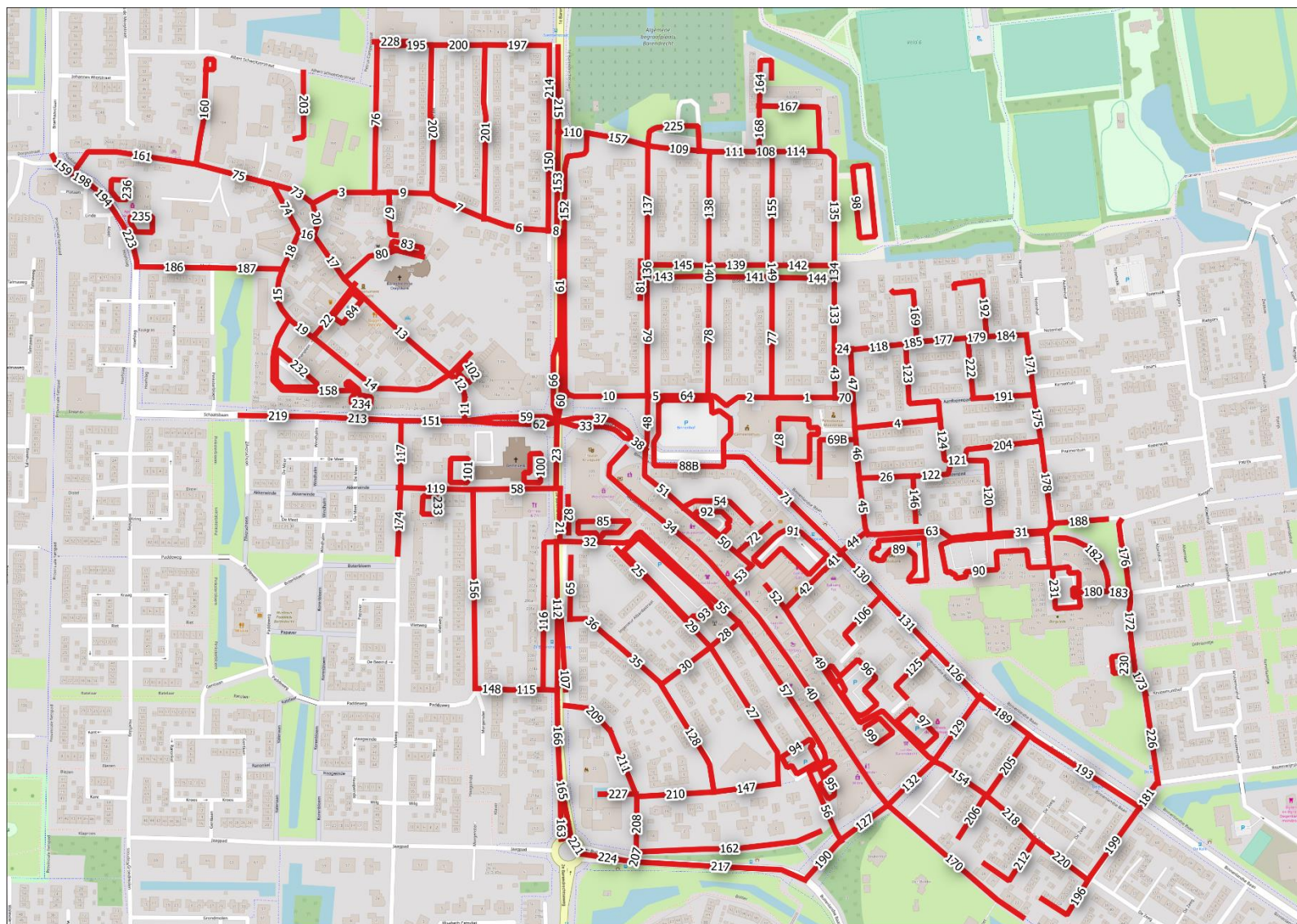
Bijlage 1b - Overzicht parkeerzones 2018



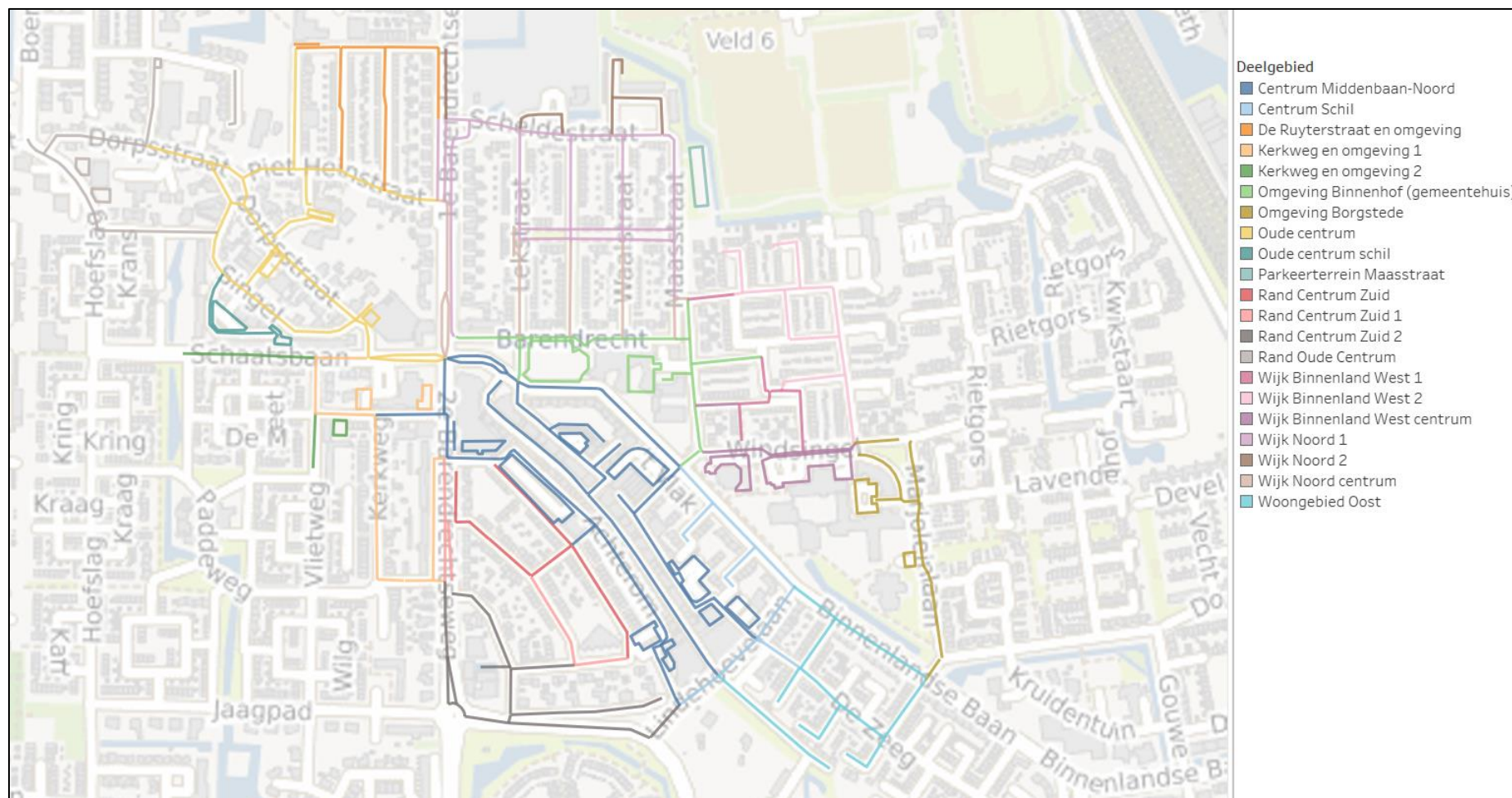
Bijlage 2a - Overzicht parkeersecties 2017



Bijlage 2b - Overzicht parkeersecties 2018



Bijlage 3 - Overzicht deelgebieden



Bijlage 4 - Memo capaciteitsmetingen

ZIE SEPARAAD BESTAND:

"Bijlage 4 - Memo capaciteitsmetingen.pdf"

Bijlage 5 - Capaciteiten per sectie

ZIE SEPARAAD BESTAND:

"Bijlage 5a - Capaciteiten per sectie 2017.xlsx"

"Bijlage 5b - Capaciteiten per sectie 2018.xlsx"

Bijlage 6 - Parkeerdruk per sectie

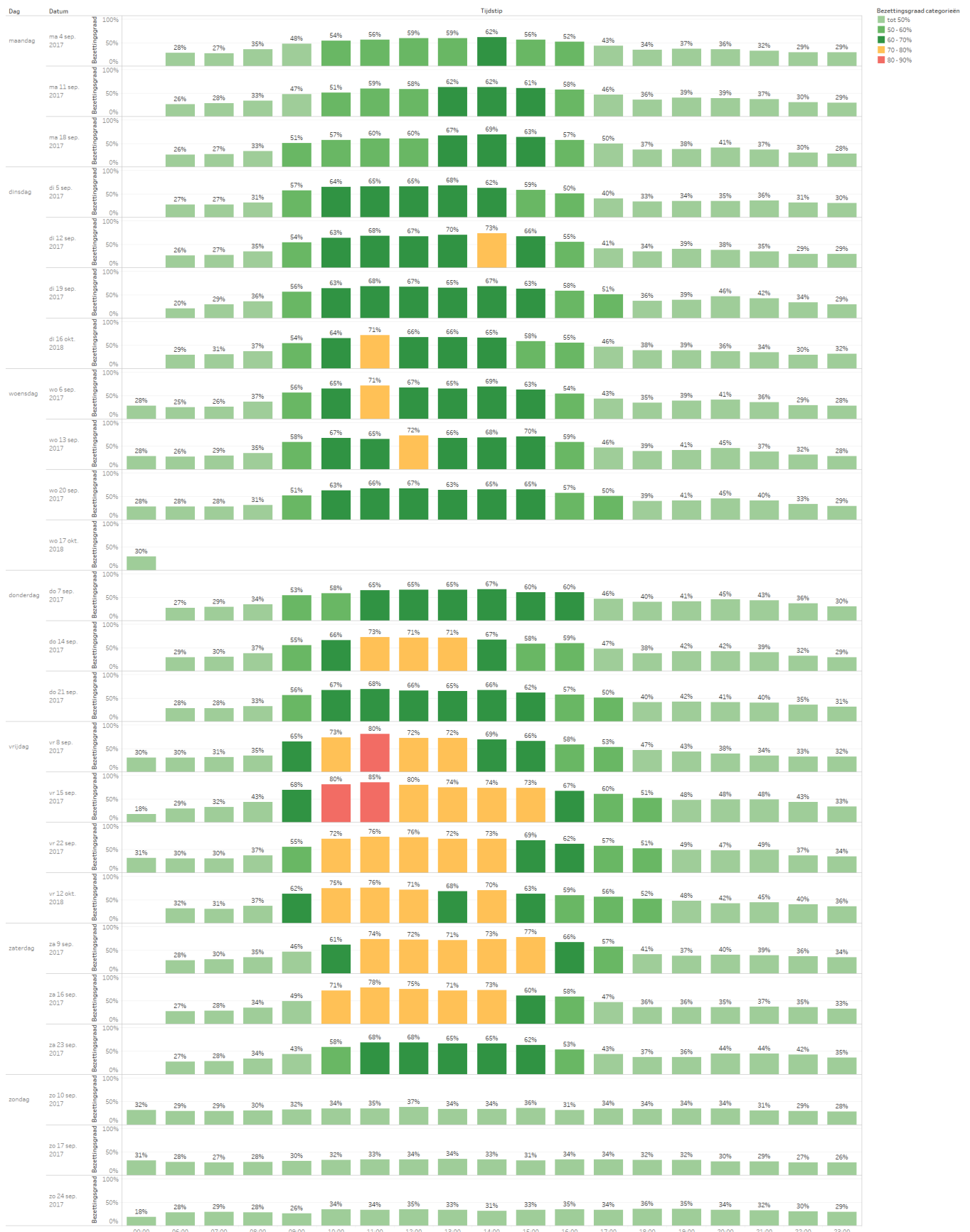
ZIE SEPARAAD BESTAND:

