

Gemeente Dinkelland

# Adviesrapport parkeeronderzoek Denekamp

*Omdat we ons verplaatsen*

adviseurs  
mobiliteit  
**Goudappel  
Coffeng**

Gemeente Dinkelland

# Adviesrapport parkeeronderzoek Denekamp

Datum	24 april 2019
Kenmerk	002953.20190322.R2.03
Eerste versie	Aukje van de Reijt en Laurens Ebbers

## Documentatiepagina

Oprichtgever(s)	Gemeente Dinkelland
Titel rapport	Adviesrapport parkeeronderzoek Denekamp
Kenmerk	002953.20190322.R2.03
Datum publicatie	24 april 2019
Projectteam opdrachtgever(s)	Jan Beekman en Raymond Koetsier
Projectteam Goudappel Coffeng	Aukje van de Reijt en Laurens Ebbers

	Inhoud	Pagina
<b>1</b>	<b>Aanleiding</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Resultaten parkeeronderzoek Denekamp</b>	<b>2</b>
2.1	Aanpak en uitgangspunten	2
2.2	Parkeeraanbod	4
2.3	Resultaten parkeerdrukmeting	5
2.4	Resultaten parkeermotiefmeting	8
<b>3</b>	<b>Conclusie</b>	<b>11</b>
	Bijlage 1 - Technische rapportage Denekamp (los bijgevoegd)	

# 1

## Aanleiding

De gemeente Dinkelland heeft behoefte aan inzicht in het aantal parkeerplaatsen en het gebruik daarvan in de kern Denekamp. Daarom heeft zij Goudappel Coffeng BV gevraagd een parkeeronderzoek uit te voeren in deze kern. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in twee rapportages:

- een feitelijke weergave van de resultaten van het parkeeronderzoek (bijlage 1 - technische rapportage Denekamp);
- een adviesrapportage met de conclusies van het parkeeronderzoek en beantwoording van de gestelde onderzoeksvragen (deze rapportage).

### *Onderzoeksvragen*

De gemeente Dinkelland heeft een aantal onderzoeksvragen opgesteld, die beantwoord worden in dit adviesrapport:

1. Voldoet de parkeerschijfzone in algemene zin, dus qua bezettingsgraden per sectie en als geheel?
2. Voldoet de omvang van de parkeerschijfzone (qua gebied) of zijn wijzigingen wenselijk?
3. Voldoet de afbakening van de tijd van de parkeerschijfzone, zowel in dagen als uren?

### *Leeswijzer*

In hoofdstuk 2 is een beschrijving gegeven van de resultaten van het parkeeronderzoek. Hoofdstuk 3 vertaalt deze resultaten in conclusies en een uiteindelijk advies voor Denekamp.

# 2

## Resultaten parkeeronderzoek Denekamp

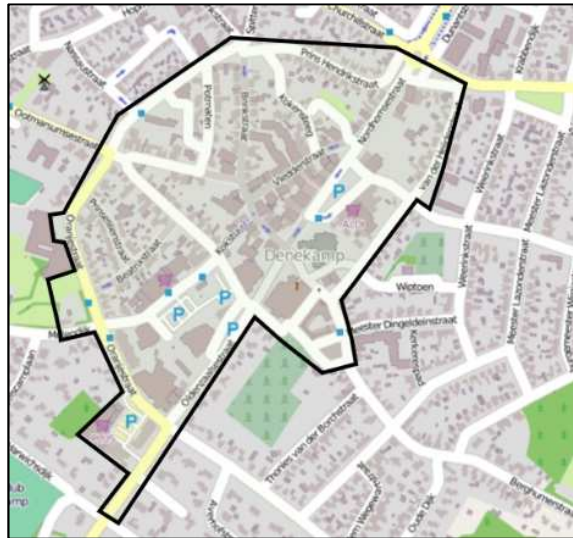
In dit hoofdstuk wordt ingegaan om de resultaten van het parkeeronderzoek. Hierbij wordt per parkeerregime ingegaan op het aantal parkeerplaatsen (parkeeraanbod), het aantal bezette parkeerplaatsen (parkeerdruk) en door wie de parkeerplaatsen worden gebruikt (parkeermotief).

### 2.1 Aanpak en uitgangspunten

#### 2.1.1 Onderzoeksgebied

In figuur 2.1 is het onderzoeksgebied weergegeven.

