

Gemeente Stichtse Vecht

Parkeeronderzoek winkelcentrum Bisonspoor Maarssen

Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Gemeente Stichtse Vecht

Parkeeronderzoek winkel- centrum Bisonspoor Maarssen

Datum 8 februari 2019
Kenmerk 003395.20190201.R1.03
Eerste versie

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Stichtse Vecht
Titel rapport	Parkeeronderzoek winkelcentrum Bisonspoor Maarssen
Kenmerk	003395.20190201.R1.03
Datum publicatie	18 februari 2019
Projectteam opdrachtgever(s)	Ivo Bouwens
Projectteam Goudappel Coffeng	Robert Ruisch, Laurens Ebbers en Dennis Gerritsen

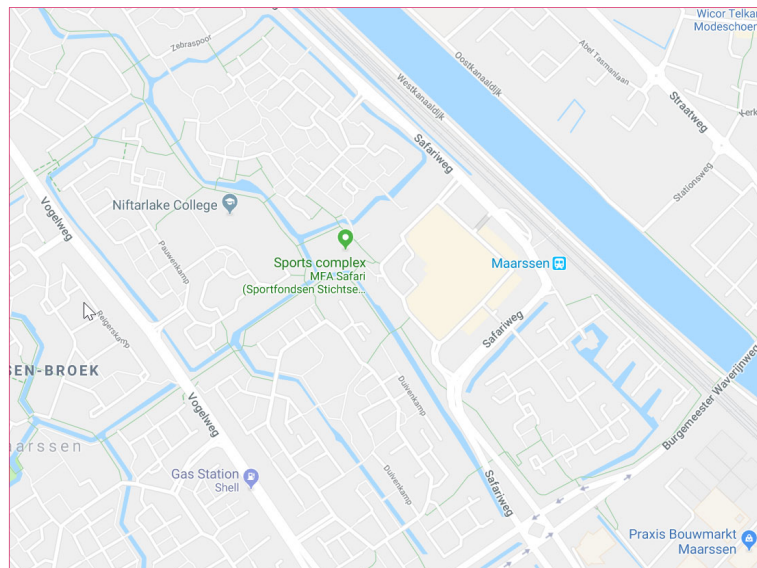
	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	1
2	Onderzoeksaanpak	2
2.1	Onderzoeksgebied Bisonspoor	2
2.2	Uitvoering parkeeronderzoek	3
3	Resultaten parkeeronderzoek	4
3.1	Parkeerdrukmeting	5
3.2	Parkeermotiefmeting	11
3.3	Conclusie parkeeronderzoek	16
4	Advies parkeerregulering	18
	Bijlage	
1	Parkeerdruk en parkeermotief per deelgebied	

1

Inleiding

Rondom woon-/winkel-/werkgebied Bisonspoor in Maarssen wordt in de woonwijken overlast ervaren van parkeerders (bijvoorbeeld: forenzen/winkeliers/kantoorpersoneel/bewoners). De gemeente denkt erover om het gebied te reguleren, maar wil dit dan wel met een goede onderbouwing kunnen doen.

Goudappel Coffeng BV is door de gemeente Stichtse Vecht gevraagd een parkeeronderzoek op straat uit te voeren om het parkeermotief en de parkeerdruk in de omgeving van het winkelcentrum (figuur 1.1) inzichtelijk te maken. In voorliggende rapportage wordt het resultaat gepresenteerd.



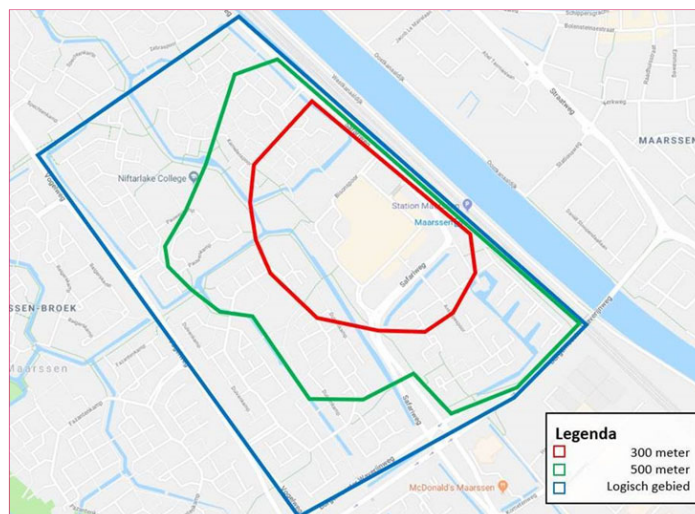
Figuur 1.1: Omgeving Bisonspoor

2

Onderzoeksaanpak

2.1 Onderzoeksgebied Bisonspoor

Vanuit verschillende locaties rond het winkelcentrum zijn klachten over de parkeerdruk binnengekomen bij de gemeente. Een analyse van de locaties van de klachten geeft dat een groot gebied onderzocht dient te worden, om een zo goed mogelijk beeld te krijgen van de parkeersituatie rondom het winkelcentrum. Gezien het hiervoor genoemde is een logische afbakening van het onderzoeksgebied in figuur 2.1 weergegeven met de blauwe lijn. Om onderscheid te kunnen maken tussen de straten die dicht bij het winkelcentrum zijn gelegen en straten die verder van het winkelcentrum af liggen, is nog een tweetal te onderscheiden 'onderzoeksafstanden' toegevoegd, namelijk 300 en 500 meter loopafstand.



Figuur 2.1: Onderzoeksafstanden

2.2 Uitvoering parkeeronderzoek

Het onderzoek bestaat uit een parkeermotief- en een parkeerdrukmeting.

Parkeermotiefmeting: Bij een parkeermotiefmeting wordt gebruik gemaakt van kentekens van de geparkeerde auto's om zodoende een uitspraak te kunnen doen over het motief van de parkeerder. Voor het bepalen van het parkeermotief zijn wij uitgegaan van de volgende werkwijze:

1. Een kenteken dat wordt waargenomen om 05.00 uur beschouwen we als bewoner.
2. Dit betekent dat eenzelfde kenteken dat op een ander moment wordt waargenomen, binnen dezelfde sectie, ook als bewoner wordt beschouwd (de waarneming van 05.00 uur is dus leidend).
3. Een eenmalige waarneming is een bezoeker.
4. Een kenteken dat meerdere keren wordt waargenomen in een sectie, niet zijnde een bewoner, is een werker.
5. Een forens staat:
 - a. niet in deelgebieden D en P (te grote loopafstand);
 - b. om 08.00 uur geparkeerd en om 14.00 uur nog steeds.
 - c. is op een andere dag geen werker.

Parkeerdrukmeting: een parkeerdrukmeting wordt gebruikt om de bezetting per sectie te bepalen. Voor het bepalen van deze bezetting is ieder uur een telling uitgevoerd van het aantal geparkeerde auto's in de verschillende secties. Door het aantal geparkeerde auto's te vergelijken met de capaciteit, is de bezettingsgraad per sectie afgeleid.

Acceptabele parkeersituatie: van een acceptabele parkeersituatie is sprake als de zoektijd naar een parkeerplaats beperkt blijft. In het gemeentelijke verkeer- en vervoerplan Stichtse Vecht 2013 is opgenomen dat sprake is van een acceptabele parkeersituatie wanneer de parkeerdruk 's nachts lager is dan 90% en overdag lager dan 85%. In winkelgebieden wordt in het drukste uur een maximale bezettingsgraad geaccepteerd van 100%.

De parkeerdrukmeting is op de volgende momenten uitgevoerd:

- vrijdag 25 januari 2019 tussen 16.00 en 22.00 uur (ieder uur één telling).

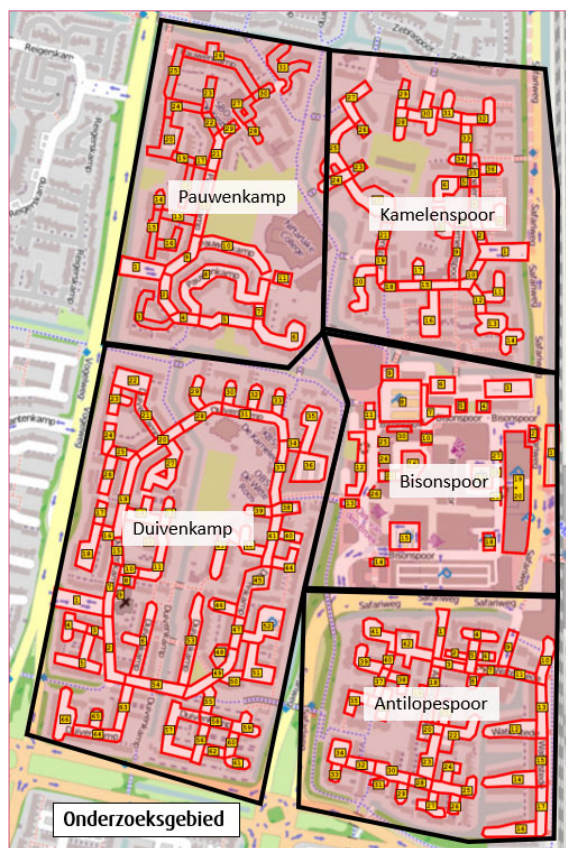
De parkeermotiefmeting is op de volgende momenten uitgevoerd:

- zaterdag 26 januari 2019 om 05.00, 08.00, 10.00 en 12.00 uur;
- maandag 28 januari 2019 om 05.00, 08.00, 10.00, 12.00 en 14.00 uur;
- dinsdag 29 januari 2019 om 05.00, 08.00, 10.00, 12.00 en 14.00 uur.

3

Resultaten parkeeronderzoek

In dit hoofdstuk zijn de resultaten van het parkeeronderzoek opgenomen. In figuur 3.1 is het onderzoeksgebied opgenomen. Parkeergarage P1 is niet betrokken binnen het parkeeronderzoek, maar is separaat behandeld.

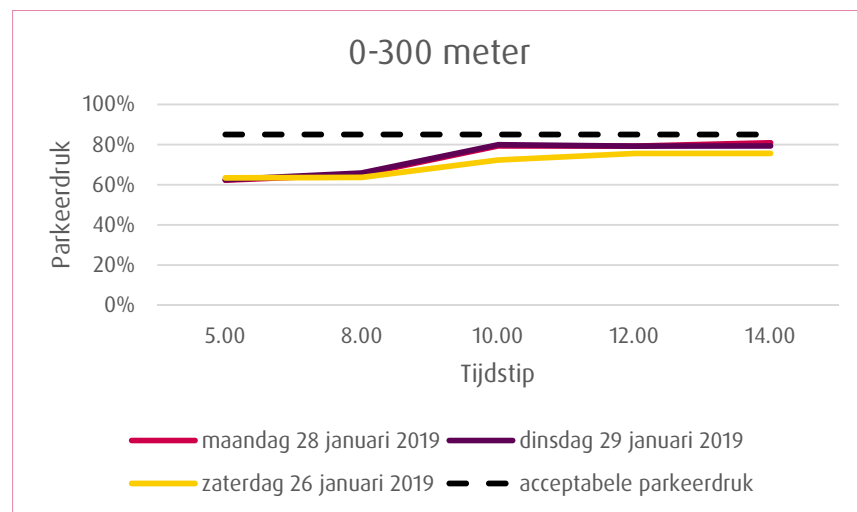


Figuur 3.1: Onderzoeksgebied

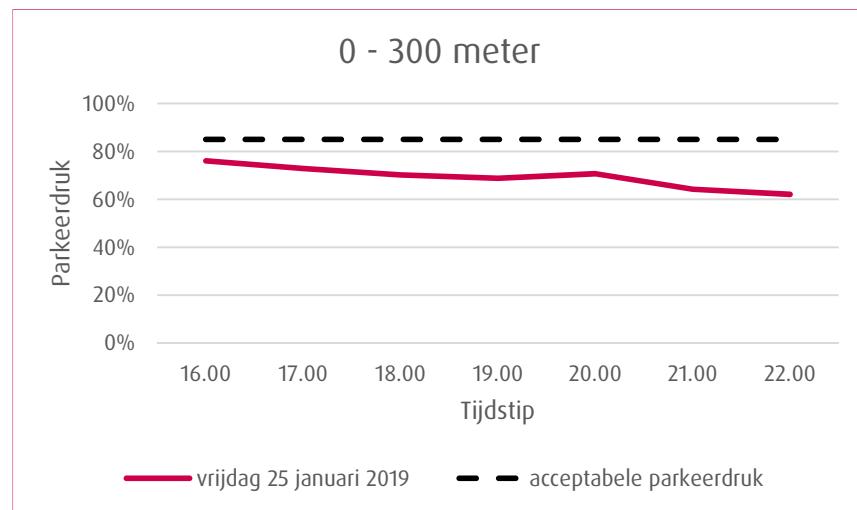
3.1 Parkeerdrukmeting

3.1.1 0-300 meter

In figuur 3.2 is de parkeerdruk (op maandag-dinsdag en zaterdag van 05.00 tot 14.00 uur) van het gebied op straat binnen 300 meter afstand rondom het winkelcentrum gepresenteerd. In figuur 3.3 is de parkeerdruk (op vrijdag van 16.00 tot 22.00 uur) van het gebied op straat binnen 300 meter afstand rondom het winkelcentrum gepresenteerd. De bezetting van parkeergarage P1 is hierin niet meegenomen. De zwarte lijn geeft de acceptabele parkeersituatie van 85% weer.



Figuur 3.2: Parkeerdruk binnen 300 meter rondom het winkelcentrum (maandag-dinsdag en zaterdag)



Figuur 3.3: Parkeerdruk binnen 300 meter rondom het winkelcentrum (vrijdag)

Op basis van de parkeerdruk kan het volgende worden geconcludeerd:

- In woongebied Kamelenspoor (gelegen ten noordwesten van het winkelcentrum) is de parkeerdruk in de nacht hoger dan de grens van een acceptabele parkeersituatie. Overdag ligt de parkeerdruk lager.
- In woongebied Duivenkamp (gelegen ten westen van het winkelcentrum) is de parkeerdruk in de nacht op een acceptabel niveau. Overdag ligt de parkeerdruk hoger, maar blijft de parkeersituatie acceptabel.
- In woongebied Antilopespoor (gelegen ten zuidoosten van het winkelcentrum) ligt de parkeerdruk in de nacht en op zaterdag onder de grens van een acceptabele parkeersituatie. Op werkdagen overdag komt de parkeerdruk uit boven de grens van een acceptabele parkeersituatie.
- In het centrumgebied Bisonspoor ligt de parkeerdruk in de nacht op een acceptabel niveau. Vanaf 10.00 uur in de ochtend stijgt de parkeerdruk boven de acceptabele grens van 85% uit.