"Bijlage 6a - Parkeerdruk per sectie 2017.xlsx"

"Bijlage 6b - Parkeerdruk per sectie 2018.xlsx"

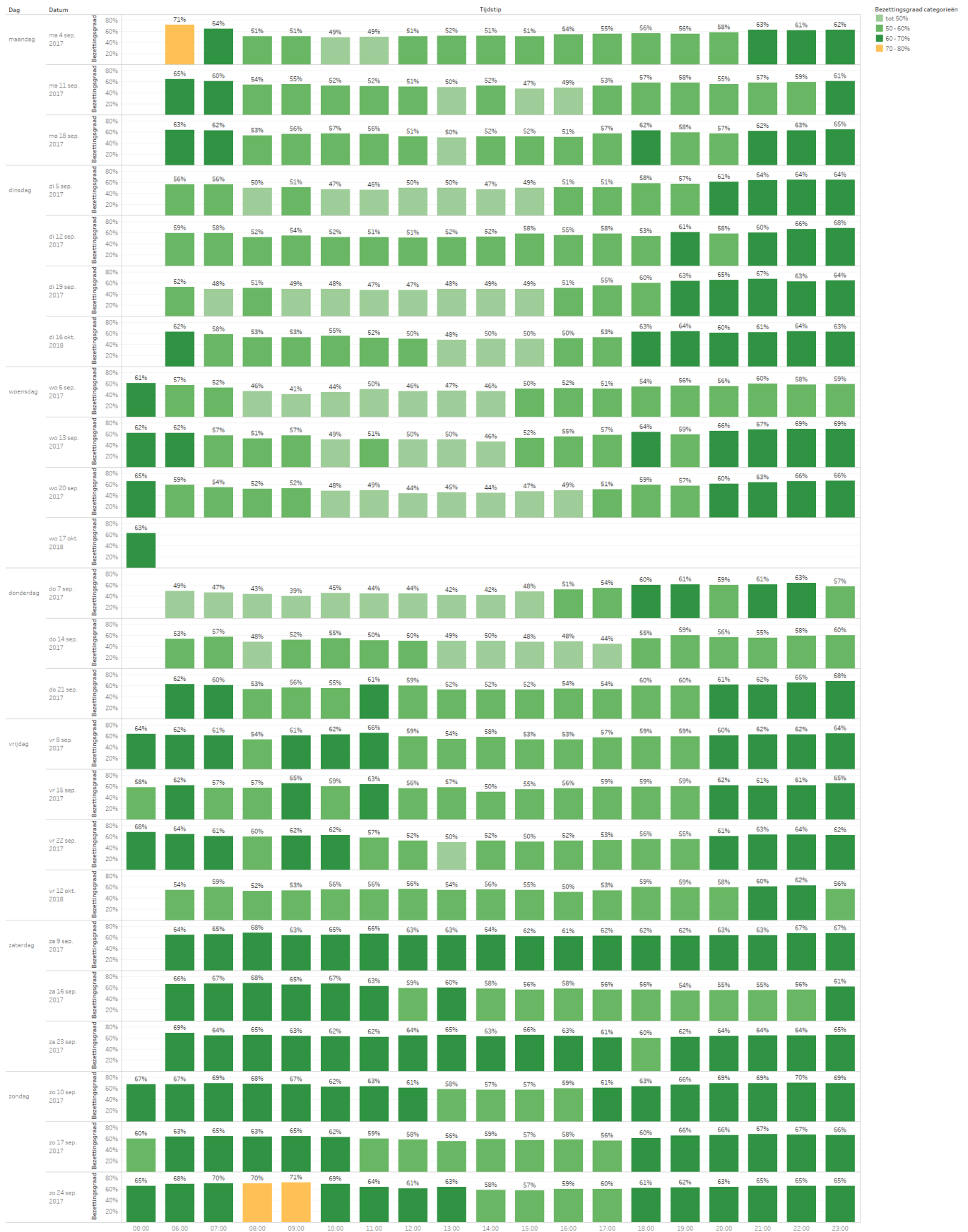
Bijlage 7 - Verloop bezettingsgraad parkeerzone centrumgebied

Verloop bezettingsgraad per dag



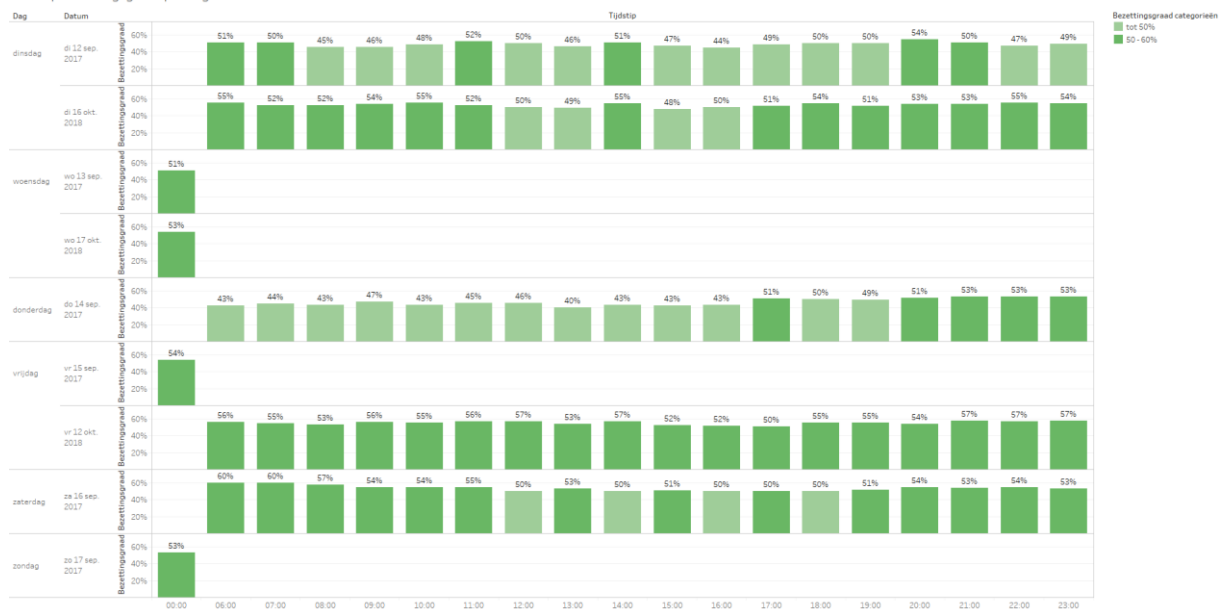
Bijlage 8 - Verloop bezettingsgraad parkeerzone eerste schil centrum

Verloop bezettingsgraad per dag



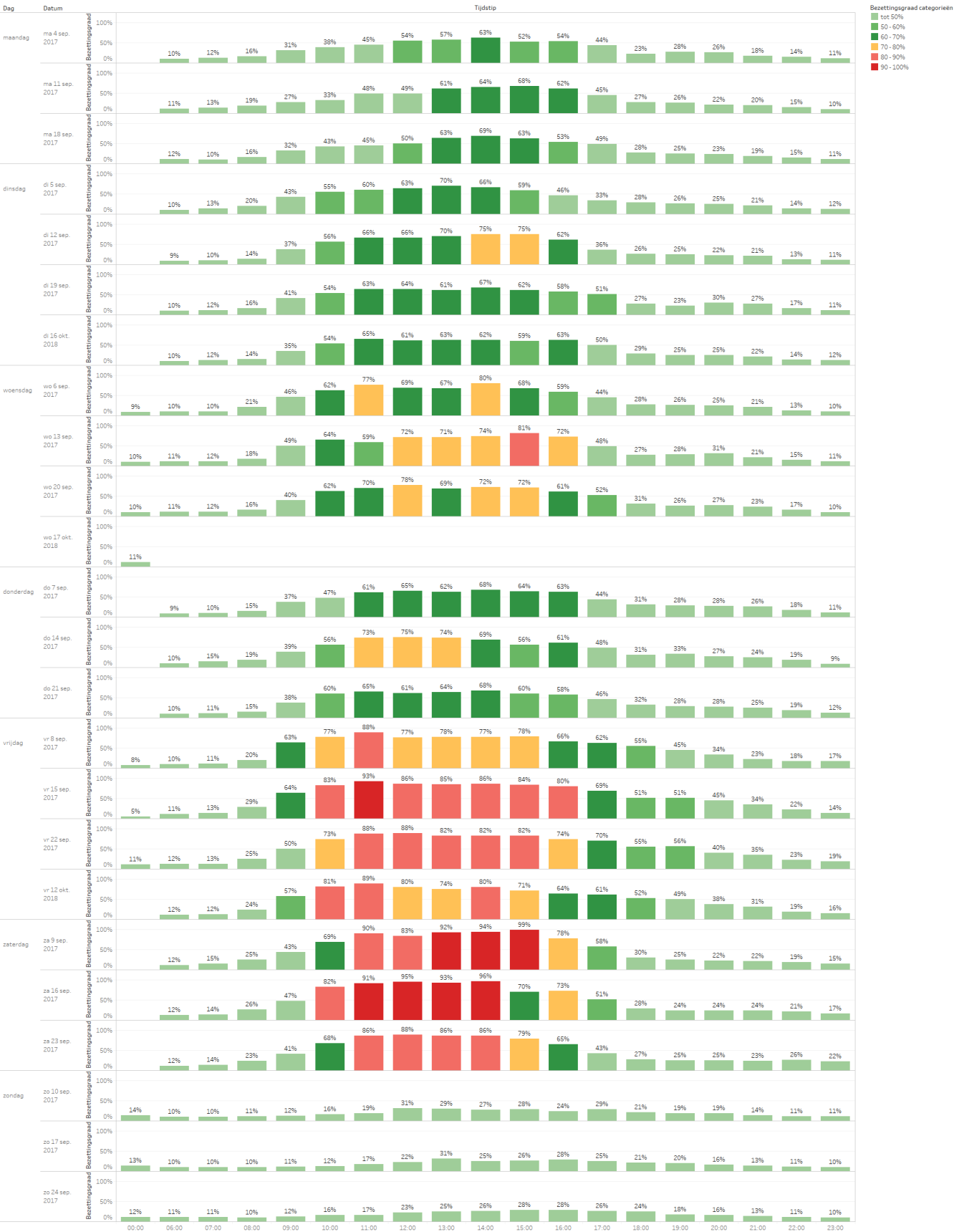
Bijlage 9 - Verloop bezettingsgraad parkeerzone tweede schil centrum

