

# Parkeeronderzoek Slikkerveer

Evaluatie blauwe zone Dillenburgplein - 2021



Verkeersonderzoek • **Parkeeronderzoek** • Advies • Educatie • Fiets



## Onderzoekperiode:

donderdag 16, vrijdag 17 en zaterdag 18 december 2021

**Bureau**  
**de Groot Volker**

Verkeersonderzoek en -advies

**Opdrachtgever:** Gemeente Ridderkerk

**Rapportnummer:** 211991-01

## Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	: Gemeente Ridderkerk
Titel rapport	: Parkeeronderzoek Slikkerveer; Evaluatie blauwe zone Dillenburgplein - 2021
Kenmerk	: P211991-01
Datum publicatie	: vrijdag 18 februari 2022
Projectteam opdrachtgever(s)	: ██████████ ██████████
Projectteam Bureau de Groot Volker	: ██████████ ██████████ ██████████ ██████████
Projectomschrijving	: Onderzoek naar de bezetting en motieven van parkeerders op en rondom het Dillenburgplein in Slikkerveer inclusief enquête onder de stakeholders in het kader van evaluatie blauwe zone
Trefwoorden	: Parkeren, parkeeronderzoek, parkeercapaciteit, parkeerdruk, bezettingsgraad, parkeermotieven, Dillenburgplein, blauwe zone, enquête, stakeholders
Gegevens	: Bureau de Groot Volker Sporstraat 11 6953 BW Dieren Tel [0313] 496 816 <a href="mailto:info@verkeersonderzoek.nl">info@verkeersonderzoek.nl</a> <a href="http://www.verkeersonderzoek.nl">www.verkeersonderzoek.nl</a>

## Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>2</b>
1.1	Aanleiding	2
1.2	Onderzoeksvragen	2
1.3	Leeswijzer	3
<b>2</b>	<b>Onderzoeksmethodiek</b>	<b>4</b>
2.1	Werkwijze	4
2.2	Onderzoeksgebied	6
2.3	Onderzoekperiode	7
2.4	Weersomstandigheden	7
2.5	Bijzonderheden	7
<b>3</b>	<b>Onderzoeksresultaten</b>	<b>8</b>
3.1	Parkeercapaciteit	8
3.2	Bezettingsgraad	8
3.3	Parkeermotief	11
3.4	Vergelijking resultaten met parkeeronderzoeken 2019 en 2020	13
3.5	Enquête stakeholders	19
<b>4</b>	<b>Conclusie</b>	<b>30</b>
4.1	Parkeeronderzoek	30
4.2	Enquête stakeholders	32
	<b>Begrippenlijst Parkeren</b>	<b>34</b>

### Digitale bijlagen met onderzoeksresultaten

Naam: P211991-01 Bijlagen parkeeronderzoek Slikkerveer Ridderkerk december 2021

#### BIJLAGEN

<b>BIJLAGE 1</b>	<b>Parkeerinventarisatie</b>
<b>BIJLAGE 2</b>	<b>Tabellen onderzoeksresultaten parkeeronderzoek</b>
<b>BIJLAGE 3</b>	<b>Visualisaties bezettingsgraad en parkeermotief</b>
<b>BIJLAGE 4</b>	<b>Enquête stakeholders</b>

## 1 Inleiding

In dit hoofdstuk zijn de aanleiding, onderzoeksvragen en de leeswijzer beschreven.

### 1.1 Aanleiding

In 2019 heeft Bureau de Groot Volker een parkeeronderzoek uitgevoerd in de wijk Slikkerveer in Ridderkerk. Onderdeel van dit onderzoeksgebied was het Dillenburgplein. Op dit plein is begin 2020 een blauwe zone gerealiseerd om zo het langparkeren op het plein tegen te gaan. Dit betekent dat tussen 08:00 uur en 18:00 uur op maandag t/m zaterdag maximaal twee uur achter elkaar geparkeerd mag worden. Deze blauwe zone is ingevoerd als proef van één jaar. De gemeente Ridderkerk wil graag inzichtelijk krijgen wat de verschillen zijn in de parkeersituatie ten opzichte van het onderzoek van 2019, voordat er sprake was van een blauwe zone. Hiervoor is een parkeeronderzoek benodigd. In 2020 is dit parkeeronderzoek uitgevoerd. De resultaten hiervan zijn januari 2021 in een rapportage verwerkt ("P201756-01 Rapportage parkeeronderzoek Slikkerveer Ridderkerk dec 2020"). Doch, door de corona, is besloten om de proef nogmaals met één jaar te verlengen. De gemeente wil nu nogmaals graag weten wat de huidige situatie qua parkeren is. Daarom is in december 2021 een tweede herhalingsonderzoek uitgevoerd.

Meerdere stakeholders, zoals bewoners en winkeleigenaren, hebben te maken met het parkeren op en rondom het Dillenburgplein. Het kan zo zijn dat de stakeholders verschillende meningen hebben omtrent de invoering van de blauwe zone. De gemeente wil naast een parkeeronderzoek dan ook graag een enquête laten afnemen onder de stakeholders waarin naar voren komt hoe de parkeersituatie voor het intreden van de blauwe zone werd ervaren en hoe erna. Gelijktijdig met het parkeeronderzoek is daarom in 2020 een enquête uitgevoerd onder bezoekers, bewoners en winkeleigenaren. In 2021 is besloten deze enquête nogmaals af te nemen.

### 1.2 Onderzoeksvragen

Om inzicht te kunnen geven in de huidige parkeersituatie in de wijk Slikkerveer zijn onderstaande onderzoeksvragen opgesteld:

- Wat is de parkeerdruk en bezettingsgraad in het onderzoeksgebied?
- Hoeveel bewoners, langparkeerders/werkers en kortparkeerders/bezoekers (motief) maken gebruik van de parkeervoorzieningen in het onderzoeksgebied?
- Wat zijn de verschillen met de onderzoeksresultaten van 2019 en 2020?
- Hoe ervaren de bezoekers van het winkelcentrum de parkeersituatie voor en na de invoering van de blauwe zone?
- Wat zijn de gevolgen van de invoering van de blauwe zone en heeft de invoering ervan het gewenste effect bewerkstelligd?

Voor het beantwoorden van deze onderzoeksvragen is een parkeermotiefonderzoek uitgevoerd. Daarnaast is een enquête afgenomen onder de stakeholders van het winkelcentrum. In hoofdstuk 2 is verdere uitleg gegeven over de onderzoeksmethodiek.

### 1.3 Leeswijzer

Deze rapportage is na de inleiding als volgt opgesteld. In hoofdstuk 2 wordt de onderzoeksmethodiek beschreven. Hier wordt ingegaan op de werkwijze, onderzoeksgebied, onderzoeksperiode, weersomstandigheden en eventuele bijzonderheden tijdens het onderzoek. In hoofdstuk 3 staan de onderzoeksresultaten van de bezetting, de parkeermotieven en de enquête. In hoofdstuk 4 zijn de conclusies van het onderzoek beschreven. Hierbij wordt antwoord gegeven op de verschillende onderzoeksvragen.

## 2 Onderzoeksmethodiek

In dit hoofdstuk wordt de onderzoeksmethodiek behandeld. Ten eerste wordt in paragraaf 2.1 uitleg gegeven over de werkwijze, gevolgd door het onderzoeksgebied in paragraaf 2.2. Daarna wordt in paragraaf 2.3 ingegaan op de onderzoeksperiode. In paragraaf 2.4 worden de weersomstandigheden tijdens het onderzoek weergegeven. Tot slot worden in paragraaf 2.5 de bijzonderheden beschreven die gedurende het onderzoek hebben plaatsgevonden.

### 2.1 Werkwijze

Om inzicht te krijgen in de bezettingsgraad en het parkeermotief is een parkeermotiefonderzoek uitgevoerd waarbij op verschillende tijden van de dag de kentekens van de geparkeerde voertuigen geregistreerd zijn. Onderstaand is een beschrijving gegeven van de uitgevoerde onderdelen van het parkeeronderzoek.

#### ▶ Parkeercapaciteit

De basis van een parkeeronderzoek is de parkeercapaciteit. Om de parkeercapaciteit in beeld te brengen is per sectie de aanwezige openbare parkeercapaciteit in kaart gebracht.

Hierbij is onderscheid gemaakt in 3 categorieën:

- algemene parkeergelegenheden:
  - parkeervakken, die als zodanig zijn aangeduid door middel van bestrating of belijning.
  - parkeren op de rijbaan, plaatsen waarbij op de rijbaan geparkeerd kan worden. Hierbij worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:
    - een benodigde ruimte van ca. 6 meter per geparkeerd voertuig
    - niet parkeren ter plaatse van in- en uitritconstructies
    - niet parkeren binnen 5 meter van een kruispunt
    - niet parkeren ter plaatse van een parkeerverbod (parkeerverbod-zone, woonerf of gele strepen)
    - de wenselijkheid/geschiktheid per locatie (bijvoorbeeld bij blokkade rijbaan).
- parkeergelegenheden gereserveerd voor de doelgroepen:
  - gehandicaptenparkeerplaatsen
  - parkeervakken voor laden en lossen.
- overige gereserveerde parkeergelegenheden. Bijvoorbeeld gereserveerde parkeerplaatsen voor een arts, taxi, elektrisch voertuig of deelauto.

Bij dit onderzoek is gebruik gemaakt van de reeds geïnventariseerde capaciteit in 2019. Parkeervoorzieningen op eigen terrein zijn niet meegenomen in dit onderzoek.

#### ▶ Parkeerdruk

De parkeerdruk is het aantal gelijktijdig aanwezige geparkeerde voertuigen op een bepaald moment. De parkeerdruk wordt ook wel de 'bezetting' genoemd. Confrontatie tussen het aantal geparkeerde voertuigen en de capaciteit (aantal beschikbare parkeerplaatsen) geeft inzicht in de bezettingsgraad. De bezettingsgraad is dus de verhouding tussen de parkeerdruk en de beschikbare parkeercapaciteit.

### ► Parkeermotief

Met het parkeermotief wordt het doel bedoeld waarmee de parkeerder staat geparkeerd. Door het vergelijken van de geregistreerde kentekens op verschillende registratiemomenten kan een beeld worden verkregen van het parkeermotief. In dit onderzoek is onderscheid gemaakt in de volgende drie parkeermotieven:

- Bewoners
- Werknemers (lang parkeerders)
- Bezoekers (kort parkeerders).

Voor het bepalen van de parkeermotieven wordt een 'motieventabel' gebruikt. Het motief is vastgesteld per onderzoeksdag voor de verschillende meetmomenten. Hierin zijn de aannames opgenomen op welke momenten een geregistreerd voertuig aan een bepaald motief wordt toegekend. De voor dit onderzoek gebruikte motieven staan weergegeven in tabel 2.1. Op donderdag 16 en vrijdag 17 december is een bewonersmeting uitgevoerd, namelijk de ronde van 23:00 uur. Deze ronde is tevens gebruikt om het parkeermotief 'bewoner' voor de zaterdag te kunnen bepalen.

**Tabel 2.1: Bepaling van de parkeermotieven**

Doelgroep	Uitgangspunten
Bewoners	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Alle voertuigen die tijdens de meting om 23:00 uur zijn geregistreerd.</li></ul>
Werknemers/lang parkeerders	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Alle voertuigen die tenminste twee meetmomenten achter elkaar zijn geregistreerd, maar niet tijdens de meting van 23:00 uur.</li></ul>
Bezoekers/kort parkeerders	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Alle voertuigen die één ronde zijn geregistreerd, maar niet tijdens de meting van 23:00 uur.</li></ul>

### ► Enquête stakeholders

Het tweede onderdeel van dit onderzoek betreft een enquête. Deze is afgenomen onder de diverse stakeholders van het Dillenburgplein, namelijk bewoners, ondernemers (winkeleigenaren) en bezoekers. Voor elk van deze drie groepen is een vragenlijst opgesteld met vragen specifiek gericht op hun situatie. De opzet van de vragenlijst is opgenomen in bijlage 4 van de rapportage. De enquête is opgesteld en verwerkt door Bureau de Groot Volker. Voor afname is de enquête voorgelegd aan de gemeente Ridderkerk. De bezoekers zijn geënuquêteerd door veldwerkers van Bureau de Groot Volker, gelijktijdig met het parkeeronderzoek. De bewoners en ondernemers zijn per brief benaderd door de gemeente. Er is zowel in 2020 als in 2021 geënuquêteerd. De resultaten zijn met elkaar vergeleken.

## 2.2 Onderzoeksgebied

De onderzoeksvraag richt zich op het Dillenburgplein en de 200 meter schil. Dit gebied vormt de basis voor het parkeeronderzoek. In onderstaande figuur 2.1 is het onderzoeksgebied opgenomen.



**Figuur 2.1: Onderzoeksgebied met sectie-indeling**

Het onderzoeksgebied bestaat uit het winkelgebied Dillenburgplein (secties 1 t/m 8) en de 200 meter-schil daaromheen. De secties 1 en 3 betreffen het Dillenburgplein zelf. Hier is de blauwe zone ingevoerd. Het overige winkelgebied bevat samen met de 200 meter schil het parkeerregime vrij parkeren. De deelgebieden en het parkeerregime zijn bij de verwerking en rapportage gebruikt om inzicht te geven in het parkeergedrag per gebied/regime.

### ► Gebiedsindeling

Om op meer gedetailleerd niveau inzicht te bieden in de parkeergedragingen is het onderzoeksgebied opgedeeld in secties. Secties zijn wegvakken, over het algemeen van kruispunt tot kruispunt, en parkeerterreinen. Het belangrijkste uitgangspunt is dat een sectie een goed



beeld geeft van de parkeersituatie. Een sectie met slechts 2 parkeerplaatsen, geeft bijvoorbeeld al snel een vertekend beeld. Ook is rekening gehouden met het parkeerregime. Eén sectie kan niet bestaan uit meerdere parkeerregimes. Wel kan het zo zijn dat bijvoorbeeld een deel van de parkeerplaatsen in een sectie gereserveerd zijn voor een bepaalde doelgroep. De gedetailleerde sectie-indeling voor het onderzoeksgebied met sectienummers is weergegeven in bijlage 1.

