



Rapport

PARKEERONDERZOEK GEMEENTE WAALWIJK

COLOFON

Titel:	Parkeeronderzoek gemeente Waalwijk
Subtitel:	Parkeerdrukmeting Waspik, Sprang-Capelle en Waalwijk
Opdrachtgever:	Gemeente Waalwijk 
Opdrachtnemer:	DTV Consultants B.V. 
Datum:	17 september 2019
Kenmerk:	TVA/180265/SPi/2018
Status rapport:	DEFINITIEF

1	INLEIDING	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Doel en aanpak van het onderzoek	5
2	OPZET EN WERKWIJZE	7
2.1	Onderzoeksmomenten	7
2.2	Onderzoeksgebied	8
2.3	Deelgebieden en Secties	8
2.4	Capaciteitsinventarisatie	12
3	RESULTATEN PARKEERONDERZOEK	14
3.1	Capaciteitsinventarisatie	14
3.2	Parkeerbezetting op gebiedsniveau	14
3.3	Parkeerdruk sectieniveau	15
4	CONCLUSIES	18
 BIJLAGEN		
BIJLAGE 1	DIGITALE OVERZICHTSKAART	20

INLEIDING

1 INLEIDING

1.1 AANLEIDING

Gemeente Waalwijk heeft aangegeven dat er behoefte is aan actuele gegevens wat betreft de parkeerdruk binnen de gemeente. Aan DTV Consultants is gevraagd om een parkeerdrukonderzoek uit te voeren waarbij de focus ligt op het onderzoeken van de parkeerbezetting door bewoners. Dit onderzoek is op een maatgevend moment uitgevoerd in de gehele gemeente (Waspik, Sprang-Capelle en Waalwijk). In de nacht zijn alle voertuigen die geparkeerd waren op openbare parkeerplaatsen binnen de bebouwde kom geïnventariseerd. Hierbij is er vanuit gegaan dat het parkeermotief van deze voertuigen wonen betreft.

1.2 DOEL EN AANPAK VAN HET ONDERZOEK

Het doel van het onderzoek is om een actueel beeld te krijgen van de parkeercapaciteit en de bezetting op sectieniveau binnen de bebouwde kom van gemeente Waalwijk waarbij wonen het parkeermotief is.

OPZET EN WERKWIJZE

2 OPZET EN WERKWIJZE

Om inzicht te krijgen in de huidige situatie wat betreft het beschikbare parkeerareaal en de parkeerdruk, is een parkeeronderzoek uitgevoerd. Dit hoofdstuk beschrijft wat er is onderzocht en onder welke condities dit is gebeurd.

2.1 ONDERZOEKSMOMENTEN

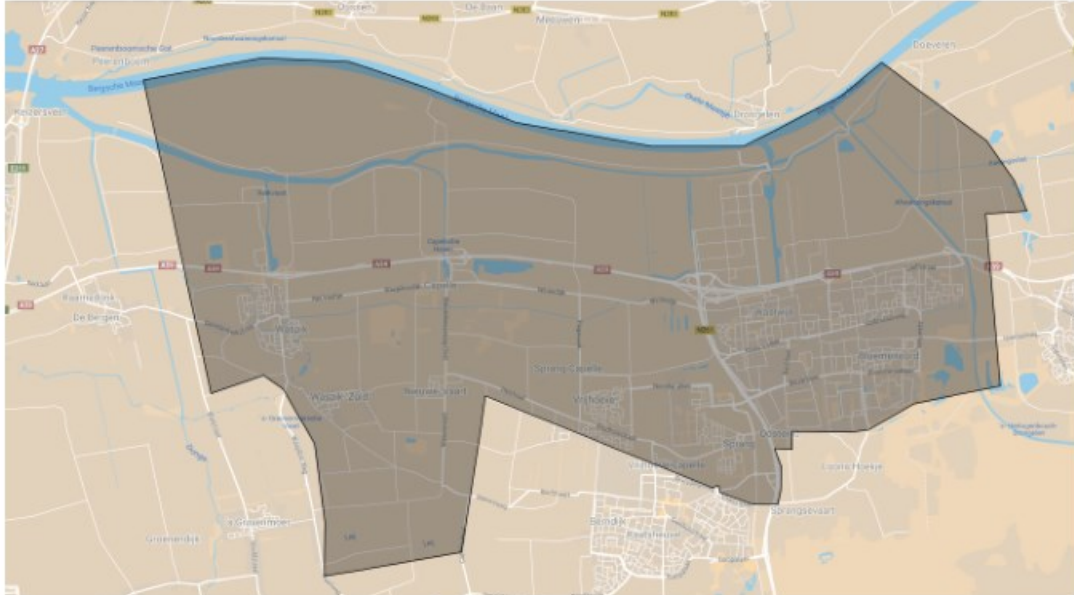
Voor de uitvoering van het parkeerdrukonderzoek is zowel bij de 0-meting als bij de 1-meting op een drietal momenten het aantal geparkeerde voertuigen per sectie geïnventariseerd. In tabel 2.1 worden de onderzoeksmomenten weergegeven. De 1-meting kent één extra onderzoeksmoment.

Tabel 2.1 Onderzoeksmomenten

Dag	Onderzoeksmoment	Onderzoeksgebied
0-meting		
dinsdag 22 januari	00:00 uur – 05:00 uur	Waspik
donderdag 24 januari	00:00 uur – 05:00 uur	Sprang-Capelle
dinsdag 29 januari	00:00 uur – 05:00 uur	Waalwijk
1-meting		
dinsdag 12 maart	00:00 uur – 05:00 uur	Waspik
donderdag 14 maart	00:00 uur – 05:00 uur	Sprang-Capelle
dinsdag 19 maart	00:00 uur – 05:00 uur	Waalwijk
donderdag 21 maart	00:00 uur – 05:00 uur	Herstelwerkzaamheden

2.2 ONDERZOEKSGEBIED

Het onderzoeksgebied omvat de bebouwde kom van gemeente Waalwijk. In onderstaande afbeelding is dit gebied grafisch weergegeven in het zwart.



Figuur 1 Totale onderzoeksgebied

2.3 DEELGEBIEDEN EN SECTIES

Binnen het onderzoeksgebied zijn de kernen opgesplitst in onderstaande deelgebieden.

1. Waspik
2. Waspik Zuid
3. Capelle – Nieuwevaart
4. Vrijhoeve – Sprang
5. Waalwijk

De deelgebieden bestaan uit kernen of combinaties hiervan. Een uitzondering hierop is deelgebied Waalwijk, dit gebied is opgesplitst in noord, zuid en west. De secties zijn combinaties van straten, volledige straten en in sommige gevallen delen van straten. Het volledige overzicht van de secties is terug te vinden in bijlage 1 van dit rapport. In onderstaande afbeeldingen zijn alle deelgebieden te vinden waarop de secties zijn ingetekend.



Figuur 4 Secties Capelle – Nieuwevaart



Figuur 5 Secties Vrijhoeve – Sprang



Figuur 6 Secties Waalwijk West



Figuur 7 Secties Waalwijk Noord



Figuur 8 Secties Waalwijk Zuid

2.4 CAPACITEITSINVENTARISATIE

Om de parkeercapaciteit in de gemeente in kaart te kunnen brengen, is het uitvoeren van metingen en tellingen noodzakelijk. Met Cyclomedia, software die actuele lucht- en straatbeelden levert, is de capaciteit per sectie in kaart gebracht. Daarnaast biedt deze software de mogelijkheid om zeer nauwkeurige metingen uit te voeren waarbij kan worden gedacht aan metingen die nodig zijn bij de berekening van bijvoorbeeld langspaarkeerplaatsen¹.

Tijdens de inventarisatie van de beschikbare parkeercapaciteit is er onderscheid gemaakt in de volgende categorieën wat betreft het autoverkeer:

- **Openbare parkeerplaatsen**
 - a. zonder parkeerduurbepering in een parkeervak (langs/haaks en onder een hoek);
 - b. zonder parkeerduurbepering zonder een vak (langsparkeren);
 - c. met parkeerduurbepering (blauwe zone) in een parkeervak (langs/haaks en onder een hoek);
 - d. met parkeerduurbepering (blauwe zone) zonder vak (langsparkeren).
- **Vergunningsgebied**

Vergunningsgebieden betreffen openbare parkeerplaatsen waar bewoners een vergunning voor nodig hebben. Voertuigen in deze gebieden zijn apart meegenomen. Tijdens de uitvoering van het onderzoek is niet gecontroleerd of deze voertuigen legaal of illegaal gebruik maken van de parkeerruimte.
- **Gehandicaptenparkeerplaatsen;**
 - a. gehandicaptenparkeerplaatsen gereserveerd zonder parkeerduurbepering;
 - b. gehandicaptenparkeerplaatsen algemeen zonder parkeerduurbepering;
 - c. gehandicaptenparkeerplaatsen gereserveerd met parkeerduurbepering;
 - d. gehandicaptenparkeerplaatsen algemeen met parkeerduurbepering.

¹ Langspaarkeerplaatsen worden berekend door het aantal meters effectieve straatlengte te delen door 6 meter. Dit is conform NEN 2443.

3 RESULTATEN PARKEERONDERZOEK

Het uitgevoerde parkeeronderzoek geeft inzicht in de parkeercapaciteit en de bezetting van de openbare parkeerplaatsen met het motief wonen. In dit hoofdstuk worden de resultaten van het onderzoek gepresenteerd. Daarnaast zijn de resultaten ontsloten in de DTViewer, de bijbehorende link is te vinden in bijlage 1.

3.1 CAPACITEITSINVENTARISATIE

In de capaciteitsinventarisatie is onderscheid gemaakt tussen parkeerplaatsen die zijn aangegeven als parkeervak en plaatsen die worden opgemeten. Dit zijn plaatsen waar geparkeerd kan worden langs de kant van de weg, maar waar geen vakken zijn aangegeven. De parkeercapaciteit per deelgebied is te vinden in tabel 2.

Tabel 2 Parkeercapaciteit per deelgebied

Deelgebied	Parkeercapaciteit
1. Waspik	2.403
2. Waspik Zuid	668
3. Capelle – Nieuwevaart	1.128
4. Vrijhoeve – Sprang	3.906
5. Waalwijk	22.932

3.2 PARKEERBEZETTING OP GEBIEDSNIVEAU

In tabel 3 is de gemiddelde parkeerbezetting per deelgebied weergegeven. De gebieden bevatten kernen, of combinaties van kernen binnen het onderzoeksgebied. De parkeercapaciteit bestaat uitsluitend uit openbare parkeerplaatsen.

Tabel 3 Bezettingsgraad per meting

Deelgebied	Parkeercapaciteit	Bezettingsgraad 0-meting	Bezettingsgraad 1-meting
1. Waspik	2.403	35%	36%
2. Waspik Zuid	668	36%	36%
3. Capelle - Nieuwevaart	1.128	36%	36%
4. Vrijhoeve – Sprang	3.906	48%	51%
5. Waalwijk	22.932	46%	48%

3.3 PARKEERDRUK SECTIENIVEAU

De parkeerbezetting is geïnventariseerd op sectieniveau. Voor gemeente Waalwijk geldt dat maximaal 90% tot 95% bezetting wordt geaccepteerd. Bij deze percentages wordt de parkeerruimte efficiënt benut en wordt er voorkomen dat er teveel verharding wordt gerealiseerd.

Parkeerdruk Waspik 0-meting

In de kern Waspik komt in een vijftiental secties een parkeerdruk van 100% of hoger voor. Dit is grotendeels te verklaren door het feit dat in deze secties voornamelijk wordt langsgeparkeerd. Bij de berekening van het aantal langsparkerplaatsen is de norm van 6 meter aangehouden. In de praktijk kan het voorkomen dat voertuigen minder plaats nodig hebben dan de beoogde 6 meter door bijvoorbeeld kleinere voertuigen of efficiënter parkeren.

In de kern Waspik-Zuid komt vooral rond de nieuwbouwlocatie bij het Wilgenplantsoen een kritieke bezetting voor. Werkzaamheden ter plaatse zorgden ervoor dat een juiste inventarisatie niet mogelijk was (straten en aanliggende huizen zijn in aanbouw). Ook de parkeerbezetting geeft daardoor een vertekend beeld van de parkeersituatie.

Parkeerdruk Waspik 1-meting

Ook tijdens de 1-meting is in Waspik op een aantal locaties een kritieke bezetting waargenomen. Wanneer beide metingen naast elkaar worden gelegd, wordt duidelijk dat deze drukbezette gebieden overeenkomen in beide metingen.

In Waspik-Zuid is een vergelijkbare situatie waargenomen. Net als bij de 0-meting is de situatie rondom de nieuwbouwlocatie kritiek. Om een correct beeld te krijgen van de parkeersituatie, wordt aanbevolen de capaciteit en de bezetting in kaart te brengen na afronding van de werkzaamheden.

Parkeerdruk Sprang-Capelle 0-meting

In Sprang-Capelle is de parkeerdruk op een aantal locaties kritiek. Rondom de Van Steenhuijsstraat en Van Raveschotstraat (Nieuwevaart) is een aantal straten voorzien van een parkeerstrook aan één zijde. Langsparkeren is hier echter wel mogelijk aan de overzijde van deze parkeerstrook, maar niet opgenomen in de capaciteitsberekening omdat het parkeren aan de overkant van de parkeerstrook zorgt voor een nauwe doorgang voor doorgaand verkeer wat mogelijk leidt tot onwenselijke situaties. Aan de overzijde van de weg wordt namelijk over de volledige lengte van de straat langsgeparkeerd, wat resulteert in een hoge bezettingsgraad.

In Vrijhoeve is rondom de Hondsdraf en de Kaardebol een hoge bezetting waargenomen. In deze hofjes zijn parkeervakken aanwezig, maar bewoners parkeren hun voertuig ook op het trottoir voor de deur. Hierdoor worden meer voertuigen geparkeerd dan de officiële capaciteit toelaat.

Parkeerdruk Sprang-Capelle 1-meting

De 1-meting in Sprang-Capelle laat nagenoeg een identieke situatie zien ten opzichte van de 0-meting. In Capelle zijn de secties die in de 0-meting boven de 100% bezetting kwamen, opnieuw overbezet.

Ook in Nieuwe Vaart is een sterk vergelijkbare situatie aangetroffen. Hierbij gaat het wederom om een hoge bezetting door het grote aantal langsgeparkeerde voertuigen. Deze voertuigen

staan over het algemeen niet fout geparkeerd, maar maken wel optimaal gebruik van de beschikbare ruimte, waardoor de bezetting hoger uitvalt dan de geïnventariseerde capaciteit.

Voor Vrijhoeve geldt dat hier rondom de Hondsdraf en de Kaardebol opnieuw een hoge bezetting is waargenomen. Verder is er, net als tijdens de 0-meting weer een aantal losse secties waar ook een bezetting van boven de 85% is waargenomen.

Parkeerdruk Waalwijk 0-meting

In Waalwijk wordt op verschillende plekken een hoge parkeerdruk waargenomen. Rondom de Villa Watervolier en de Villa Waterranonkel worden bezettingen van boven de 100% gemeten. Buiten de bestaande parkeervakken/parkeerstroken wordt hier door bewoners ook voor de deur geparkeerd of haaks voor de garageboxen.

Verder is in Waalwijk een hoge bezetting gemeten in de wijk Laageinde tussen de Professor Nolenslaan en de Doctor Kuyperlaan. Hier wordt onder andere op het trottoir geparkeerd, maar ook langsgeparkeerd op plekken waar dit niet wenselijk is. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan het langsparkeren aan de overzijde van een parkeerstrook met haakse vakken, waardoor in/uit parkeren wordt bemoeilijkt.

Verder zijn er in Waalwijk her en der straten die de 100% bezetting halen, maar waar in aangrenzende secties nog voldoende restcapaciteit aanwezig is. Het gaat dan bijvoorbeeld om secties met een zeer lage capaciteit, of secties waar bewoners voor garages parkeren terwijl hier eigenlijk geen ruimte voor is.

Parkeerdruk Waalwijk 1-meting

De 1-meting in Waalwijk laat een vergelijkbaar beeld zien gerelateerd aan de 0-meting. In het noordwesten is het wederom druk rondom de Adrianus Benedictus van Lieshoutlaan.

Verder is er in Waalwijk weer een hoge bezetting gemeten in de wijk Laageinde tussen de Professor Nolenslaan en de Doctor Kuyperlaan. Hier wordt onder andere op het trottoir geparkeerd, maar ook langsgeparkeerd op plekken waar dit niet wenselijk is.

Ook in de wijk Bloemenoord wordt in het noordwesten een cluster van straatsecties met een hoge bezetting waargenomen. De villawijk ten zijde van Bloemenoord is daarentegen een gebied met een bezettingsgraad van onder de 50%.

Rondom de Villa Watervolier en de Villa Waterranonkel, in de wijk Driessen, worden bezettingen van boven de 100% gemeten.

CONCLUSIES

4 CONCLUSIES

In de gemeente Waalwijk is onderzoek gedaan naar de parkeerdruk onder bewoners. Om deze reden heeft een tweetal metingen plaatsgevonden gedurende de nachtelijke uren, wanneer alle bewoners thuis zijn. Voorafgaand aan beide metingen is een capaciteitsinventarisatie uitgevoerd in het onderzoeksgebied, zodat op basis van de tellingen een bezettingsgraad kan worden gegenereerd.

De resultaten van de beide metingen komen op hoofdlijnen sterk overeen. De secties, of clusters van secties, waar tijdens de 0-meting een hoge bezetting werd waargenomen, toonden tijdens de 1-meting een vergelijkbare situatie.

Verskillende oorzaken liggen ten grondslag wat leidt tot hoge bezettingsgraden:

- *Vershil tussen theorie en praktijk*
De gemeten capaciteit heeft invloed op de bezettingsgraad die wordt gemeten. Wij beoordelen de capaciteit objectief en nemen hierbij het langsparkeren ook mee. In werkelijkheid gebeurt het echter dat bewoners creatiever/efficiënter om weten te gaan met de benutbare meters.
- *Loopprobleem*
In een aantal gevallen wordt een hoge bezetting waargenomen in losse secties. De aangrenzende sectie laten in deze gevallen restcapaciteit zien. In dit geval zou je kunnen stellen dat er niet per se een parkeerprobleem is, maar eerder een loopprobleem. Omdat bewoners niet ver van hun voordeur willen parkeren worden er toch veel voertuigen in een klein gebied geparkeerd.

BIJLAGEN

Bijlage 1: Digitale overzichtskaart

<https://dtviewer.nl/portal/gedeeld/?id=4094fd3a1f9ad94e6f75515a174d9d602401d77b0322a798ad23b643f156>