Verloop bezettingsgraad per dag



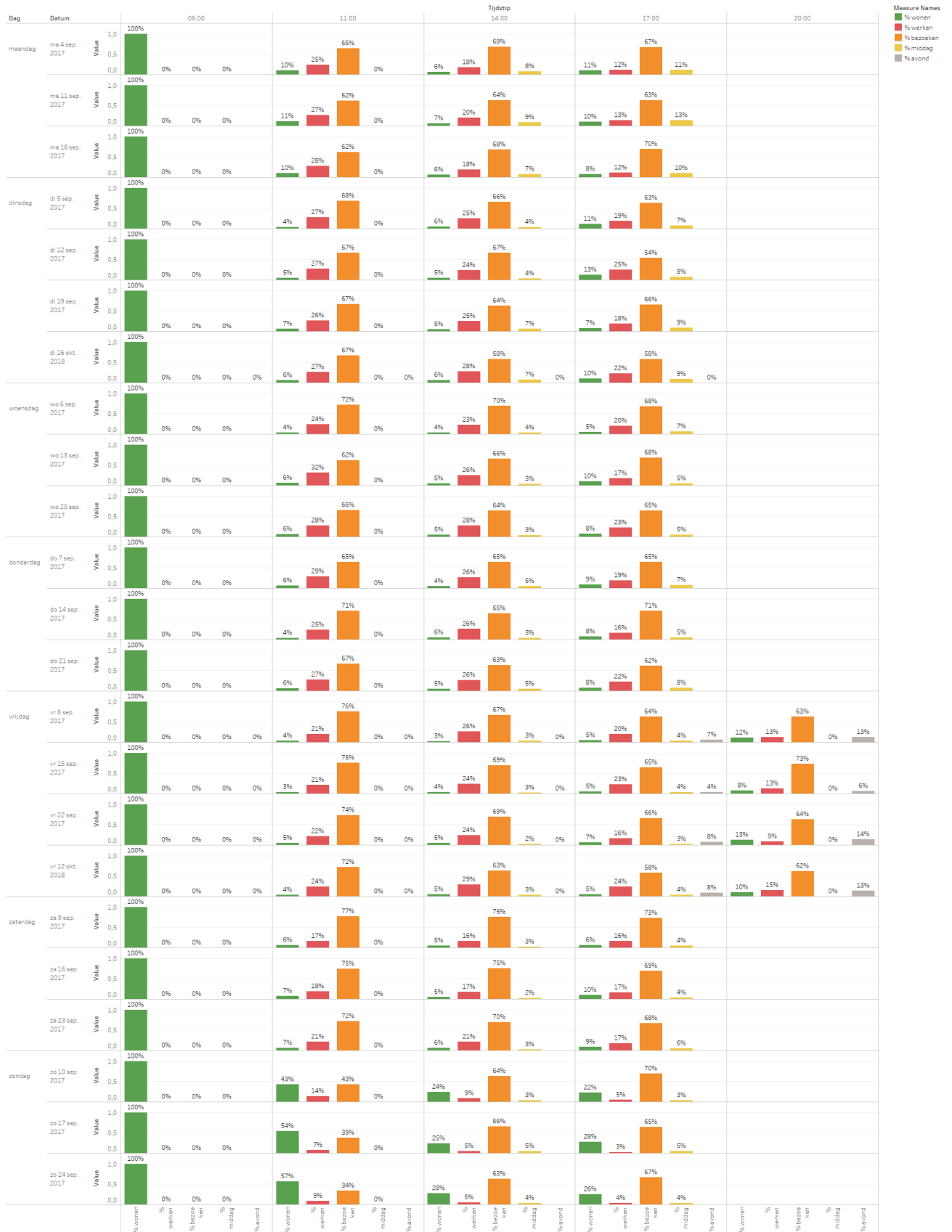
Bijlage 10 - Verloop bezetting - Zone centrum - Deelgebied Middenbaan Noord

Verloop bezettingsgraad per dag



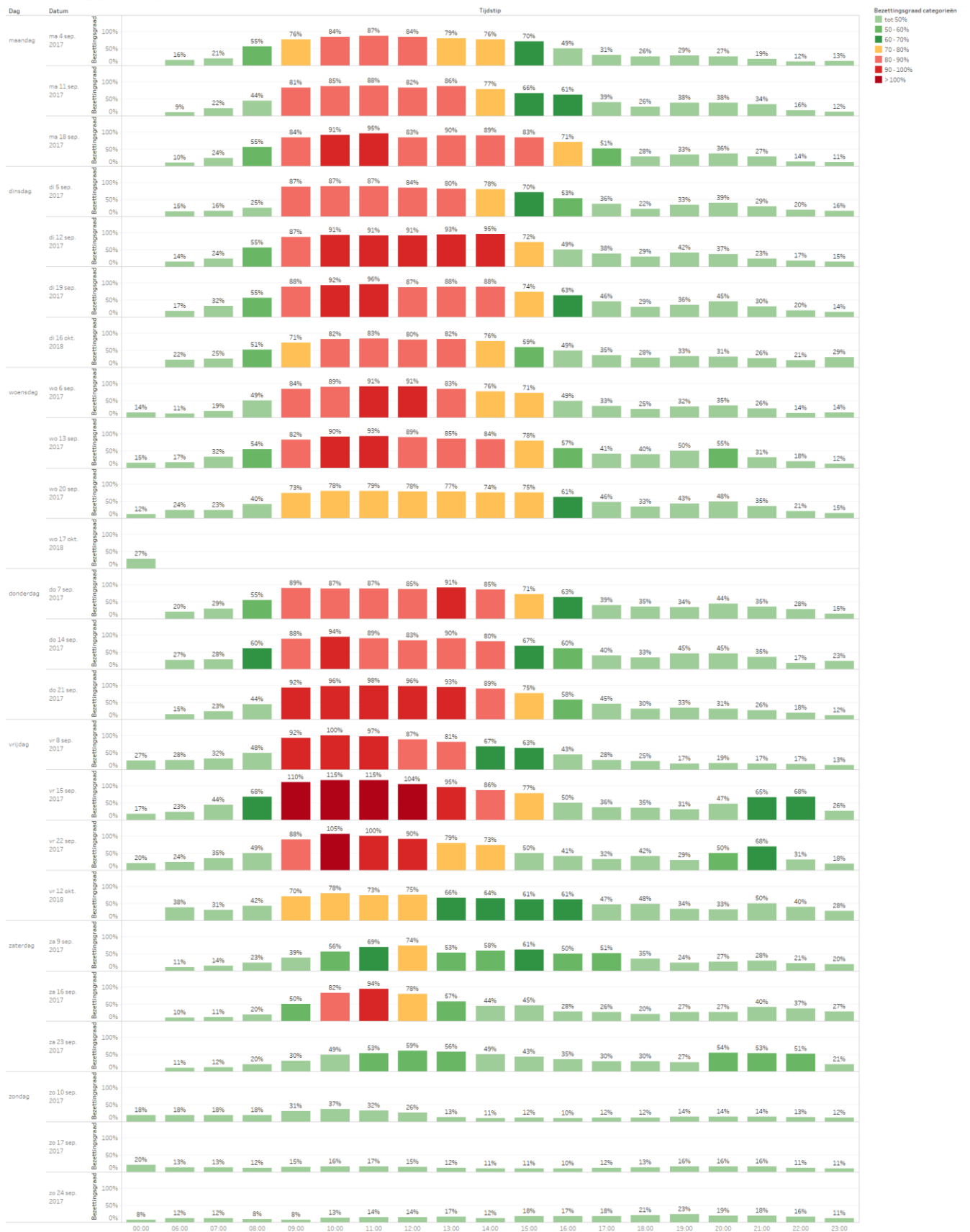
Bijlage 11 - Verloop motief - Zone centrum - Deelgebied Middenbaan Noord