Het onderzoeksgebied is voor dit parkeeronderzoek verdeeld in parkeersecties (waarbij secties niet groter zijn dan één straat of één plein). De secties zijn waar nodig opgesplitst naar parkeerregime. Hiermee is per sectie en parkeerregime het aantal openbare parkeerplaatsen in kaart gebracht, wat de basis is voor de parkeerdruk- en motiefmeting.



*Figuur 2.1: Onderzoeksgebied*

### 2.1.2 Meetmomenten

In tabel 2.1 staan de meetmomenten weergegeven waarop het parkeeronderzoek is uitgevoerd.

<b>type meting</b>	<b>datum</b>	<b>tijdstip</b>
parkeerdruk	donderdag 22 november 2018	06.00 tot en met 20.00 uur
parkeermotief	donderdag 22 november 2018	06.00, 09.00 en 11.00 uur
parkeerdruk	zaterdag 24 november 2018	11.00 tot en met 18.00 uur
parkeerdruk	woensdag 28 november 2018	08.00 tot en met 13.00 uur

*Tabel 2.1: Meetmomenten*

Binnen vorenstaande meetmomenten is op ieder uur de parkeerbezetting in kaart gebracht en zijn wanneer nodig kentekens geregistreerd voor de parkeermotiefmeting.

### 2.1.3 Parkeerdruk

De parkeerdruk (percentage bezette parkeerplaatsen) wordt bepaald door het aantal geparkeerde voertuigen tijdens een meetmoment af te zetten tegen de beschikbare parkeercapaciteit binnen de secties.

### 2.1.4 Parkeermotief

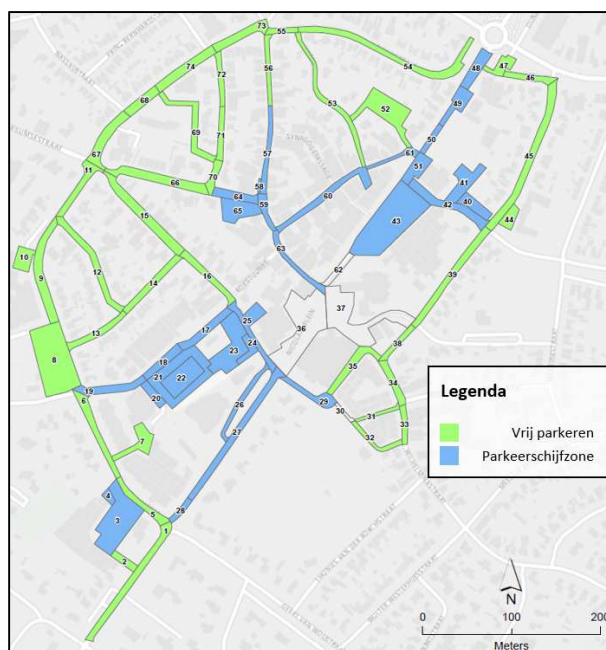
Met de parkeermotiefmeting is op eenvoudige wijze een indicatie verkregen over wie (bewoners, werkers of bezoekers) gebruik maken van de parkeercapaciteit binnen het gebied. De parkeermotiefmeting is uitgevoerd door de eerste vier karakters van de kentekens van de geparkeerde voertuigen om 06.00, 09.00 en 11.00 uur te registreren. Hierbij is ervan uitgegaan dat alle voertuigen die om 06.00 uur zijn waargenomen toebehoren aan de bewoners van het gebied. De voertuigen die om 09.00 uur zijn waargenomen en daar om 11.00 uur nog staan behoren toe aan de werkers in het gebied. Voertuigen die alleen om 09.00 of 11.00 uur zijn geregistreerd behoren toe aan de bezoekers.

### 2.1.5 Acceptabele parkeerdruk

In een dergelijk onderzoeksgebied (veel straten en woonbuurten) zien wij een parkeerdruk van 85% als de hoogste acceptabele parkeerdruk. Wanneer de parkeerdruk hoger is dan 85% zal het zoekverkeer en de kans op verkeersonveilige situaties toenemen.

## 2.2 Parkeeraanbod

In figuur 2.2 is het geldende parkeerregime, per sectie, in Denekamp opgenomen.