### 2.3 Onderzoekperiode

In de onderstaande tabel zijn de registratiemomenten weergegeven.

**Tabel 2.2: Registratiemomenten**

Datum	Type dag	1	2	3	4	5	6	7	
do 16 december 2021	gem. werkdag	09:00	11:00	13:00	17:00	19:00	21:00	23:00	uur
vr 17 december 2021	koopavond	17:00	19:00	21:00	23:00				uur
za 18 december 2021	Winkelpiekdag (Snuffelpand)	09:00	11:00	13:00	15:00				uur

Het parkeeronderzoek is buiten de regionale schoolvakanties uitgevoerd en op een moment zonder grote evenementen. Op zaterdag was tevens het Snuffelpand geopend.

### 2.4 Weersomstandigheden

In de volgende tabel staan de weersomstandigheden van de drie onderzoeksdagen. De gegevens zijn afkomstig van het KNMI weerstation in Rotterdam. De gegevens geven een beeld of de weersomstandigheden normaal zijn voor de periode van het jaar. Weersomstandigheden, die niet normaal zijn voor de periode van het jaar, kunnen effect hebben op het verkeersgedrag.

**Tabel 2.3: Weersomstandigheden (bron: KNMI weerstation Rotterdam)**

Datum	Max. Temperatuur		Ref. zonneshijn.		Neerslag		Wind	
	Gemeten	Normaal	Gemeten	Normaal	Hoeveel.	Duur	Gem.	Max.
donderdag 16 december 2021	12.1 °C	7.2 °C	84%	21%	0.0 mm	0,0 uur	2 Bft	3 Bft
vrijdag 17 december 2021	8.4 °C	6.4 °C	0%	18%	0.0 mm	0.0 uur	2 Bft	4 Bft
zaterdag 18 december 2021	7.6 °C	6.4 °C	0%	18%	0.0 mm	0.0 uur	2 Bft	3 Bft

Op basis van de weeromstandigheden kan worden geconcludeerd dat het weer vrij normaal is voor de tijd van het jaar.

### 2.5 Bijzonderheden

Het onderzoek is uitgevoerd op een zaterdag waarop ook het Snuffelpand geopend was. In verband met corona was deze op dat moment elke zaterdag geopend in plaats van één keer per maand. Dit kan betekenen dat het aantal extra parkeerders in de vorm van bezoekers van het Snuffelpand geringer is dan tijdens het onderzoek in 2019.

Het onderzoek is uitgevoerd ten tijde van de coronacrisis. Het is van belang de bijbehorende coronamaatregelen, die tijdens het onderzoek van kracht waren, in acht te nemen bij de beoordeling van de resultaten.

### 3 Onderzoeksresultaten

In dit hoofdstuk worden de resultaten van het parkeeronderzoek in Slikkerveer besproken. In paragraaf 3.1 wordt als eerste ingegaan op de parkeercapaciteit en in paragraaf 3.2 op de parkeerdruk en bezettingsgraad. In paragraaf 3.3 worden de resultaten van het parkeermotief besproken. Vervolgens geeft paragraaf 3.4 inzicht in de verschillen met de resultaten uit de onderzoeken van 2019 en 2020. Paragraaf 5 bevat de resultaten van de afgenomen enquête onder stakeholders.

#### 3.1 Parkeercapaciteit

In het onderzoeksgebied is de parkeercapaciteit opgenomen. Daarbij is onderscheid gemaakt naar de diverse parkeercategorieën. In tabel 3.1 staat de parkeercapaciteit, onderverdeeld naar de verschillende parkeercategorieën per deelgebied en voor het hele onderzoeksgebied.

**Tabel 3.1: Parkeercapaciteit per deelgebied en per parkeerregime**

		Openbare parkeercategorieën						Totaal
		Vakken	Rijbaan	Gehandicapten	Laden en lossen	Laadpunt	Overig	
<b>Totaal onderzoeksgebied</b>		<b>298</b>	<b>213</b>	<b>7</b>	<b>12</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>532</b>
Gebied	Parkeerregime							
Winkelgebied Dillenburgplein	Totaal	120	22	6	0	0	0	<b>148</b>
	Vrij parkeren	54	22	3	0	0	0	<b>79</b>
	Blaauwe zone	66	0	3	0	0	0	<b>69</b>
200 meter schil	Vrij parkeren	178	191	1	12	0	2	<b>384</b>

In totaal zijn 532 openbare parkeerplaatsen in het onderzoeksgebied aanwezig. Hiervan zijn 511 openbare parkeergelegenheden voor algemeen gebruik beschikbaar. Daarnaast zijn 7 parkeergelegenheden alleen bestemd voor gehandicaptenparkeerders en 14 voor overige doelgroepen. Het merendeel van de parkeergelegenheden voor overige doelgroepen betreft laaden en losplaatsen. De blauwe zone op het Dillenburgplein betreft in totaal 66 parkeerplaatsen en 3 parkeergelegenheden voor gehandicapten. In bijlage 1 staat een uitgebreide tabel met de parkeercapaciteit op sectieniveau. De totale capaciteit is met 2 plaatsen verminderd ten opzichte van de metingen in 2019 en 2020. Op sectie 7, Reijerweg, ligt aan de gehele zuidkant een niet-doorgetrokken gele streep, waar dus niet geparkeerd mag worden. In 2019 en 2020 betrof dit de helft van de zuidkant.

#### 3.2 Bezettingsgraad

Voor alle meetmomenten is de parkeerdruk bepaald, het aantal gelijktijdig aanwezige voertuigen op een bepaald moment. De verhouding tussen de parkeerdruk en de beschikbare parkeercapaciteit geeft inzicht in de bezettingsgraad. In tabel 3.2 is de bezettingsgraad voor de drukste meetmomenten weergegeven. Het maatgevende moment in dit onderzoek is bepaald aan de hand van het drukste meetmoment in de blauwe zone (sectie 1 en 3). Dit om zo goed mogelijk de blauwe zone te kunnen evalueren. Wanneer de parkeerdruk gelijk is, is tevens gekeken naar de hoogste bezetting in het hele winkelgebied. De maatgevende momenten betreffen donderdag 16 december 17:00 uur, vrijdag 17 december om 17:00 uur en zaterdag 18 december om 15:00 uur.

**Tabel 3.2: Bezettingsgraad voor maatgevende meetmomenten blauwe zone per deelgebied/parkeerregime**

		Do.	Vr.	Za.	Drukste meting per gebied / regime		
		17 uur	17 uur	15 uur	Periode	Bezetting	Aantal
<b>Totaal onderzoeksgebied</b>		<b>63%</b>	<b>69%</b>	<b>78%</b>	<b>zaterdag, 15 uur</b>	<b>78%</b>	<b>416</b>
Buurt/gebied	Parkeerregime						
Winkelgebied Dillenburgplein	Totaal	72%	68%	85%	zaterdag, 15 uur	85%	126
	Vrij parkeren	75%	73%	80%	zaterdag, 11 uur	85%	67
	Blauwe zone	68%	61%	91%	zaterdag, 15 uur	91%	63
200 meter schil	Vrij parkeren	60%	70%	76%	donderdag, 23 uur	85%	328

De hoogste bezettingsgraad in de blauwe zone is waargenomen op zaterdag 18 december 2021 tussen 15:00 en 15:30 uur met 91%. Op dat moment staan 63 voertuigen geparkeerd op het Dillenburgplein. Op donderdag 16 december 2021 bedraagt de hoogste bezetting 68% om 17:00 uur en op vrijdag 17 december 2021 61% om 17:00 uur. De laagste bezettingsgraad van de blauwe zone is waargenomen op vrijdag 17 december 2020, na 23:00 uur, met 3 geparkeerde voertuigen.

De hoogste bezettingsgraad voor het gehele onderzoeksgebied is waargenomen op zaterdag 18 december 2021 tussen 15:00 en 15:30 uur met een bezettingsgraad van 78%. Op dat moment staan 416 openbaar geparkeerde voertuigen in het onderzoeksgebied. De laagste bezettingsgraad is waargenomen op donderdag 16 december 2021 tussen 13:00 en 13:30 uur met 55%. Op dat moment staan 292 openbaar geparkeerde voertuigen in het onderzoeksgebied.

#### Maximaal acceptabele bezettingsgraad

In de verkeerskunde wordt een maximale acceptabele bezettingsgraad van 80% vaak gehanteerd bij een hoog aandeel kortparkeerders. Bij een hoog aandeel langparkeerders is dat vaak een bezettingsgraad van 90%. Bij hogere bezettingsgraden neemt de kans op zoekverkeer toe met als gevolg rondrijbewegingen (met de nodige verkeersonveiligheid) en grotere kans op "foul" en "illegaal" geparkeerde voertuigen. Bij zeer hoge bezettingsgraden bestaat ook de kans op wachtende voertuigen. Omdat dit onderzoeksgebied gedeeltelijk woonwijk en gedeeltelijk winkelgebied betreft is 85% aangehouden.

#### ► Bezettingsgraad op sectie niveau

Op sectieniveau springen tijdens de 15 meetmomenten een aantal secties eruit. De bezettingsgraad is in deze secties 8 of meer meetmomenten gelijk of hoger dan 85%. Dit duidt op een structurele hoge bezettingsgraad. Tabel 3.3 toont deze secties voor de drie onderzoeksjaren met het aantal gemeten momenten dat de bezettingsgraad hoger dan 85% bedraagt met de bijbehorende capaciteit. Hierbij is te zien dat een aantal omliggende secties van het Dillenburgplein (2, 4, 5, 6 en 7) op tien of meer momenten een bezetting gelijk of hoger dan 85% heeft. Naast deze secties springen ook sectie 13, 23, 29 en 32 eruit. Figuur 3.4 toont voor het gehele onderzoeksgebied het aantal meetmomenten met een bezettingsgraad hoger dan 85% voor 2021.

Tabel 3.3: Aantal meetmomenten bezettingsgraad gelijk of hoger dan 85%, 2019-2020-2021

Sectie	Straat	Deelgebied	Capaciteit	Aantal meetmomenten >85%		
				2019	2020	2021
2	Louis de Colignylaan	Winkelgebied Dillenburgplein	4	3	7	12
4	Juliana van Stolbergstraat	Winkelgebied Dillenburgplein	16	4	11	13
5	Ruwaardlaan	Winkelgebied Dillenburgplein	7	10	11	11
6	Reijerweg	Winkelgebied Dillenburgplein	25	4	6	10
7	Reijerweg	Winkelgebied Dillenburgplein	5	10	10	11
9	Willem de Zwijgerstraat	200 meter schil	4	7	8	6
13	Johann Sebastian Bachstraat	200 meter schil	17	8	8	13
14	Van Anrooystraat	200 meter schil	26	11	11	9
16	Brederodestraat	200 meter schil	14	2	5	9
18	Brederodestraat	200 meter schil	12	7	10	5
19	Ruwaardlaan	200 meter schil	13	4	9	8
23	Waldeck Pyrmontstraat	200 meter schil	4	0	5	11
29	Mecklenburgstraat	200 meter schil	5	8	7	12
30	Mecklenburgstraat	200 meter schil	17	8	12	9
32	Louis de Colignylaan	200 meter schil	30	2	7	10



Figuur 3.4: Aantal meetmomenten bezettingsgraad gelijk of hoger dan 85% (2021)

De uitgebreide tabellen met daarin de parkeerdruk en bezettingsgraad per dag, meetmoment en sectie zijn opgenomen in bijlage 2. De bezettingsgraad is tevens gevisualiseerd voor de maatgevende meetmomenten per onderzoeksdag, deze zijn weergegeven in bijlage 3.

### Bezettingsgraad van 100% of hoger

In een aantal secties is een bezettingsgraad van 100% of hoger gemeten. Bij een bezettingsgraad van 100% in een sectie zijn alle parkeergelegenheden bezet. Als de bezettingsgraad hoger is dan 100%, betekent dit veelal fout parkeren. Maar een bezettingsgraad hoger dan 100% kan ook veroorzaakt worden door efficiënter gebruik van de parkeercapaciteit, bijvoorbeeld kleine auto's en/of dicht op elkaar parkeren.

### 3.3 Parkeermotief

Bij het parkeermotief is onderscheid gemaakt in bewoner, werker en bezoeker. Een bewoner is een parkeerder die tijdens de nachtmeting is waargenomen. Een werker is een parkeerder die minimaal 2 keer achter elkaar is waargenomen en niet tijdens de nachtmeting. Een bezoeker is een parkeerder die één meetmoment is waargenomen en niet tijdens de nachtmeting.

In de tabellen 3.5 t/m 3.7 is het parkeermotief op het maatgevend meetmoment per onderzoeksdag weergegeven.

**Tabel 3.5: Parkeermotief maatgevend meetmoment donderdag 16 december 2021 - 17:00 uur**

		Wonen		Werknemer		Bezoeker		Totaal	
		Aantal	Aandeel	Aantal	Aandeel	Aantal	Aandeel	Aantal	Bezet.
<b>Totaal onderzoeksgebied</b>		<b>237</b>	<b>71%</b>	<b>27</b>	<b>8%</b>	<b>72</b>	<b>21%</b>	<b>336</b>	<b>63%</b>
Buurt/gebied	Regime								
Winkelgebied Dillenburgplein	Totaal	35	33%	11	10%	60	57%	106	72%
	Vrij parkeren	34	58%	10	17%	15	25%	59	75%
	Blauwe zone	1	2%	1	2%	45	96%	47	68%
200 meter schil	Vrij parkeren	202	88%	16	7%	12	5%	230	60%

Het maatgevende moment op donderdag 16 december om 17:00 uur laat zien dat in het gehele onderzoeksgebied 71% van alle parkeerders bewoners betreft, 8% bestaat uit werknemers/langparkeerders en 21% uit bezoekers. Duidelijk is te zien dat in de blauwe zone vrijwel alleen bezoekers parkeren, namelijk 96% van alle parkeerders. Verder is slechts 1 bewoner en 1 werknemer/langparkeerder gemeten.