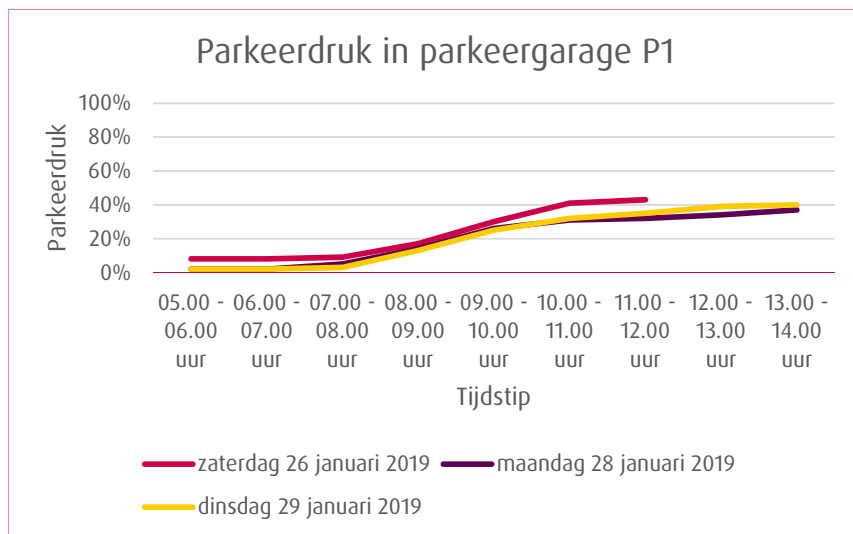
In bijlage 1 is de parkeerdruk per gebied opgenomen.

Algemeen kan worden geconcludeerd dat in woongebied Antilopespoor en centrumgebied Bisonspoor de parkeerdruk vooral op de werkdagen overdag boven de acceptabele grens uitstijgt.

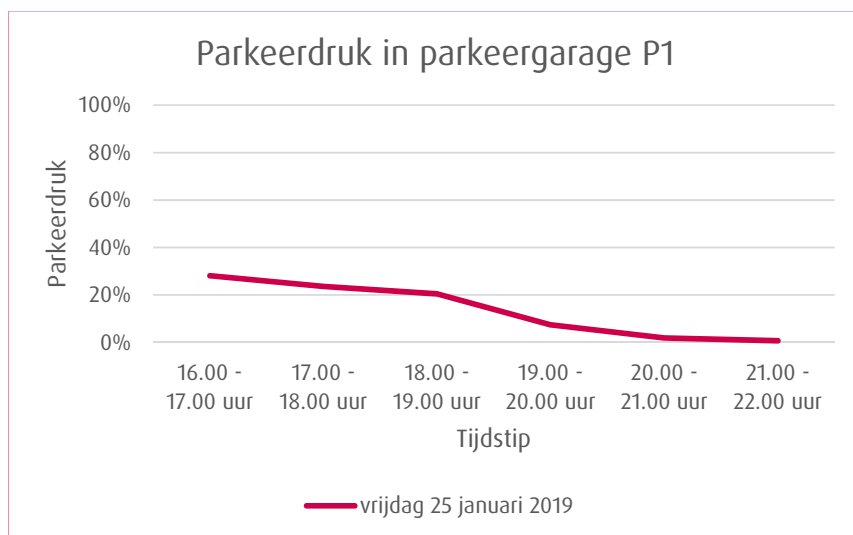
3.1.2 Bezetting parkeergarage P1

Met behulp van in- en uitrijdata (verkregen van Wintertrust) is de bezetting van de parkeergarages bepaald. De 'betrouwbaarheid' van deze bezetting is gecontroleerd door tijdens het parkeeronderzoek steekproefsgewijs de bezetting in de parkeergarage (P1) te tellen. In de figuren 3.3 en 3.4 is per uur het aantal in- en uitrijders weergegeven, waarna op basis van het controlemoment een indicatie van de bezetting in de parkeergarage en de parkeerdruk gegeven is. Bij gebrek aan teldata zijn hiervoor de volgende uitgangspunten genomen:

- Tijdens sommige meetmomenten was een deel van de parkeergarage gesloten. De parkeerdruk is echter bepaald op basis van de volledige capaciteit van de parkeergarage (1.125 parkeerplaatsen).
- De maximale bezetting in de garage is weergegeven, omdat niet bekend is of er 's nachts voertuigen in de garage blijven staan.
- Alle gegeven cijfers zijn een indicatie van de parkeerdruk en -bezetting.



Figuur 3.4: Bezetting P1 op maandag, dinsdag en zaterdag

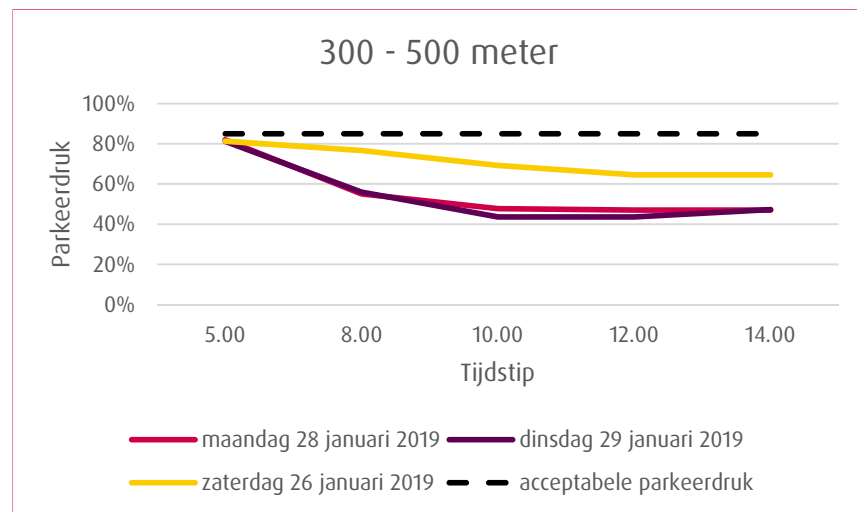


Figuur 3.5: Bezetting P1 op vrijdag 25 januari 2019

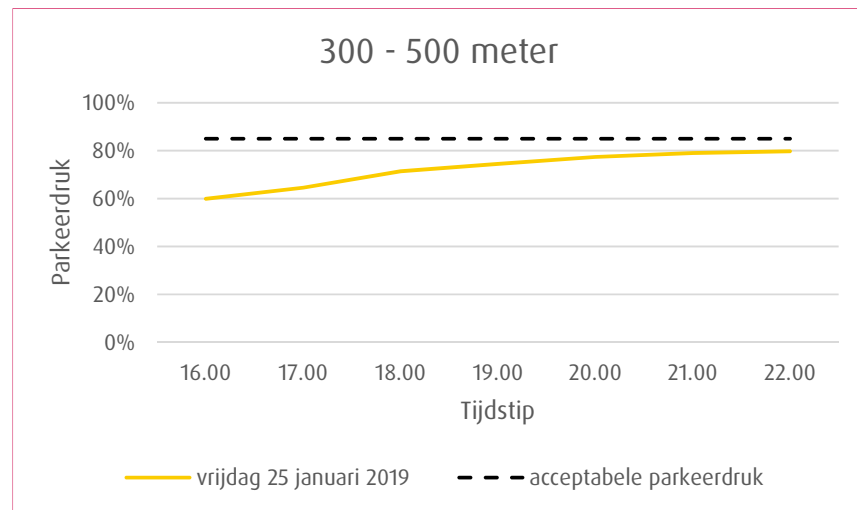
Uit vorenstaande tabellen wordt duidelijk dat de parkeerdruk in parkeergarage P1 niet hoger is dan 43%. Hierom kan gesteld worden dat de potentie van de parkeergarage niet ten volle wordt benut en er ruim voldoende restcapaciteit is om 'foutparkeerders' van buiten op te vangen.

3.1.3 300-500 meter

In figuur 3.6 is de parkeerdruk (op maandag-dinsdag en zaterdag van 05.00 tot 14.00 uur) van het gebied op straat tussen de 300 en 500 meter afstand rondom het winkelcentrum gepresenteerd. In figuur 3.7 is de parkeerdruk (op vrijdag van 16.00 tot 22.00 uur) van het gebied op straat tussen de 300 en 500 meter afstand rondom het winkelcentrum gepresenteerd. De zwarte lijn geeft de acceptabele parkeersituatie van 85% weer.



Figuur 3.6: Parkeerdruk tussen de 300 en 500 meter rondom het winkelcentrum (maandag-dinsdag en zaterdag)



Figuur 3.7: Parkeerdruk tussen de 300 en 500 meter rondom het winkelcentrum (vrijdag)

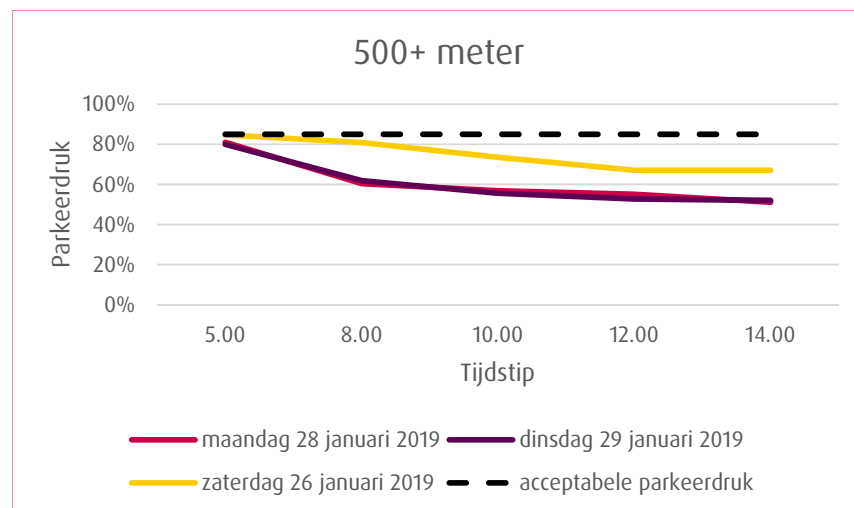
Op basis van de parkeerdruk kan het volgende worden geconcludeerd:

- In woongebied Kamelenspoor (gelegen ten noordwesten van het winkelcentrum) is de parkeerdruk in de nacht hoger dan de grens van een acceptabele parkeersituatie. Overdag ligt de parkeerdruk lager.
- In woongebied Duivenkamp (gelegen ten westen van het winkelcentrum) is de parkeerdruk zowel in de nacht als overdag op een acceptabel niveau.
- In woongebied Antilopespoor (gelegen ten zuidoosten van het winkelcentrum) ligt de parkeerdruk in de nacht iets boven de grens van een acceptabele parkeersituatie. Op werkdagen en de zaterdag overdag is sprake van een acceptabele parkeersituatie.
- In het woongebied Pauwenkamp is de parkeerdruk zowel in de nacht als overdag op een acceptabel niveau.

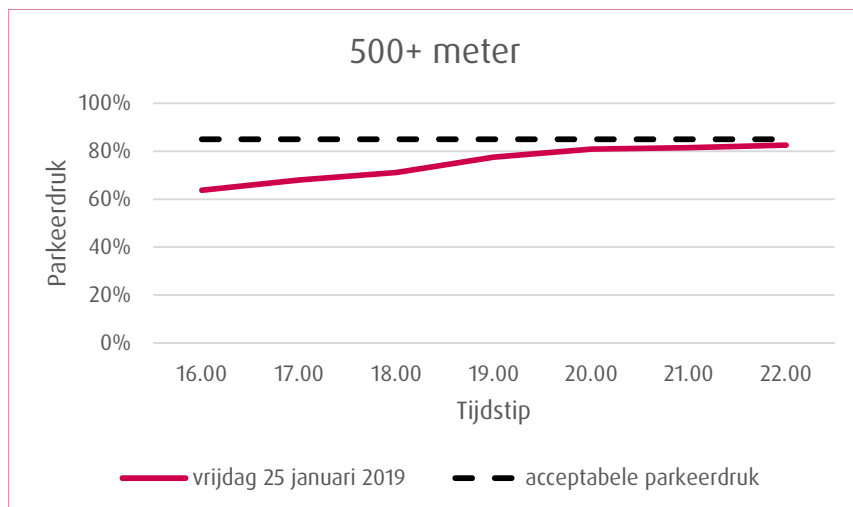
In bijlage 1 is de parkeerdruk per gebied opgenomen.

3.1.4 500+ meter

In figuur 3.8 is de parkeerdruk (op maandag-dinsdag en zaterdag van 05.00 tot 14.00 uur) van het gebied op straat boven de 500 meter afstand rondom het winkelcentrum gepresenteerd. In figuur 3.9 is de parkeerdruk (op vrijdag van 16.00 tot 22.00 uur) van het gebied op straat boven de 500 meter afstand rondom het winkelcentrum gepresenteerd. De zwarte lijn geeft de acceptabele parkeersituatie van 85% weer.



Figuur 3.8: Parkeerdruk boven de 500 meter rondom het winkelcentrum (maandag-dinsdag en zaterdag)



Figuur 3.9: Parkeerdruk boven de 500 meter rondom het winkelcentrum (vrijdag)

Op basis van de parkeerdruk kan het volgende worden geconcludeerd:

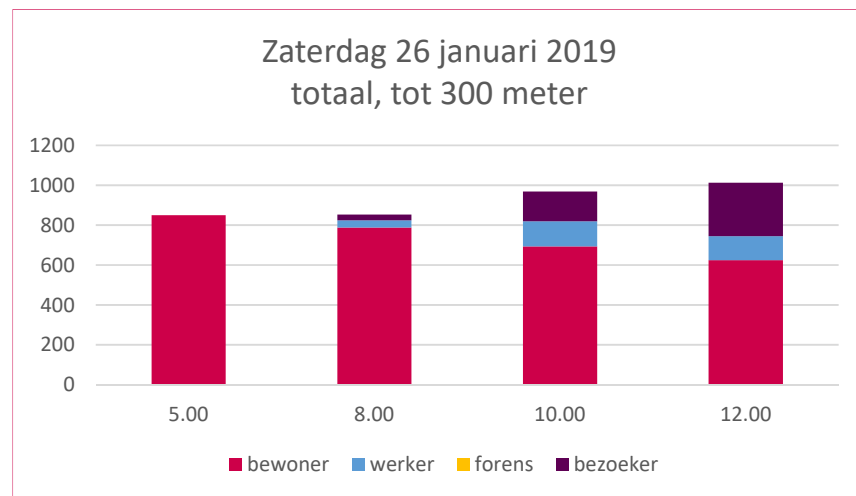
- In woongebied Kamelenspoor (gelegen ten noordwesten van het winkelcentrum) ligt de parkeerdruk in de nacht **net** onder de grens van een acceptabele parkeersituatie. Overdag ligt de parkeerdruk op een acceptabel niveau.
- In woongebied Duivenkamp (gelegen ten westen van het winkelcentrum) ligt de parkeerdruk in de nacht ook **net** onder de grens van een acceptabele parkeersituatie. Overdag ligt de parkeerdruk op een acceptabel niveau.
- In het woongebied Pauwenkamp ligt de parkeerdruk in de nacht (alle dagen) boven de grens van een acceptabele parkeersituatie. Op de zaterdag overdag ligt de parkeerdruk **net** onder de grens van een acceptabele parkeersituatie. Op de werkdagen overdag is sprake van een acceptabele parkeersituatie.

In bijlage 1 is de parkeerdruk per gebied opgenomen.