*Figuur 2.2: Parkeerregime per sectie (Denekamp)*

Binnen het onderzoeksgebied (zie figuren 2.1 en 2.2) zijn in totaal 844 parkeerplaatsen gelegen. In tabel 2.2 is de verdeling van deze parkeerplaatsen naar reguleringstype weergegeven.

regime	aantal parkeerplaatsen
parkeerschijfzone (met duurbepering)	367
parkeerschijfzone (zonder duurbepering)	88
vrij parkeren	389
<b>totaal</b>	<b>844</b>

*Tabel 2.2: Aantallen parkeerplaatsen in Denekamp, naar regime*

Uit figuur 2.2 en tabel 2.2 blijkt dat in het centrumgebied een parkeerschijfzone van kracht is. Tot dit centrumgebied behoren ook de grotere parkeerterreinen Lange Voor en Eurowerft. In deze parkeerschijfzone met duurbepering mag maximaal 1,5 uur geparkeerd worden. Ook zijn binnen de parkeerschijfzone parkeerplaatsen zonder duurbepering gelegen (zonder blauwe streep) Deze parkeerplaatsen zijn bedoeld voor langparkeerders, om te voorkomen dat deze langparkeerders (vaak werknemers in het centrum) in de woonstraten gaan parkeren.

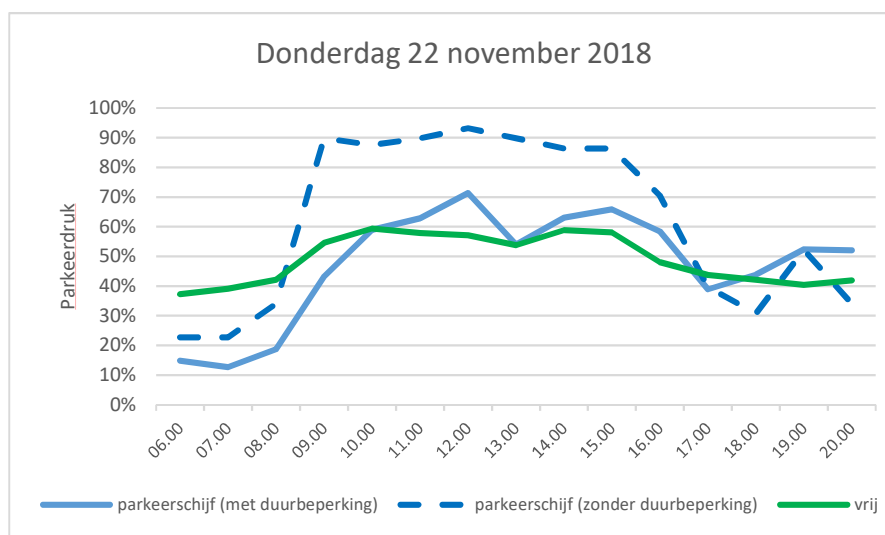


## 2.3 Resultaten parkeerdrukmeting

De parkeerdruk in Denekamp is onderzocht op woensdag, donderdag en zaterdag. In de figuren 2.3 tot en met 2.5 is het resultaat per reguleringstype, per dag als verloop weergegeven. De gemiddelde parkeerdruk binnen het gehele onderzoeksgebied is in de technische rapportage (bijlage 1) opgenomen.

### 2.3.1 Resultaat donderdag 22 november 2018

De parkeerdruk in Denekamp is op donderdag maximaal 67% om 12.00 uur (zie technische rapportage) en daarmee op een acceptabel niveau. In figuur 2.3 is per moment van de dag de parkeerdruk per regime van donderdag 22 november 2018 weergegeven.