Sheet - Verloop motiefmeting centrum



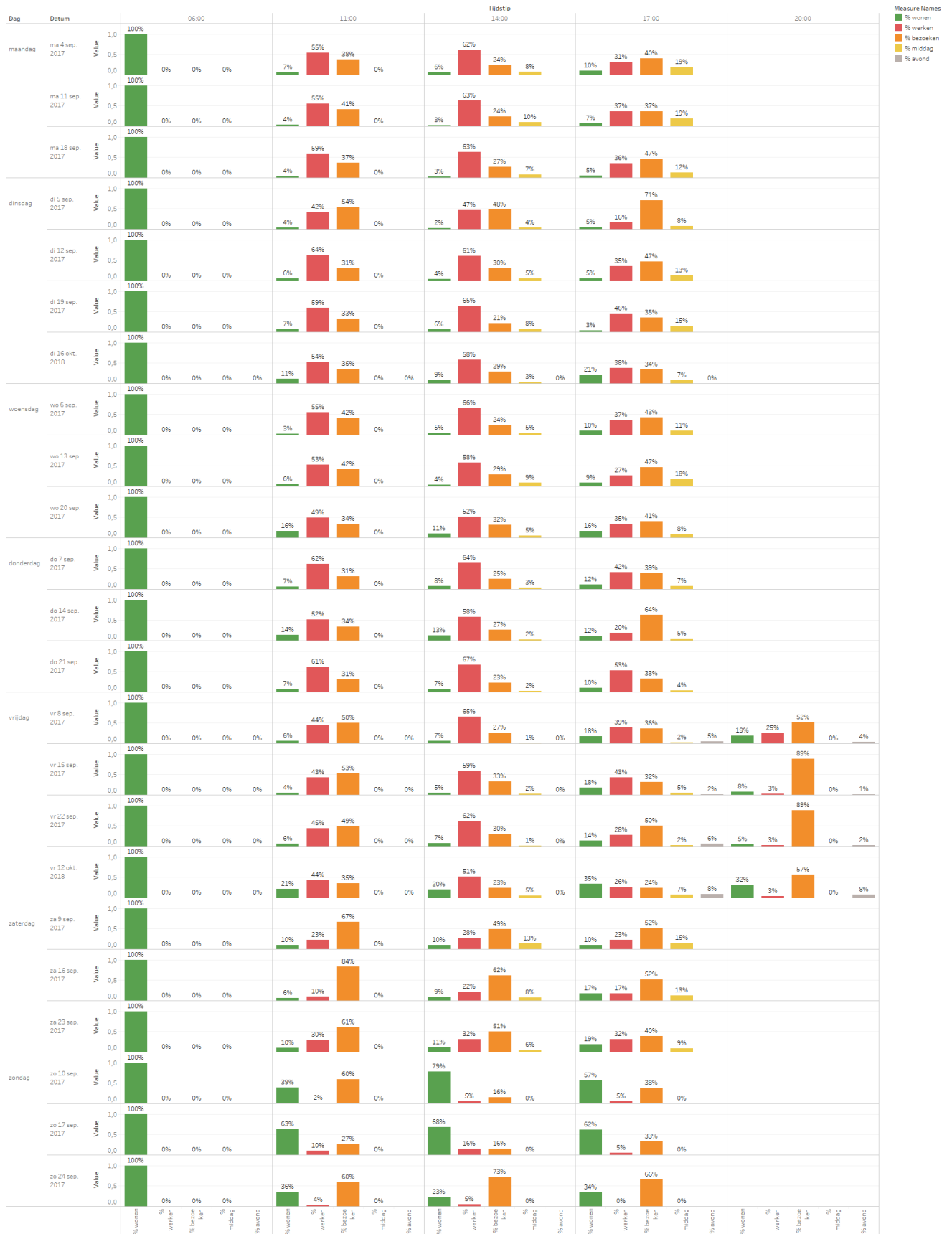
Bijlage 12 - Verloop bezetting - Zone centrum - Deelgebied Omgeving Binnenhof

Verloop bezettingsgraad per dag



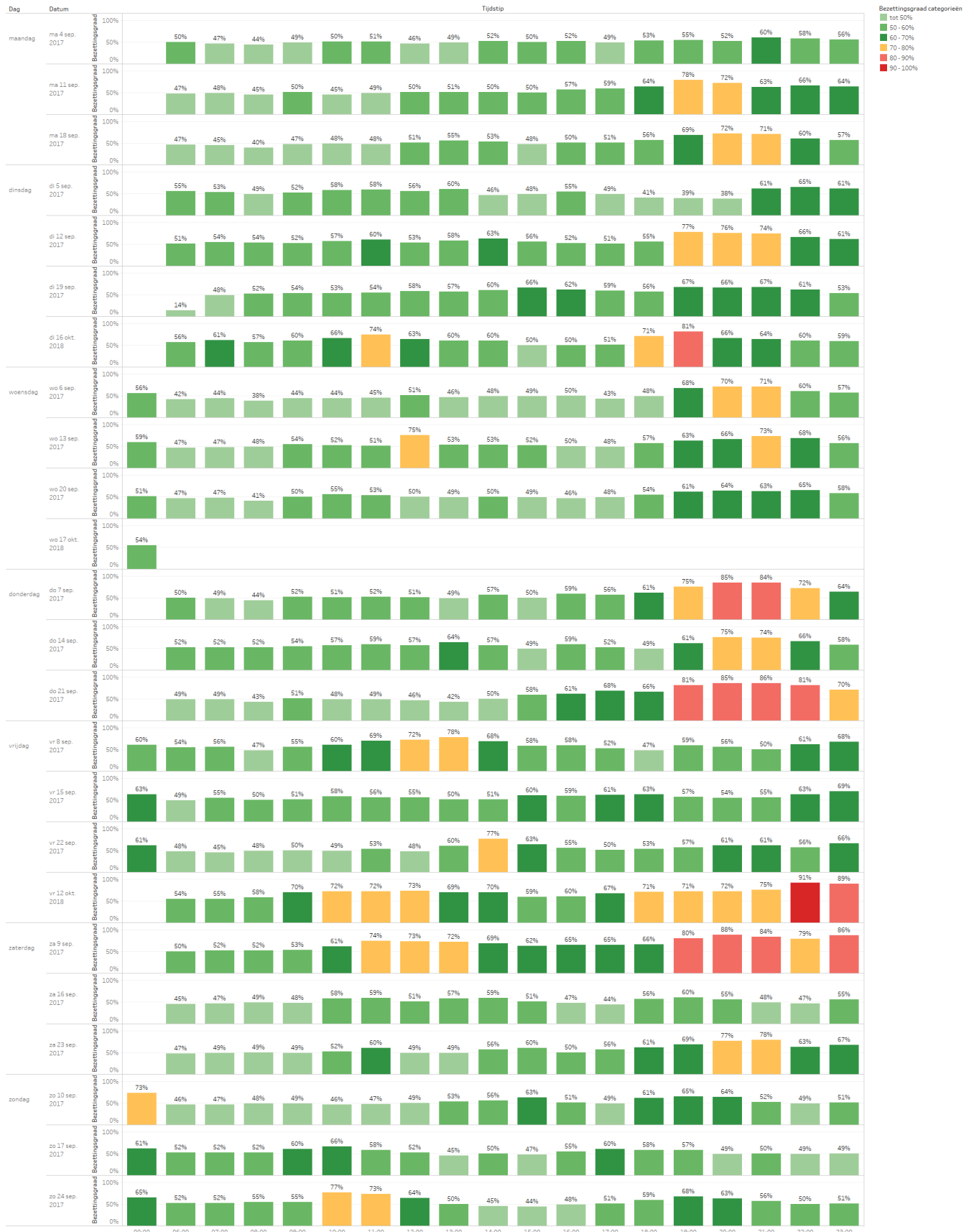
Bijlage 13 - Verloop motief - Zone centrum - Deelgebied omgeving Binnenhof

Sheet - Verloop motiefmeting centrum



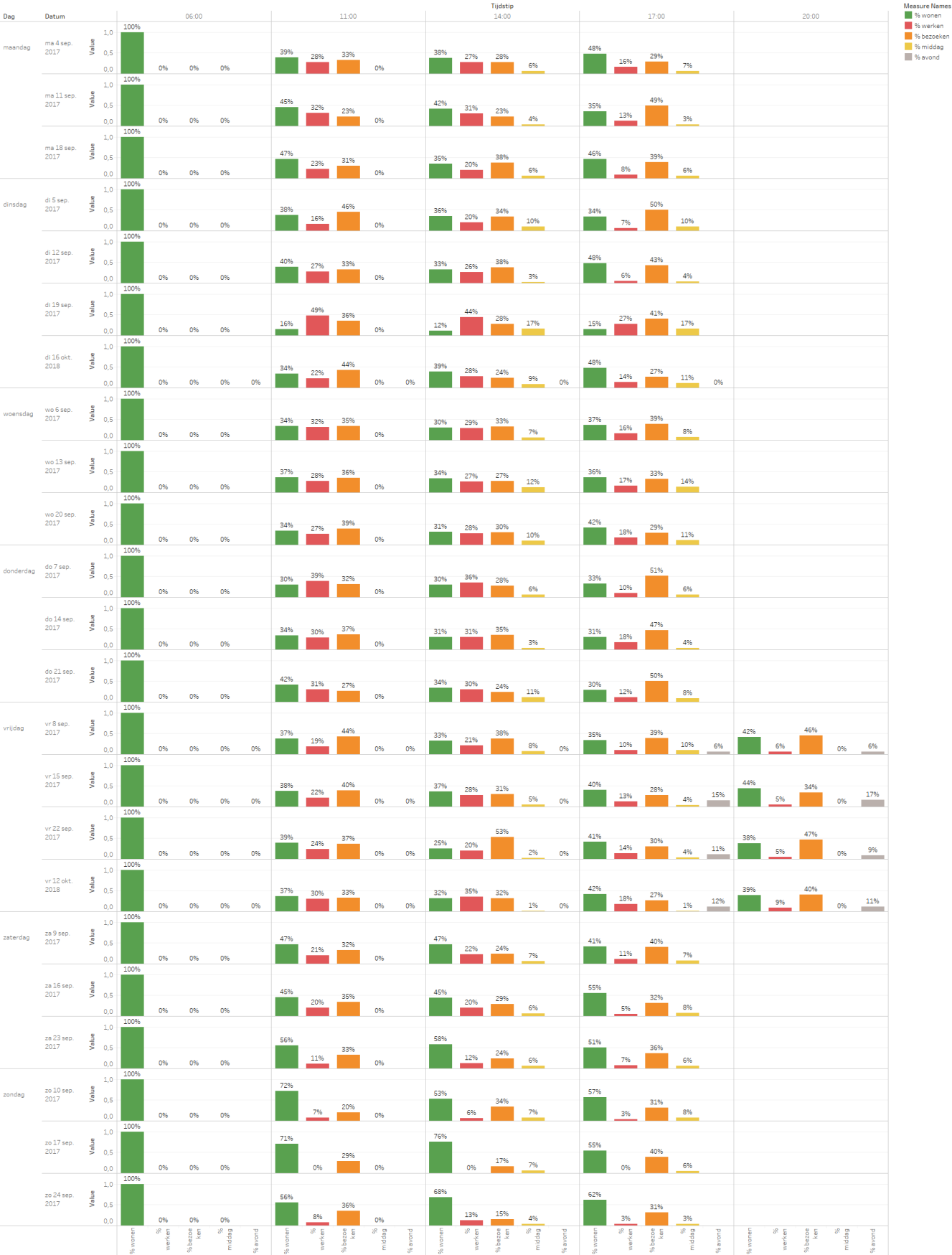
Bijlage 14 - Verloop bezetting - Zone centrum - Deelgebied Oude Dorpskern