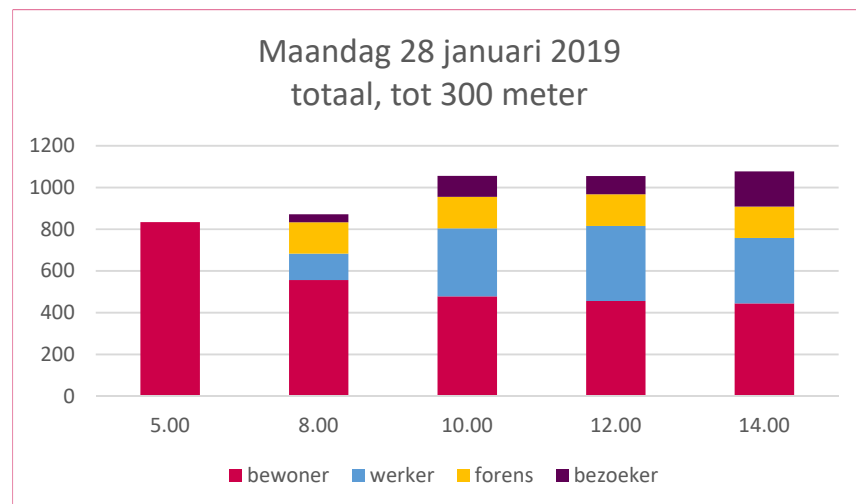
3.2 Parkeermotiefmeting

3.2.1 0-300 meter

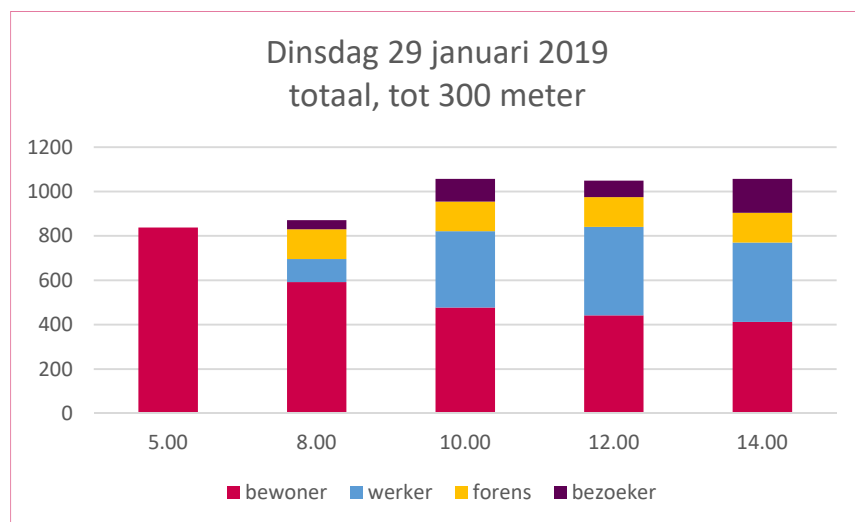
In de figuren 3.10 tot en met 3.12 is het resultaat van de parkeermotiefmeting (over de verschillende dagen en uren) weergegeven in het gebied binnen 300 meter rondom het winkelcentrum. Parkeergarage P1 is hierin niet meegenomen.



Figuur 3.10 Parkeermotief zaterdag



Figuur 3.11: Parkeermotief maandag



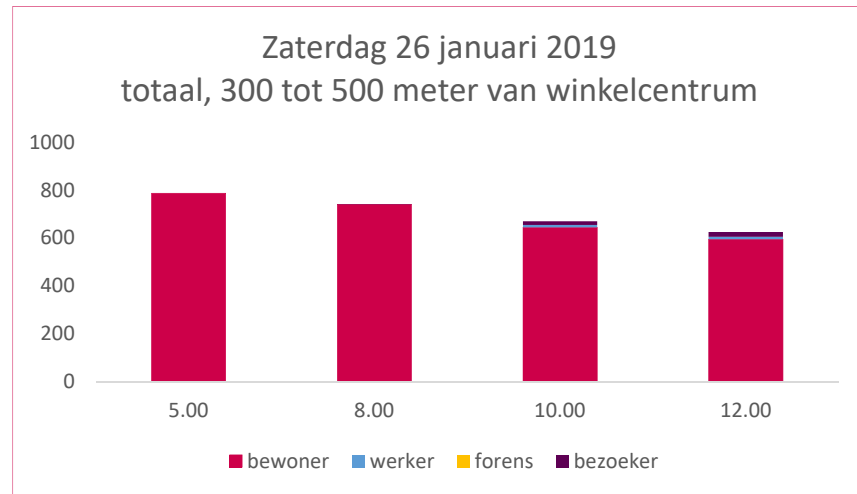
Figuur 3.12: Parkeermotief dinsdag

Uit de parkeermotiefmeting blijkt dat op werkdagen circa de helft van de parkeerders in het gebied binnen 300 meter werkers en forensen zijn, 40-50% van de parkeerders zijn bewoners en minder dan 10% is geassocieerd als bezoeker. Op zaterdag is de verdeling 10% werkers, 20% bezoekers en 70% bewoners. Op basis van deze resultaten kan geconcludeerd worden dat de bezoekers aan het winkelcentrum voornamelijk in parkeergarage P1 parkeren.

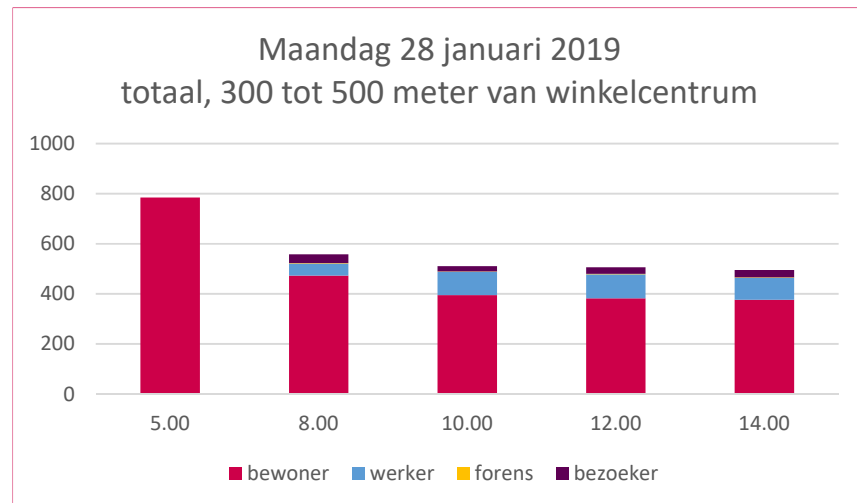
Voor de afzonderlijke gebieden (bijlage 1) zijn grote verschillen waarneembaar.

3.2.2 300-500 meter

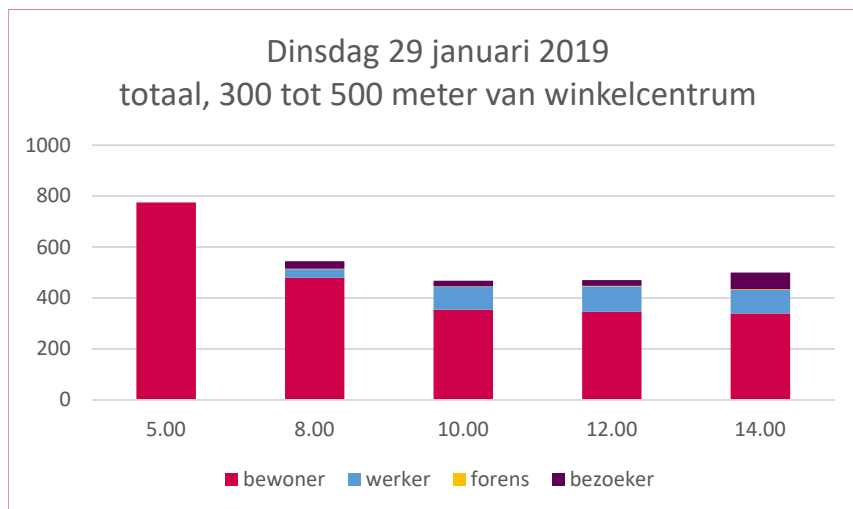
In de figuren 3.13 tot en met 3.15 is het resultaat van de parkeermotiefmeting (over de verschillende dagen en uren) weergegeven in het gebied tussen de 300 en 500 meter afstand rondom het winkelcentrum.



Figuur 3.13: Parkeermotief zaterdag



Figuur 3.14: Parkeermotief maandag

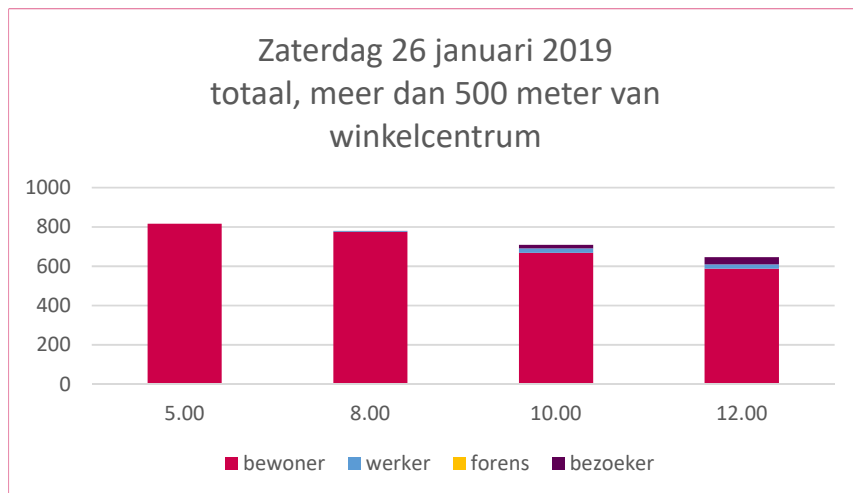


Figuur 3.15: Parkeermotief dinsdag

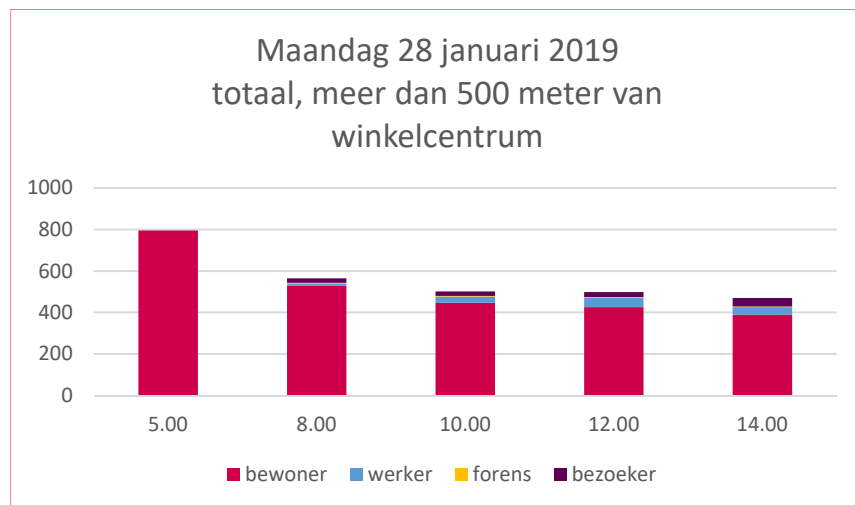
Uit de parkeermotiefmeting blijkt dat op werkdagen circa 20% van de parkeerders in het gebied tussen de 300 en 500 meter rondom het winkelcentrum werkers zijn en circa 70-75% van de parkeerders zijn bewoners. Minder dan 10% is geassocieerd als bezoeker. Op zaterdag is de verdeling 95% bewoners, 5% bezoekers en vrijwel geen werkers.

3.2.3 500+ meter

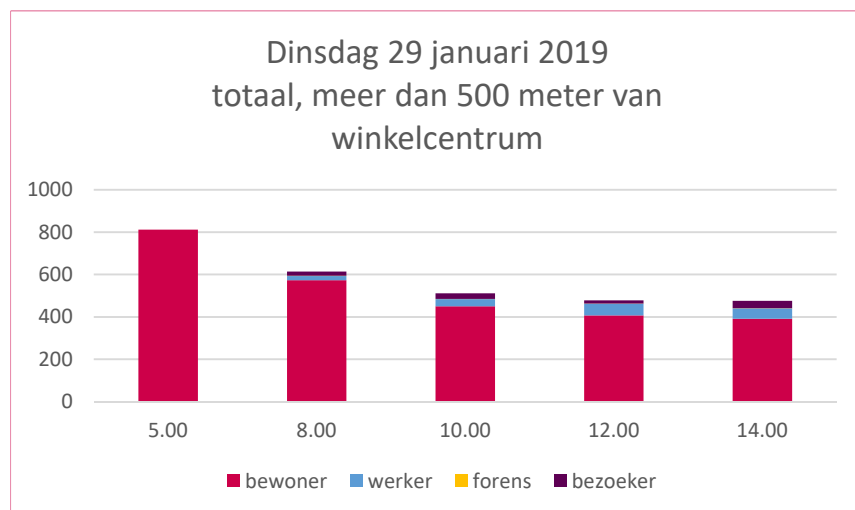
In de figuren 3.16 tot en met 3.18 is het resultaat van de parkeermotiefmeting (over de verschillende dagen en uren) weergegeven in het gebied boven de 500 meter afstand rondom het winkelcentrum.



Figuur 3.16: Parkeermotief zaterdag



Figuur 3.17: Parkeermotief maandag

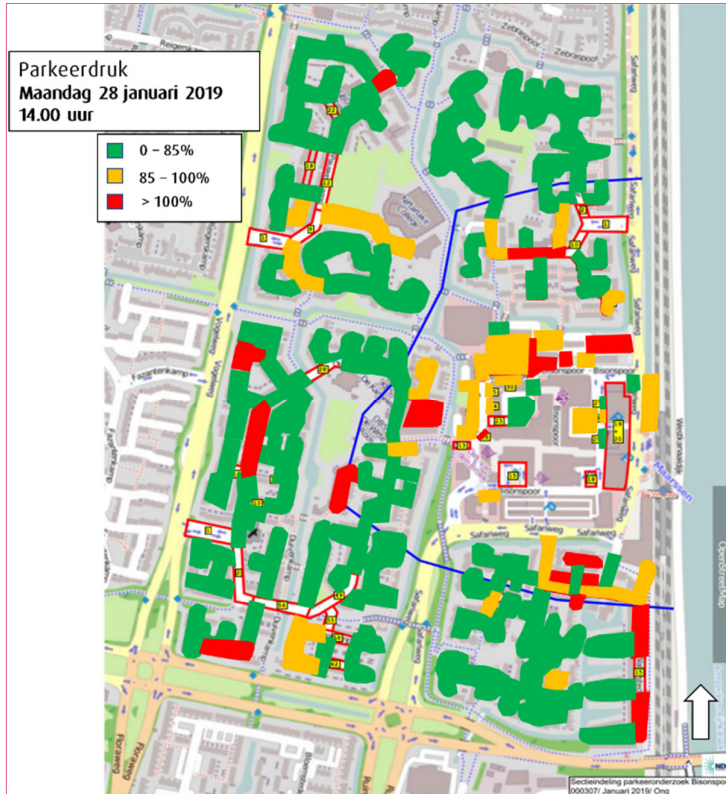


Figuur 3.18: Parkeermotief dinsdag

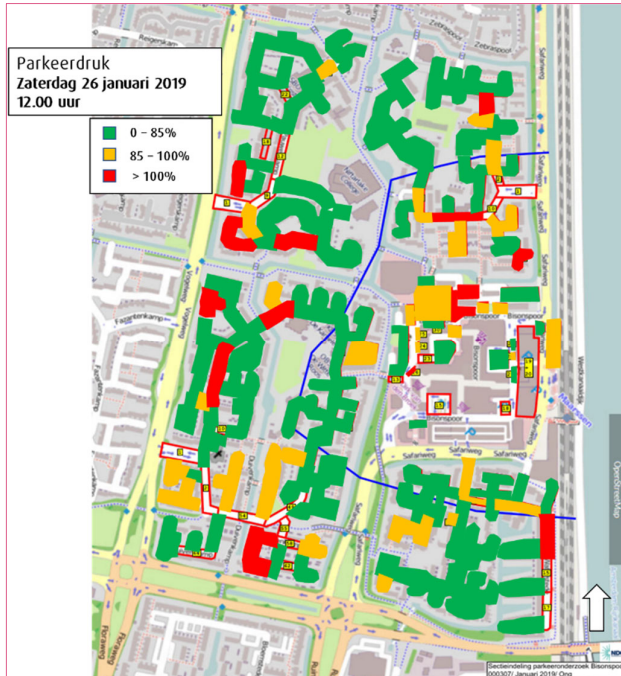
Uit de parkeermotiefmeting blijkt dat op alle dagen circa 10% van de parkeerders in het gebied boven de 500 meter afstand tot het winkelcentrum werkers zijn en circa 90% van de parkeerders zijn bewoners. Circa 5% is geclassificeerd als bezoeker.