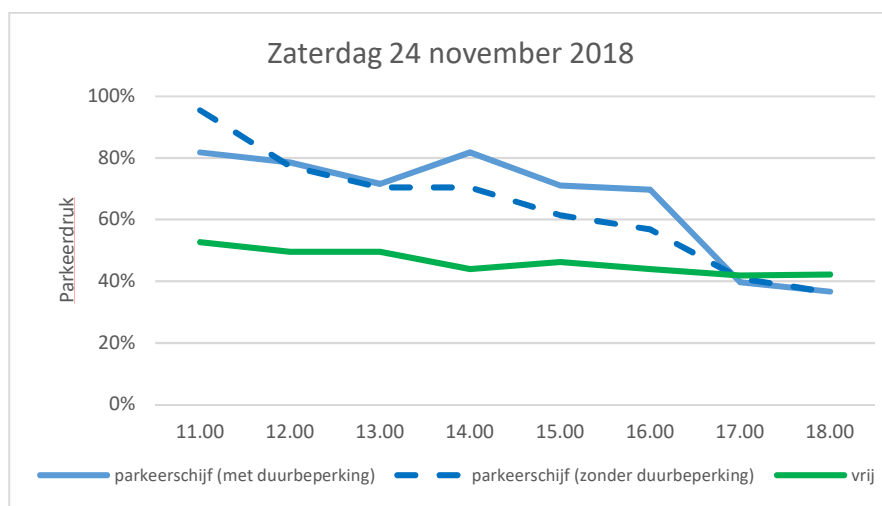


*Figuur 2.3: Parkeerdruk per moment van de dag (donderdag) en per regime*

Wanneer gekeken wordt naar reguleringstype, blijkt uit figuur 2.3 dat de parkeerdruk binnen de parkeerschijfzone (met duurbepanking) en vrij parkeren op een acceptabel niveau is, maar in de parkeerschijfzone (zonder duurbepanking) relatief hoog, op werktijden is. Hoewel de parkeerdruk hier hoog ligt, levert dat geen problemen op. Het zijn immers langparkeerders, die de gehele dag deze parkeerplaatsen bezet houden. Er is geen sprake van zoekverkeer.

### 2.3.2 Resultaat zaterdag 24 november 2018

De parkeerdruk in Denekamp is op zaterdag maximaal 70% om 11.00 uur (zie technische rapportage) en daarmee op een acceptabel niveau. In figuur 2.4 is per moment van de dag de parkeerdruk per regime van zaterdag 24 november 2018 weergegeven.

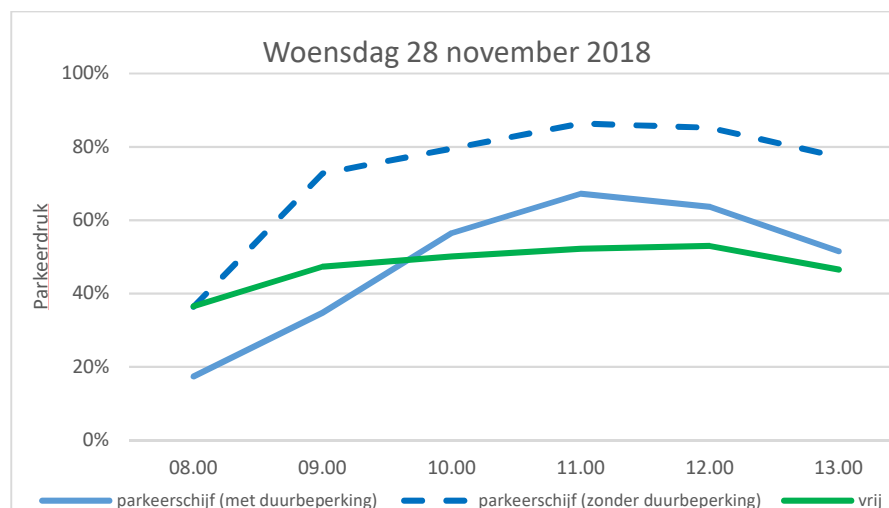


Figuur 2.4: Parkeerdruk per moment van de dag (zaterdag) en per regime)

Wanneer gekeken wordt naar reguleringstype, blijkt uit figuur 2.4 dat de parkeerdruk binnen de parkeerschijfzone (met duurbepanking) en vrij parkeren op een acceptabel niveau is, maar in de parkeerschijfzone (zonder duurbepanking) relatief hoog aan het begin van de dag. Op zaterdagmiddag blijft de parkeerdruk binnen alle reguleringstypen op acceptabel niveau. Ook hier levert dit geen problemen op.

### 2.3.3 Resultaat woensdag 28 november 2018 (marktdag)

De parkeerdruk in Denekamp is op woensdag maximaal 62% om 11.00 uur (zie technische rapportage) en daarmee op een acceptabel niveau. In figuur 2.5 is per moment van de dag de parkeerdruk per regime van woensdag 28 november 2018 weergegeven.



Figuur 2.5: Parkeerdruk per moment van de dag (woensdag) en per regime

Wanneer gekeken wordt naar reguleringstype, blijkt uit figuur 2.5 dat de parkeerdruk binnen alle reguleringstypen op een acceptabel niveau is.