Verloop bezettingsgraad per dag



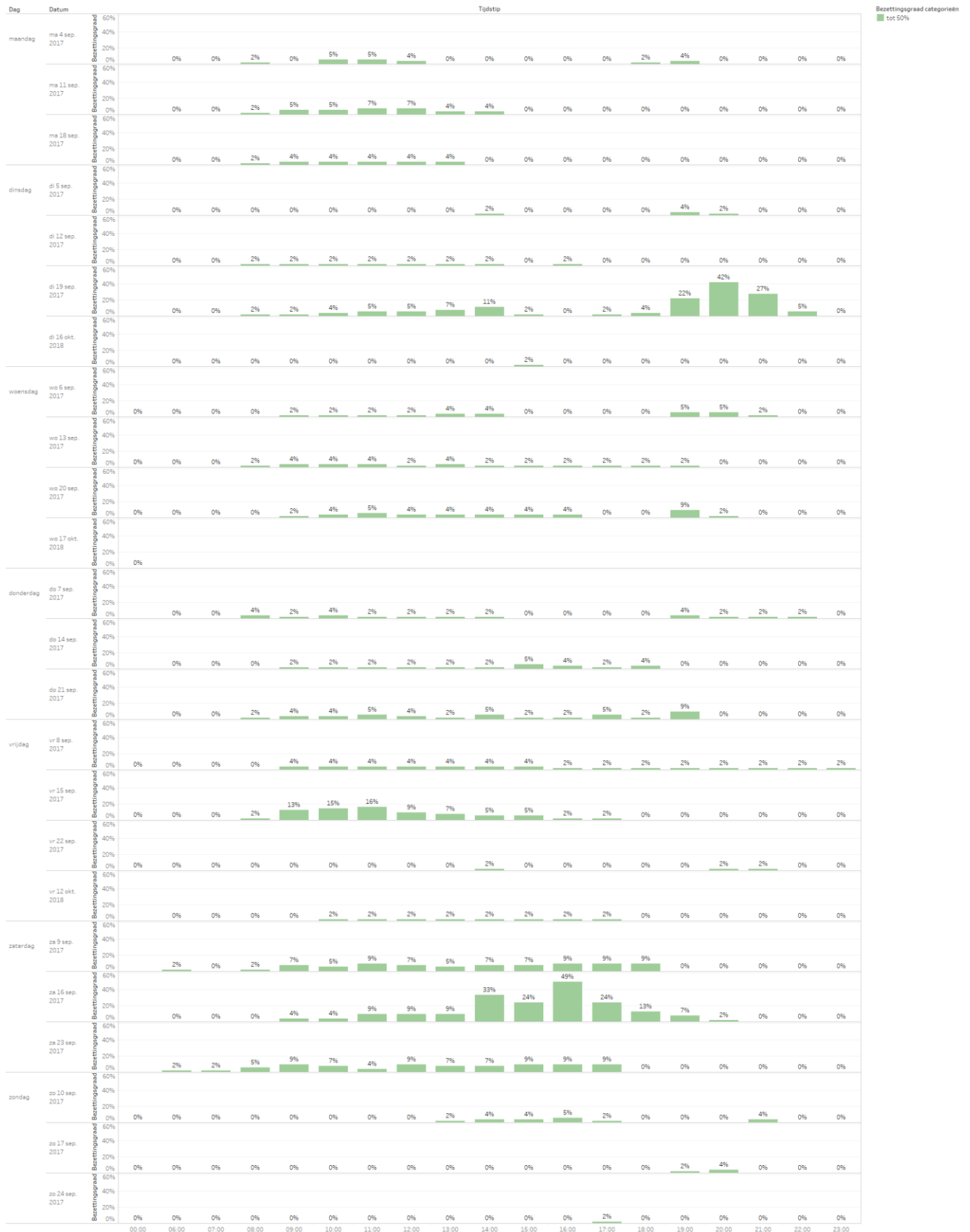
Bijlage 15 - Verloop motief - Zone centrum - Deelgebied Oude Dorpskern

Sheet - Verloop motiefmeting centrum



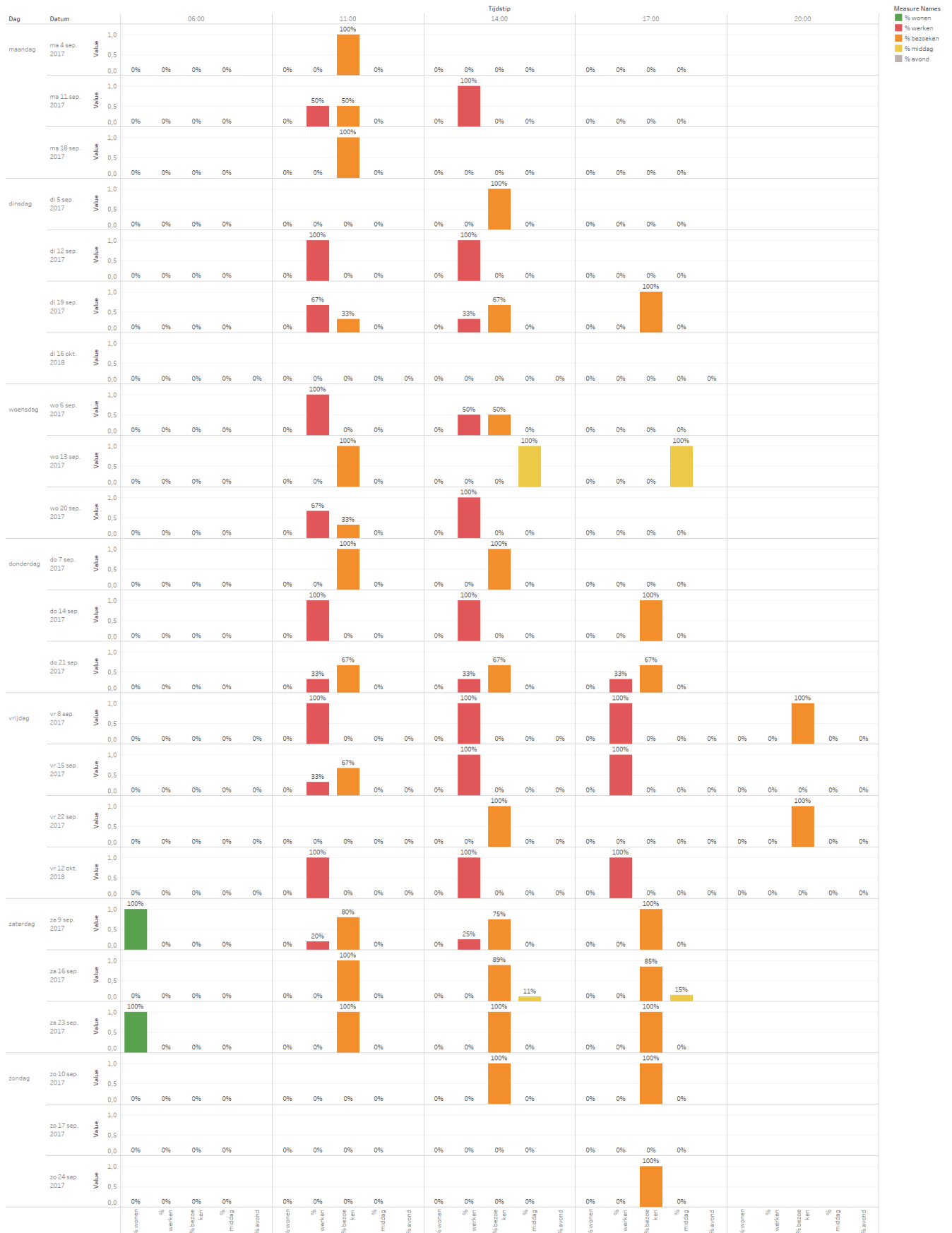
Bijlage 16 - Verloop bezetting - Zone centrum - Deelgebied Parkeerterrein Maasstraat

Verloop bezettingsgraad per dag



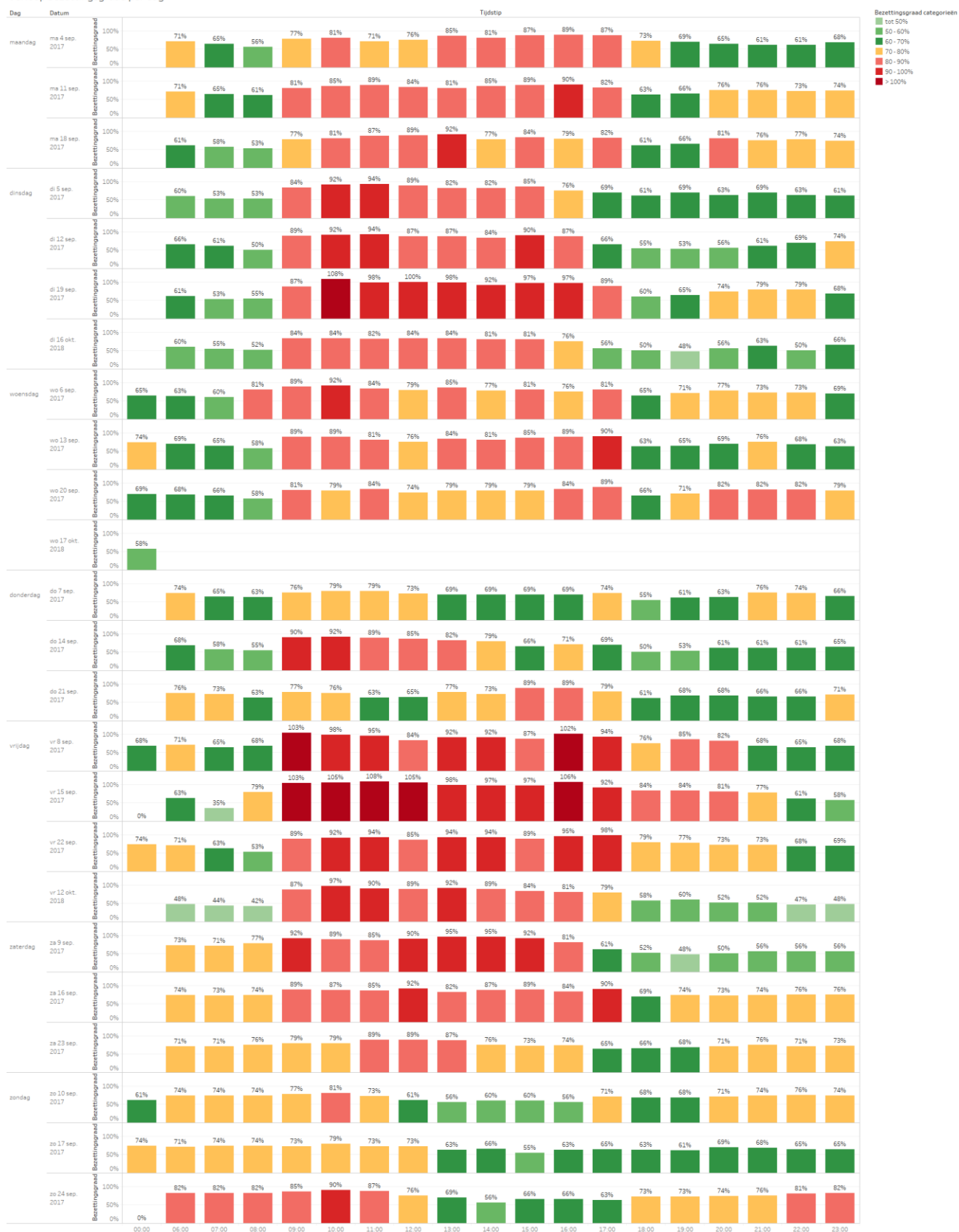
Bijlage 17 - Verloop motief - Zone centrum - Deelgebied parkeerterrein Maasstraat