3.3 Conclusie parkeeronderzoek

In figuur 3.19 is voor het drukste moment op de werkdag (maandag) en zaterdag de parkeerdruk per sectie ingekleurd.



Figuur 3.19: Parkeerdruk per sectie op maandag



Figuur 3.20: Parkeerdruk per sectie op zaterdag

Vorenstaande figuren laten zien dat de parkeerdruk op werkdagen op straat hoger is dan op zaterdag. De hoge parkeerdruk ontstaat net buiten de blauwe zone. Uit de parkeermotiefmeting blijkt dat de hoge parkeerdruk op deze locaties wordt veroorzaakt door een hoog aandeel aan langparkeerders. Deze langparkeerders zijn voornamelijk werkers en forenzen. In de omliggende woongebieden (meer dan 300 meter loopafstand tot het winkelcentrum) wordt de parkeerdruk voornamelijk veroorzaakt door de bewoners.

4

Advies parkeerregulering

Wanneer reguleren?

Parkeerregulering is een maatregel om parkeeroverlast te voorkomen. Door middel van parkeerrestricties, zoals parkeerduurbeperkingen of parkeertarieven worden bepaalde doelgroepen geweerd of gestimuleerd om op andere locaties te parkeren. Invoering van parkeerregulerende maatregelen is over het algemeen alleen aan te bevelen, als aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- De parkeerdruk in een gebied is op drukke momenten hoog: in centrumgebieden (met veel kortparkeren) hoger dan 85% en in woongebieden hoger dan 90%.
- De hoge parkeerdruk wordt ook daadwerkelijk door bewoners en andere belanghebbenden als probleem ervaren. Voor de invoering van parkeerregulering is een zeker draagvlak onder bewoners en ondernemers noodzakelijk.
- De hoge parkeerdruk geldt niet voor één of enkele straten, maar voor een groter gebied. Parkeerregulering in een heel klein gebied heeft meestal slechts een verschuiving van het probleem tot gevolg en wordt daarom afgeraden.
- Om onduidelijkheid te voorkomen en uitwijkgedrag te beperken, sluiten gereguleerde gebieden zo veel mogelijk op elkaar aan.

Parkeerregulerende maatregelen hoeven niet 24 uur per dag te gelden. Het is zelfs raadzaam om de maatregelen alleen op dié momenten te laten gelden, dat er ook sprake is van hoge parkeerdruk (bijvoorbeeld alleen tijdens winkelopeningstijden).

Reguleringsvormen

Het parkeren van voertuigen kan op verschillende manieren worden gereguleerd. Iedere vorm heeft zijn eigen kenmerken en bijhorende voor- en nadelen. Hierna worden de belangrijkste te onderscheiden vormen toegelicht en wordt de relatie gelegd met de situatie rondom Bisonspoor.



Parkeerschijfzone (blauwe zone)

In de huidige situatie wordt het parkeren in een aantal straten rondom het winkelcentrum gereguleerd door middel van een blauwe zone. In de huidige blauwe zone worden geen ontheffingen afgegeven. Dit heeft het volgende effect:

- Ondernemers en bewoners worden gedurende de reguleringstijden van deze plaatsen geweerd, zodat ruimte ontstaat voor bezoekers.
- Langparkeren wordt beperkt, doordat bezoekers die langer willen blijven alleen aan de randen van de gereguleerde gebieden of in parkeergarage P1 kunnen parkeren.
- Door de beperkingen die gelden voor langparkeren, ontstaat ruimte voor kortparkerende (winkel)bezoekers.

Wanneer de blauwe zone een groter gebied bestrijkt, kunnen aan bewoners ook ontheffingen worden verleend om in de blauwe zone te parkeren. Wel moet er hierbij voor worden gezorgd dat er voldoende parkeerruimte voor bezoekers beschikbaar blijft.

Parkeerschijfzone. Parkeren met een parkeerschijf is alleen mogelijk op parkeerplaatsen die gemarkeerd zijn met een blauwe streep. Het gebied wordt afgebakend met verkeersborden en binnen de blauwe zone is parkeren alleen mogelijk voor een nader te bepalen tijdsduur die is aangegeven op de borden (bijvoorbeeld maximaal 2 uur). De beperking van de parkeerduur kan de hele dag gelden of gedurende een deel van de dag, bijvoorbeeld tijdens werk- of winkeltijden. De parkeerder moet met een parkeerschijf de begintijd van het parkeren aangeven.

De parkeerschijfzone levert geen parkeerinkomsten op. Met de handhaving zijn wel kosten gemoeid. Daartegenover staat dat een parkeerschijfzone eenvoudig en zonder grote investeringen is in te voeren.



Betaald parkeren

In de huidige situatie kent parkeergarage P1 betaald parkeren. Hier moeten parkeerders na 4 uur betalen. Dit sluit op zich aan bij de wens dat bezoekers in de parkeergarage parkeren. Woningen, personeel van de kantoren en winkels in winkelcentrum Bisonspoor kunnen een parkeervergunning afnemen voor in de parkeergarage. Op dit moment worden voor deze parkeervergunning voor bewoners en winkels geen kosten in rekening gebracht, voor de kantoren worden wel kosten in rekening gebracht.

Rondom het winkelcentrum Bisonspoor wordt vooral door bewoners en werkers geparkeerd. Het invoeren van betaald parkeren past dan ook niet goed bij dit type gebied. Opbrengsten komen dan namelijk enkel van bewonersvergunningen, het aandeel bezoekers is erg laag.

Betaald parkeren. Het principe bij betaald parkeren is dat de gebruiker moet betalen voor gebruikte parkeerruimte. Het systeem wordt geheel of grotendeels bekostigd door de gebruiker zelf.

Betaald parkeren heeft een positief effect op de bereikbaarheid van de locatie voor kortparkerende en niet-dagelijks parkerende autobestuurders: de parkeerdruk daalt namelijk. Het ontmoedigt langparkeren door dagelijkse bezoekers, voornamelijk woon-werkverkeer. Een deel van deze werkenden gaat op een andere manier naar het werk reizen (met de fiets) en een deel gaat elders parkeren. De laatste categorie zal eerst zoeken naar gratis parkeerruimte op loopafstand. Betaald parkeren zorgt in de praktijk voor een betere doorstroming op de parkeerplaatsen in het centrum.



Belanghebbendenparkeren (vergunninghoudersparkeren)

In de huidige situatie kent het winkelcentrum Bisonspoor op dit moment geen belanghebbendenparkeren. De omvang van het gebied in combinatie met de maatregelen die voor bezoek van bewoners moeten worden getroffen, zijn dusdanig groot dat het instellen van belanghebbendenparkeren meer nadelen met zich zal meebrengen dan dat het aan oplossing gaat bieden.

Belanghebbendenparkeren. Parkeren uitsluitend voor vergunninghouders (bewoners en zakelijk belanghebbenden) kan zowel gelden voor groepen parkeerplaatsen als voor individuele parkeerplaatsen. Belanghebbenden kunnen in aanmerking komen door een vergunning aan te vragen in combinatie met het betalen van de bijbehorende leges. Het staat de gemeente vrij criteria te formuleren voor het verstrekken van de vergunningen en de hoogte van de leges.

Voor bezoek zal een aparte regeling worden getroffen, bijvoorbeeld door het gebruik van papieren kraskaarten of een gedigitaliseerde variant daarvan. Vergunningenparkeren wordt vaak gebruikt in combinatie in het schilgebied (rondom de parkeerschijfzone) of het gefiscaliseerde gebied om overlast door uitwijkgedrag van parkeerders richting het schilgebied te voorkomen.

Voorlopig advies parkeerregulering

Op basis van de resultaten van het parkeeronderzoek in de directe omgeving van het winkelcentrum (binnen 300 meter) blijkt dat de parkeerdruk op werkdagen overdag in de deelgebieden Bisonspoor en Antilopespoor boven de grens van een acceptabele parkeersituatie uitkomt. Uit de motiefmeting blijkt dat de helft van deze parkeerders bewoners zijn en de andere helft werkers en forenzen.

Een mogelijke maatregel om deze hoge parkeerdruk te verlagen, is het instellen van parkeerregulering. De meest passende vorm is om de bestaande parkeerschijfzone uit te breiden (bijvoorbeeld regulering op maandag tot en met vrijdag tussen 08.00 en 16.00 uur, maximale parkeerduur 3 uur). Door deze uitbreiding kunnen bezoekers in het gebied blijven parkeren, terwijl langparkeerders worden geweerd. Voor bewoners zijn dan wel ontheffingen benodigd.

Het effect van deze maatregel is dat de werkers, die nu in deze gebieden staan geparkeerd, worden verdrongen. Het personeel van de kantoren en winkels in winkelcentrum Bisonspoor heeft een alternatief in parkeergarage P1. De overige werknemers in het gebied en de forenzen hebben op dit moment geen alternatief en zullen verdrongen worden naar een gebied op grotere loopafstand. Voor forenzen kan een oplossing gezocht worden in uitbreiding van de P+R (met circa 150 parkeerplaatsen) en/of het stimuleren van fietsen naar het station door middel van goede fietsvoorzieningen.

Handhaving

Handhaving is een essentiële voorwaarde voor het slagen van parkeerbeleid. Dit geldt zowel voor het handhaven van de parkeerschijfzone als het handhaven op foutparkeren en het stallen van aanhangers en dergelijke. Zonder handhaving wordt het door de gemeente gevoerde beleid niet serieus genomen en zullen de doelstellingen die met het parkeerbeleid worden beoogd, niet worden gerealiseerd. Handhaving op naleving van de regels is daarom noodzakelijk.

Op dit moment is de handhaving onvoldoende effectief. Uit de parkeermotiefmeting blijkt dat in de parkeerschijfzones ook door bewoners en werkers wordt geparkeerd.

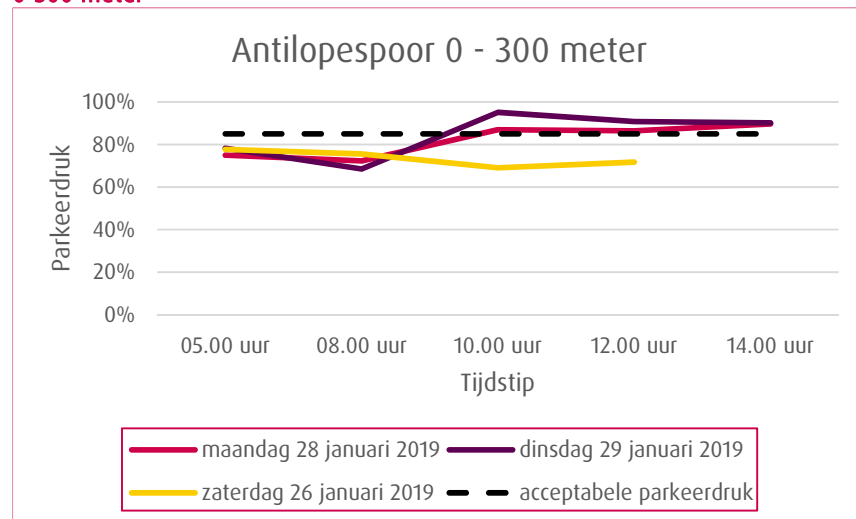
Met een efficiënte en doelgerichte aanpak van de handhaving kan met minimale inzet, maximaal resultaat worden behaald. Dit betekent dat voorspelbaarheid in handhaving zo laag mogelijk moet zijn. Spreiding over de dag en de week is hierbij essentieel.

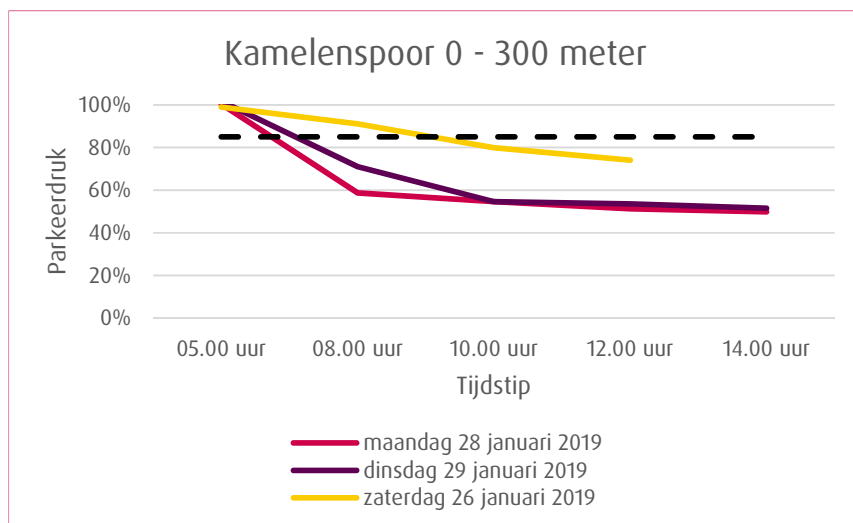
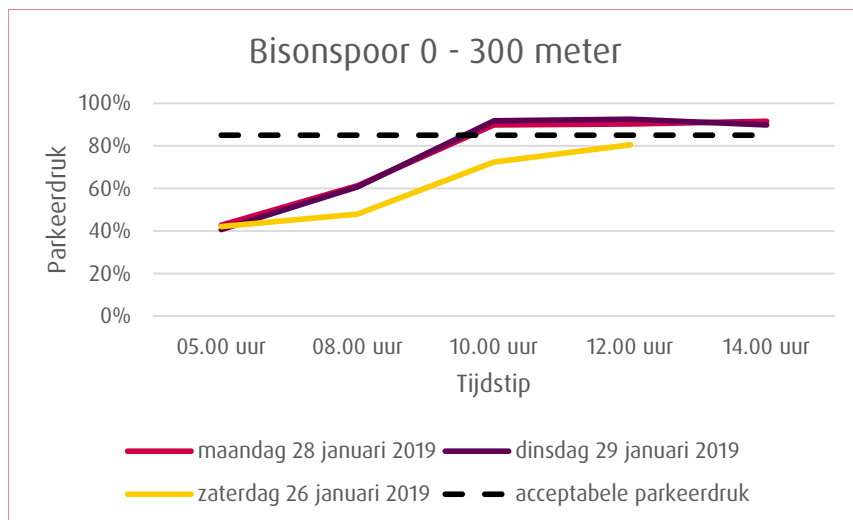
Bijlage 1