**Tabel 3.6: Parkeermotief maatgevend meetmoment vrijdag 17 december 2021 - 17:00 uur**

		Wonen		Werknemer		Bezoeker		Totaal	
		Aantal	Aandeel	Aantal	Aandeel	Aantal	Aandeel	Aantal	Bezet.
<b>Totaal onderzoeksgebied</b>		<b>256</b>	<b>69%</b>	<b>30</b>	<b>8%</b>	<b>83</b>	<b>22%</b>	<b>369</b>	<b>69%</b>
Buurt/gebied	Regime								
Winkelgebied Dillenburgplein	Totaal	39	39%	5	5%	56	56%	100	68%
	Vrij parkeren	39	67%	4	7%	15	26%	58	73%
	Blauwe zone	0	0%	1	2%	41	98%	42	61%
200 meter schil	Vrij parkeren	217	81%	25	9%	27	10%	269	70%

Het maatgevende moment op vrijdag 17 december om 17:00 uur laat zien dat in het gehele onderzoeksgebied 69% van alle parkeerders bewoners betreft, 8% bestaat uit werknemers/langparkeerders en 22% uit bezoekers. Ook op vrijdag is duidelijk zichtbaar dat in de blauwe zone vrijwel alleen bezoekers parkeren, namelijk 98% van alle parkeerders. Verder is slechts 1 werknemer/langparkeerder gemeten.

**Tabel 3.7: Parkeermotief maatgevend meetmoment zaterdag 18 december 2021 - 15:00 uur**

		Wonen		Werknemer		Bezoeker		Totaal	
		Aantal	Aandeel	Aantal	Aandeel	Aantal	Aandeel	Aantal	Bezet.
<b>Totaal onderzoeksgebied</b>		<b>224</b>	<b>54%</b>	<b>57</b>	<b>14%</b>	<b>135</b>	<b>32%</b>	<b>416</b>	<b>78%</b>
Buurt/gebied	Regime								
Winkelgebied Dillenburgplein	Totaal	30	24%	12	10%	84	67%	126	85%
	Vrij parkeren	30	48%	9	14%	24	38%	63	80%
	Blauwe zone	0	0%	3	5%	60	95%	63	91%
200 meter schil	Vrij parkeren	194	67%	45	16%	51	18%	290	76%

Het maatgevende moment op zaterdag 18 december om 15:00 uur laat zien dat in het gehele onderzoeksgebied 54% van de parkeerders in het hele onderzoeksgebied bewoners betreft, 14% bestaat uit werknemers/langparkeerders en 32% uit bezoekers/kortparkeerders. Net als op donderdag en vrijdag parkeren in de blauwe zone vrijwel alleen bezoekers, namelijk 95% van alle parkeerders. Verder zijn 3 werknemers/langparkeerders gemeten.

Tabel 3.8 toont de verhouding tussen het aandeel bezoekers en het aandeel wonen en werken tezamen in het gebied met regime vrij parkeren (het winkelgebied rondom het Dillenburgplein en de 200 meter schil). Daarnaast geeft de tabel een overzicht van de restcapaciteit, uitgaande van een maximale gewenste bezettingsgraad van 85%.

**Tabel 3.8: Parkeermotief per ronde, vrij parkeren (winkelgebied Dillenburgplein en 200 meter schil)**

Meetmoment	Wonen + werken		Bezoeker		Totaal		Restcapaciteit
	Aantal	Aandeel	Aantal	Aandeel	Aantal	Bezet.	Obv 85%
do 16 dec 2021, 09:00-09:30 uur	241	89%	29	11%	270	58%	124
do 16 dec 2021, 11:00-11:30 uur	241	90%	28	10%	269	58%	125
do 16 dec 2021, 13:00-13:30 uur	234	90%	27	10%	261	56%	133
do 16 dec 2021, 17:00-17:30 uur	262	91%	27	9%	289	62%	105
do 16 dec 2021, 19:00-19:30 uur	337	95%	18	5%	355	77%	39
do 16 dec 2021, 21:00-21:30 uur	364	96%	16	4%	380	82%	14
do 16 dec 2021, 23:00-23:30 uur	387	100%	0	0%	387	84%	7
vr 17 dec 2021, 17:00-17:30 uur	285	87%	42	13%	327	71%	67
vr 17 dec 2021, 19:00-19:30 uur	323	93%	25	7%	348	75%	46
vr 17 dec 2021, 21:00-22:30 uur	355	97%	10	3%	365	79%	29
vr 17 dec 2021, 23:00-23:30 uur	373	100%	0	0%	373	81%	21
za 18 dec 2021, 09:00-09:30 uur	332	94%	23	6%	355	77%	39
za 18 dec 2021, 11:00-11:30 uur	309	89%	38	11%	347	75%	47
za 18 dec 2021, 13:00-13:30 uur	305	89%	36	11%	341	74%	53
za 18 dec 2021, 15:00-15:30 uur	278	78%	75	21%	353	76%	41

Tabel 3.8 laat zien dat het aandeel wonen en werken tezamen in het gebied met parkeerregime vrij parkeren minimaal 78% bedraagt en maximaal 100% (tijdens de nachtmetingen). Het hoogste aandeel bezoekers is gemeten op zaterdag 18 december 2021 om 15:00 uur met 21% van alle parkeerders. De restcapaciteit van alle meetmomenten bevindt zich tussen de 7 en 133 parkeerplaatsen.

Tabel 3.9 laat ook de verhoudingen zien tussen het aandeel bezoekers en het aandeel wonen en werken tezamen, maar dan specifiek gericht op het Dillenburgplein zelf, de blauwe zone (secties 1 en 3).

**Tabel 3.9: Parkeermotief per ronde, blauwe zone Dillenburgplein (secties 1 en 3)**

Meetmoment	Wonen + werken		Bezoeker		Totaal		Restcapaciteit
	Aantal	Aandeel	Aantal	Aandeel	Aantal	Bezet.	Obv 85%
do 16 dec 2021, 09:00-09:30 uur	3	11%	25	89%	28	41%	31
do 16 dec 2021, 11:00-11:30 uur	2	6%	32	94%	34	49%	25
do 16 dec 2021, 13:00-13:30 uur	2	6%	29	94%	31	45%	28
do 16 dec 2021, 17:00-17:30 uur	2	4%	45	96%	47	68%	12
do 16 dec 2021, 19:00-19:30 uur	3	23%	10	77%	13	19%	46
do 16 dec 2021, 21:00-21:30 uur	3	27%	8	73%	11	16%	48
do 16 dec 2021, 23:00-23:30 uur	5	100%	0	0%	5	7%	54
vr 17 dec 2021, 17:00-17:30 uur	1	2%	41	98%	42	61%	17
vr 17 dec 2021, 19:00-19:30 uur	2	8%	23	92%	25	36%	34
vr 17 dec 2021, 21:00-22:30 uur	2	50%	2	50%	4	6%	55
vr 17 dec 2021, 23:00-23:30 uur	3	100%	0	0%	3	4%	56
za 18 dec 2021, 09:00-09:30 uur	3	8%	34	92%	37	54%	22
za 18 dec 2021, 11:00-11:30 uur	3	6%	48	94%	51	74%	8
za 18 dec 2021, 13:00-13:30 uur	5	9%	52	91%	57	83%	2
za 18 dec 2021, 15:00-15:30 uur	3	5%	60	95%	63	91%	-4

De tabel laat zien dat het aandeel wonen en werken tezamen op het Dillenburgplein minimaal 2% bedraagt en maximaal 100% (tijdens de nachtmetingen). Duidelijk is te zien dat tijdens de blauwe zonetijden (08:00-18:00 uur) het aantal bewoners/werknemers erg laag is met zelfs een aandeel van 2% op vrijdag 17 december 2021 om 17:00 uur. Op donderdag 16 december 2021 om 09:00 uur is dit aandeel het hoogste met 11%. De restcapaciteit ligt tussen de -4 en 56 parkeerplaatsen.

De uitgebreide tabellen met daarin de motieven per dag, meetmoment en sectie zijn te vinden in bijlage 2. De parkeermotieven zijn tevens gevisualiseerd voor de drukste meetmomenten op donderdag, vrijdag en de zaterdag. Deze zijn weergegeven in bijlage 3.

### 3.4 Vergelijking resultaten met parkeeronderzoeken 2019 en 2020

De resultaten van dit onderzoek zijn vergeleken met de resultaten van het onderzoek uitgevoerd in maart/april 2019 en met het eerste herhalingsonderzoek in december 2020. Tijdens het onderzoek van 2019 zijn twee zaterdagen gemeten. Voor de vergelijking is gebruik gemaakt van zaterdag 6 april. Op deze dag was het Snuffelpand geopend. Deze situatie komt daardoor het beste overeen met de situatie in 2020 en 2021.

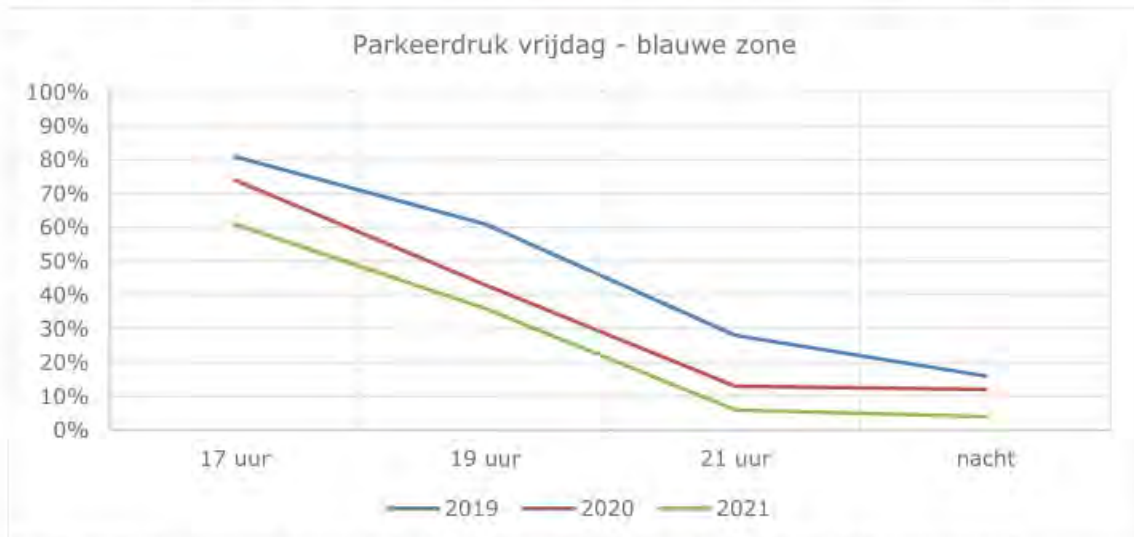
Daarnaast moet worden opgemerkt dat sectie 32 tijdens het onderzoek in 2019 op donderdag en vrijdag niet is meegenomen. Hier dient rekening mee te worden gehouden bij de vergelijking van het parkeermotief. In de parkeerbezetting is deze sectie wel meegenomen.

► **Parkeerdruk**

Onderstaande grafieken bevatten een vergelijking van de parkeerdruk in de blauwe zone in de onderzoeken van 2019, 2020 en 2021. In 2019 was uiteraard nog geen sprake van een blauwe zone, daarom is hiervoor de gecombineerde bezetting van secties 1 en 3 apart berekend.



**Figuur 3.10: Vergelijking parkeerdruk donderdag 2019, 2020 en 2021, blauwe zone Dillenburgplein**



**Figuur 3.11: Vergelijking parkeerdruk vrijdag 2019, 2020 en 2021, blauwe zone Dillenburgplein**





**Figuur 3.12: Vergelijking parkeerdruk zaterdag 2019, 2020 en 2021, blauwe zone Dillenburgplein**

De figuren laten zien dat de parkeerdruk in de blauwe zone in 2021 over het algemeen lager is dan in 2019 (en ook dan die van 2020). Uitzondering hierop zijn de meetmomenten van donderdag 17:00 uur en zaterdag 15:00 uur. In 2021 was de bezetting op donderdag 17:00 uur 68% tegenover 59% in 2019. In 2021 was de bezetting op zaterdag 15:00 uur 91% tegenover 88% in 2019. Op vrijdag is tijdens het onderzoek van 2021 hetzelfde patroon te zien als in 2019 en 2020. Wel is op alle momenten de parkeerdruk lager, 20% lager om 17:00 uur tot maximaal 25% lager om 19:00 uur. Op zaterdag is de parkeerdruk in 2021 tijdens alle meetmomenten met uitzondering van 15:00 uur lager dan in 2019. Hierbij valt op dat de parkeerdruk vooral om 15:00 uur toeneemt met 3% ten opzichte van 2019 en met 27% ten opzichte van 2020. De resultaten van 2021 komen redelijk overeen met die van 2020.

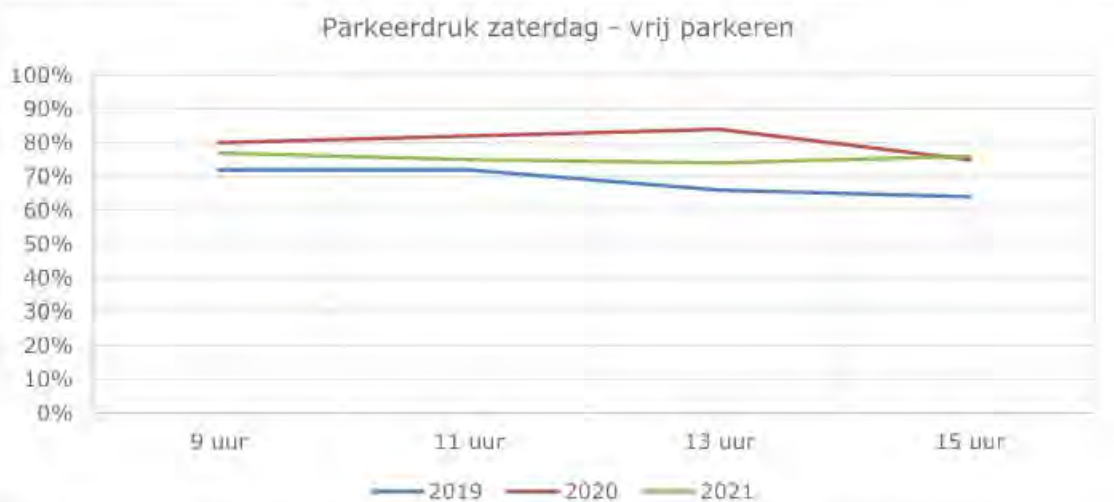
Nu duidelijk is wat de veranderingen zijn in de parkeerdruk in de blauwe zone op het Dillenburgplein is het ook interessant om te analyseren wat deze veranderingen zijn in de rest van het onderzoeksgebied. Hiervoor kan worden gekeken naar de parkeerdruk in de secties met het regime vrij parkeren.