Sheet - Verloop motiefmeting centrum



Bijlage 18 - Verloop bezetting - Zone centrum - Deelgebied Rand centrum Zuid

Verloop bezettingsgraad per dag

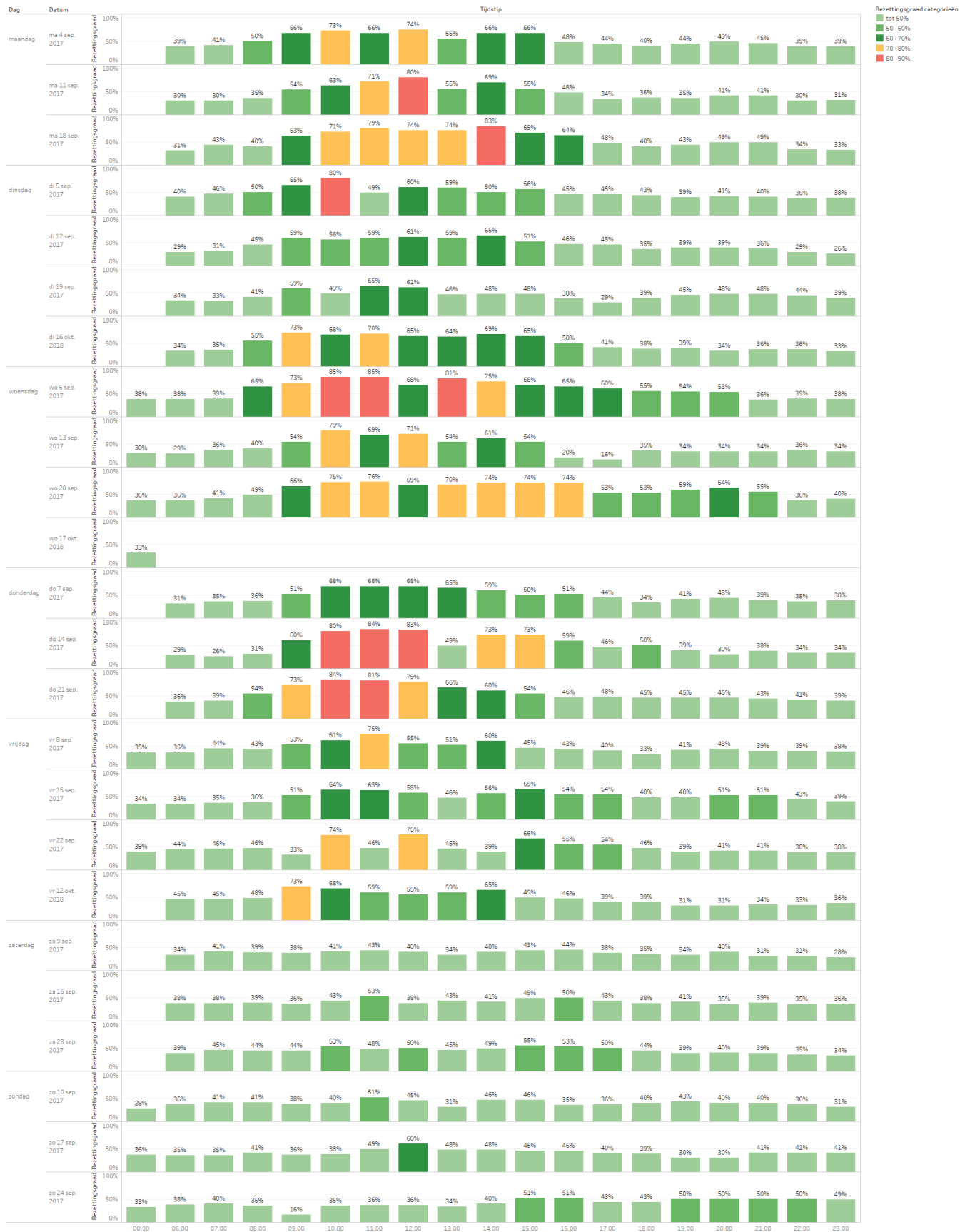


Sheet - Verloop motiefmeting centrum



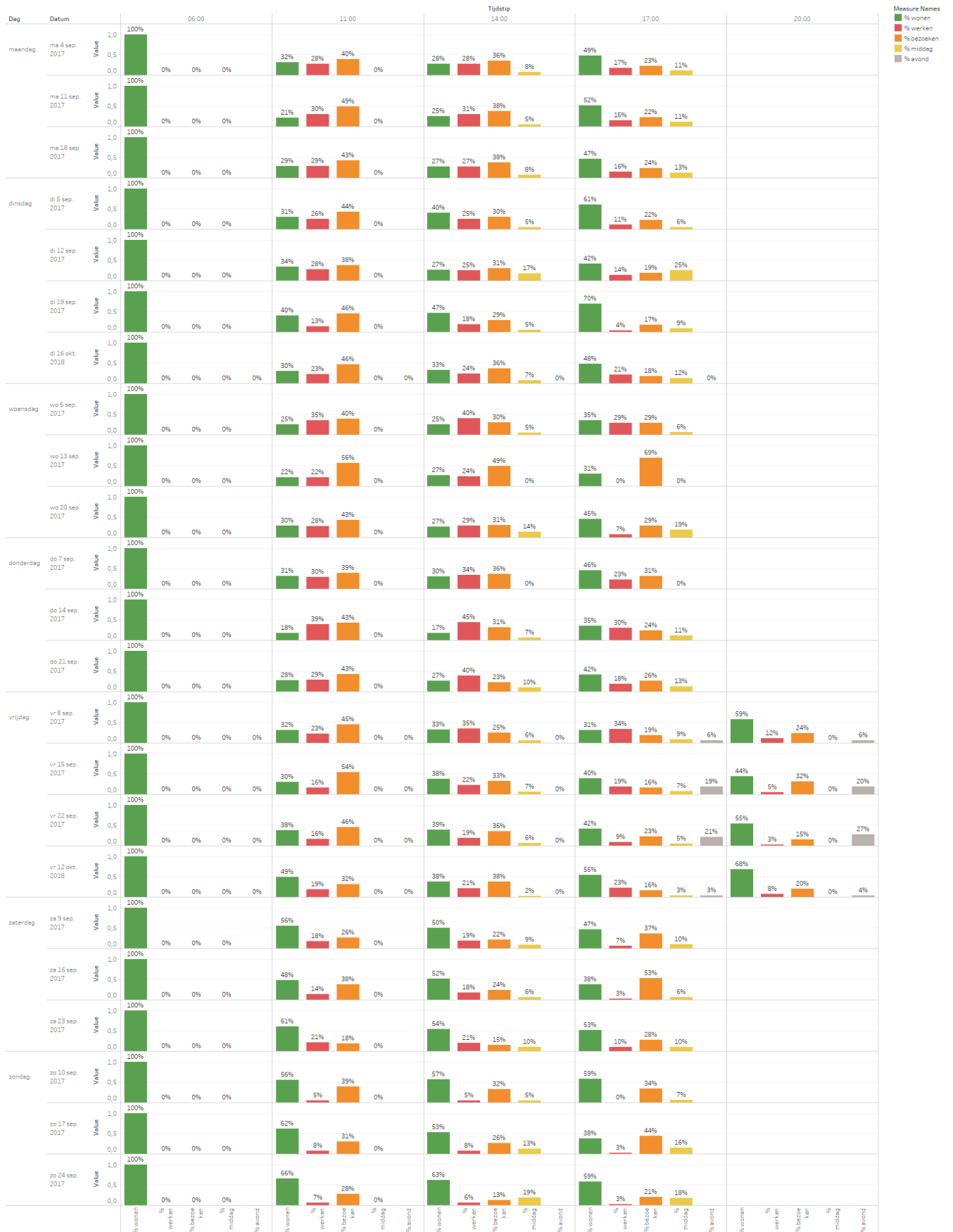
Bijlage 20- Verloop bezetting - Zone centrum - Deelgebied Wijk Binnenland West Centrum