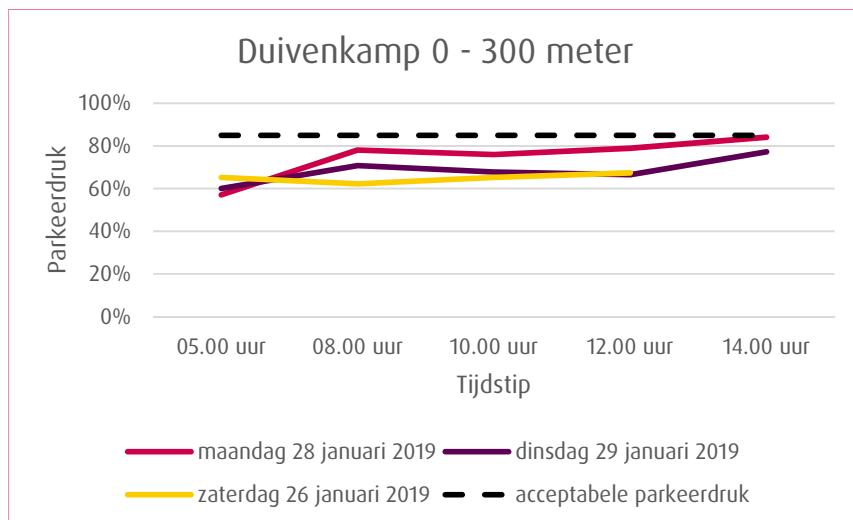
Parkeerdruk en parkeermotief per deelgebied

Parkeerdrukmeting

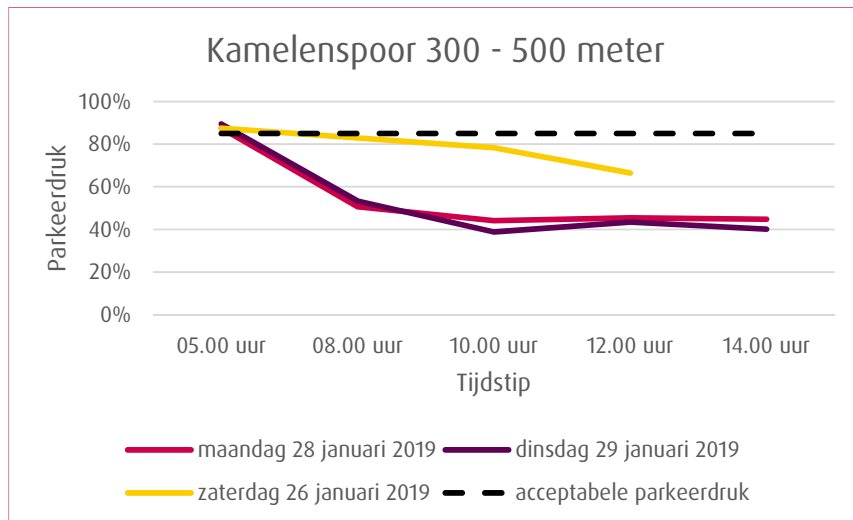
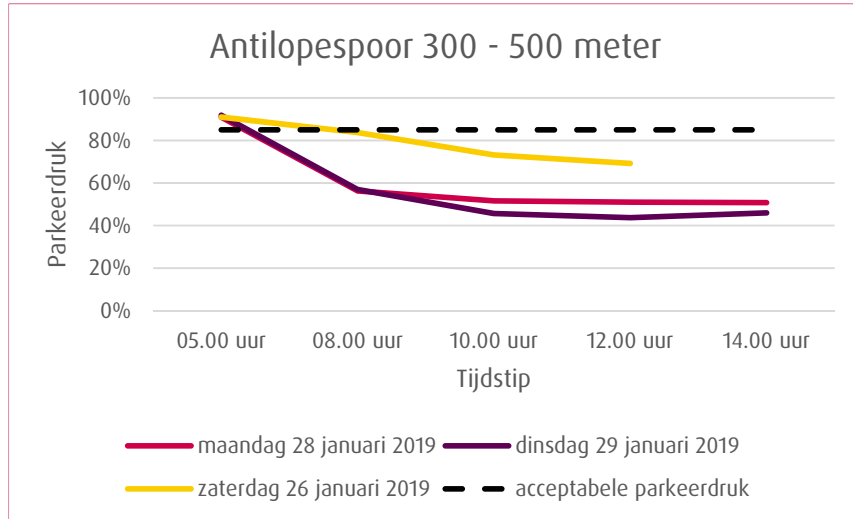
0-300 meter

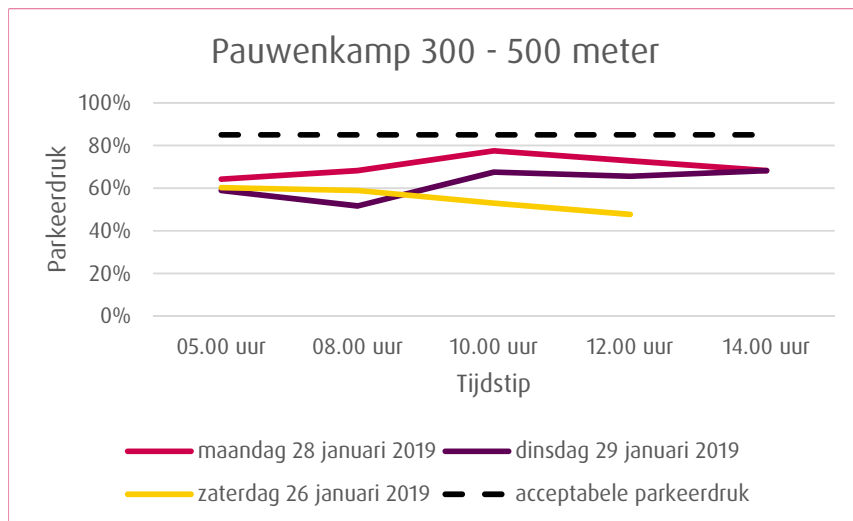
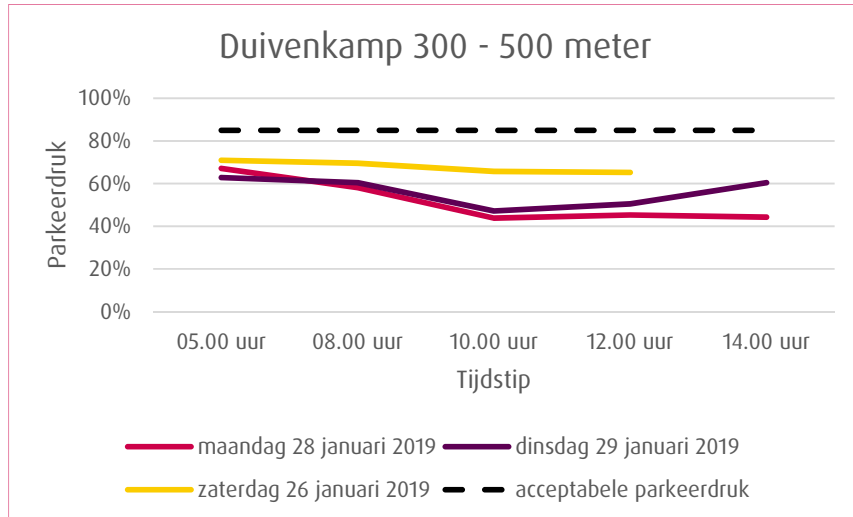




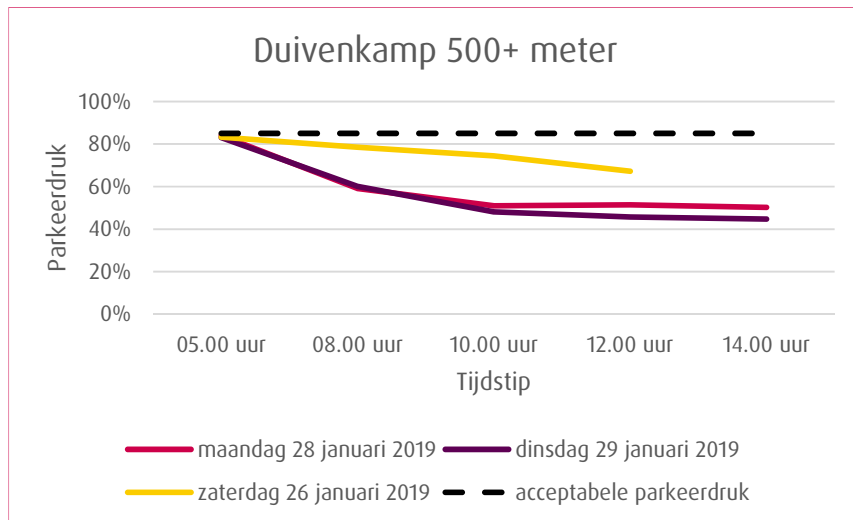
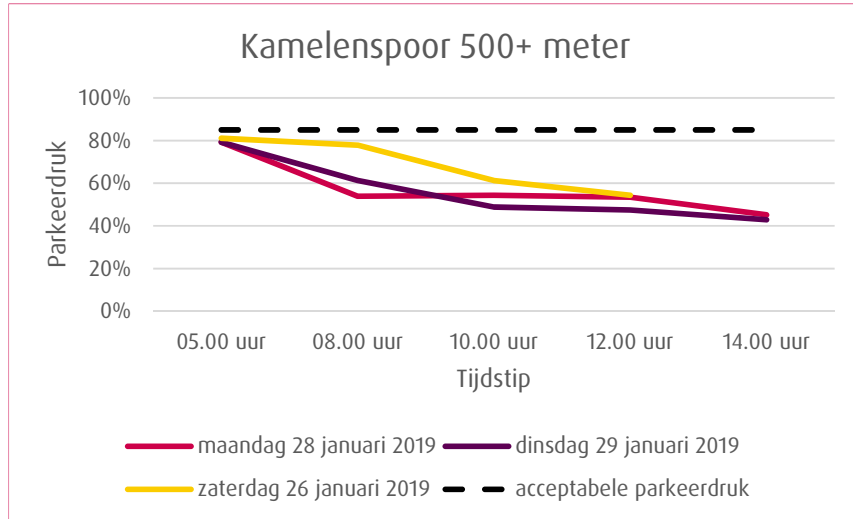


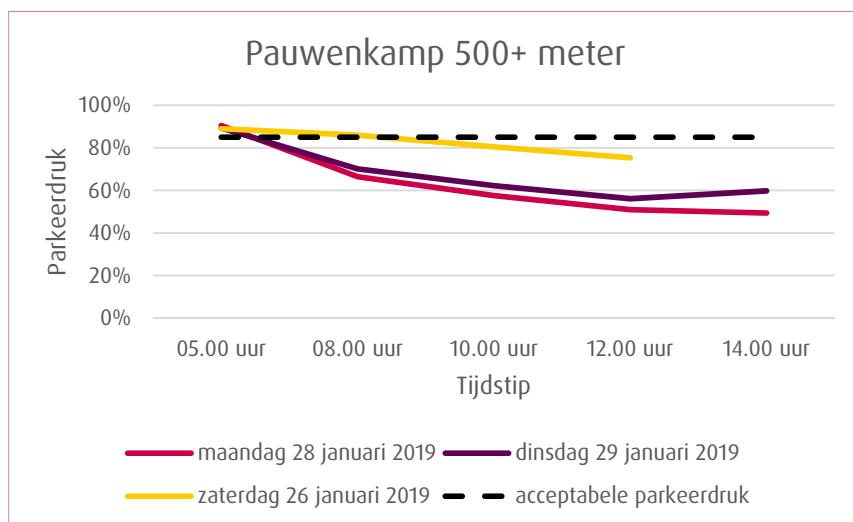
300-500 meter





500+ meter





Bezetting parkeergarage P1

vrijdag 25 januari 2019	aantal inrijdende voertuigen	aantal uitrijdende voertuigen	maximaal in garage	maximale parkeerdruk
16.30 uur	controlemeting		486	43%
16.00-17.00 uur	302	472	316	28%
17.00-18.00 uur	272	323	265	24%
18.00-19.00 uur	192	227	230	20%
19.00-20.00 uur	74	221	83	7%
20.00-21.00 uur	19	81	21	2%
21.00-22.00 uur	8	21	8	1%

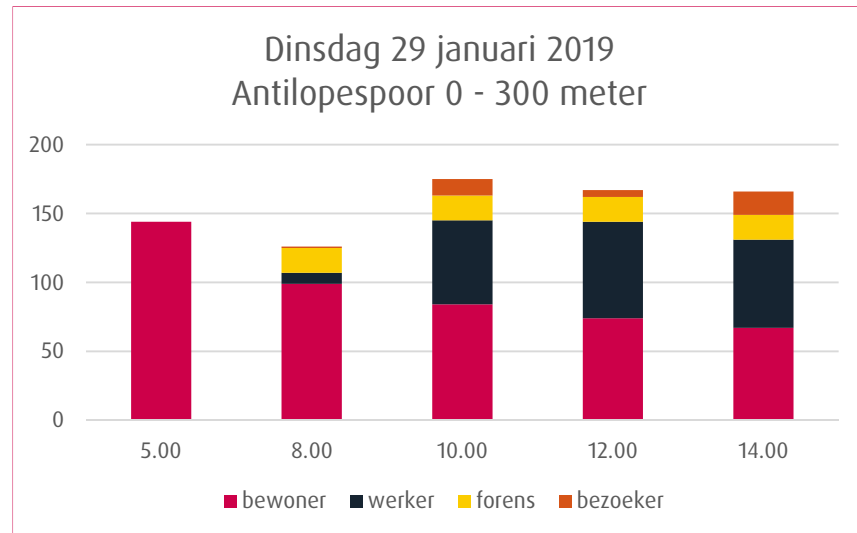
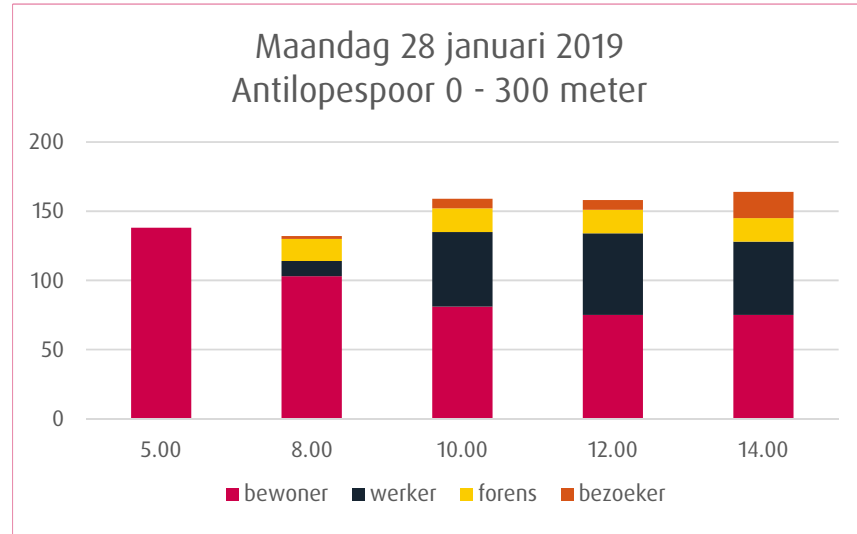
zaterdag 26 januari 2019	aantal inrijdende voertuigen	aantal uitrijdende voertuigen	maximaal in garage	maximale parkeerdruk
05.00-06.00 uur	2	1	89	8%
06.00-07.00 uur	13	1	90	8%
07.00-08.00 uur	123	33	102	9%
08.00-09.00 uur	260	110	192	17%
09.15 uur	controlemeting		158	14%
09.00-10.00 uur	410	226	342	30%
10.00-11.00 uur	512	396	458	41%
11.00-12.00 uur	527	505	480	43%