### 2.3.4 Conclusie parkeerdrukmeting

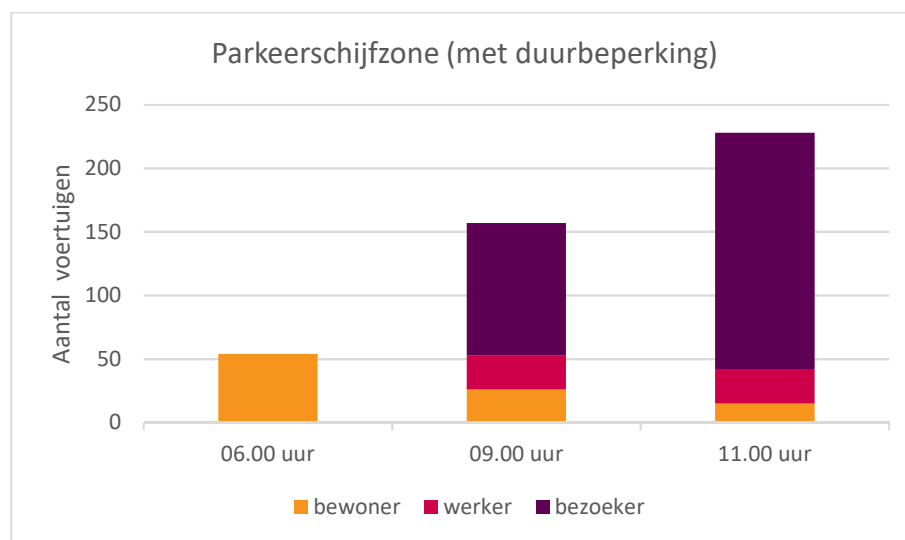
Uit het parkeeronderzoek blijkt dat de parkeerdruk op alle momenten van de week acceptabel is. Dit betekent dat er overal voldoende parkeerplaatsen zijn. Binnen de parkeerschijfzone (zonder duurbepanking) kan het druk zijn, maar dit zorgt er voor dat de parkeerdruk in de woonstraten acceptabel blijft. Dit betekent eveneens dat het aantal parkeerplaatsen in de parkeerschijfzone zonder duurbepanking niet te ruim is. De parkeerschijfzone met parkeerdurbeperking heeft op zaterdagen een parkeerdruk van circa 80%. Dit betekent dat voor bezoekers voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn, zonder dat veel zoekverkeer optreedt; in gebieden met veel kortparkeerders neemt de hoeveelheid zoekverkeer bij een parkeerdruk van meer dan 80% sterk toe. Met een parkeerdruk van 80% is de parkeerschijfzone daarmee niet te groot.

## 2.4 Resultaten parkeermotiefmeting

Naast de parkeerdruk is op donderdag ook het parkeermotief onderzocht. De parkeerders zijn hiervoor ingedeeld in de volgende drie categorieën: bewoner, werker, bezoeker. In deze paragraaf wordt het parkeermotief per parkeerregime (parkeerschijfzone met duurbepanking, parkeerschijfzone zonder duurbepanking, vrij parkeren) gepresenteerd. In de figuren 2.6 tot en met 2.8 is het resultaat hiervan gepresenteerd.

### 2.4.1 Parkeerschijfzone met duurbepanking

In figuur 2.6 is het resultaat van de parkeermotiefmeting binnen de parkeerschijfzone (met duurbepanking) op donderdag 22 november 2018 weergegeven.

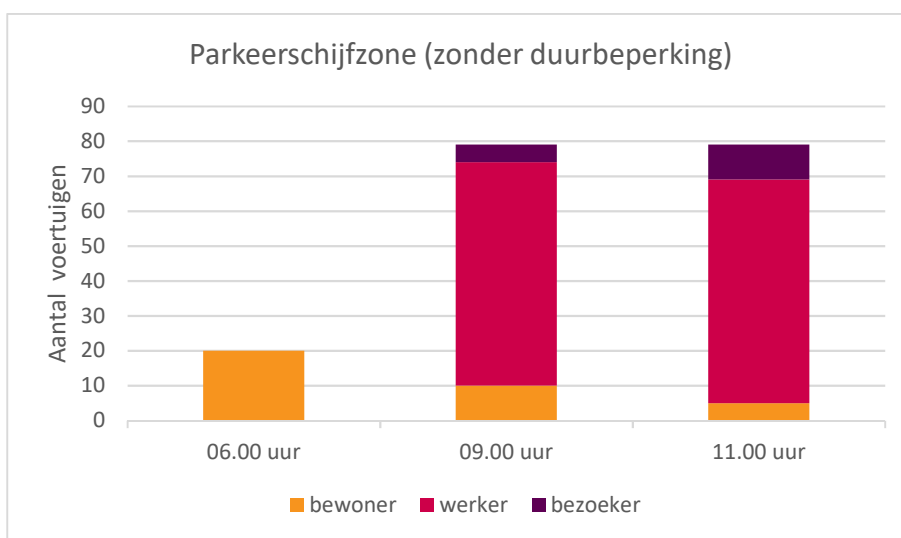


*Figuur 2.6: Parkeermotief in parkeerschijfzone met duurbepanking*

In figuur 2.6 is zichtbaar dat deze parkeervakken voornamelijk worden gebruikt door de doelgroep waarvoor ze bedoeld zijn: bezoekers. Daarnaast is uit de parkeerdrukmeting gebleken dat de parkeerdruk in de parkeerschijfzone op acceptabel niveau is. Maatregelen (meer handhaving) of de langparkeerders uit de parkeerschijfzone te weren om voldoende parkeerruimte voor bezoekers beschikbaar te houden is niet nodig.

### 2.4.2 Parkeerschijfzone zonder duurbepanking

In figuur 2.7 is het resultaat van de parkeermotiefmeting binnen de parkeerschijfzone (zonder duurbepanking) op donderdag 22 november 2018 weergegeven.

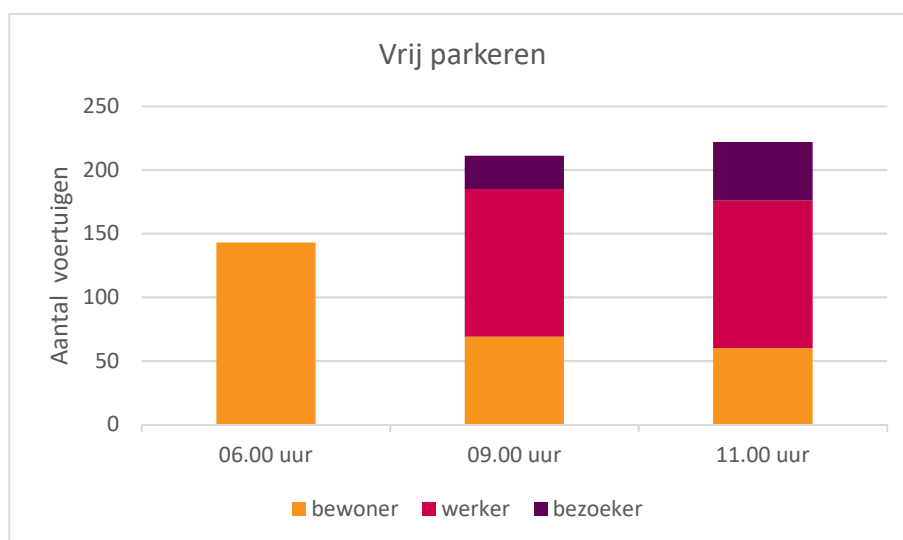


*Figuur 2.7: Parkeermotief in parkeerschijfzone zonder duurbepanking*

Binnen de parkeerschijfzone (zonder duurbepanking) parkeren voornamelijk werkers. Dit is ook de doelgroep waarvoor deze parkeerplaatsen bedoeld zijn. De parkeerplaatsen zonder duurbepanking binnen de parkeerschijfzone vervullen dus de functie waar zij voor bestemd zijn.

### 2.4.3 Vrij parkeren (zonder parkeerregulering)

In figuur 2.8 is het resultaat van de parkeermotiefmeting binnen ongeregeerd gebied (vrij parkeren) op donderdag 22 november 2018 weergegeven.



Figuur 2.8: Parkeermotief in vrij parkeren gebied

In het gebied waar vrij geparkeerd mag worden (zonder parkeerregulering) wordt vooral door bewoners en werkers geparkeerd. Dit past bij het type gebied: woongebied met bedrijvigheid langs de rand.

### 2.4.4 Conclusie parkeermotiefmeting

In principe worden alle reguleringsvormen goed benut:

- bezoekers maken vooral gebruik van de parkeerschijfzone met duurbepanking;
- werkers maken vooral gebruik van de parkeerschijfzone zonder duurbepanking of de grotere terreinen zonder parkeerregulering;
- alle doelgroepen (bewoners, werkers en bezoekers) maken gebruik van de gratis parkeerplaatsen.