Verloop bezettingsgraad per dag



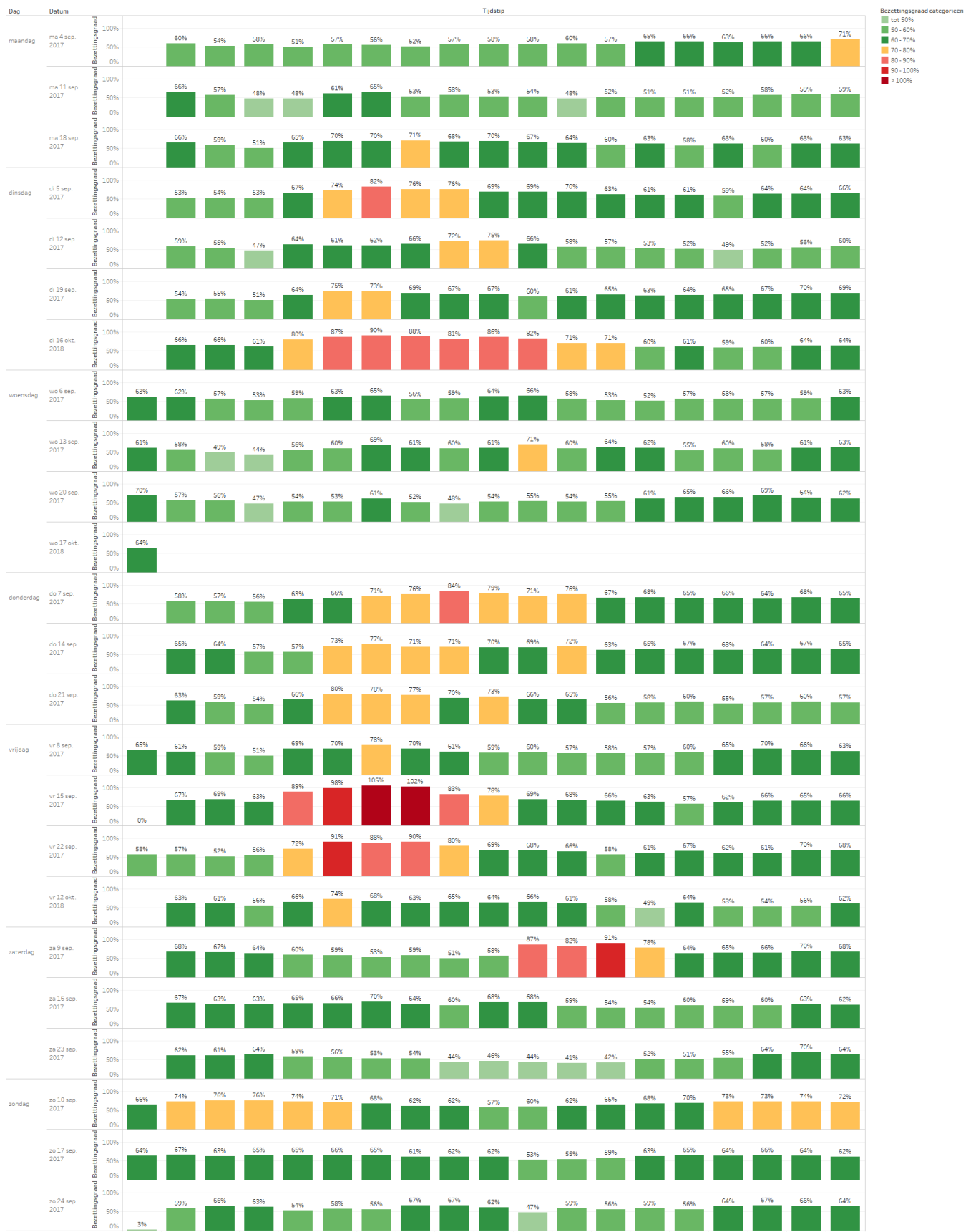
Bijlage 21 - Verloop motief - Zone centrum - Deelgebied Wijk Binnenland West centrum

Sheet - Verloop motiefmeting centrum



Bijlage 22 - Verloop bezetting - Zone centrum - Deelgebied Wijk Noord Centrum

Verloop bezettingsgraad per dag



Bijlage 23 - Verloop motief - Zone centrum - Deelgebied Wijk Noord centrum

Sheet - Verloop motiefmeting centrum



Bijlage 24 – Toekomstige parkeerbalans (normen gebaseerd op "Nota parkeernormen gemeente Barendrecht, versie 2015)

Functie	Omvang		Parkeernorm per functie					basisparkeervraag	Geen parkeervraag openbaar door privé	Aanwezigheidspercentages				Theoretische Parkeerbehoefte			
	Aantal	Eenheid	Norm		per	doelgroep	dinsdag 6:00 uur			dinsdag 14:00 uur	vrijdag 11:00 uur	zaterdag 11:00 uur	dinsdag 6:00 uur	dinsdag 14:00 uur	vrijdag 11:00 uur	zaterdag 11:00 uur	
appartement - duur (koop etage duur)	64	woningen	160	130 pp.	woning	bewoners	83	0	100%	50%	50%	60%	83	42	42	50	
				0,30 pp.	woning	bezoekers	19	0	0%	20%	10%	60%	0	4	2	12	
appartement - midden (koop etage midden)	39	woningen	150	120 pp.	woning	bewoners	47	0	100%	50%	50%	60%	47	23	23	28	
				0,30 pp.	woning	bezoekers	12	0	0%	20%	10%	60%	0	2	1	7	
appartement - goedkoop (huur etage midden/goedkoop)	133	woningen	120	0,90 pp.	woning	bewoners	120	0	100%	50%	50%	60%	120	60	60	72	
				0,30 pp.	woning	bezoekers	40	0	0%	20%	10%	60%	0	8	4	24	
tussenwoning/hoekwoning	-45	woningen	160	130 pp.	woning	bewoners	-59	0	100%	50%	50%	60%	-59	-29	-29	-35	
				0,30 pp.	woning	bezoekers	-14	0	0%	20%	10%	60%	0	-3	-1	-8	
2-onder-1-kap woning	-2	woningen	170	140 pp.	woning	bewoners	-3	3	100%	50%	50%	60%	0	0	0	0	
				0,30 pp.	woning	bezoekers	-1	1	0%	20%	10%	60%	0	0	0	0	
Totaal							245	4					19,2	107,1	101,3	149,1	

Functie	Omvang		Parkeernorm per functie					basisparkeervraag	Geen parkeervraag openbaar door privé	Aanwezigheidspercentages				Theoretische Parkeerbehoefte			
	Aantal	Eenheid	Norm		per	doelgroep	dinsdag 6:00 uur			dinsdag 14:00 uur	vrijdag 11:00 uur	zaterdag 11:00 uur	dinsdag 6:00 uur	dinsdag 14:00 uur	vrijdag 11:00 uur	zaterdag 11:00 uur	
detailhandel (hoofdwinkelcentrum)	1300	m2 bvo	4,30	0,52 pp.	pp.	m2 bvo	werknemers	6,8	0,0					0	4	2	7
				3,78 pp.	pp.	m2 bvo	bezoekers	49,1	0,0	0%	60%	30%	100%	0	29	15	49
ROC	-1357	Leerlingen	5,20	4,84 pp.	pp.	100 leerlingen	werknemers	-65,6	8,0					0	-58	-58	0
				0,36 pp.	pp.	100 leerlingen	bezoekers	-4,9	0,0	0%	100%	100%	0%	0	-5	-5	0
supermarkt - fullservice (middelhoog en hoog prijsniveau)	300	m2 bvo	4,50	0,31 pp.	pp.	m2 bvo	werknemers	0,9	0,0					0	1	0	1
				4,19 pp.	pp.	m2 bvo	bezoekers	12,6	0,0	0%	60%	30%	100%	0	8	4	13
								-1,2	8,0					0,0	-20,9	-41,7	69,4

Resultaten toekomstige balans				
	dinsdag 6:00 uur	dinsdag 14:00 uur	vrijdag 11:00 uur	zaterdag 11:00 uur
Huidige parkeervraag	493	1114	1071	1148
Extra toekomstige parkeervraag	191	86	60	219
Totaal toekomstige parkeervraag	684	1200	1131	1367
Capaciteit openbaar	1413	1578	1187	1502
Uitbreiding capaciteit	207	207	207	207
Totaal toekomstige capaciteit	1620	1785	1394	1709
Streefwaarde (max. 85% bezetting)	1377	1517	1185	1453
Verschil (streefwaarde - parkeervraag)	693	317	54	86

Bijlage 25 - Verloop bezettingsgraad huidige situatie omgeving Doormanplein

		Capaciteit	onderzoekswEEK 1 - maandag 4 t/m zondag 10 september																		
			6:00 uur	7:00 uur	8:00 uur	9:00 uur	10:00 uur	11:00 uur	12:00 uur	13:00 uur	14:00 uur	15:00 uur	16:00 uur	17:00 uur	18:00 uur	19:00 uur	20:00 uur	21:00 uur	22:00 uur	23:00 uur	0:00 uur
maandag	bezettingsgraad	22	9%	9%	27%	41%	41%	41%	45%	50%	45%	45%	45%	55%	59%	50%	50%	59%	59%	50%	0%
	bezetting		2	2	6	9	9	9	10	11	10	10	10	12	13	11	11	13	13	11	0
dinsdag	bezettingsgraad		27%	27%	32%	36%	59%	59%	41%	77%	55%	68%	64%	59%	59%	45%	45%	55%	68%	59%	0%
	bezetting		6	6	7	8	13	13	9	17	12	15	14	13	13	10	10	12	15	13	0
woensdag	bezettingsgraad		50%	27%	32%	36%	45%	36%	45%	59%	55%	73%	73%	68%	59%	77%	91%	86%	86%	86%	64%
	bezetting		11	6	7	8	10	8	10	13	12	16	16	15	13	17	20	19	19	19	14
donderdag	bezettingsgraad		41%	41%	50%	68%	68%	68%	77%	59%	82%	100%	105%	82%	100%	82%	100%	95%	82%	64%	0%
	bezetting		9	9	11	15	15	15	17	13	18	22	23	18	22	18	22	21	18	14	0
vrijdag	bezettingsgraad		23%	27%	36%	36%	36%	41%	36%	32%	41%	27%	32%	41%	36%	27%	23%	14%	14%	14%	14%
	bezetting		5	6	8	8	8	9	8	7	9	6	7	9	8	6	5	3	3	3	3
zaterdag	bezettingsgraad		9%	14%	23%	36%	55%	64%	45%	45%	41%	41%	45%	23%	18%	45%	59%	55%	55%	45%	0%
	bezetting		2	3	5	8	12	14	10	10	9	9	10	5	4	10	13	12	12	10	0
zondag	bezettingsgraad		9%	5%	5%	5%	5%	9%	9%	82%	82%	82%	82%	55%	59%	9%	9%	9%	9%	9%	9%
	bezetting		2	1	1	1	1	2	2	18	18	18	18	12	13	2	2	2	2	2	2
		Capaciteit	onderzoekswEEK 2 - maandag 11 t/m zondag 17 september																		
			6:00 uur	7:00 uur	8:00 uur	9:00 uur	10:00 uur	11:00 uur	12:00 uur	13:00 uur	14:00 uur	15:00 uur	16:00 uur	17:00 uur	18:00 uur	19:00 uur	20:00 uur	21:00 uur	22:00 uur	23:00 uur	0:00 uur
maandag	bezettingsgraad	22	14%	23%	18%	27%	32%	36%	45%	45%	36%	45%	77%	55%	73%	95%	86%	77%	68%	64%	0%
	bezetting		3	5	4	6	7	8	10	10	8	10	17	12	16	21	19	17	15	14	0
dinsdag	bezettingsgraad		32%	32%	32%	32%	50%	50%	59%	59%	68%	64%	64%	64%	86%	95%	86%	86%	77%	55%	0%
	bezetting		7	7	7	7	11	11	13	13	15	14	14	14	19	21	19	19	17	12	0
woensdag	bezettingsgraad		55%	36%	36%	23%	59%	55%	55%	77%	68%	41%	68%	68%	59%	86%	82%	91%	105%	95%	64%
	bezetting		12	8	8	5	13	12	12	17	15	9	15	15	13	19	18	20	23	21	14
donderdag	bezettingsgraad		27%	27%	23%	18%	23%	23%	18%	64%	27%	27%	32%	36%	36%	45%	77%	77%	73%	55%	0%
	bezetting		6	6	5	4	5	5	4	14	6	6	7	8	8	10	17	17	16	12	0
vrijdag	bezettingsgraad		14%	27%	23%	23%	27%	27%	27%	27%	32%	32%	27%	14%	18%	14%	14%	14%	14%	9%	5%
	bezetting		3	6	5	5	6	6	6	6	7	7	6	3	4	3	3	3	3	2	1
zaterdag	bezettingsgraad		9%	14%	18%	36%	59%	55%	32%	23%	36%	27%	27%	14%	14%	14%	18%	14%	14%	5%	0%
	bezetting		2	3	4	8	13	12	7	5	8	6	6	3	3	3	4	3	3	1	0
zondag	bezettingsgraad		0%	0%	0%	0%	0%	0%	14%	64%	91%	64%	50%	77%	36%	18%	14%	9%	9%	9%	9%
	bezetting		0	0	0	0	0	0	3	14	20	14	11	17	8	4	3	2	2	2	2
		Capaciteit	onderzoekswEEK 3 - maandag 18 t/m zondag 24 september																		
			6:00 uur	7:00 uur	8:00 uur	9:00 uur	10:00 uur	11:00 uur	12:00 uur	13:00 uur	14:00 uur	15:00 uur	16:00 uur	17:00 uur	18:00 uur	19:00 uur	20:00 uur	21:00 uur	22:00 uur	23:00 uur	0:00 uur
maandag	bezettingsgraad	22	23%	27%	32%	36%	32%	41%	45%	64%	77%	45%	41%	45%	68%	59%	59%	55%	55%	55%	0%
	bezetting		5	6	7	8	7	9	10	14	17	10	9	10	15	13	13	12	12	12	0
dinsdag	bezettingsgraad		0%	36%	27%	32%	41%	50%	45%	59%	64%	86%	77%	82%	82%	68%	59%	68%	59%	45%	0%
	bezetting		0	8	6	7	9	11	10	13	14	19	17	18	18	15	13	15	13	10	0
woensdag	bezettingsgraad		32%	18%	27%	18%	27%	41%	45%	36%	64%	59%	64%	55%	59%	86%	64%	55%	77%	86%	45%
	bezetting		7	4	6	4	6	9	10	8	14	13	14	12	13	19	14	12	17	19	10
donderdag	bezettingsgraad		32%	32%	23%	55%	55%	50%	59%	64%	82%	86%	95%	86%	100%	109%	86%	95%	100%	77%	0%
	bezetting		7	7	5	12	12	11	13	14	18	19	21	19	22	24	19	21	22	17	0
vrijdag	bezettingsgraad		27%	32%	32%	18%	36%	41%	27%	32%	32%	36%	41%	36%	27%	27%	18%	14%	14%	14%	9%
	bezetting		6	7	7	4	8	9	6	7	7	8	9	8	6	6	4	3	3	3	2
zaterdag	bezettingsgraad		14%	14%	27%	41%	55%	73%	32%	27%	32%	27%	18%	9%	23%	27%	41%	41%	23%	18%	0%
	bezetting		3	3	6	9	12	16	7	6	7	6	4	2	5	6	9	9	5	4	0
zondag	bezettingsgraad		0%	0%	0%	0%	0%	0%	14%	64%	91%	64%	50%	77%	36%	18%	14%	9%	9%	9%	9%
	bezetting		0	0	0	0	0	0	3	14	20	14	11	17	8	4	3	2	2	2	2

Bijlage 26 - Verloop bezettingsgraad huidige situatie (loopafstand 100 meter)

		onderzoekswEEK 2 - maandag 11 t/m zondag 17 september																	
		6:00 uur	7:00 uur	8:00 uur	9:00 uur	10:00 uur	11:00 uur	12:00 uur	13:00 uur	14:00 uur	15:00 uur	16:00 uur	17:00 uur	18:00 uur	19:00 uur	20:00 uur	21:00 uur	22:00 uur	23:00 uur
Capaciteit		108	108	108	108	108	108	108	108	108	108	108	108	108	108	108	108	108	108
dinsdag	bezettingsgraad	56%	63%	62%	69%	70%	81%	71%	81%	81%	79%	69%	67%	74%	91%	97%	83%	68%	62%
	bezetting	60	68	67	75	76	87	77	87	87	85	75	72	80	98	105	90	73	67
donderdag	bezettingsgraad	58%	63%	65%	81%	75%	89%	81%	94%	81%	72%	79%	69%	67%	74%	84%	81%	71%	69%
	bezetting	63	68	70	87	81	96	87	101	88	78	85	75	72	80	91	88	77	74
zaterdag	bezettingsgraad	57%	59%	66%	69%	78%	76%	64%	66%	69%	61%	58%	56%	69%	75%	70%	60%	57%	62%
	bezetting	62	64	71	75	84	82	69	71	74	66	63	61	75	81	76	65	62	67

Bijlage 27 - Verloop bezettingsgraad incl parkeerbehoefte Doormanplein (loopafstand 100 meter)

		onderzoekswEEK 2 - maandag 11 t/m zondag 17 september																	
		6:00 uur	7:00 uur	8:00 uur	9:00 uur	10:00 uur	11:00 uur	12:00 uur	13:00 uur	14:00 uur	15:00 uur	16:00 uur	17:00 uur	18:00 uur	19:00 uur	20:00 uur	21:00 uur	22:00 uur	23:00 uur
Capaciteit		108	108	108	108	108	108	108	108	108	108	108	108	108	108	108	108	108	108
dinsdag	bezettingsgraad	62%	69%	69%	76%	81%	91%	83%	93%	94%	92%	82%	80%	92%	110%	115%	101%	83%	73%
	bezetting	67	75	74	82	87	98	90	100	102	99	89	86	99	119	124	109	90	79
donderdag	bezettingsgraad	64%	69%	69%	84%	80%	94%	84%	106%	87%	78%	85%	77%	74%	83%	100%	97%	86%	80%
	bezetting	69	74	75	91	86	101	91	115	94	84	92	83	80	90	108	105	93	86
zaterdag	bezettingsgraad	59%	62%	69%	77%	90%	87%	70%	70%	76%	67%	64%	59%	72%	78%	74%	63%	60%	63%
	bezetting	64	67	75	83	97	94	76	76	82	72	69	64	78	84	80	68	65	68

Bijlage 28 - Verloop bezettingsgraad huidige situatie (loopafstand 250 meter)

		onderzoekswEEK 2 - maandag 11 t/m zondag 17 september																	
		6:00 uur	7:00 uur	8:00 uur	9:00 uur	10:00 uur	11:00 uur	12:00 uur	13:00 uur	14:00 uur	15:00 uur	16:00 uur	17:00 uur	18:00 uur	19:00 uur	20:00 uur	21:00 uur	22:00 uur	23:00 uur
Capaciteit		262	262	298	298	298	298	298	298	298	298	298	298	262	262	262	262	262	
dinsdag	bezettingsgraad	51%	55%	54%	57%	55%	61%	55%	56%	57%	56%	49%	47%	49%	65%	67%	61%	54%	53%
	bezetting	134	143	160	170	165	181	163	167	170	167	146	139	147	169	176	161	142	139
donderdag	bezettingsgraad	51%	55%	55%	63%	59%	65%	62%	64%	62%	51%	58%	49%	49%	56%	62%	60%	55%	51%
	bezetting	134	145	163	187	177	194	186	191	186	152	172	147	146	147	163	158	145	133
zaterdag	bezettingsgraad	49%	47%	44%	45%	51%	48%	43%	47%	45%	39%	36%	35%	43%	55%	53%	47%	52%	53%
	bezetting	128	123	131	133	151	144	128	140	135	115	107	105	129	143	138	123	137	139

Bijlage 29 - Verloop bezettingsgraad incl parkeerbehoefte Doormanplein (loopafstand 250 meter)

		onderzoekswEEK 2 - maandag 11 t/m zondag 17 september																	
		6:00 uur	7:00 uur	8:00 uur	9:00 uur	10:00 uur	11:00 uur	12:00 uur	13:00 uur	14:00 uur	15:00 uur	16:00 uur	17:00 uur	18:00 uur	19:00 uur	20:00 uur	21:00 uur	22:00 uur	23:00 uur
Capaciteit		262	262	298	298	298	298	298	298	298	298	298	298	298	262	262	262	262	262
dinsdag	bezettingsgraad	54%	57%	56%	59%	59%	64%	59%	60%	62%	61%	54%	51%	56%	73%	74%	69%	61%	58%
	bezetting	141	150	167	177	176	192	176	180	185	181	160	153	166	190	195	180	159	151
donderdag	bezettingsgraad	53%	58%	56%	64%	61%	67%	64%	69%	64%	53%	60%	52%	52%	60%	69%	67%	61%	55%
	bezetting	140	151	168	191	182	199	190	205	192	158	179	155	154	157	180	175	161	145
zaterdag	bezettingsgraad	50%	48%	45%	47%	55%	52%	45%	49%	48%	41%	38%	36%	44%	56%	54%	48%	53%	53%
	bezetting	130	126	135	141	164	156	135	145	143	121	113	108	132	146	142	126	140	140