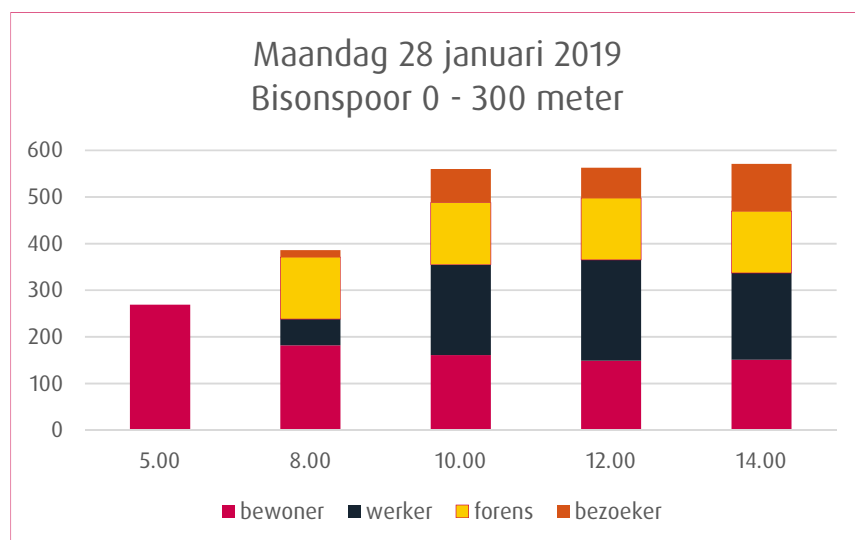
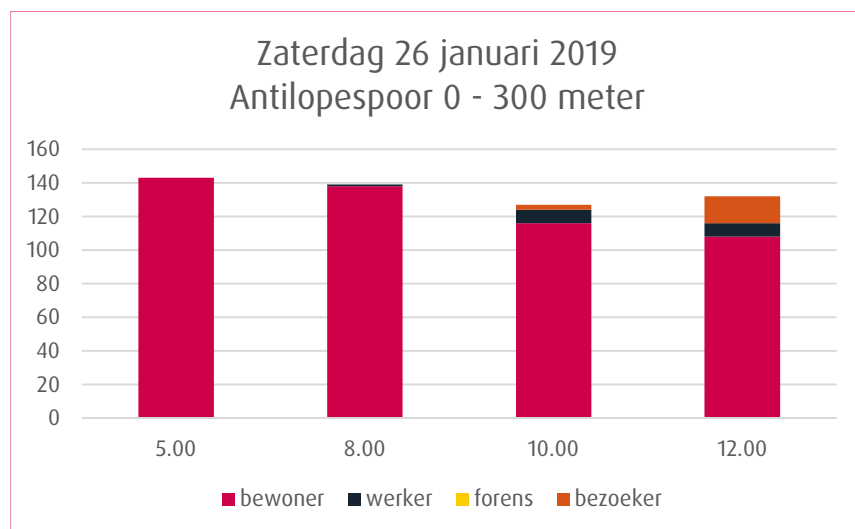
maandag 28 januari 2019	aantal inrijdende voertuigen	aantal uitrijdende voertuigen	maximaal in garage	maximale parkeerdruk
05.00-06.00 uur	2	0	24	2%
06.00-07.00 uur	7	0	26	2%
06.15 uur	controlemeting		19	2%
07.00-08.00 uur	34	4	56	5%
08.00-09.00 uur	132	31	157	14%
09.00-10.00 uur	210	80	287	26%
10.00-11.00 uur	180	123	344	31%
11.00-12.00 uur	210	199	355	32%
12.00-13.00 uur	263	234	384	34%
13.00-14.00 uur	282	253	413	37%

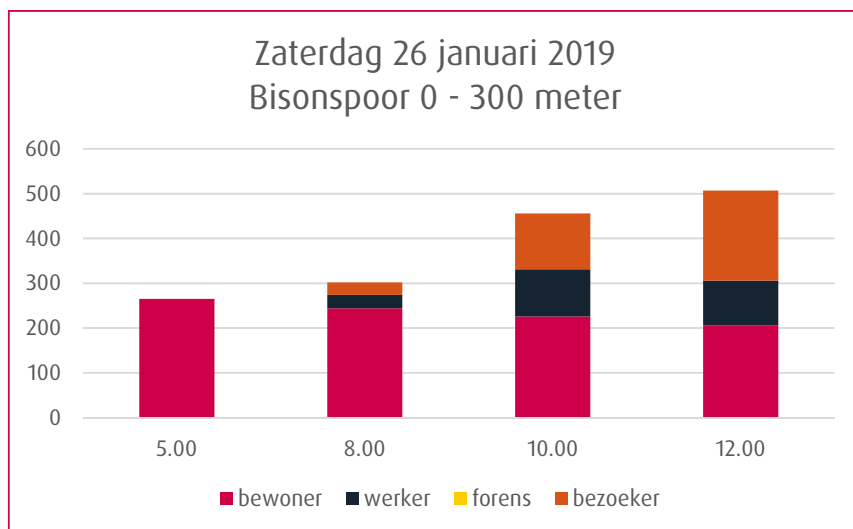
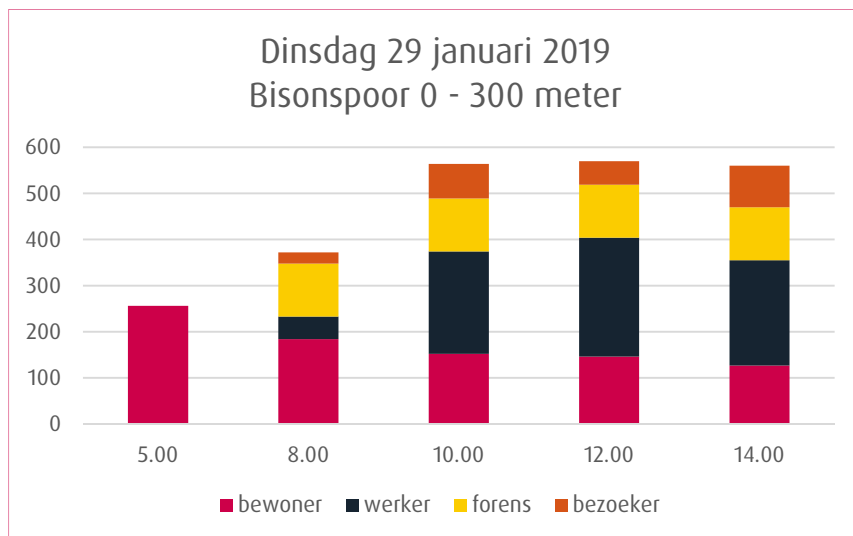
dinsdag 29 januari 2019	aantal inrijdende voertuigen	aantal uitrijdende voertuigen	maximaal in garage	maximale parkeerdruk
05.00-06.00 uur	0	0	19	2%
06.00-07.00 uur	1	0	19	2%
06.15 uur	controlemeting		18	2%
07.00-08.00 uur	17	5	31	3%
08.00-09.00 uur	147	28	150	13%
09.00-10.00 uur	207	75	282	25%
10.00-11.00 uur	216	138	360	32%
11.00-12.00 uur	254	215	399	35%
12.00-13.00 uur	312	272	439	39%
13.00-14.00 uur	260	253	446	40%

Parkeermotiefmeting

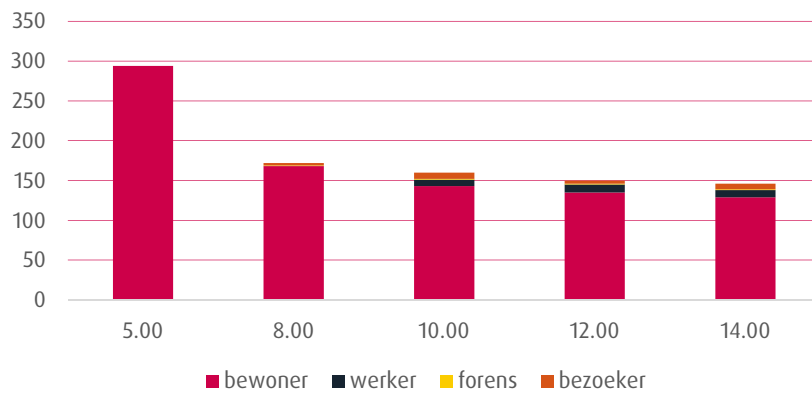
0-300 meter



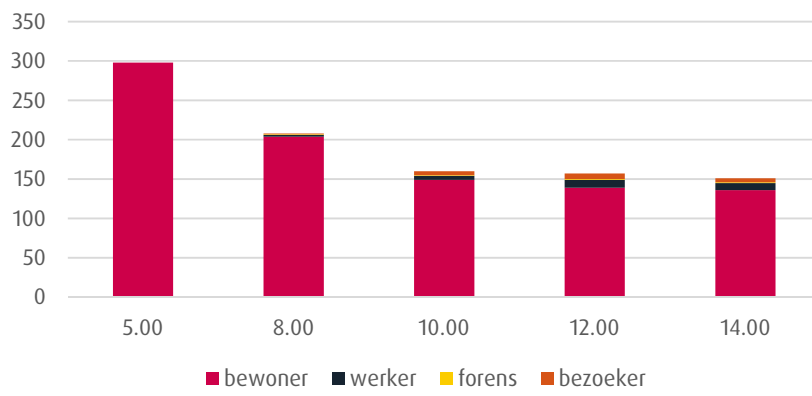


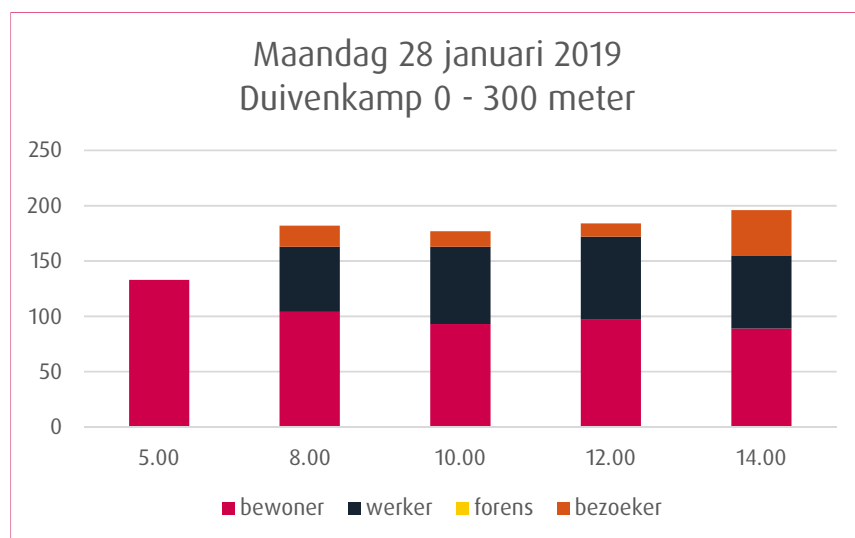
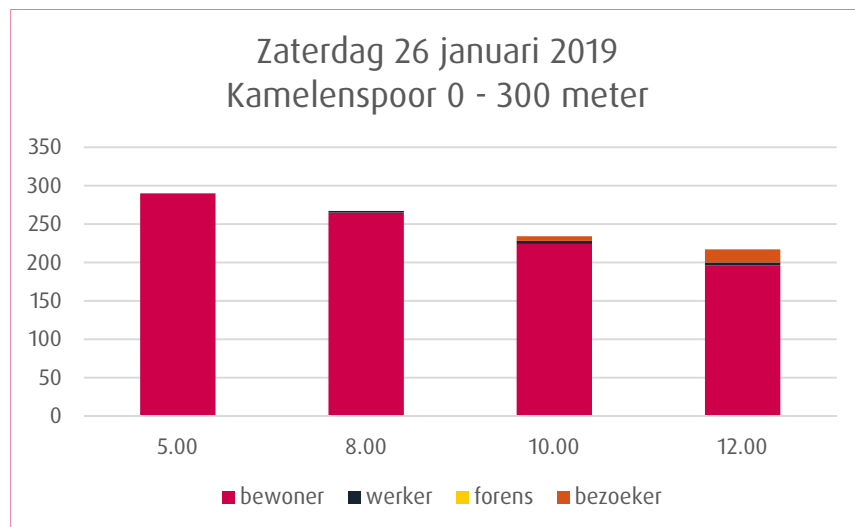


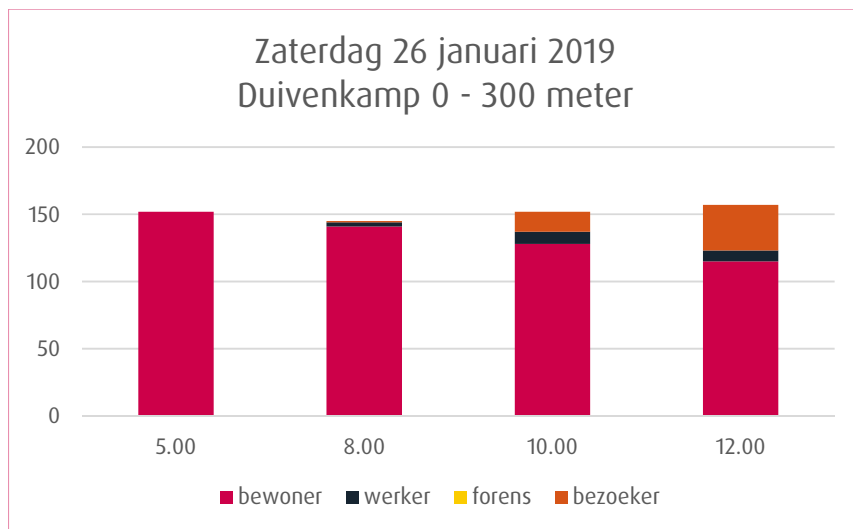
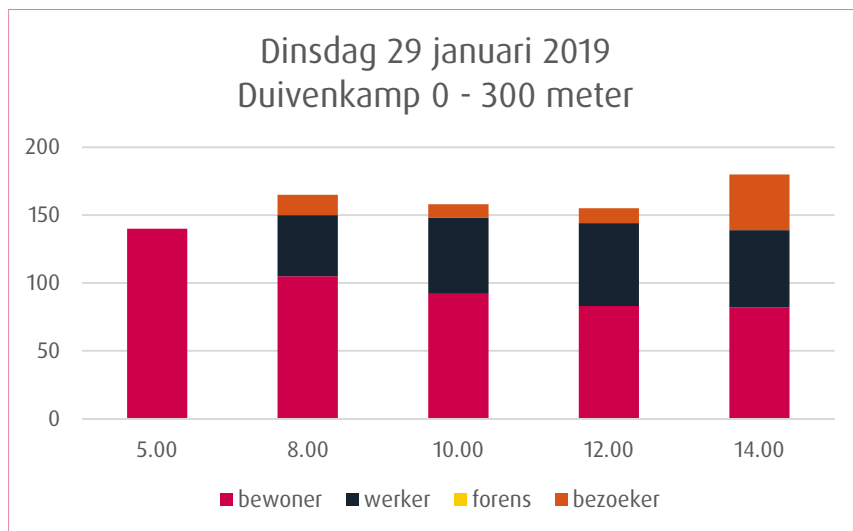
Maandag 28 januari 2019 Kamelenspoor 0 - 300 meter