**Figuur 3.13: Vergelijking parkeerdruk donderdag 2019, 2020 en 2021, vrij parkeren**



**Figuur 3.14: Vergelijking parkeerdruk vrijdag 2019, 2020 en 2021, vrij parkeren**



**Figuur 3.15: Vergelijking parkeerdruk zaterdag 2019, 2020 en 2021, vrij parkeren**

De figuren laten zien dat in het gebied met vrij parkeren de parkeerdruk in 2021 op alle momenten tijdens de drie onderzoeksdagen hoger is dan in 2019. Op donderdag is de grootste toename gemeten om 11:00 uur met 15% ten opzichte van 2019. Tijdens de nachtmeting op donderdag ligt de parkeerdruk 6% hoger dan die van 2019, 84% om 78%. Op vrijdag is ook voor het vrij parkeren tijdens de onderzoeken van 2019, 2020 en 2021 hetzelfde patroon te zien. In 2021 is de parkeerdruk op alle momenten iets hoger ten opzichte van die van 2019, variërend van 3 tot 6%. Op zaterdag is de parkeerdruk in 2021 op alle momenten hoger dan in 2019. De grootste toename is gemeten om 15:00 uur met 76% in 2021 tegenover 64% in 2019. Om 11:00 uur en 13:00 uur ligt de parkeerdruk wel een stuk lager dan gemeten in 2020.

Wanneer wordt gekeken naar de gemiddelde parkeerdruk van alle meetmomenten van de afzonderlijke secties kennen de secties 1 en 3 (blauwe zone) in 2021 een duidelijke afname in parkeerdruk ten opzichte van 2019. Daarnaast kennen ook de secties 8 (Reijerweg), 15 (Van Anrooystraat) en 24 (Brederostraat) een daling in de parkeerdruk van gemiddeld 2 of 3 voertuigen per meetmoment. De grootste toename is gemeten in de secties 4 (Juliana van Stolbergstraat), 16 (Brederostraat) en 22 (Louise de Coligny laan), namelijk een toename van gemiddeld 4 voertuigen

per meetmoment. Ook de secties 6 (Reijerweg) en 17 (Jan Willem Frisostraat) tonen een toename, van gemiddeld 3 geparkeerde voertuigen per meetmoment.

Een uitgebreide tabel met daarin de vergelijking van de parkeerdruk per dag, meetmoment en sectie is te vinden in bijlage 2.

### ▸ Parkeermotief

Naast de parkeerdruk is ook een vergelijking gemaakt van het parkeermotief van de parkeerders tussen de onderzoeken van 2019, 2020 en 2021. Hieronder zijn tabellen opgesteld met daarin de vergelijking van het parkeermotief van alle meetmomenten per dag. Hierbij zijn bewoners en werknemers/langparkeerders samen geteld en de bezoekers afzonderlijk om zo een duidelijk beeld te krijgen van het functioneren van de blauwe zone.

**Tabel 3.16: Vergelijking parkeermotief donderdag 2019, 2020 en 2021, blauwe zone Dillenburgplein**

Meetmoment	Wonen + werken		Bezoeker		Totaal	
	Aantal	Aandeel	Aantal	Aandeel	Aantal	Bezet.
Do 28 mrt 2019, 09:00 uur	10	29%	24	71%	34	49%
Do 10 dec 2020, 09:00 uur	1	3%	30	97%	31	45%
Do 16 dec 2021, 09:00 uur	3	11%	25	89%	28	41%
Verschiil 2019-2021		-7		+1		-6
Do 28 mrt 2019, 11:00 uur	9	22%	32	78%	41	59%
Do 10 dec 2020, 11:00 uur	0	0%	39	100%	39	57%
Do 16 dec 2021, 11:00 uur	2	6%	32	94%	34	49%
Verschiil 2019-2021		-7		+/- 0		-7
Do 28 mrt 2019, 13:00 uur	8	20%	32	80%	40	58%
Do 10 dec 2020, 13:00 uur	1	2%	45	98%	46	67%
Do 16 dec 2021, 13:00 uur	2	6%	29	94%	31	45%
Verschiil 2019-2021		-6		-3		-9
Do 28 mrt 2019, 17:00 uur	13	32%	28	68%	41	59%
Do 10 dec 2020, 17:00 uur	3	6%	43	93%	46	67%
Do 16 dec 2021, 17:00 uur	2	4%	45	96%	47	68%
Verschiil 2019-2021		-11		+17		+6
Do 28 mrt 2019, 19:00 uur	12	38%	20	63%	32	46%
Do 10 dec 2020, 19:00 uur	5	34%	10	67%	15	22%
Do 16 dec 2021, 19:00 uur	3	23%	10	77%	13	19%
Verschiil 2019-2021		-9		-10		-19
Do 28 mrt 2019, 21:00 uur	11	69%	5	31%	16	23%
Do 10 dec 2020, 21:00 uur	4	50%	4	50%	8	12%
Do 16 dec 2021, 21:00 uur	3	27%	8	73%	11	16%
Verschiil 2019-2021		-8		+3		-5
Do 28 mrt 2019, nacht	14	100%	0	0%	14	20%
Do 10 dec 2020, nacht	5	100%	0	0%	5	7%
Do 16 dec 2021, nacht	5	100%	0	0%	5	7%
Verschiil 2019-2021		-9		-		-9

De vergelijking van het parkeermotief op donderdag laat zien dat er in 2021, net zoals in 2020, duidelijk minder bewoners en werknemers/langparkeerders op het Dillenburgplein parkeerden. Ook op momenten dat de blauwe zone niet geldt, tussen 18:00 uur en 08:00 uur, parkeren er minder bewoners dan in 2019. Het verschil in het aantal bezoekers schommelt wat. Dit in tegenstelling tot 2020 toen overdag een duidelijke stijging was te zien. Alleen om 17:00 uur is een

forse stijging te zien van 17 bezoekers in 2021 ten opzichte van 2019. In de avond neemt het aantal bezoekers juist af met een afname van 10 bezoekers om 19:00 uur.

**Tabel 3.17: Vergelijking parkeermotief vrijdag 2019, 2020 en 2021, blauwe zone Dillenburgplein**

Meetmoment	Wonen + werken		Bezoeker		Totaal	
	Aantal	Aandeel	Aantal	Aandeel	Aantal	Bezet.
Vr 29 mrt 2019, 17:00 uur	7	13%	49	88%	56	81%
Vr 11 dec 2020, 17:00 uur	2	4%	49	96%	51	74%
Vr 17 dec 2021, 17:00 uur	1	2%	41	98%	42	61%
Vershil		-6		-8		-14
Vr 29 mrt 2019, 19:00 uur	11	26%	31	74%	42	61%
Vr 11 dec 2020, 19:00 uur	3	10%	27	90%	30	43%
Vr 17 dec 2021, 19:00 uur	2	8%	23	92%	25	36%
Vershil		-9		-8		-17
Vr 29 mrt 2019, 21:00 uur	13	68%	6	32%	19	28%
Vr 11 dec 2020, 21:00 uur	6	67%	3	33%	9	13%
Vr 17 dec 2021, 21:00 uur	2	50%	2	50%	4	6%
Vershil		-11		-4		-15
Vr 5 april 2019, nacht	11	100%	0	0%	11	16%
Vr 11 dec 2020, nacht	8	100%	0	0%	8	12%
Vr 17 dec 2021, nacht	3	100%	0	0%	3	4%
Vershil		-8		-		-8

Tabel 3.17 laat zien dat op vrijdag het aantal bewoners en werknemers/langparkeerders duidelijk is afgenomen ten opzichte van 2019, ook na 18:00 uur. Maar ook het aantal bezoekers neemt af ten opzichte van 2019 en 2020. Dit leidt ertoe dat de totale parkeerdruk in de blauwe zone op vrijdagavond flink is afgenomen.

**Tabel 3.18: Vergelijking parkeermotief zaterdag 2019, 2020 en 2021, blauwe zone Dillenburgplein**

Meetmoment	Wonen + werken		Bezoeker		Totaal	
	Aantal	Aandeel	Aantal	Aandeel	Aantal	Bezet.
Za 6 april 2019, 09:00 uur	10	24%	31	76%	41	59%
Za 12 dec 2020, 09:00 uur	3	9%	31	91%	34	49%
Za 18 dec 2021, 09:00 uur	3	8%	34	92%	37	54%
Vershil		-7		+3		-4
Za 6 april 2019, 11:00 uur	12	21%	45	79%	57	83%
Za 12 dec 2020, 11:00 uur	2	4%	55	96%	57	83%
Za 18 dec 2021, 11:00 uur	3	6%	48	94%	51	74%
Vershil		-9		+3		-6
Za 6 april 2019, 13:00 uur	15	25%	46	75%	61	88%
Za 12 dec 2020, 13:00 uur	3	5%	55	95%	58	84%
Za 18 dec 2021, 13:00 uur	5	9%	52	91%	57	83%
Vershil		-10		+6		-4
Za 6 april 2019, 15:00 uur	12	20%	49	80%	61	88%
Za 12 dec 2020, 15:00 uur	2	5%	42	95%	44	64%
Za 18 dec 2021, 15:00 uur	3	5%	60	95%	63	91%
Vershil		-9		+11		+2

Ook op zaterdag is te zien dat het aantal bewoners en werknemers/langparkeerders is afgenomen met maximaal 10 parkeerders om 13:00 uur. Het aantal bezoekers is daarentegen in 2021 een stuk hoger ten opzichte van 2019. Al met al is de totale parkeerdruk op het Dillenburgplein in 2021, met uitzondering van 15:00 uur, afgenomen.

Een verdere uitwerking van de vergelijking van het parkeermotief per dag en per sectie is te vinden in bijlage 2. Daarnaast zijn ook de maatgevende momenten per onderzoeksdag van beide onderzoeken vergeleken. Hierbij is voor 2019 het drukste moment in het winkelgebied Dillenburgplein gekozen, omdat dit het beste overeenkomt met de onderzoeken van 2020 en 2021.

### 3.5 Enquête stakeholders

Naast het parkeeronderzoek is een enquête afgenomen onder stakeholders van het Dillenburgplein om hiermee te achterhalen hoe zij de parkeersituatie voor en na de invoering van de blauwe zone ervaren. Op deze manier kan worden vastgesteld of de invoering het gewenste effect heeft bewerkstelligd. Per groep stakeholders worden de belangrijkste resultaten weergegeven. De gesloten vragen worden gepresenteerd aan de hand van figuren. In bijlage 4 is de opzet van de enquête per stakeholders en een uitwerking van alle antwoorden van de respondenten opgenomen.

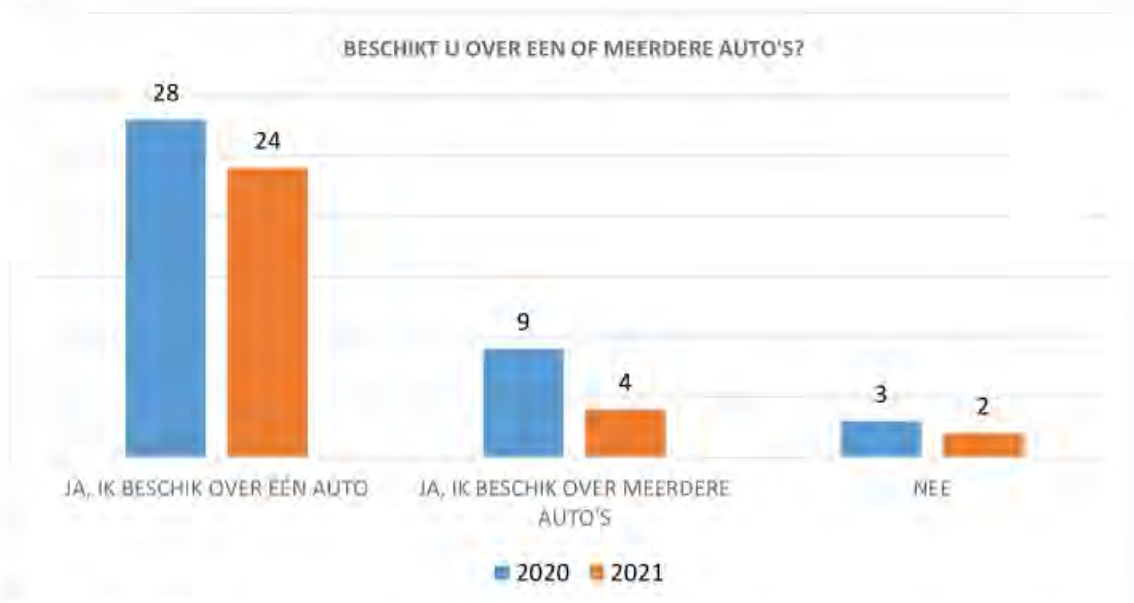
#### ► Bewoners

2020:

De enquête is verstuurd aan 167 bewoners op en rondom het Dillenburgplein. Deze is ingevuld door 40 personen. De respondenten zijn woonachtig aan de Reijerweg (14), de Mecklenburgstraat (9), Stadhouderslaan (7), de Ruwaardlaan (6) en het Dillenburgplein zelf (4).

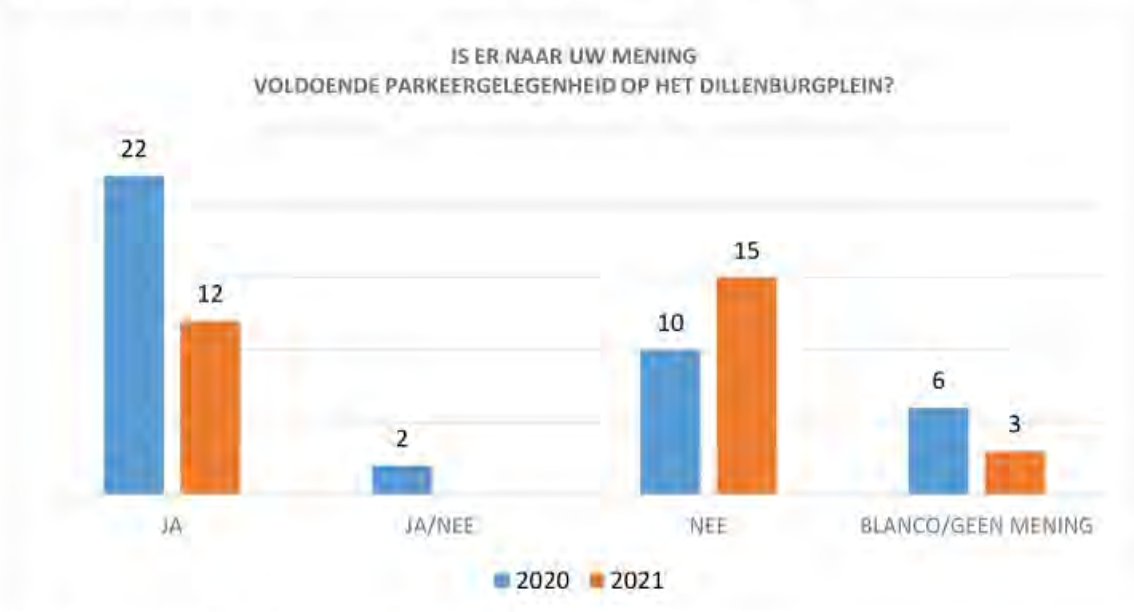
2021:

De enquête is verstuurd aan 167 bewoners op en rondom het Dillenburgplein. Deze is ingevuld door 30 personen. De respondenten zijn woonachtig aan de Reijerweg (12), de Mecklenburgstraat (5), Stadhouderslaan (4), Louise de Colignyalaan (2), Ruwaardlaan (2) en het Dillenburgplein zelf (5).



**Figuur 3.19: Antwoorden vraag 2 enquête bewoners**

Van de 30 respondenten in 2021 beschikken er 24 over één auto en vier respondenten over meerdere auto's. Twee respondenten geven aan niet over een auto te beschikken. Negen bewoners van het Dillenburgplein en de Reijerweg geven aan niet voor de deur van hun eigen woning te kunnen parkeren, Van de overige respondenten geven er slechts drie aan niet voor de deur van hun eigen woning te kunnen parkeren. Zes bewoners geven aan dat zij na invoering van de blauwe zone hun voertuig op een andere plek parkeren dan voorheen.



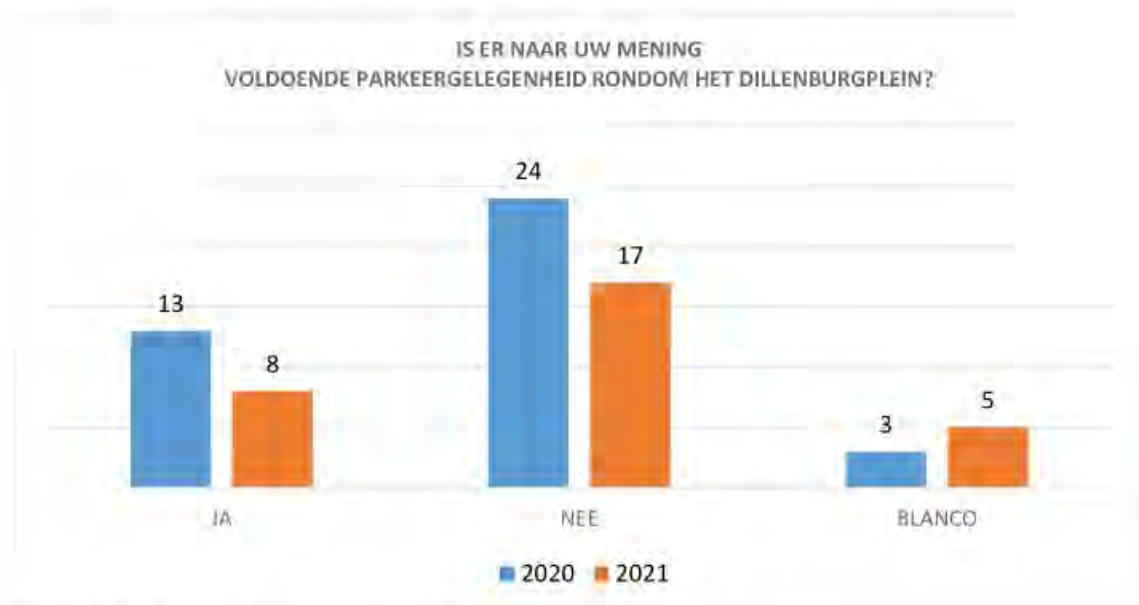
**Figuur 3.20: Antwoorden vraag 6 enquête bewoners**

In 2020 zijn 22 respondenten van mening dat er voldoende parkeergelegenheid is op het Dillenburgplein, dat is iets meer dan helft van de respondenten, 10 bewoners (25%) zijn het hier niet mee eens en zes bewoners hebben geen mening of de vraag met blanco ingevuld. In 2021 zijn 12 respondenten van mening dat er voldoende parkeergelegenheid is op het Dillenburgplein, dat is 40% van de respondenten, 15 bewoners (50%) zijn het hier niet mee eens en drie bewoners hebben geen mening of de vraag met blanco ingevuld. Het aantal respondenten dat aangeeft dat er onvoldoende parkeergelegenheid is op het Dillenburgplein is behoorlijk gestegen.



Figuur 3.21: Antwoorden vraag 8 enquête bewoners

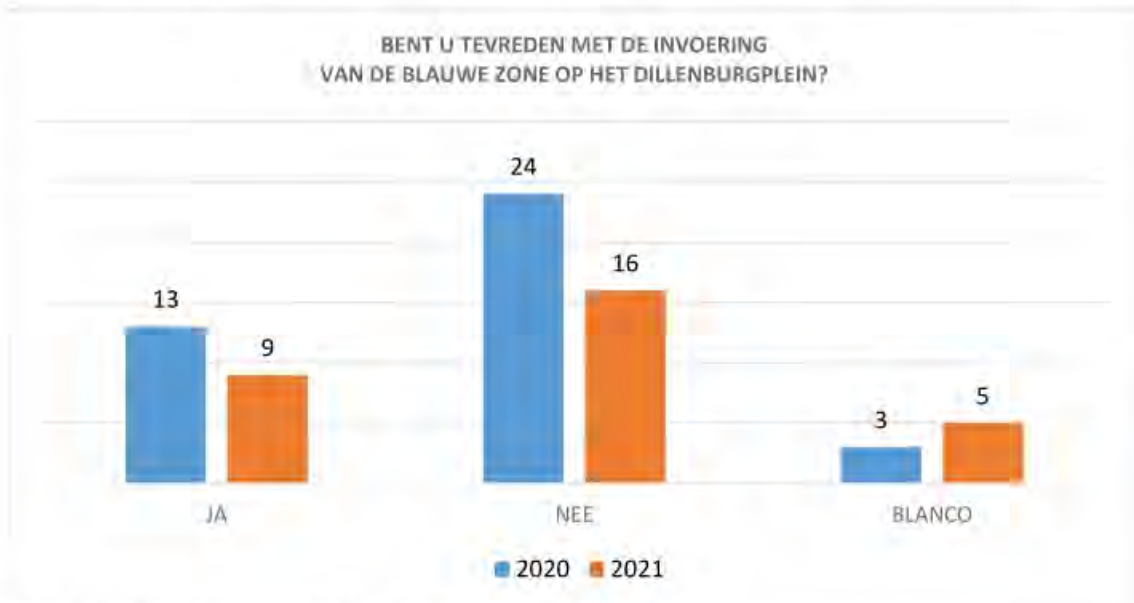
Zowel in 2020 als in 2021 wordt door de meeste respondenten overlast ervaren van de parkeerdruk. Er wordt niet één specifiek moment genoemd wanneer de overlast wordt ervaren, vaak zijn het meerdere momenten (vrijdag/zaterdag, tijdens de blauwe zone-uren, middag/avond). Werknemers van de winkels, die in de omgeving van het Dillenburgplein parkeren, onderwijzend personeel van De Regenboogschool, het Snuffelpand, het buurthuis en op zondag kerkgangers worden genoemd als argumenten voor een hoge parkeerdruk. 18 bewoners ervaren in 2021 overlast van de hoge parkeerdruk tegenover 10 bij wie dit niet het geval is. De meest genoemde vorm van overlast betreft het gebrek aan een parkeerplaats voor de eigen woning, waardoor men verder van huis moet parkeren.



Figuur 3.22: Antwoorden vraag 10 enquête bewoners

Wat betreft parkeren in de straten rondom het Dillenburgplein is, zowel in 2020 als in 2021 een meerderheid van mening dat er onvoldoende parkeergelegenheid is. Acht respondenten in 2021

vinden het wel voldoende. De bewoners van de Reijerweg geven aan dat de hoge parkeerdruk overdag mede wordt veroorzaakt door de Regenboogschool. Niet alleen haal- en brengverkeer, maar ook leerkrachten die in hun straat parkeren worden als overlast ervaren. Verder wordt ook de zaterdag als druk bestempeld. Zes bewoners vinden dat het de hele week te druk is qua parkeren in hun straat.



**Figuur 3.23: Antwoorden vraag 12 enquête bewoners**

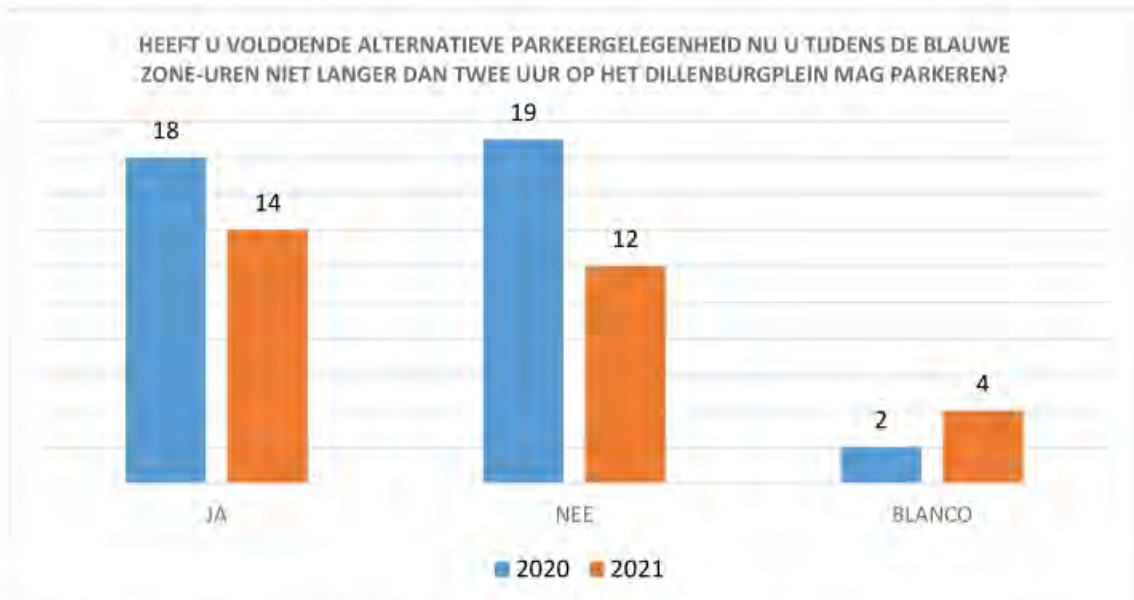
Het feit dat de meeste bewoners van mening zijn dat er niet voldoende parkeergelegenheid is rondom het Dillenburgplein blijkt ook uit de volgende vraag. Van alle bewoners zijn er in 2020 13 en in 2021 9 respondenten tevreden met de blauwe zone, respectievelijk 24 (in 2020) en 16 (in 2021) zijn ontevreden. Het belangrijkste argument hiervoor is dat zij in hun eigen straat geen parkeerplek meer hebben, omdat alle langparkeerders zich verplaatsen naar de straten rondom het Dillenburgplein.



**Figuur 3.24: Antwoorden vraag 13 enquête bewoners**

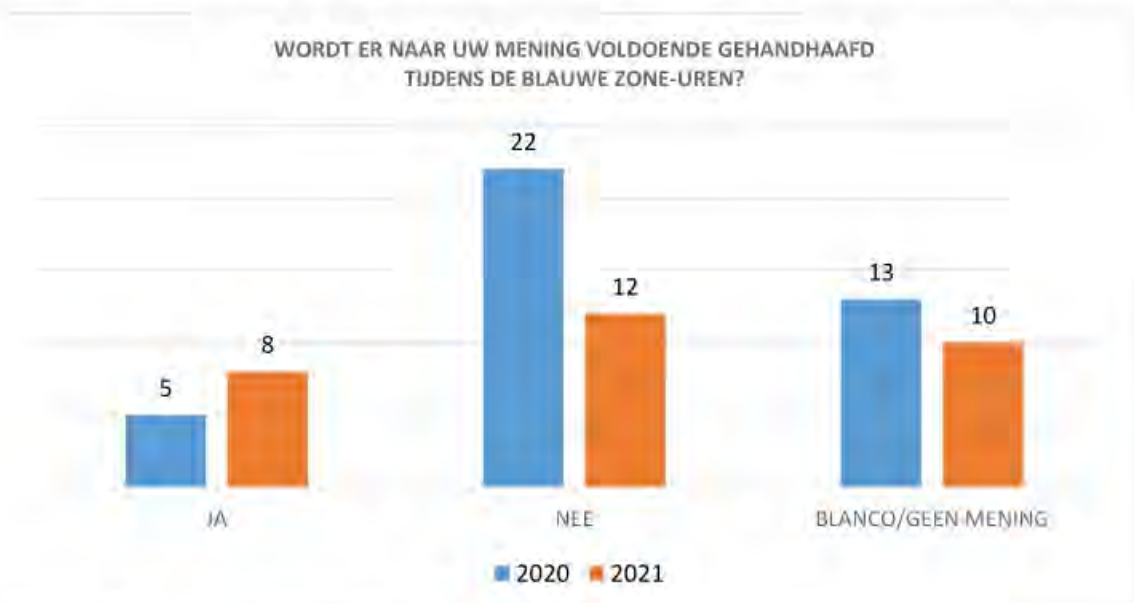


Dit komt ook naar voren in de volgende vraag, namelijk of de bewoners in hun eigen straat een verandering in parkeerdruk ervaren. Een duidelijke meerderheid ervaart dit. Volgens 25 respondenten in 2020 en 18 respondenten in 2021 is het drukker geworden in hun straat na invoering van de blauwe zone.



**Figuur 3.25: Antwoorden vraag 14 enquête bewoners**

In 2020 geeft iets meer dan de helft van de bewoners aan dat ze niet beschikken over voldoende alternatieve parkeergelegenheid in de nieuwe situatie. Er zijn 18 bewoners voor wie dit wel geldt, maar soms wel een stuk verder van hun woning. In 2021 geeft juist een kleine meerderheid, 14 respondenten aan, dat ze beschikken over voldoende alternatieve parkeergelegenheid. Met name de bewoners van de Reijerweg oordelen negatief over voldoende alternatieve parkeergelegenheid.



**Figuur 3.26: Antwoorden vraag 15 enquête bewoners**

Wat betreft de handhaving in de blauwe zone wordt volgens 22 respondenten niet voldoende gehandhaafd. 5 bewoners vinden van wel en 12 hebben geen mening. In 2021 bedragen deze getallen respectievelijk 8, 12 en 10.

► **Ondernemers**

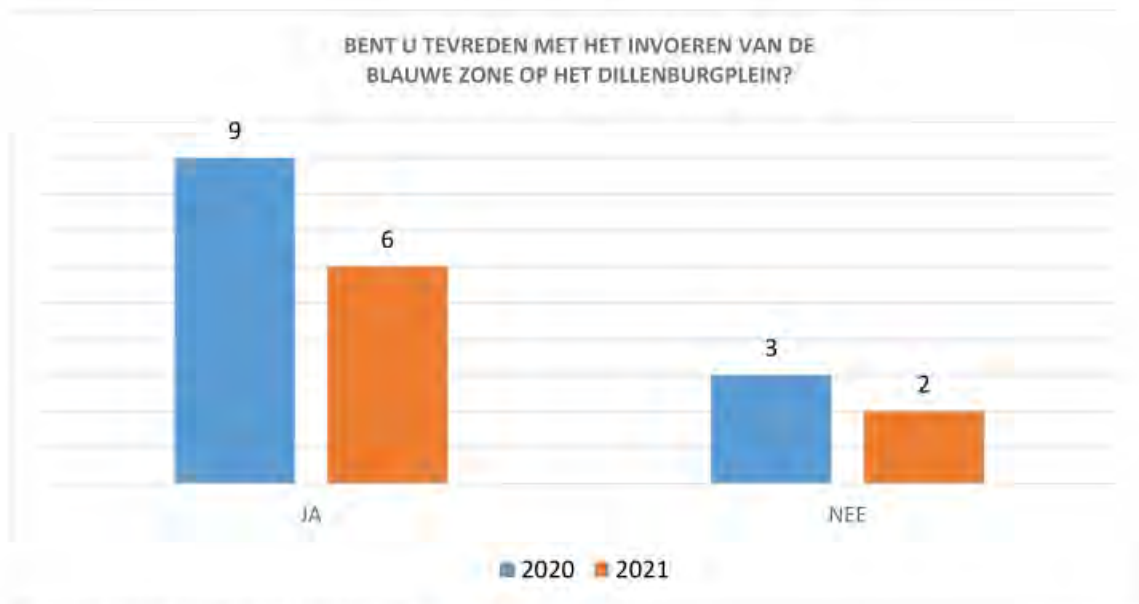
Circa 20 ondernemers op en rondom het Dillenburgplein zijn benaderd om de enquête in te vullen. In totaal hebben twaalf ondernemers in 2020 en acht ondernemers in 2021 hierop gereageerd.

In 2021 geven vijf ondernemers aan dat zij, of hun werknemers, parkeren voor de deur van hun eigen bedrijf (niet zijnde het Dillenburgplein), aan de achterzijde van hun zaak. De overige 3 ondernemers laten hun werknemers parkeren op 100 meter afstand (Louis de Colignyplein, SWS-plein Reijerweg).



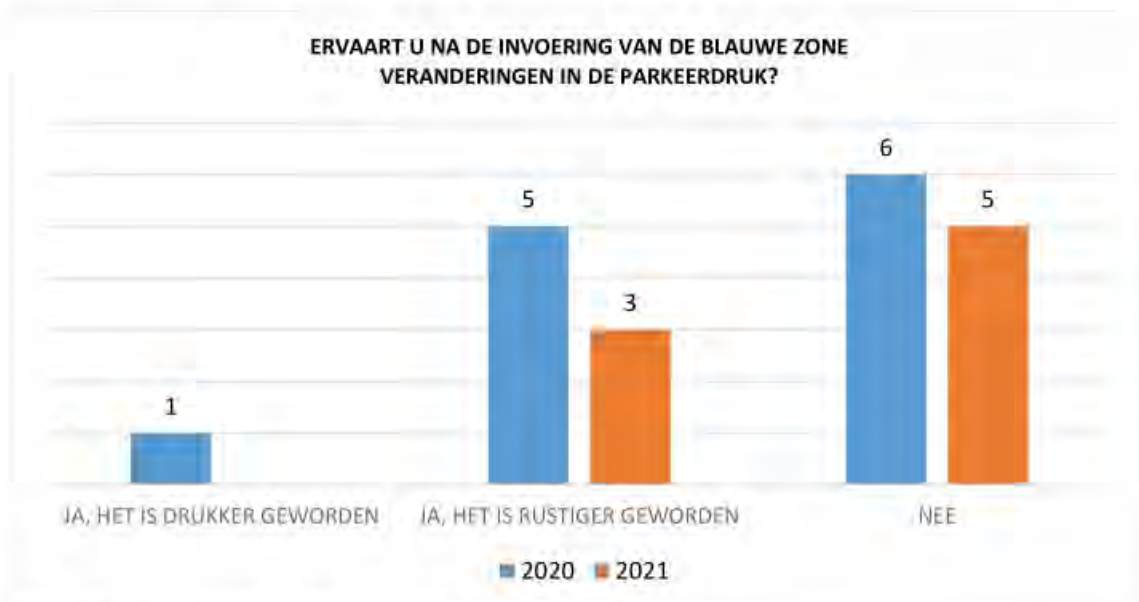
**Figuur 3.27: Antwoorden vraag 4 enquête ondernemers**

Wat betreft het aanbod aan parkeergelegenheid op het Dillenburgplein zijn de meningen verdeeld (zie figuur 3.27). In 2020 zijn zeven ondernemers van mening dat er voldoende parkeergelegenheid is, tegenover vijf die het hier niet mee eens zijn. In 2021 zijn twee ondernemers van mening dat er voldoende parkeergelegenheid is, tegenover vijf die het hier niet mee eens zijn. Een hoge parkeerdruk wordt voornamelijk ervaren in het weekend en het einde van de middag doordeweeks.



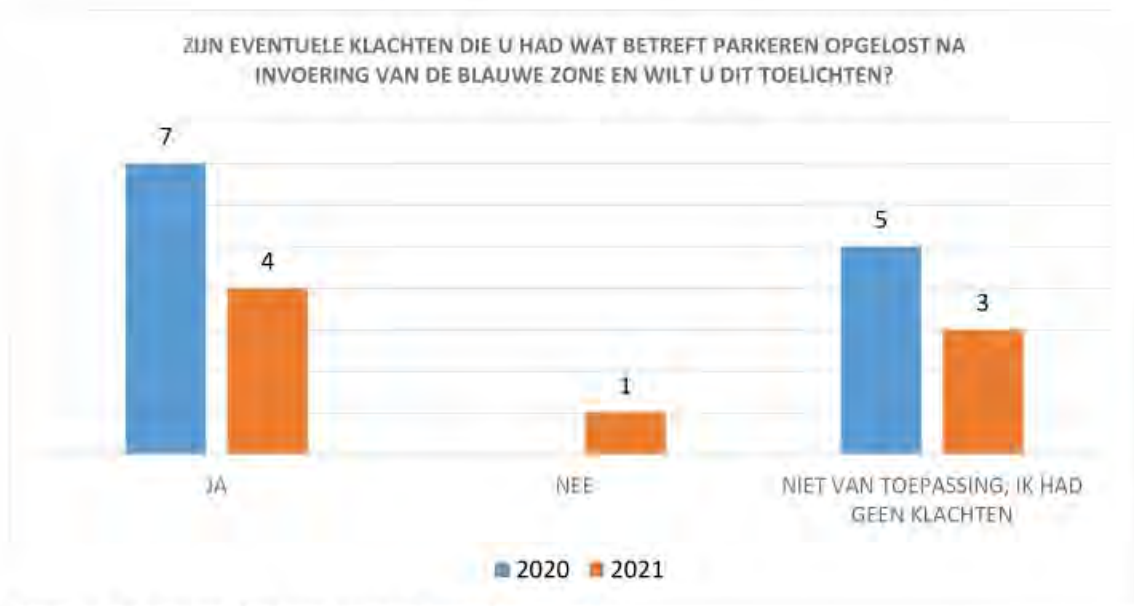
**Figuur 3.28: Antwoorden vraag 6 enquête ondernemers**

Zowel in 2020 als in 2021 is het merendeel van de ondernemers tevreden met de invoering van de blauwe zone. Als toelichting geven zij dat er nu een betere doorstroming is van parkeerders en het plein niet meer bezet wordt gehouden door langparkeerders. De twee ondernemers, die in 2021 een negatief antwoord geven, geven aan dat de blauwe zone overbodig is of dat er te weinig gecontroleerd wordt.



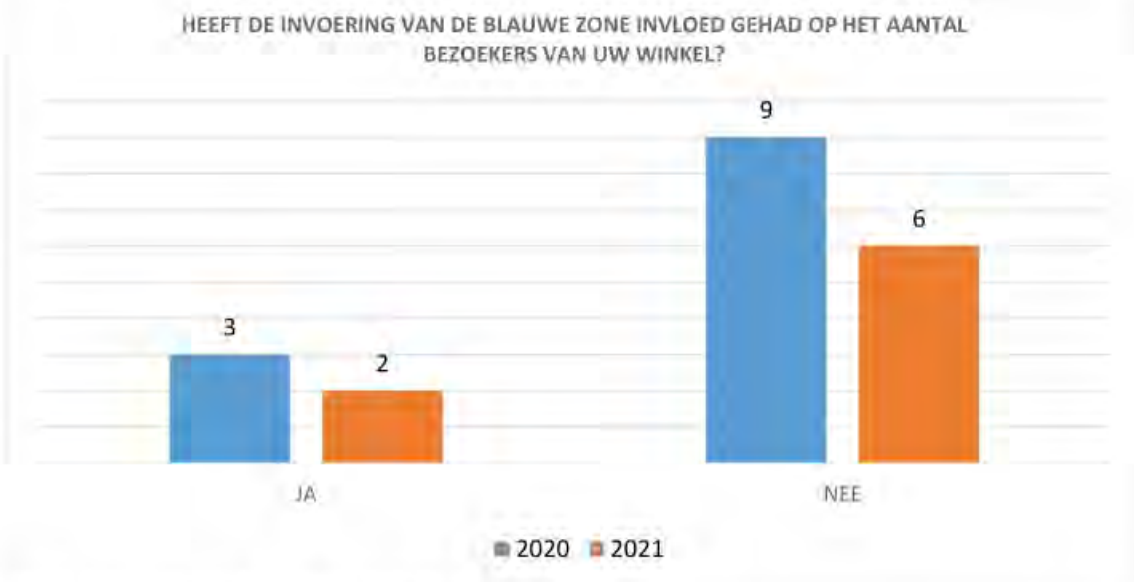
**Figuur 3.29: Antwoorden vraag 7 enquête ondernemers**

In 2021 ervaren de meeste ondernemers geen verschil in parkeerdruk ten opzichte van die van 2019. Drie ondernemers vinden dat het rustiger is geworden.



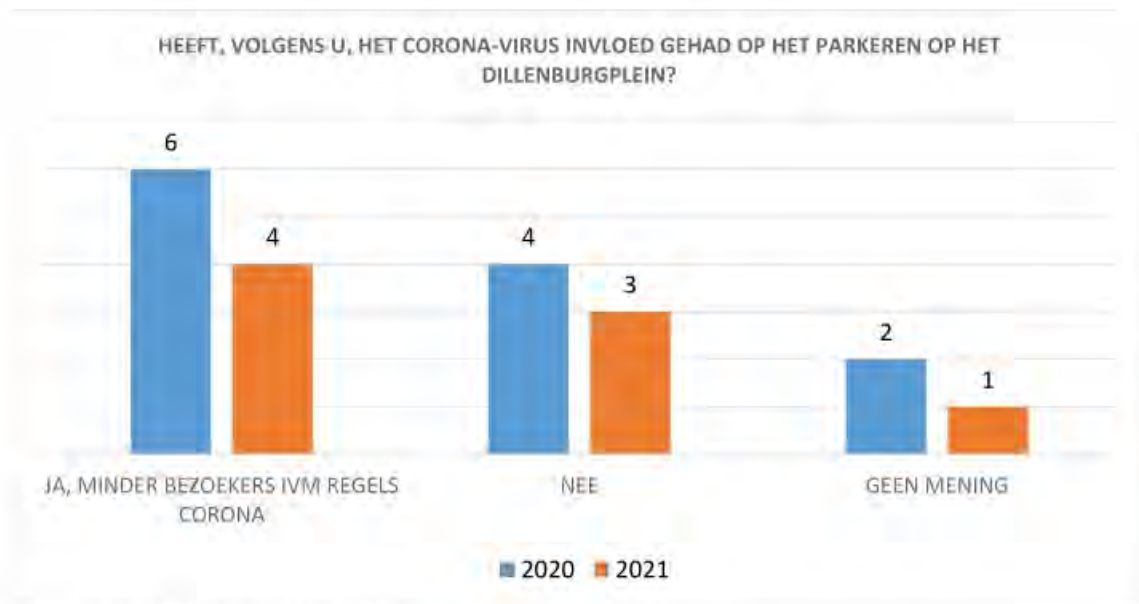
Figuur 3.30: Antwoorden vraag 8 enquête ondernemers

De meeste ondernemers die klachten hadden met betrekking tot het parkeren, geven aan dat deze klachten nu zijn opgelost. Deze klachten werden voornamelijk veroorzaakt door het aantal langparkeerders op het Dillenburgplein, die door het invoeren van de blauwe zone zijn verdwenen. Een groot deel van de overige ondernemers had geen klachten. In 2021 antwoordde één van de ondernemers dat er nog steeds te weinig parkeerplaatsen op het Dillenburgplein aanwezig zijn.



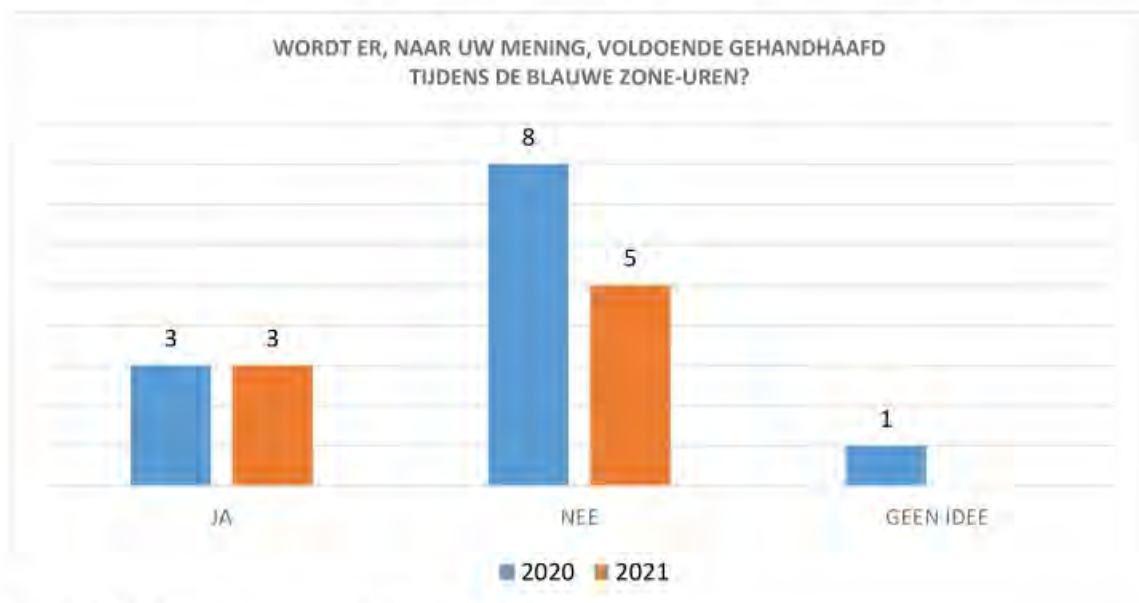
Figuur 3.31: Antwoorden vraag 9 enquête ondernemers

Aan de ondernemers is tevens gevraagd of de invoering van de blauwe zone invloed heeft gehad op het aantal bezoekers in hun winkel. De meeste geven aan in de nieuwe situatie geen verschil te merken.



**Figuur 3.32: Antwoorden vraag 10 enquête ondernemers**

Zowel in 2020 als in 2021 is de helft van de ondernemers van mening dat het corona-virus invloed heeft gehad op het aantal parkeerders. De meningen op welke manier zijn echter verdeeld, in 2021 ervaart één ondernemer minder parkeerders en de overige 3 ondernemers juist meer.



**Figuur 3.33: Antwoorden vraag 11 enquête ondernemers**

Zowel in 2020 als in 2021 vinden de meeste ondernemers dat er te weinig handhaving is op het Dillenburgplein.

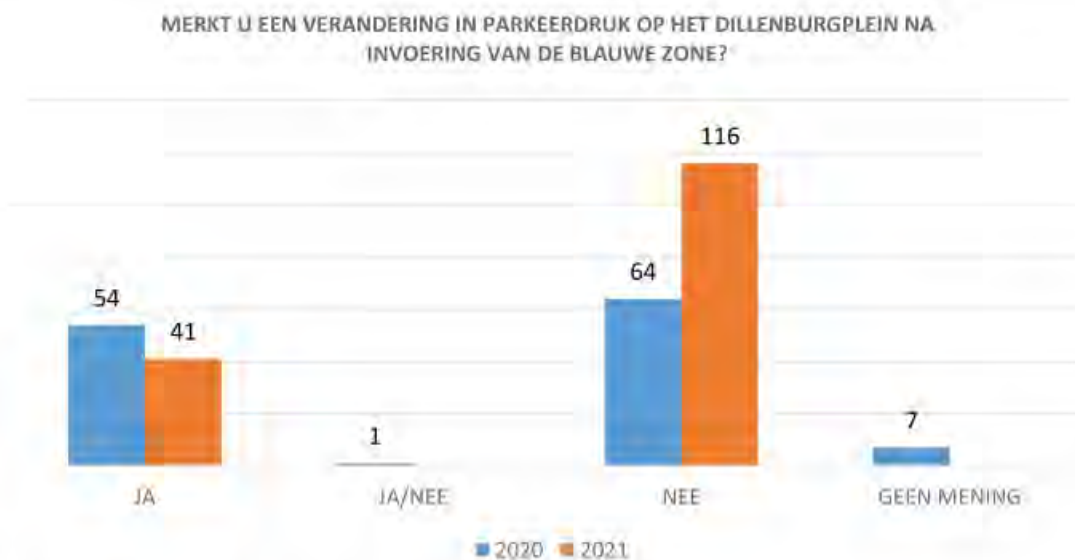
► **Bezoekers**

2020:

In totaal hebben 126 bezoekers meegedaan aan de enquête. Alle respondenten geven aan wel eens hun auto op het Dillenburgplein te parkeren.

2021:

In totaal hebben 192 bezoekers meegedaan aan de enquête. Van de 192 bezoekers gaven er 157 respondenten aan dat zij wel eens met de auto naar het winkelcentrum Dillenburgplein komen. Deze 157 respondenten hebben de overige vragen beantwoord.



**Figuur 3.34: Antwoorden vraag 2 enquête bezoekers**

In 2021 geeft een duidelijk merendeel van de bezoekers (116) aan geen verandering te ervaren in de parkeerdruk. Met name in het weekend wordt drukte ervaren. Daarentegen merken 41 respondenten wel een verandering. Zij geven aan dat het rustiger is geworden na invoering van de blauwe zone, vooral doordeweeks.

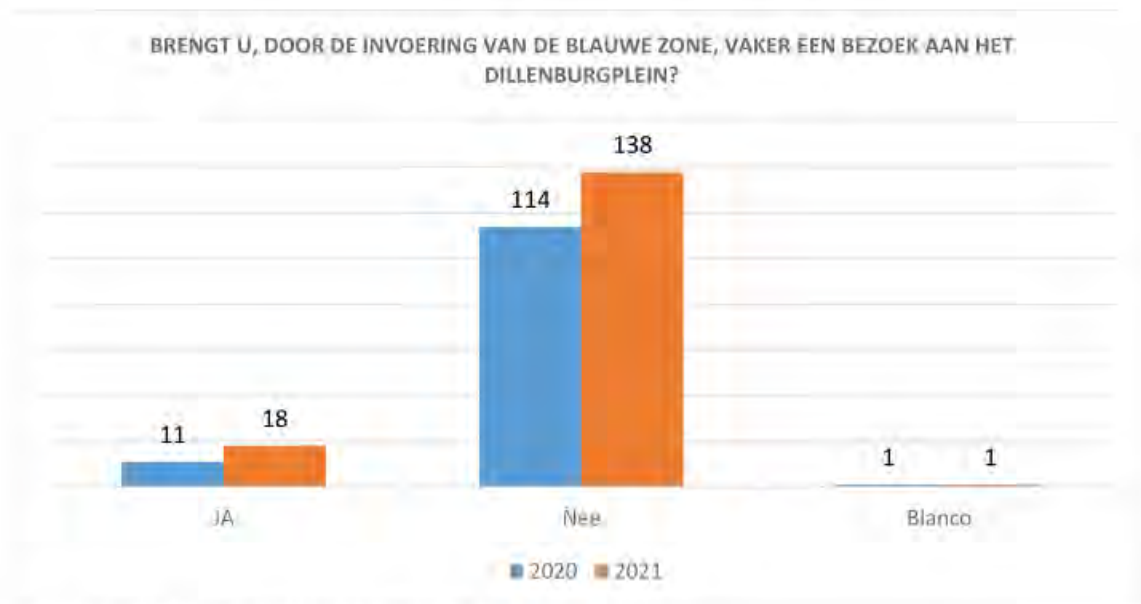
Hieronder volgt de toelichting, die door de bezoekers werd gegeven op vraag 2:

**Toelichting door bezoekers, die geen verandering ervaren:**

- Geen verschil 26
- Voldoende plek 24
- Even druk 21
- Geen idee 11
- Periodiek verschil 11
- Geen mening 10
- Meer plek 5
- Nieuw in de omgeving 4
- Geen controle 1
- Kom hier niet zo vaak 1
- Onbekend blauwe zone 1
- Zolang het maar gratis is 1

**Toelichting door bezoekers, die wel verandering ervaren:**

- Meer plek 20
- Periodiek meer plek 10
- Minder langdurige parkeerders 5
- Altijd voldoende plek 3
- Meer controle gewenst 2
- Tegen blauwe zone 1



**Figuur 3.35: Antwoorden vraag 3 enquête bezoekers**

De blauwe zone heeft er voor de meeste bezoekers niet voor gezorgd dat zij vaker een bezoek brengen aan het plein. Achttien van hen, ruim 11%, geeft aan dat zij vaker een bezoek brengen aan het winkelcentrum Dillenburgplein.



**Figuur 3.36: Antwoorden vraag 4 enquête bezoekers**

Bijna alle respondenten zijn van mening dat twee uur parkeertijd voldoende is voor hun bezoek aan het Dillenburgplein. In 2021 geven vier respondenten aan liever een kortere parkeertijd te zien.

## 4 Conclusie

In dit hoofdstuk zijn de conclusies van het onderzoek beschreven. Daarbij is antwoord gegeven op de verschillende onderzoeksvragen, zoals in hoofdstuk 1 aangegeven.

- Wat is de parkeerdruk en bezettingsgraad in het onderzoeksgebied?
- Hoeveel bewoners, langparkeerders/werkers en kortparkeerders/bezoekers (motief) maken gebruik van de parkeervoorzieningen in het onderzoeksgebied?
- Wat zijn de verschillen met de onderzoeksresultaten van 2019 en 2020?
- Hoe ervaren de bezoekers van het winkelcentrum de parkeersituatie voor en na de invoering van de blauwe zone?
- Wat zijn de gevolgen van de invoering van de blauwe zone en heeft de invoering ervan het gewenste effect bewerkstelligd?

### 4.1 Parkeeronderzoek

- Wat is de parkeerdruk en bezettingsgraad in het onderzoeksgebied?

Het onderzoeksgebied bestaat uit 32 secties met een totale parkeercapaciteit van 532 parkeerplaatsen, waarvan 69 in de blauwe zone op het Dillenburgplein. De hoogste bezettingsgraad in de blauwe zone is waargenomen op zaterdag 18 december 2021 om 15:00 uur met 91%. Op donderdag 16 december 2021 is de hoogste bezetting 68% om 17:00 uur en op vrijdag 17 december 61% om 17:00 uur. De laagste bezettingsgraad van de blauwe zone is waargenomen op vrijdag 17 december 2020, na 23:00 uur, met 3 geparkeerde voertuigen.

De hoogste bezettingsgraad voor het gehele onderzoeksgebied (winkelgebied Dillenburgplein en 200 meter schil) is waargenomen op zaterdag 18 december 2021 om 15:00 uur met een bezettingsgraad van 78%. De laagste bezettingsgraad is waargenomen op donderdag 16 december 2021 tussen 13:00 en 13:30 uur met 55%.

Een aantal omliggende secties van het Dillenburgplein hebben op tien of meer momenten een bezetting gelijk of hoger dan 85%. Het gaat om de volgende secties:

- |  |                                  |
|--|----------------------------------|
| - sectie 2: Louise de Colignyalaan     | - capaciteit: 4 parkeerplaatsen  |
| - sectie 4: Juliana van Stolbergstraat | - capaciteit: 16 parkeerplaatsen |
| - sectie 5: Ruwaardlaan                | - capaciteit: 7 parkeerplaatsen  |
| - sectie 6: Reijerweg                  | - capaciteit: 25 parkeerplaatsen |
| - sectie 7: Reijerweg                  | - capaciteit: 7 parkeerplaatsen. |

Dit duidt op een structurele hoge bezettingsgraad. Naast deze secties, vallende binnen het winkelgebied Dillenburgplein, springen ook sectie 13 (Johann Sebastian Bachstraat), 23 (Waldeck Pymontstraat), 29 (mecklenburgstraat) en 32 (Louise de Colignyalaan) eruit. Deze secties behoren tot de 200 meter schil.

Op het Dillenburgplein, de secties 1 en 3, is slechts éénmaal een bezettingsgraad behaald hoger dan 85%.



- Hoeveel bewoners, langparkeerders/werkers en kortparkeerders/bezoekers (motief) maken gebruik van de parkeervoorzieningen in het onderzoeksgebied?