# 3

## Conclusie

### *Parkeerschijfzone voldoet*

De parkeerschijfzone (met duurbepanking) voldoet in algemene zin. De maximale parkeerdruk binnen de parkeerschijfzone (met duurbepanking) is 82%. Dit is in lijn met de wijze waarop een parkeerschijfzone zou moeten functioneren. 10-20% van de parkeerders in de parkeerschijfzone is langparkeerder (bewoner of werker) en staat langer dan toegestaan in de parkeerschijfzone geparkeerd. Vermoedelijk is dit het gevolg van beperkte/geen handhaving. Vanwege de acceptabele parkeerdruk zorgen de langparkeerders niet voor overlast voor bezoekers in de parkeerschijfzone. Overigens zal door intensievere handhaving het aantal langparkeerders binnen de parkeerschijfzone niet veel verminderen. Vaak wordt, ook bij intensieve handhaving, nog door 10-20% van de parkeerders in de parkeerschijfzone langer dan de maximale parkeerduur geparkeerd.

Parkeerplaatsen binnen de parkeerschijfzone zonder duurbepanking (aangeduid met een met een parkeertegel) hebben een bezetting van circa 90%. Deze parkeerplaatsen zijn goed vindbaar voor werkers, zo blijkt uit de bezetting. Daarmee worden de parkeerplaatsen gebruikt door de doelgroep voor wie ze bedoeld zijn.

Uitbreiding van de parkeerschijfzone (met duurbepanking) is niet aan de orde. De parkeerdruk is namelijk acceptabel. Bovendien zorgt het uitbreiden van de parkeerschijfzone er voor dat langparkeerders in woonstraten worden gedrukt. Dit is onwenselijk. Het verkleinen van de parkeerschijfzone is ook niet aan de orde. Bij een maximale parkeerdruk van circa 80% is het voor bezoekers nog relatief eenvoudig een parkeerplaats te vinden. Wanneer de parkeerschijfzone wordt verkleind zullen bezoekers een tekort aan parkeerplaatsen gaan ervaren.

### ***Parkeerdruk gelijkmatig verdeeld***

De verdeling van de parkeerdruk over het gebied is over het algemeen gelijkmatig. Op de parkeerterreinen (parkeerterrein Eurowerft en Lange Voor) en enkele straten zonder of met weinig parkeercapaciteit is het duidelijk drukker. De parkeerterreinen zijn als locatie bedoeld om grote aantallen voertuigen, met name bezoekers, te huisvesten. Dit gebeurt ook. Doordat de parkeerdruk hier hoger is, staan minder auto's in de smalle straten geparkeerd. Dit is een gewenste situatie.

In de straten met weinig of geen parkeercapaciteit is enige nuance ten aanzien van de hoge parkeerdruk nodig: een bestelbusje dat een pakketje bezorgt of een auto die kort geparkeerd staat op het trottoir kan ervoor zorgen dat de parkeerdruk in een straat met een lage parkeercapaciteit plotseling hoog is, terwijl er in de praktijk geen probleem blijkt te zijn.

### ***Parkeerschijfzone voldoet qua omvang en grenzen***

Buiten de parkeerschijfzone ligt de parkeerdruk tussen de 50-60%. Ook in het gebied net buiten de parkeerschijfzone ontstaat geen verhoogde parkeerdruk, waaruit blijkt dat de grenzen van het gereguleerde gebied goed gesitueerd zijn.

### ***Parkeerschijfzone voldoet qua tijden***

Er ontstaat geen aantoonbaar hogere of lagere parkeerdruk als gevolg van de gekozen tijden voor de parkeerschijfzone. Er worden dan ook geen wijzigingen van de tijden (in dagen of uren) aanbevolen.

### ***Geen knelpunten***

Uit de resultaten van het parkeeronderzoek blijken geen knelpunten naar voren te komen.

### ***Samenvatting***

De parkeerschijfzone in Denekamp functioneert goed. Aanpassingen in het regime of de aantallen zijn niet nodig. Om het aantal foutparkeerders te weren is regelmatige handhaving noodzakelijk. Echter het intensiveren van de handhaving zorgt naar verwachting niet voor minder langparkeerders in de parkeerschijfzone met duurbepanking. Dit aandeel is al relatief laag.



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](http://www.goudappel.nl)  
[goudappel@goudappel.nl](mailto:goudappel@goudappel.nl)

adviseurs  
mobiliteit  
**Goudappel  
Coffeng**