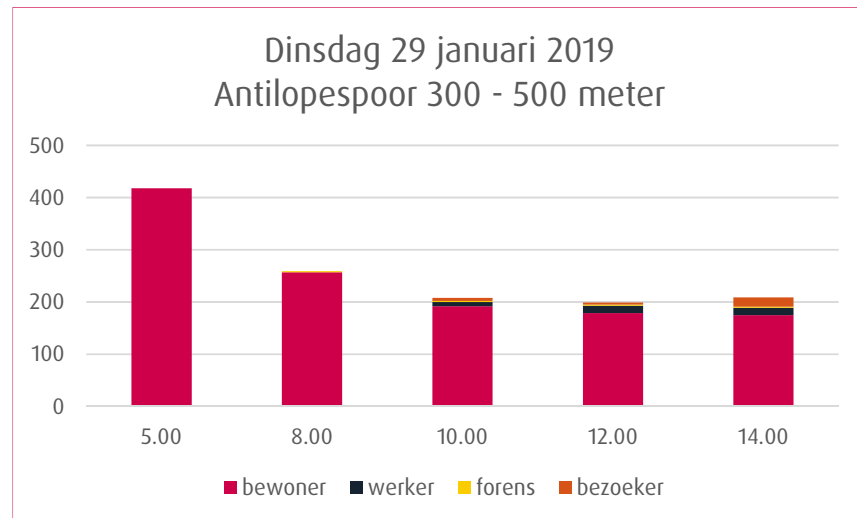
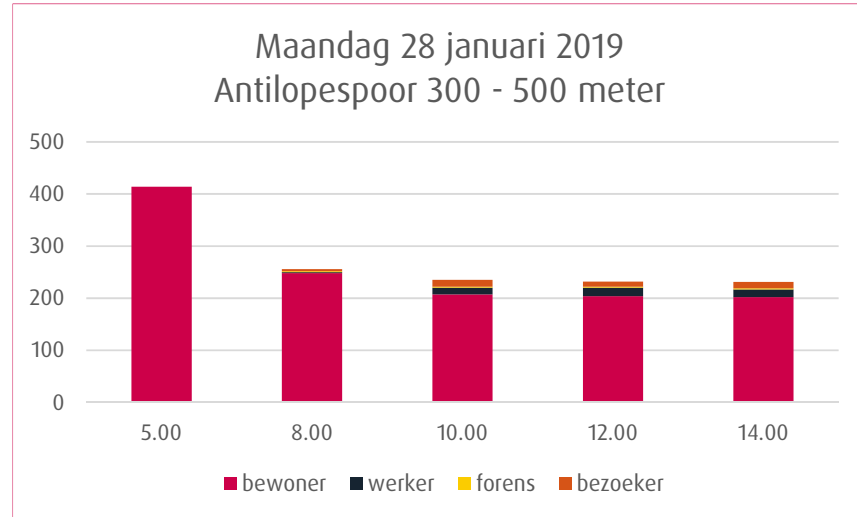
Dinsdag 29 januari 2019 Kamelenspoor 0 - 300 meter

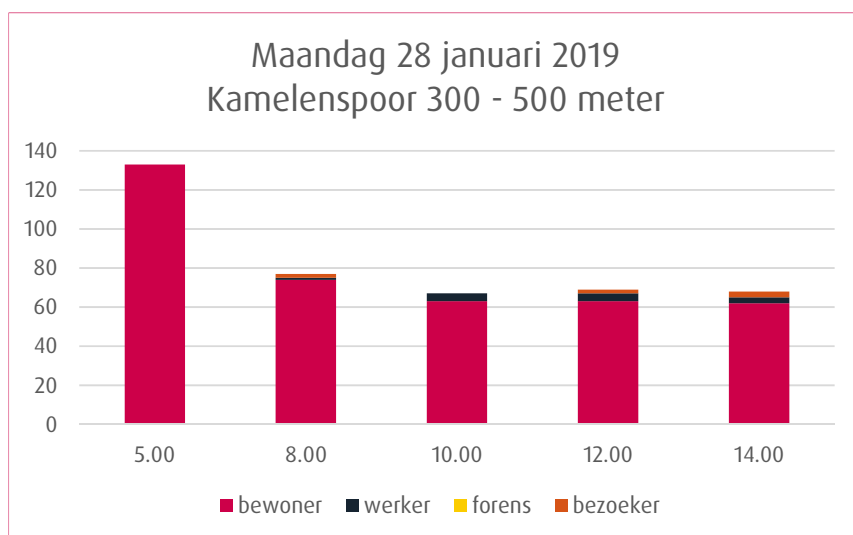
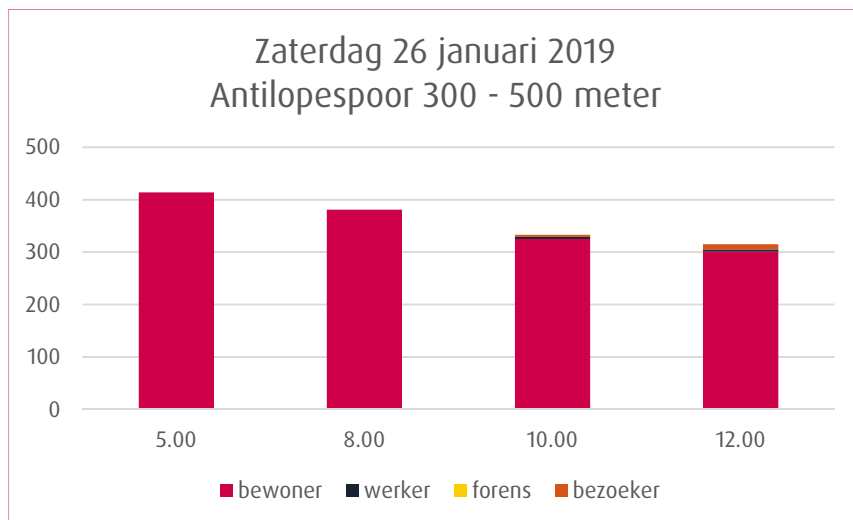




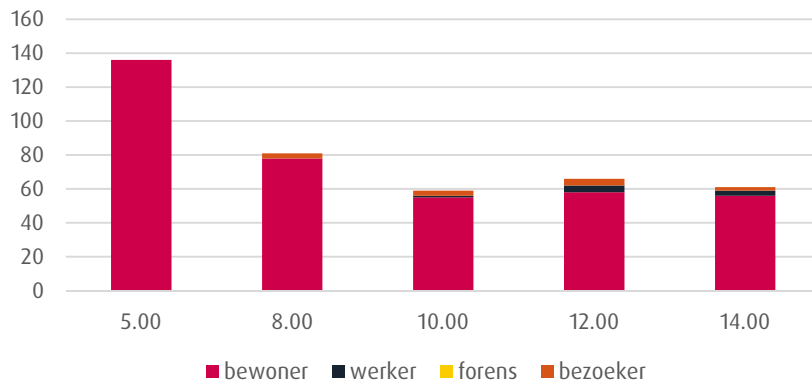


300-500 meter

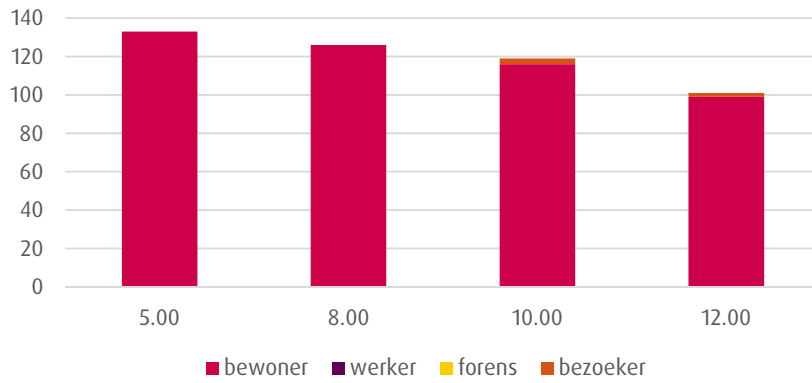


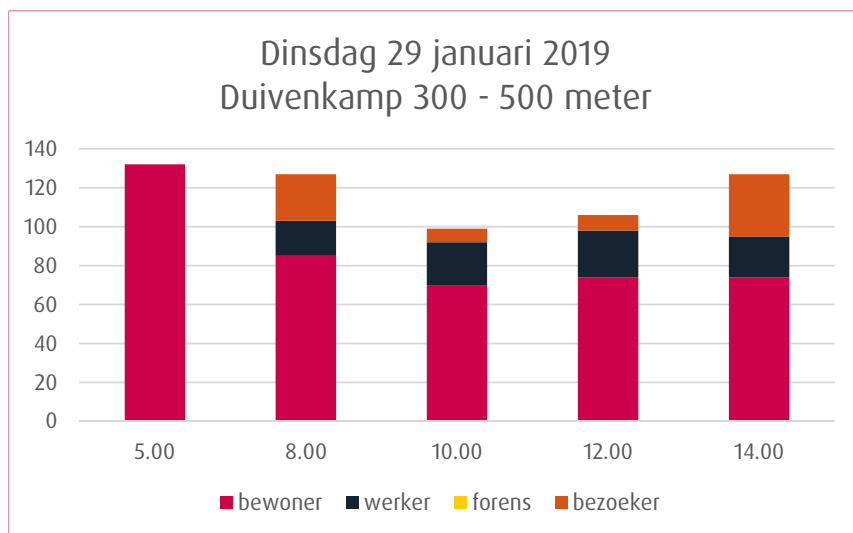
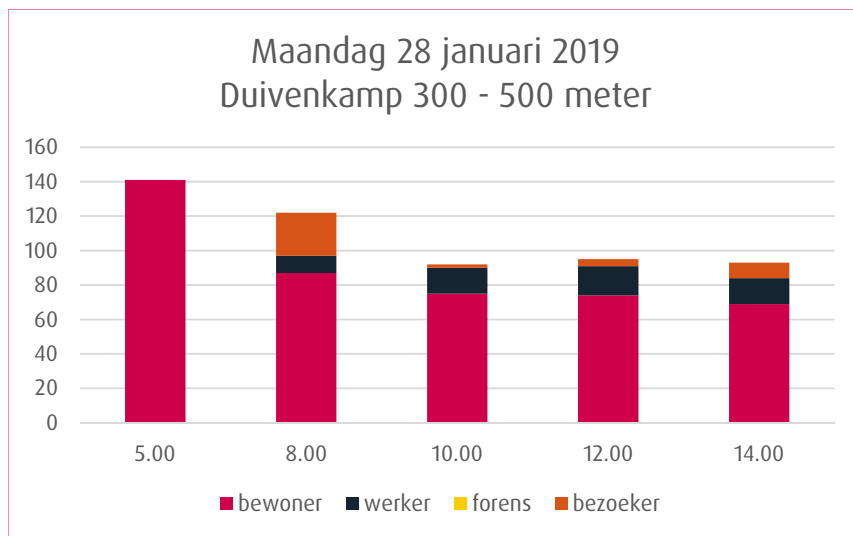


Dinsdag 29 januari 2019 Kamelenspoor 300 - 500 meter

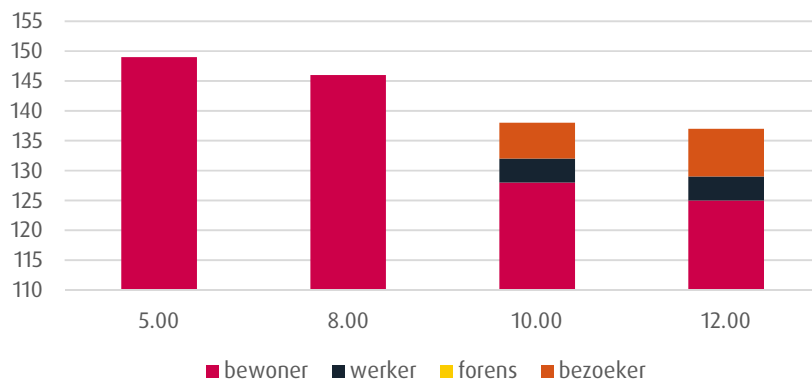


Zaterdag 26 januari 2019 Kamelenspoor 300 - 500 meter

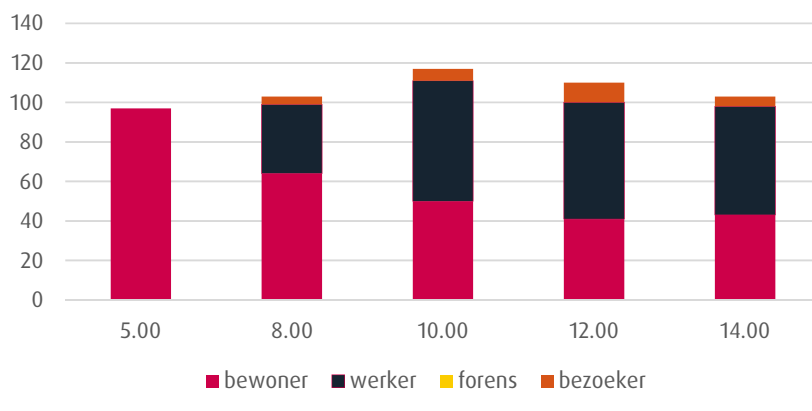


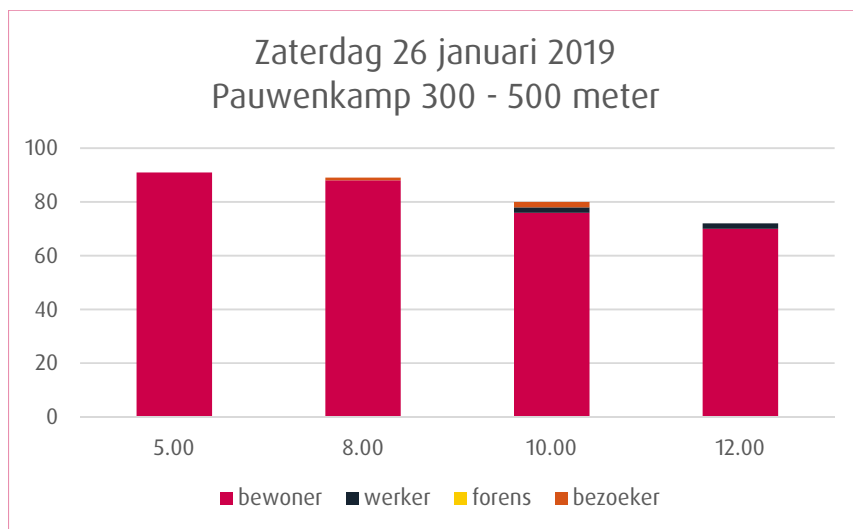
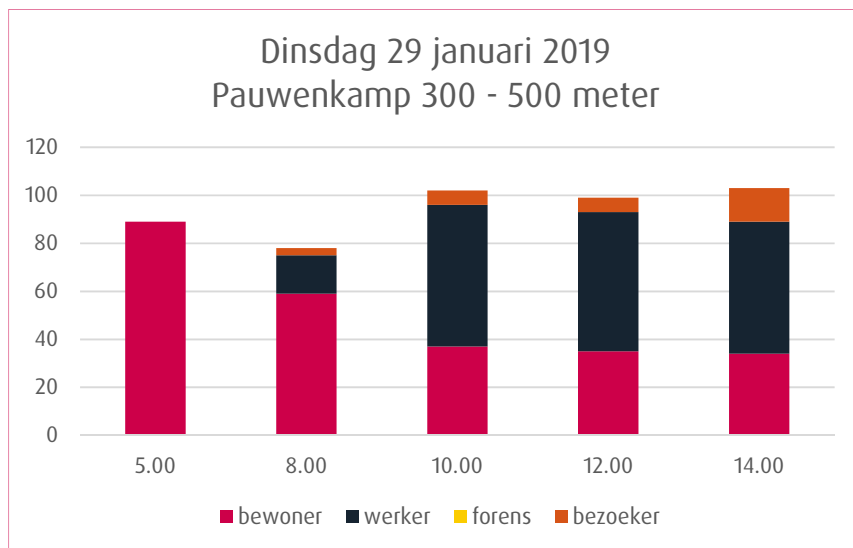