Het maatgevende moment op donderdag 16 december om 17:00 uur laat zien dat in het gehele onderzoeksgebied 71% van alle parkeerders bewoners betreft, 8% bestaat uit werknemers/langparkeerders en 21% uit bezoekers. Het is duidelijk zichtbaar dat in de blauwe zone vrijwel alleen bezoekers parkeren, namelijk 96% van alle parkeerders. Op vrijdag 17 december om 17:00 uur bestaat 69% van alle parkeerders in het onderzoeksgebied uit bewoners, 6% bestaat uit werknemers/lang parkeerders en 22% uit bezoekers. Ook op vrijdag is duidelijk zichtbaar dat in de blauwe zone vrijwel alleen bezoekers parkeren, namelijk 98% van alle parkeerders. Op zaterdag 18 december om 15:00 uur is 54% van de parkeerders in het hele onderzoeksgebied bewoners. 14% bestaat uit werknemers/lang parkeerders en 32% uit bezoekers/kortparkeerders. Net als op donderdag en vrijdag parkeren in de blauwe zone vrijwel alleen bezoekers, namelijk 95% van alle parkeerders.

Het aandeel wonen en werken tezamen in het gebied met parkeerregime vrij parkeren bedraagt minimaal 78% en maximaal 100% (tijdens de nachtmetingen). Het hoogste aandeel bezoekers is gemeten op zaterdag 18 december 2021 om 15:00 uur met 21% van alle parkeerders. Duidelijk is te zien dat op het Dillenburgerplein tijdens de blauwe zonetijden (08:00-18:00 uur) het aantal bewoners/werknemers erg laag is met zelfs een aandeel van 2% op vrijdag 17 december 2021 om 17:00 uur. Op donderdag 16 december 2021 om 09:00 uur is dit aandeel het hoogste met 11%. De restcapaciteit ligt tussen de -4 (op zaterdag 18 december om 15:00 uur) en 56 parkeerplaatsen.

- Wat zijn de verschillen met de onderzoeksresultaten van 2019 en 2020?

De parkeerdruk in de blauwe zone in 2021 is over het algemeen lager dan in 2019 (en ook dan die van 2020). Uitzondering hierop zijn de meetmomenten van donderdag 17:00 uur en zaterdag 15:00 uur. In 2021 was de bezetting op donderdag 17:00 uur 68% tegenover 59% in 2019. In 2021 was de bezetting op zaterdag 15:00 uur 91% tegenover 88% in 2019. Op vrijdag is op alle momenten de parkeerdruk lager, maximaal 25% om 19:00 uur. De resultaten van 2021 komen redelijk overeen met die van 2020.

In het gebied met vrij parkeren is de parkeerdruk in 2021, net zoals in 2020, op alle momenten tijdens de drie onderzoeksdagen hoger dan in 2019. Op donderdag is de grootste toename gemeten om 11:00 uur. De toename op dat moment is 15% ten opzichte van 2019. Op vrijdag ligt de parkeerdruk 3 tot 6% hoger. De grootste toename op zaterdag is gemeten om 15:00 uur met 76% in 2021 tegenover 64% in 2019. Om 11:00 uur en 13:00 uur ligt de parkeerdruk wel een stuk lager dan gemeten in 2020.

Wanneer wordt gekeken naar de gemiddelde parkeerdruk van alle meetmomenten van de afzonderlijke secties, kennen de secties 1 en 3 (blauwe zone) in 2021 een duidelijke afname in parkeerdruk ten opzichte van 2019. Daarnaast kennen ook de secties 8 (Reijerweg), 15 (Van Anrooystraat) en 24 (Brederostraat) een daling in de parkeerdruk van gemiddeld 2 of 3 voertuigen per meetmoment. De grootste toename is gemeten in de secties 4 (Juliana van Stolbergstraat), 16 (Brederostraat) en 22 (Louise de Coligny laan), namelijk een toename van gemiddeld 4 voertuigen per meetmoment. Ook de secties 6 (Reijerweg) en 17 (Jan Willem Frisostraat) tonen een toename, van gemiddeld 3 geparkeerde voertuigen per meetmoment.

De vergelijking van het parkeermotief laat zien dat op alle drie de onderzoeksdagen in 2021, net zoals in 2020, duidelijk minder bewoners en werknemers/langparkeerders op het Dillenburgplein parkeren. Ook op momenten dat de blauwe zone niet geldt, tussen 18:00 uur en 08:00 uur, parkeren er minder bewoners dan in 2019.

In de overige secties in winkelgebied Dillenburgplein en de schil is een duidelijke toename gemeten in het aantal bewoners. De vergelijking van het parkeermotief toont dat op vrijdag vooral het aantal werknemers/langparkeerders flink is afgenomen op zowel het Dillenburgplein zelf als de rest van het onderzoeksgebied. Op zaterdag valt op dat het aantal werknemers/langparkeerders in de 200 meter schil flink is toegenomen. In de blauwe zone is wederom sprake van een afname van bewoners en werknemers.

#### 4.2 Enquête stakeholders

- Hoe ervaren de stakeholders de parkeersituatie voor- en na de invoering van de blauwe zone?

In 2020 vond een meerderheid van de bewoners dat er, na invoering van de blauwe zone, voldoende parkeergelegenheid was op het Dillenburgplein. In 2021 is dit percentage gedaald naar 40%. Het aantal respondenten dat aangeeft dat er onvoldoende parkeergelegenheid is op het Dillenburgplein is behoorlijk gestegen in 2021. Zowel in 2020 als in 2021 wordt door de meeste respondenten overlast ervaren als gevolg van de parkeerdruk. Er wordt niet één specifiek moment genoemd waarbij overlast wordt ervaren, vaak zijn het meerdere momenten (vrijdag/zaterdag, tijdens de blauwe zone-uren, middag/avond). Werknemers van de winkels, die in de omgeving van het Dillenburgplein parkeren, onderwijzend personeel van De Regenboogschool, het Snuffelpand, het buurthuis en op zondag kerkgangers worden genoemd als argumenten voor een hoge parkeerdruk. De overlast uit zich in het gebrek aan een parkeerplaats voor de eigen woning, waardoor men verder van huis moet parkeren. Wat betreft parkeren in de straten rondom het Dillenburgplein vindt het merendeel dat er onvoldoende parkeergelegenheid is en dat het drukker geworden is na invoering van de blauwe zone op het Dillenburgplein. Ook is iets minder dan de helft van mening dat het schort aan voldoende handhaving op het Dillenburgplein.

Ondernemers ervaren vooral in het weekend en het einde van de middag doordeweeks een hoge parkeerdruk. Zij zijn over het algemeen tevreden met de invoering van de blauwe zone. Klachten die zij hadden met betrekking tot het parkeren zijn nu opgelost. Wat de rol is van corona met betrekking tot parkeren is niet geheel duidelijk, hierover verschillen de ondernemers van mening. Het schort wel duidelijk aan voldoende handhaving op het Dillenburgplein volgens de ondernemers. Wat betreft voldoende parkeergelegenheid op het Dillenburgplein zijn de meningen verdeeld. In 2020 zijn zeven ondernemers van mening dat er voldoende parkeergelegenheid is, tegenover vijf die het hier mee oneens zijn. In 2021 zijn twee ondernemers van mening dat er voldoende parkeergelegenheid is, tegenover vijf die het hier mee oneens zijn.

In 2021 geeft een duidelijk merendeel van de bezoekers aan geen verandering te ervaren in de parkeerdruk. Vooral in het weekend wordt drukte ervaren. De blauwe zone heeft er niet voor gezorgd dat mensen vaker een bezoek brengen aan het plein. Bijna alle respondenten zijn van mening dat twee uur parkeertijd voldoende is voor hun bezoek aan het Dillenburgplein.

- Wat zijn de gevolgen van de invoering van de blauwe zone en heeft de invoering ervan het gewenste effect bewerkstelligd?

In 2021 kan dezelfde conclusie worden getrokken als in 2020. Er kan gesteld worden dat de blauwe zone heeft geleid tot minder langparkeerders op het Dillenburgplein. Al met al heeft dit geleid tot een afname in de parkeerdruk op het plein. De ondernemers zijn over het algemeen tevreden en klachten die zij hadden met betrekking tot parkeren zijn opgelost. Dit effect is dus bewerkstelligd. Echter is de parkeerdruk in de meeste omliggende straten toegenomen. In de nacht is de parkeerdruk in het onderzoeksgebied tijdens beide onderzoeken vrijwel gelijk, maar overdag is een toename te zien in zowel 2020 als in 2021. Omdat het op het Dillenburgplein minder druk is dan in 2019 wordt duidelijk dat deze toegenomen parkeerdruk is opgevangen in de rest van het onderzoeksgebied. Dit beeld komt ook naar voren in de enquête die is afgenomen onder de bewoners. Zij zijn dan ook minder tevreden met de invoering van de blauwe zone, omdat parkeren bij hun woning lastiger wordt. Definitieve invoering van de blauwe zone is dan ook voornamelijk een keuze tussen de bezoekers en ondernemers enerzijds en de bewoners anderzijds.

Een aanbeveling die kan worden gedaan op basis van de resultaten, is om naast het Dillenburgplein zelf, ook aandacht te besteden aan de parkeeroverlast op de omliggende straten van het Dillenburgplein. Zoals winkelpersoneel dat in de omgeving parkeert, het parkeren van het onderwijzend personeel van de Regenboogschool op de Reijerweg en het Snuffelpand die volgens menig bewoner ook een veroorzaker is van een hoge parkeerdruk.

## Begrippenlijst Parkeren

### **ANPR-camera's**

ANPR staat voor Automatic Number Plate Recognition. Dit zijn speciale camera's die kentekenplaten herkennen en automatisch fotograferen en registreren.

### **Bedrijventerrein**

Terrein dat bestemd en geschikt is voor gebruik door handel, nijverheid, commerciële en niet-commerciële dienstverlening en industrie. Onder de omschrijving vallen tevens bedrijventerreinen die gedeeltelijk bestemd en geschikt zijn voor kantoren.

### **Bezettingsgraad**

De verhouding op enig tijdstip tussen bezetting en capaciteit.

### **Foutparkeren**

Het op een onjuiste manier parkeren van een voertuig op een plaats waar parkeren verboden is.

### **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.

### **GPS**

Global Positioning System, een plaatsbepalingssysteem dat wereldwijd van satellieten gebruikmaakt. Het GPS-systeem is 24 uur per dag in bedrijf, is nagenoeg overal ter wereld bruikbaar en werkt onder alle weersomstandigheden.

### **Kencijfers of kengetal**

Kencijfers of kengetallen zijn toepasbare basisgegevens waarmee een eerste indruk van maat en getal kan worden verkregen. Deze cijfers zijn gebaseerd op praktijk- of literatuurgegevens of onderbouwde bewerkingen hiervan.

### **Parkeerbezetting**

Het aantal gelijktijdig bezette parkeerplaatsen van een parkeervoorziening.

### **Parkeercapaciteit**

Dit geeft aan hoeveel voertuigen in het gebied kunnen parkeren.

### **Parkeerkencijfer**

Hulpmiddel voor ontwerpers om een orde van grootte uit te rekenen voor het aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij een bepaalde functie of voorziening. Deze cijfers zijn gebaseerd op praktijk- of literatuurgegevens of onderbouwde bewerkingen hiervan.

### **Parkeernorm**

Parkeernormen geven het aantal parkeerplaatsen aan dat niet mag worden over- of onderschreden. Gemeenten kunnen zelf parkeernormen vaststellen. Zij kunnen deze bijvoorbeeld vaststellen op basis van de parkeerkencijfers met daarbij een correctie, gebaseerd op het plaatselijke parkeerbeleid.

### **Parkeerplaats**

De ruimte die bedoeld is voor één parkerende personenauto.

**Parkeerterrein**

Niet tot de weg behorend terrein bestemd voor het parkeren van voertuigen.

**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.

**Maatgevende moment**

Het meetmoment met de hoogst waargenomen bezettingsgraad.

**Sectie**

Een deel van de (openbare) ruimte. Een groter gebied wordt vaak opgedeeld in secties, waarbinnen eventueel weer deelsecties of subsecties kunnen worden onderscheiden. Zo kan een straat opgedeeld worden in secties van een bepaalde vaste lengte (bijvoorbeeld 50 meter) of van straathoek tot straathoek. Een stad kan bijvoorbeeld ingedeeld worden in secties (de wijken).

# Bijlagen



## **Bijlage 1 Parkeerinventarisatie**

**(B1.2 alleen beschikbaar in digitale bijlagen)**

**B1.1 Visualisaties parkeersectie-indeling;**

**B1.2 Tabel parkeercapaciteit.**

**Digitale bijlagen met onderzoeksresultaten**

Naam: **P211991-01 Bijlagen parkeeronderzoek Slikkerveer Ridderkerk december 2021**



## **Bijlage 2      Tabellen onderzoeksresultaten parkeeronderzoek**

**(Alleen beschikbaar in digitale bijlagen)**

### **ONDERZOEKSRESULTATEN**

- B2.1                      Tabellen parkeerdruk en –motief per dag 2021**
- B2.2                      Tabel vergelijking parkeerdruk 2019-2020-2021**
- B2.3                      Tabel vergelijking parkeermotief 2019-2020-2021**

#### **Digitale bijlagen met onderzoeksresultaten**

**Naam: P211991-01 Bijlagen parkeeronderzoek Slikkerveer Ridderkerk december 2021**





## **Bijlage 3      Visualisaties bezettingsgraad en parkeermotief**

**(Ook beschikbaar in digitale bijlagen)**

### **Maatgevende meetmoment per onderzoeksdag**

- B3.1      Bezetting en motief, donderdag 16 december 2021, 17:00 uur;**
- B3.2      Bezetting en motief, vrijdag 17 december 2021, 17:00 uur;**
- B3.3      Bezetting en motief, zaterdag 18 december 2021, 15:00 uur.**

### **Digitale bijlagen met onderzoeksresultaten**

**Naam: P211991-01 Bijlagen parkeeronderzoek Slikkerveer Ridderkerk december 2021**



## **Bijlage 4 Enquête stakeholders**

**(B4.2 alleen beschikbaar in digitale bijlagen)**

**B4.1 Opzet enquête stakeholders Dillenburgplein;**

**B4.2 Respons enquête stakeholders Dillenburgplein.**

### **Digitale bijlagen met onderzoeksresultaten**

Naam: **P211991-01 Bijlagen parkeeronderzoek Slikkerveer Ridderkerk december 2021**