Zaterdag 26 januari 2019 Duivenkamp 300 - 500 meter

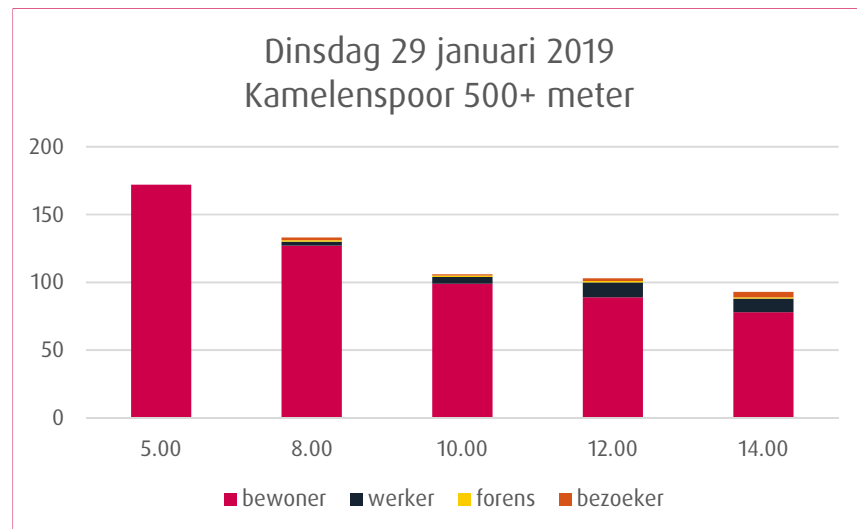
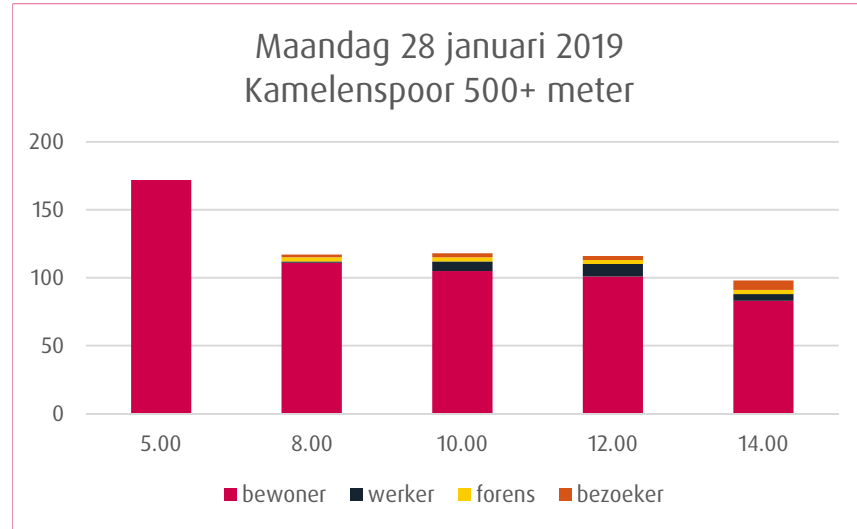


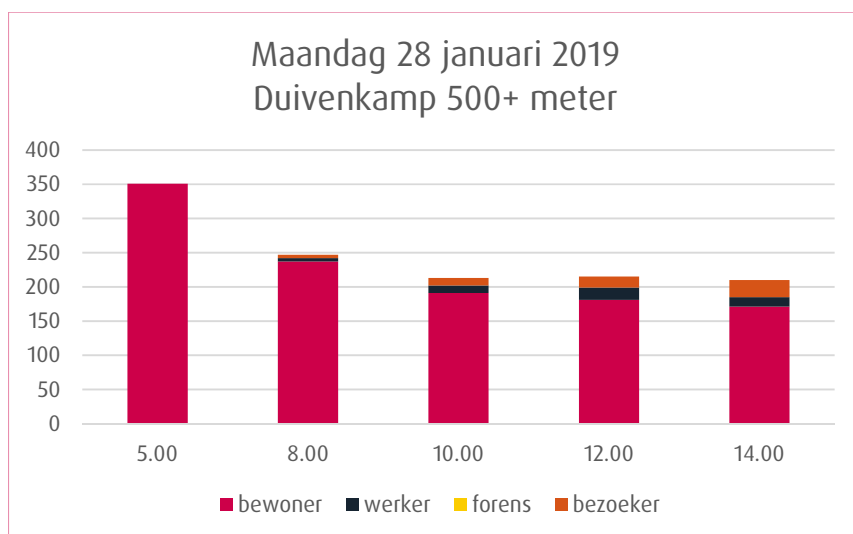
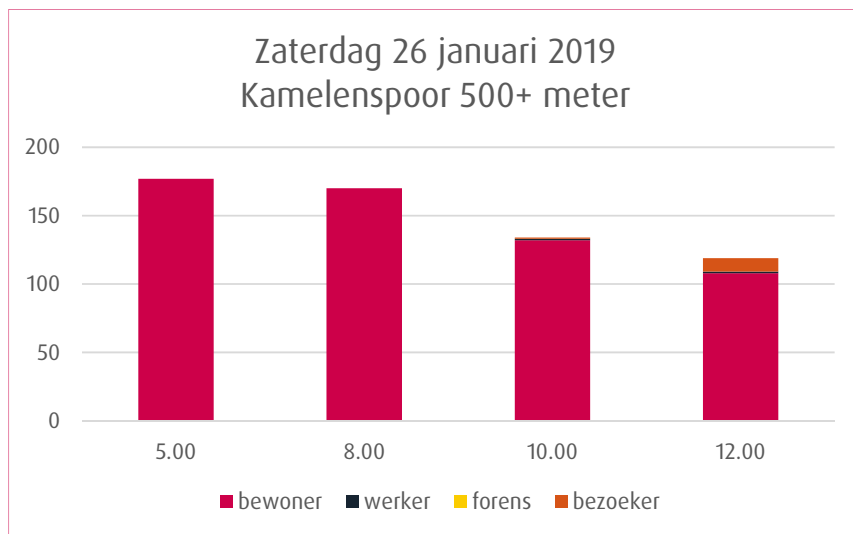
Maandag 28 januari 2019 Pauwenkamp 300 - 500 meter

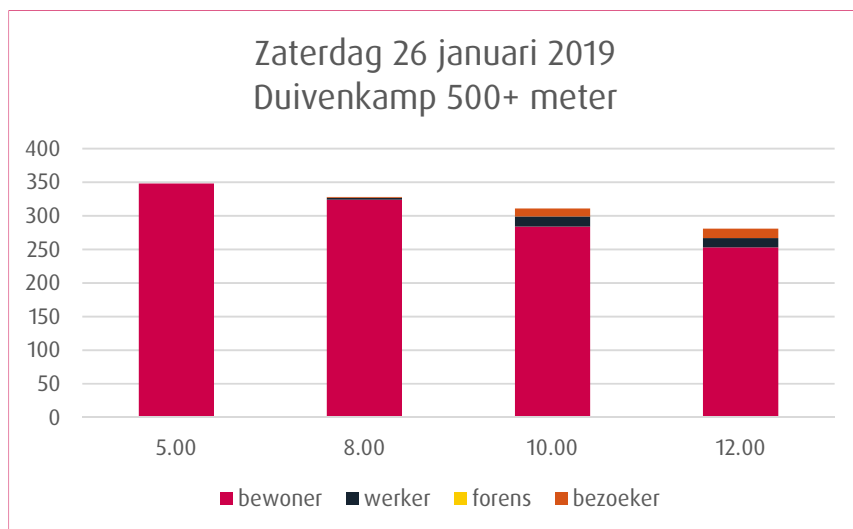
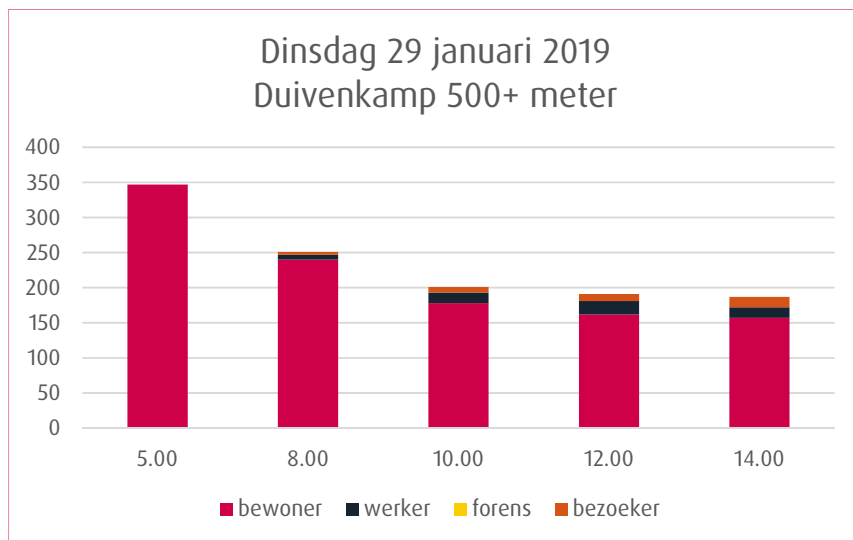


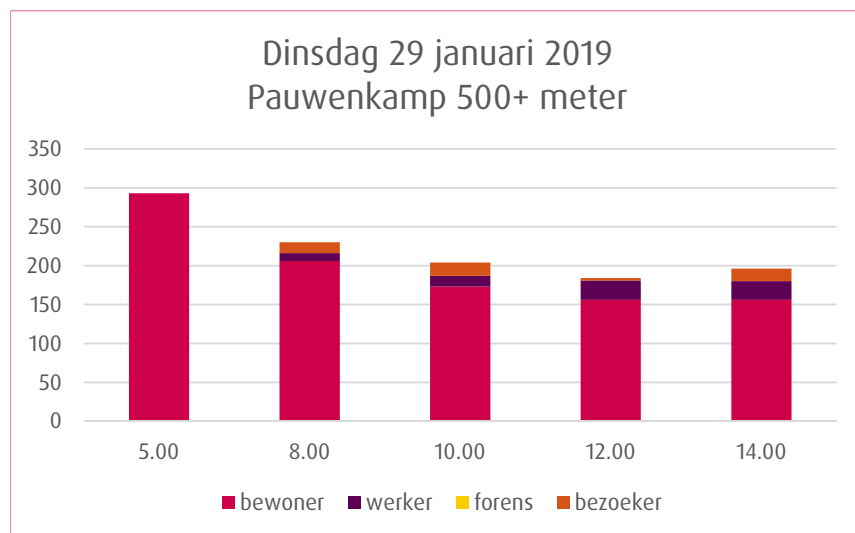
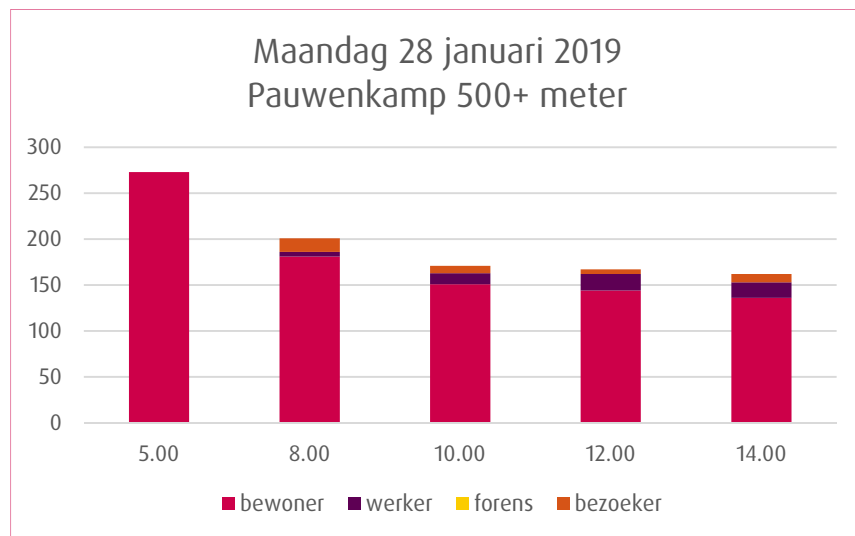


500+ meter

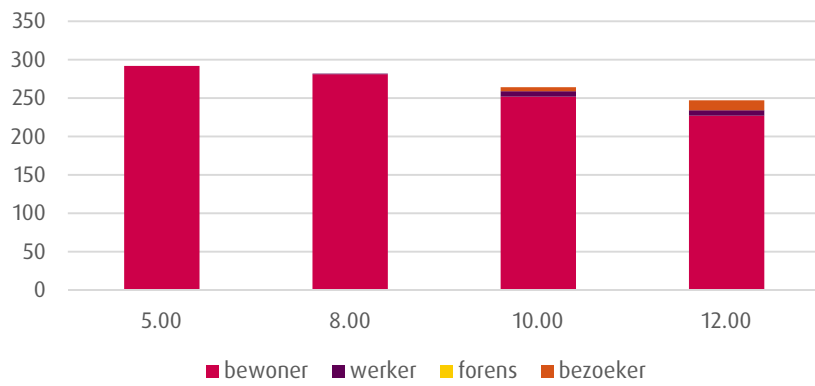








Zaterdag 26 januari 2019 Pauwenkamp 500+ meter



Vestiging Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0570) 666 222
F +31 (0570) 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl