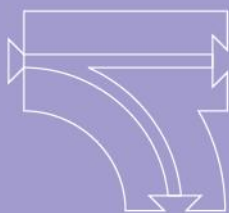


Parkeeronderzoek Ridderkerk

Centrum en centrumschil



Verkeersonderzoek | Mechanische telling | Advies en ontwerp | **Parkeeronderzoek** | Fietsverkeer



Onderzoekperiode:

november 2017

Bureau
de Groot Volker

Verkeersonderzoek en -advies

Opdrachtgever: gemeente Ridderkerk

Rapportnummer: 171107-02

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	: Gemeente Ridderkerk
Titel rapport	: Parkeeronderzoek Ridderkerk, Centrum en centrumschil
Kenmerk	: 171107-02
Datum publicatie	: 15-3-2018
Projectteam opdrachtgever(s)	: Dhr. T. Loggers en mw. M. Bellaart - Schelling
Projectteam Bureau de Groot Volker	: Dhr. A. de Groot
Projectomschrijving	: Een onderzoek naar de parkeersituatie in en rond het centrum van Ridderkerk in 2017
Trefwoorden	: Parkeerdruk, parkeermotief, herkomst, elektrische voertuigen
Gegevens	: Bureau de Groot Volker Sporstraat 11 6953 BW Dieren Tel [0313] 496 816 info@verkeersonderzoek.nl www.verkeersonderzoek.nl



Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	Onderzoeksmethodiek	4
2.1	Onderzoekswijze	4
2.2	Onderzoeksgebied	5
2.3	Onderzoekperiode	6
2.4	Weersomstandigheden	7
2.5	Bijzonderheden van het onderzoek	7
3	Onderzoeksresultaten	8
3.1	Parkeercapaciteit	8
3.2	Parkeerdruk	9
3.3	Parkeermotieven	13
3.4	Foutparkeerders	14
3.5	Herkomst analyse	15
3.6	Parkeervraag elektrische voertuigen	16
4	Adviesvraagstukken	18
5	Conclusies en aanbevelingen	27
5.1	Inleiding	27
5.2	Conclusies onderzoek	27
5.3	Conclusies advies	30
5.4	Aanbevelingen	32
BIJLAGE 1	Sectie-indeling	
BIJLAGE 2	Tabel parkeercapaciteit	
BIJLAGE 3	Tabel parkeerdruk en -motieven	
BIJLAGE 4	Visualisaties parkeerdruk en -motieven	
BIJLAGE 5	Tabel aantal foutparkeerders	
BIJLAGE 6	Visualisaties herkomst parkeerders	
BIJLAGE 7	Tabel aantal elektrische voertuigen	
BIJLAGE 8	Visualisaties parkeervraag elektrische voertuigen	
BIJLAGE 9	Tabel bezetting en restcapaciteit 3 bepalende momenten	



1 Inleiding

De gemeente Ridderkerk heeft onlangs de omgevingsvisie Ridderkerk vastgesteld. Er is inzicht nodig over de huidige parkeersituatie van het centrum van Ridderkerk, om een goede basis te hebben voor nieuw parkeerbeleid en om te zien of nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk zijn. Om aan dit inzicht te voldoen is in november 2017 een parkeeronderzoek uitgevoerd in en rond het centrum van Ridderkerk. Het onderzoek antwoordt op de volgende onderzoeksvragen:

- Wat is de parkeercapaciteit in het centrum en de centrumschil van Ridderkerk?
- Wat is de parkeerdruk en de bezettingsgraad van de parkeervoorzieningen in het centrum en de centrumschil van Ridderkerk, gedurende een gemiddelde werkdag, een koopavond en een winkelpiekdag?
- Hoeveel bewoners, langparkeerders en kortparkeerders maken gebruik van de parkeervoorzieningen in het centrum en de centrumschil van Ridderkerk?
- Wat is de herkomst van de lang- en kortparkeerders?
- Hoe is de vraag naar elektrische laadvoorzieningen (hoeveel elektrische voertuigen staan geparkeerd)?

Naast deze algemene onderzoeksvragen heeft de gemeente specifiekere vragen waarover advies gegeven wordt. Dit zijn de volgende vragen:

- Zijn er secties waar de parkeerdruk problematisch is?
 - Staan hier de juiste gebruikers?
 - Is hier iets aan te doen?
- Wat is het effect van het omzetten van het betaald parkeren naar gratis parkeren?
- Wat is het effect van het omzetten van het betaald parkeren naar parkeerschijfzone?
- Wat is het effect van het verlagen van het parkeertarief?
- Is het nodig om het parkeerregime te veranderen?
- Zijn er mogelijkheden om parkeergelegenheid te verwijderen (bijvoorbeeld ten behoeve van groenontwikkeling)?

Om deze vragen te beantwoorden is een parkeermotiefonderzoek uitgevoerd. Deze rapportage behandelt de resultaten van dit onderzoek. In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de onderzoeksmethodiek. In hoofdstuk 3 worden de onderzoeksresultaten beknopt besproken. Hoofdstuk 4 tot slot behandelt de conclusies.



2 Onderzoeksmethodiek

In dit hoofdstuk wordt de onderzoeksmethodiek behandeld. In paragraaf 2.1 wordt de onderzoekswijze besproken, gevolgd door het onderzoeksgebied in paragraaf 2.2. In paragraaf 2.3 wordt de onderzoeksperiode behandeld, en in paragraaf 2.4 de weersomstandigheden. Tot slot staan in paragraaf 2.5 de bijzonderheden die gedurende het onderzoek hebben plaatsgevonden.

2.1 Onderzoekswijze

Om inzicht te krijgen in de parkeerdruk, de parkeermotieven, de herkomst van de langparkeerders en de parkeervraag van elektrische voertuigen is het onderzoek uitgevoerd als parkeermotiefonderzoek. Hierbij zijn op verschillende tijden van de dag de kentekens van de geparkeerde voertuigen geregistreerd. Hiervoor is gebruik gemaakt van een speciaal uitgeruste auto met ANPR-camera's.

Onderstaand is een korte beschrijving gegeven van de uitgevoerde onderzoeken.

▶ Parkeermotiefonderzoek

Bij het parkeermotiefonderzoek zijn op verschillende tijdstippen van de dag de kentekens van de geparkeerde voertuigen geregistreerd in het onderzoeksgebied. Het aantal geregistreerde kentekens in combinatie met de parkeercapaciteit is de maat voor de parkeerdruk. Een vergelijking van de kentekens op de verschillende registratiemomenten levert inzicht op in het parkeermotief (wonen, werken, bezoeken) van de voertuigen.

De motieven zijn bepaald op basis van het parkeergedrag: wanneer en hoe lang staat een voertuig geparkeerd? De uitgangspunten voor de motievenbepaling zijn als volgt:

- Bewoner: Een voertuig die gedurende een of meerdere van de nachtmetingen is waargenomen (05:00 uur). Wanneer deze op een ander meetmoment van een onderzoeksdag weer is waargenomen, dan is deze ook als bewoner aangemerkt;
- Langparkeerder: Een voertuig die minstens twee meetmomenten achter elkaar is waargenomen, maar niet gedurende de nachtmetingen is waargenomen;
- Kortparkeerder: Een voertuig die maximaal één meetmoment is waargenomen, maar niet gedurende de nachtmetingen is waargenomen.

Het onderzoek heeft niet plaatsgevonden op privéterrein of terreinen afgesloten met een slagboom of iets dergelijks.

▶ Parkeerdruk

De parkeerdruk is het aantal gelijktijdig aanwezige 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. In de verkeerskunde wordt een maximale gewenste bezettingsgraad van 85% 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 "fout" en "illegaal" geparkeerde voertuigen. Bij zeer hoge bezettingsgraden bestaat ook de kans op wachtende voertuigen.



▶ Parkeercapaciteit

De basis van een parkeeronderzoek is de parkeercapaciteit. Om de parkeercapaciteit in beeld te brengen is per sectie de aanwezige openbare parkeercapaciteit geteld. Het onderzoeksgebied is opgedeeld in secties. Elke sectie is in principe een wegvak van kruispunt tot kruispunt. Een sectie kan ook een parkeerterrein betreffen. Bij de sectie indeling is rekening gehouden met het geldende parkeerregime. Tijdens het inventariseren van de capaciteit en het indelen van de secties is onderscheid gemaakt in verschillende typen parkeermogelijkheden zoals aangeven in tabel 2.1.

Tabel 2.1: Verschillende typen parkeermogelijkheden

Parkeermogelijkheden	Uitgangspunten
Parkeervakken	Aangeven door belijning en/of bestrating
Rijbaan en/of strook	Benodigde ruimte van ca. 6 meter per parkeerder Parkeerverbod <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bebordering ▪ Ter plaatse van in- en uitritconstructie ▪ Binnen 5 meter van een kruispunt ▪ Blokkade rijbaan
Gehandicapten	Verkeersbord E6: Gehandicaptenparkeerplaats
Overige	Verkeersbord E8: Gelegenheid alleen bestemd voor bepaalde doelgroep

▶ Herkomstanalyse

Op basis van de kentekenlijst van de geparkeerde voertuigen is een herkomstanalyse uitgevoerd. De kentekenlijst is via de RDW gekoppeld aan postcodegegevens. Geanonimiseerd op postcodeniveau is middels een GIS-analyse in beeld gebracht waar de langparkeerders en kortparkeerders vandaan komen.

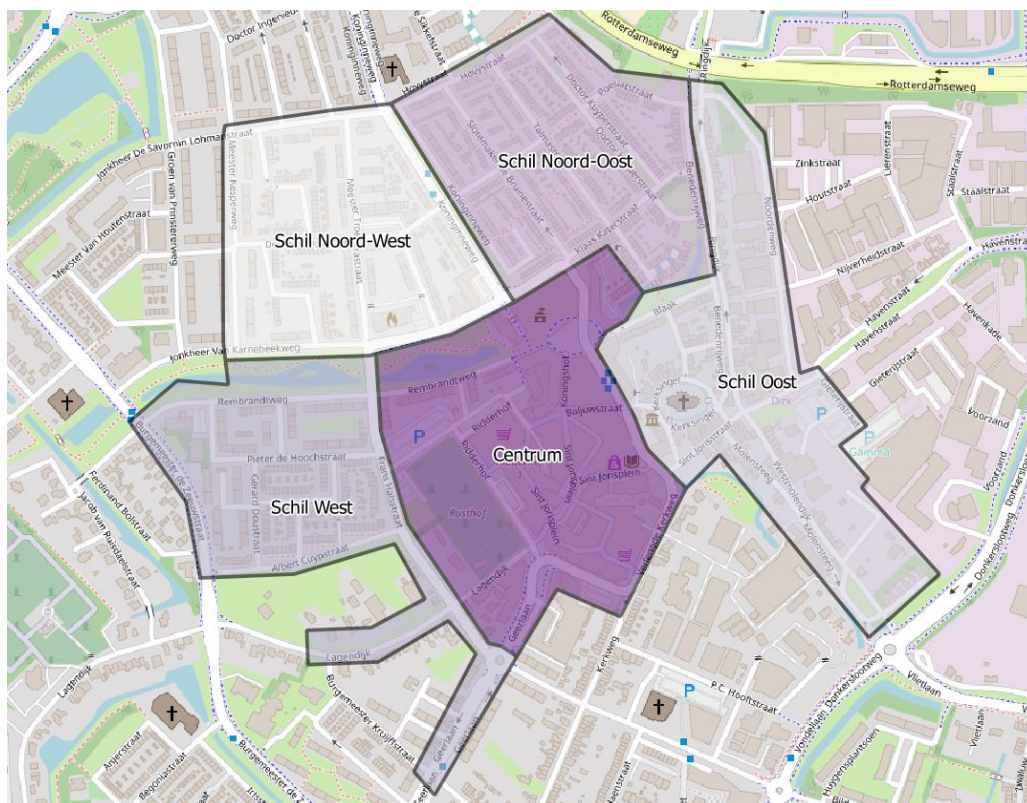
▶ Parkeervraag elektrische voertuigen

Tevens op basis van de kentekenlijst is de parkeervraag van de elektrische voertuigen in beeld gebracht. Aan de hand van open-data van de RDW is de aandrijving van de voertuigen gekoppeld aan de kentekens. Zodoende is in beeld gebracht welke geparkeerde voertuigen elektrisch zijn en gebruik zouden willen maken van laadvoorzieningen.

2.2 Onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied betreft het centrum van Ridderkerk, alsmede een deel van de centrumschil. Het zuidelijke deel van de schil is niet bij dit onderzoek betrokken. Dit deel is reeds in februari 2017 onderzocht. In figuur 2.2 is het onderzoeksgebied weergegeven.





Figuur 2.1: Onderzoeksbied parkeeronderzoek Ridderkerk

Het onderzoeksbied is opgedeeld in vijf deelgebieden. Dit zijn:

- Centrum
- Schil West
- Schil Noord-West
- Schil Noord-Oost
- Schil Oost

Tevens is het gebied opgedeeld in secties. Een sectie is in principe een wegvak van kruispunt tot kruispunt, of een parkeerterrein.

2.3 Onderzoekperiode

Het onderzoek is uitgevoerd van 3 november 2017 tot en met 14 november 2017. Gedurende 37 meetronden zijn de kentekens van de geparkeerde voertuigen geregistreerd. In tabel 2.2 staat op welke dagen en tijden het onderzoek heeft plaatsgevonden.

Tabel 2.2: Onderzoeksdagen en -tijden parkeeronderzoek Ridderkerk

Onderzoeksdagen/tijd	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
Vrij 3 nov 2017																									
Za 4 nov 2017																									
Di 7 nov 2017																									
Do 9 nov 2017																									
Vrij 10 nov 2017																									
Za 11 nov 2017																									
Di 14 nov 2017																									



2.4 Weersomstandigheden

In tabel 2.3 staan de weersomstandigheden beschreven van de onderzoeksdagen.

Tabel 2.3: Weersomstandigheden Ridderkerk gedurende de onderzoeksperiode

Datum	Max. Temperatuur		Rel. zonneschijnduur		Neerslag		Wind	
	Gemeten	Normaal	Gemeten	Normaal	Hoeveel.	Duur	Gem.	Max.
Vrij 3 nov 2017	13.5 °C	11.6 °C	16%	25%	0.0 mm	0.0 uur	2 Bft	3 Bft
Za 4 nov 2017	13.4 °C	11.6 °C	18%	25%	1.7 mm	3.0 uur	3 Bft	4 Bft
Di 7 nov 2017	9.8 °C	11.6 °C	81%	25%	0.0 mm	0.0 uur	2 Bft	2 Bft
Do 9 nov 2017	11.7 °C	11.6 °C	21%	25%	0.5 mm	1.5 uur	3 Bft	4 Bft
Vrij 10 nov 2017	12.7 °C	11.6 °C	46%	25%	0.9 mm	0.9 uur	4 Bft	5 Bft
Za 11 nov 2017	11.1 °C	9.8 °C	19%	24%	1.3 mm	1.9 uur	3 Bft	4 Bft
Di 14 nov 2017	9.6 °C	9.8 °C	9%	24%	1.5 mm	4.0 uur	3 Bft	4 Bft

Bron: KNMI, weerstation Rotterdam

Van deze weersomstandigheden wordt niet geacht dat deze een significante invloed op de onderzoeksresultaten hebben gehad.

2.5 Bijzonderheden van het onderzoek

Gedurende de ronde van 9:00 uur op zaterdag 5 november begon de chauffeur van de scanauto zich niet goed te voelen. Hij heeft deze ronde af kunnen maken, maar deze duurde aanzienlijk langer. De ronde van 11:00 uur was niet meer mogelijk om uit te voeren. Voor de ronde van 14:00 uur is de chauffeur afgelost. Omdat de ronde van 9:00 uur langer duurde en de ronde van 11:00 uur niet meer is uitgevoerd, is de ronde van 9:00 uur van zaterdag 5 november omgedoopt naar '10:00 uur'.



3 Onderzoekresultaten

In dit hoofdstuk worden de resultaten van het onderzoek beknopt besproken. In paragraaf 3.1 wordt als eerste ingegaan op de parkeercapaciteit. De parkeerdruk komt in paragraaf 3.2 aan bod. In paragraaf 3.3 wordt ingegaan op de parkeermotieven. Paragraaf 3.4 behandelt het aantal foutparkeerders en de herkomstanalyse van de geparkeerde voertuigen wordt besproken in paragraaf 3.5. Als laatste komt de analyse naar de parkeervraag van elektrische voertuigen aan bod in paragraaf 3.6.

In de bijlagen (digitale folder) staan uitgebreide tabellen met de resultaten op sectieniveau, alsmede visualisaties van de parkeerdruk, het parkeermotief, de herkomstanalyses en de analyse naar de parkeervraag door elektrische voertuigen.

3.1 Parkeercapaciteit

In het gehele onderzoeksgebied is de parkeercapaciteit geïnventariseerd. Hierin is onderscheid gemaakt naar diverse typen parkeerplaatsen. In tabel 3.1 staat de parkeercapaciteit weergegeven. In bijlage 2 (digitale folder) zijn de uitgebreide tabellen te vinden met daarin de parkeercapaciteit per sectie en per soort parkeerplaats.

Tabel 3.1: Parkeercapaciteit centrum en centrumschil Ridderkerk per deelgebied

Deelgebied	Parkeervak	Rijbaan	Gehandicap-tenplaats	Elektrisch laden	Laden en Lossen	Gereserveerd	Totaal
Centrum	556	20	8	2	10	0	596
Schil West	220	165	2	0	0	0	387
Schil Noord-West	454	41	1	2	0	0	498
Schil Noord-Oost	268	141	5	1	0	0	415
Schil Oost	370	100	5	0	4	0	479
Totaal	1868	467	21	5	14	0	2375

In het centrum en de centrumschil van Ridderkerk bevinden zich in totaal 2375 parkeerplaatsen op maaiveld. In het centrum bevinden zich 596 parkeerplaatsen, waarvan het grootste deel parkeervakken.

In het gehele gebied zijn 21 parkeervakken gereserveerd voor gehandicapten, 5 voor plaatsen voor elektrisch laden en 14 laad en los plaatsen.

In en rond het centrum van Ridderkerk wordt drie parkeerregimes gehanteerd: Vrij parkeren, betaald parkeren en parkeren voor vergunninghouders. In tabel 3.2 is de parkeercapaciteit weergegeven per parkeerregime.

Tabel 3.2: Parkeercapaciteit centrum en centrumschil Ridderkerk per parkeerregime

Regime	Parkeervak	Rijbaan	Gehandicap-tenplaats	Elektrisch laden	Laden en Lossen	Gereserveerd	Totaal
Vrij	1554	433	15	5	14	0	2021
Betaald	250	0	6	0	0	0	256
Vergunning	64	34	0	0	0	0	98

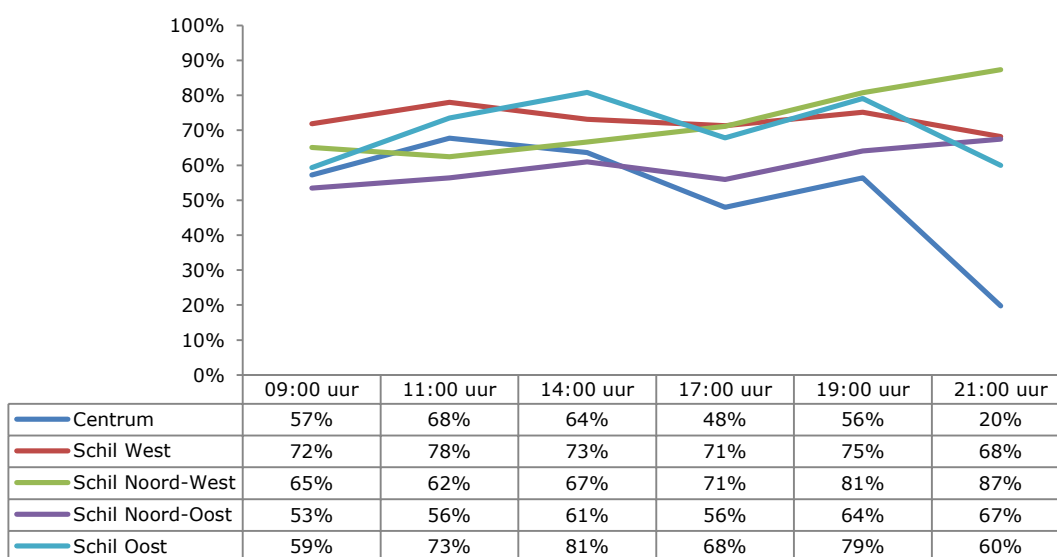


Van de 2375 parkeerplaatsen vallen 256 parkeerplaatsen onder het betaald parkeren gebied. 98 parkeerplaatsen zijn bestemd voor vergunninghouders.

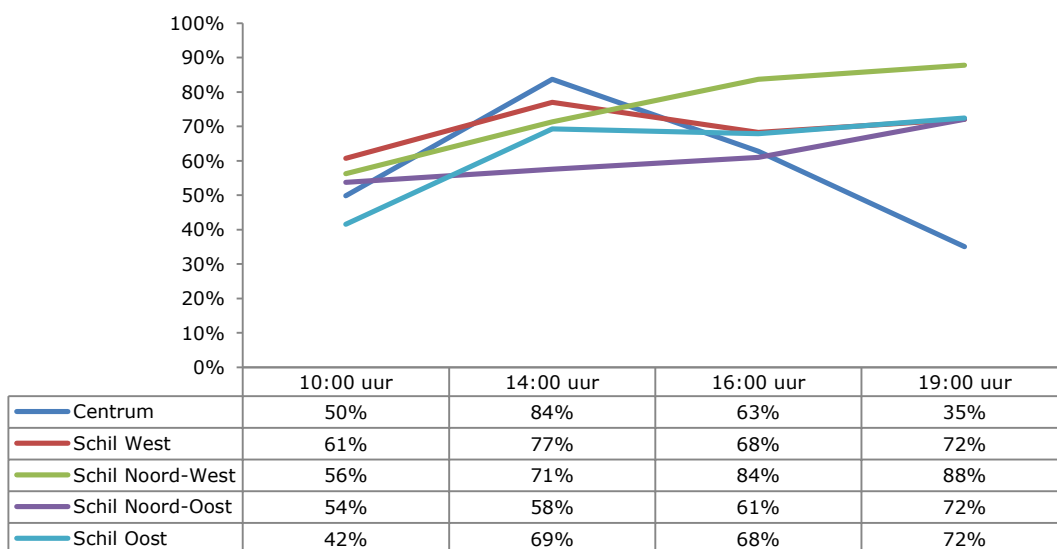
3.2 Parkeerdruk

Voor alle meetmomenten is de parkeerdruk bepaald. De parkeerdruk geeft aan hoeveel procent van de parkeercapaciteit benut wordt. In de onderstaande grafieken wordt per dag en per deelgebied de parkeerdruk weergegeven. De uitgebreide tabellen met daarin de parkeerdruk per sectie en meetmoment zijn te vinden in bijlage 3 (digitale folder). Dit is tevens gevisualiseerd op verschillende kaarten. Deze zijn te vinden in bijlage 4.

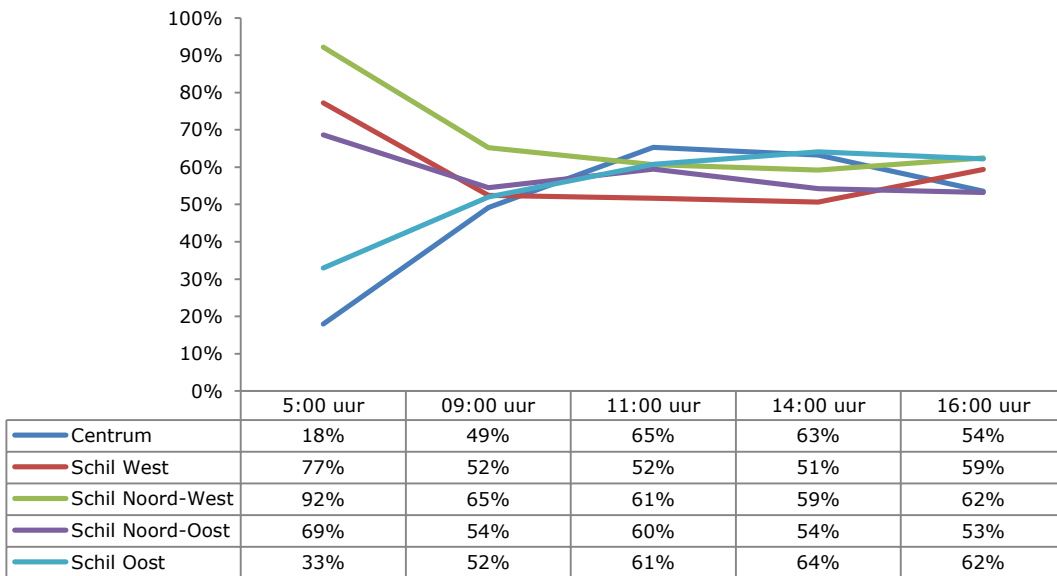
Figuur 3.1: Verloop parkeerdruk vrijdag 3 november 2017



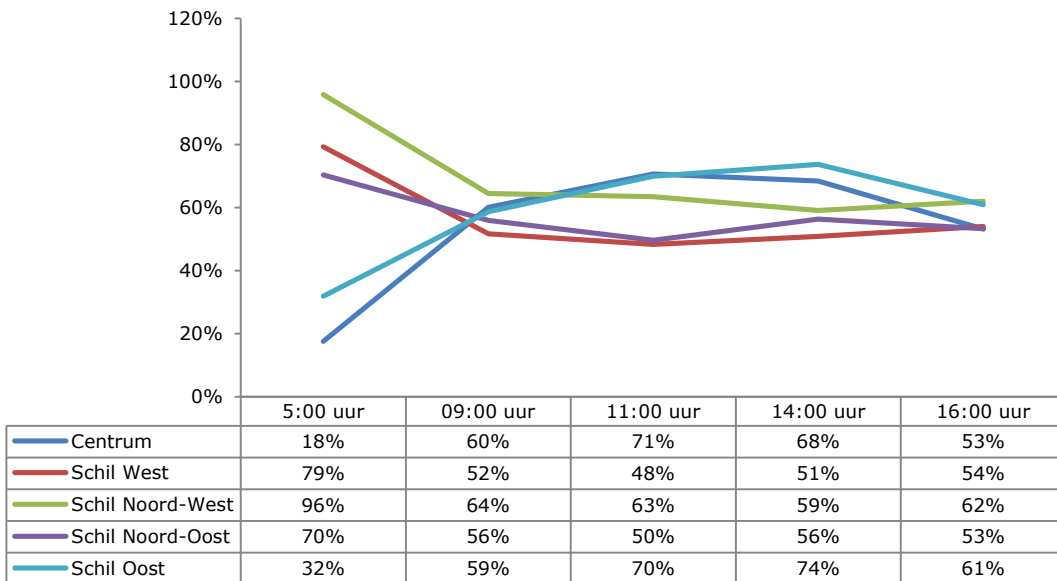
Figuur 3.2: Verloop parkeerdruk zaterdag 4 november 2017



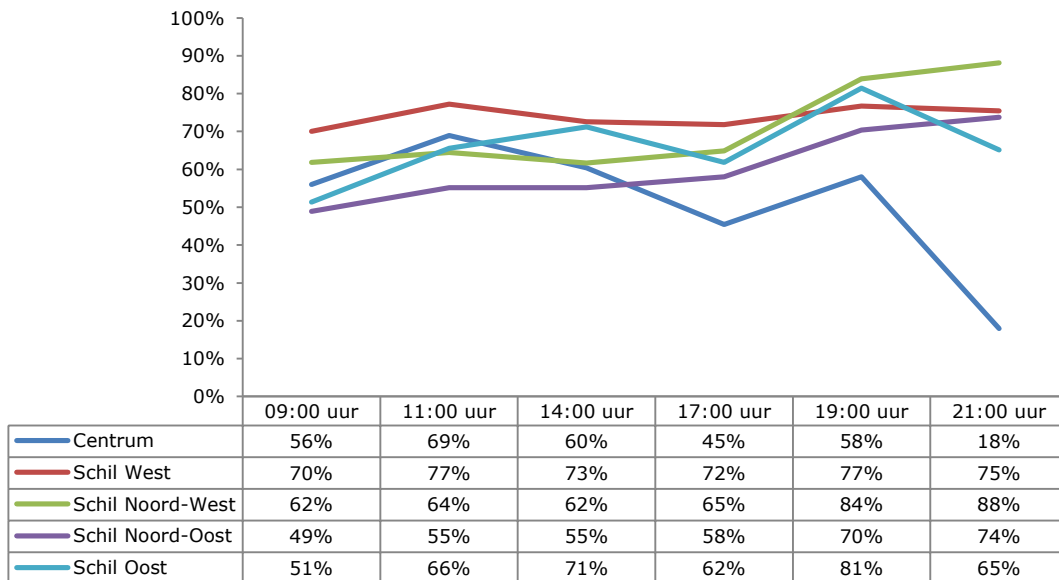
Figuur 3.3: Verloop parkeerdruk dinsdag 7 november 2017



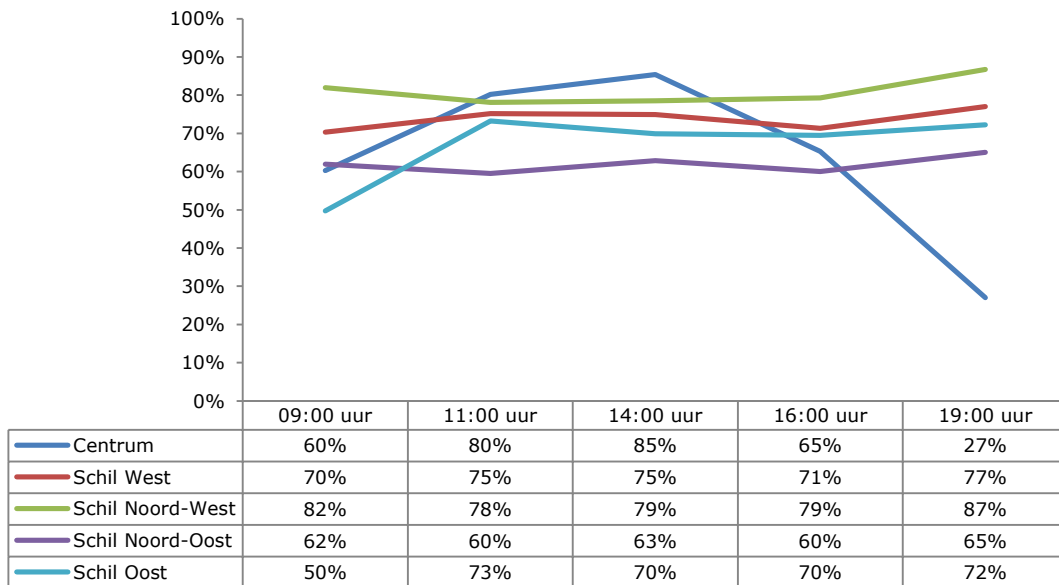
Figuur 3.4: Verloop parkeerdruk donderdag 9 november 2017



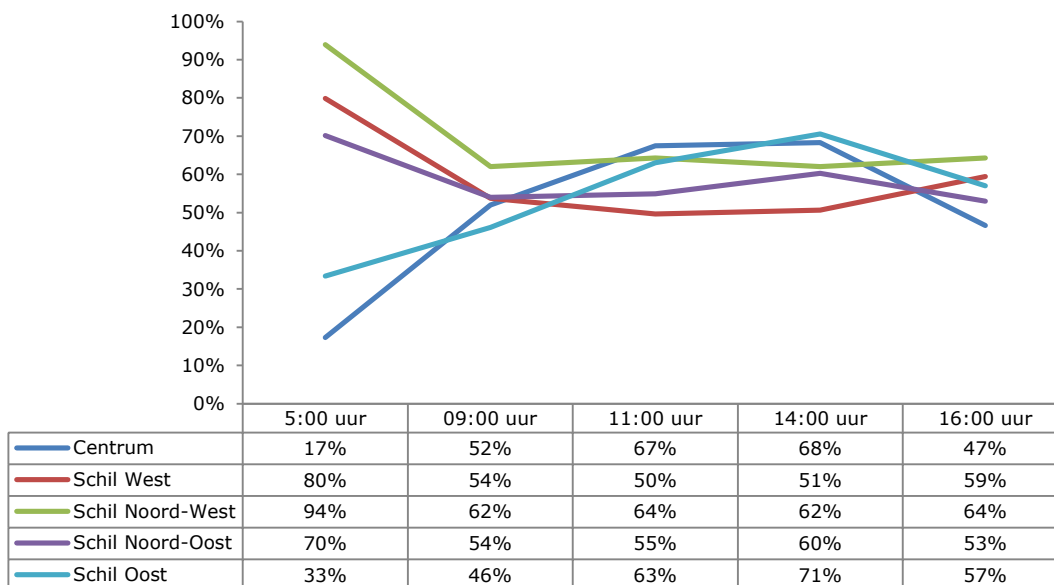
Figuur 3.5: Verloop parkeerdruk vrijdag 10 november 2017



Figuur 3.6: Verloop parkeerdruk zaterdag 11 november 2017



Figuur 3.7: Verloop parkeerdruk dinsdag 14 november 2017



► **Centrum**

Het centrum kenmerkt zich door veel voorzieningen die bezoekers trekken (voornamelijk winkels) en weinig woningen. Het verloop in de parkeerdruk vertoont voor dit deelgebied over alle dagen eenzelfde beeld: de parkeerdruk is vroeg in de ochtend op zijn laagst (ca. 18%) en stijgt in de middag naar het drukste moment. Over het algemeen is dit 14:00 uur, waarbij de zaterdagen het drukst zijn: een parkeerdruk van 85%. Richting de avond neemt de parkeerdruk weer af. Alleen op de vrijdag is er in de avond weer een stijging, in verband met de koopavond. Gedurende de koopavond wordt het echter niet zo druk als op de zaterdagmiddag. Het waargenomen verloop in de bezetting is typerend voor een centrumgebied.

In het centrum wordt vooral geparkeerd door bezoekers (zie ook paragraaf 3.3), die voornamelijk een korte parkeerduur hebben. Wanneer bezoekers niet snel genoeg een parkeerplaats kunnen vinden, ontstaat zoekverkeer en mogelijk foutparkeren. Om parkeerproblemen te voorkomen dient een deel van de parkeercapaciteit altijd vrij te zijn, zodat bezoekers snel hun auto kwijt kunnen. In gebieden met een ruime meerderheid aan kortparkeerders zijn parkeerproblemen te verwachten bij een bezettingsgraad hoger dan 85%. Daarom wordt over het algemeen een maximale gewenste bezettingsgraad van 85% gehanteerd.

De bezettingsgraad in het centrum van Ridderkerk is geen enkele maal hoger dan deze grens. Echter, op de zaterdagmiddag 14:00 uur is het piekmoment gelijk aan de maximale gewenste bezettingsgraad (84% op 4 november en 85% op 11 november). In de praktijk betekent dit dat de eerste gevallen van parkeerproblemen zich voor kunnen gaan doen. Dit is gedurende het veldwerk ook geconstateerd. Een enkele foutparkerder en zoekverkeer is waargenomen.

Op sectieniveau zijn er meerdere secties met een bezettingsgraad boven de gewenste 85%. Dit zijn vooral de parkeerterreinen aan de westzijde van het centrum.

► **Schil West, Noord-West en Noord-Oost**

De gebieden schil West, Noord-West en Noord-Oost typeren zich als woonwijken. Het verloop in de parkeerdruk vertoont op alle werkdagen een vergelijkbaar beeld. De parkeerdruk is in de ochtend



op zijn hoogst (5:00 uur). Schil Noord-West heeft hier de hoogste parkeerdruk van alle gebieden: 96% op donderdag 9 november. Vervolgens daalt de parkeerdruk naar 50% tot 70%. In de avond neemt de parkeerdruk weer toe. Op de zaterdag is de parkeerdruk overdag hoger dan op de werkdagen. De parkeerdruk ligt dan tussen de 60% en 80%.

Voor gebieden met overwegend langparkeerders (zoals woonwijken) wordt een maximale gewenste bezettingsgraad aangehouden van rond de 90%. In schil West en Noord-Oost is op gebiedsniveau sprake van een overcapaciteit. De hoogste bezettingsgraad in schil West is 80% (dinsdag 14 november 5:00 uur) en in schil Noord-Oost 74% (vrijdag 10 november 21:00 uur). Op sectieniveau zijn echter wel hoge bezettingsgraden waar te nemen in gebied schil West. In de nacht zijn er meerdere secties waar meer voertuigen staan geparkeerd dan dat er capaciteit is, maar er zijn ook secties waar een ruime overcapaciteit is. De parkeervraag en de parkeercapaciteit zijn niet gelijk verdeeld over het deelgebied, waardoor lokaal krapte ontstaat. Opvallend is dat dit niet alleen 's nachts is (de hoogste parkeervraag in een woonwijk is gedurende de nacht wanneer alle bewoners thuis zijn). Ook op zaterdagmiddag (14:00 uur) hebben meerdere secties een parkeertekort. Dit lijkt te wijzen op uitwijkgedrag vanuit het centrum.

Deelgebied schil Noord-Oost heeft op sectieniveau geen enkele sectie met een fysiek parkeertekort. Enkele secties staan wel volledig vol (100% bezetting).

Schil Noord-West heeft op het drukste moment voor dit deelgebied een bezettingsgraad van 96% (donderdag 9 november 05:00 uur). Dit ligt ruim boven de maximale gewenste bezettingsgraad van 90% en geeft al aan dat de parkeersituatie problematisch is. Op sectieniveau is dit ook terug te zien. Van de 27 secties hebben er 17 een bezettingsgraad boven de gewenste bezettingsgraad van 90%.

► **Schil Oost**

Het verloop van de parkeerdruk in deelgebied Schil Oost wordt vooral bepaald door het bedrijventerrein rond de Noordenweg. De parkeerdruk vertoont een vergelijkbaar beeld als het centrum, maar het verschil tussen de vroege ochtend en het drukste moment in de middag is minder sterk. Dit komt mede doordat in het gebied (nabij het centrum) ook woningen zijn, waardoor ook aan het begin en aan het eind van de dag nog parkeervraag is.

► **Drukste moment van het onderzoek**

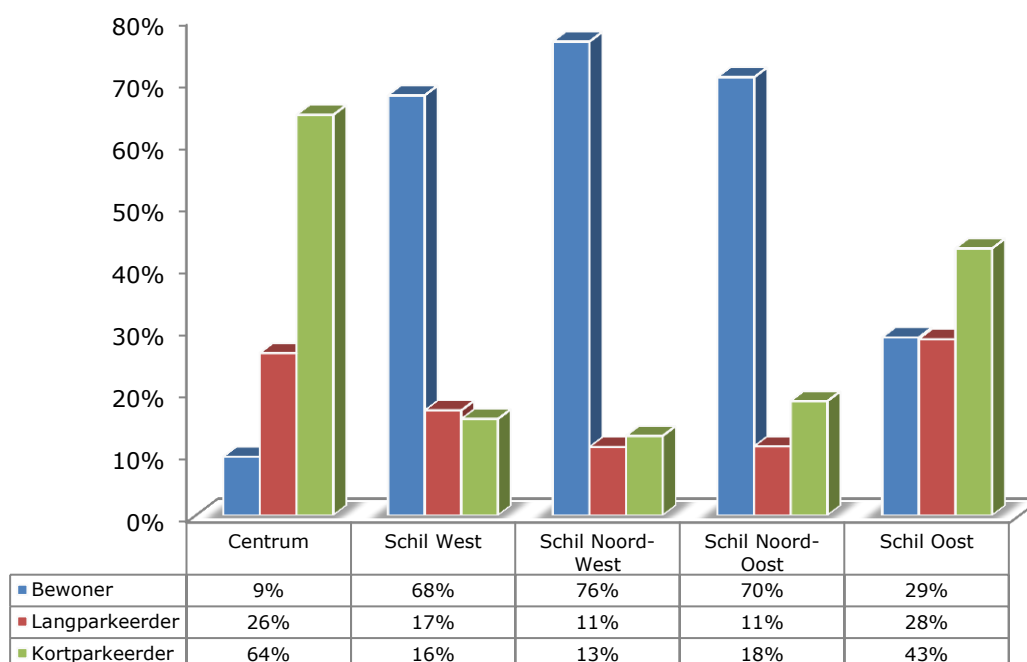
De hoogste parkeerdruk voor het gehele onderzoeksgebied is waargenomen op zaterdag 11 november 2017, om 14:00 uur. In het gehele gebied zijn 1786 voertuigen waargenomen. Dit leidt tot een parkeerdruk van 75%.

3.3 Parkeermotieven

Voor de weergave van de parkeermotieven zal worden ingezoomd op het drukste moment van het onderzoek. Op zaterdag 11 november 2017 om 14:00 uur zijn de meeste geparkeerde voertuigen waargenomen. De uitgebreide tabellen met daarin de parkeermotieven per sectie en meetmoment zijn te vinden in bijlage 3 (digitale folder). Dit is tevens gevisualiseerd op verschillende kaarten. Deze zijn te vinden in bijlage 4.



Figuur 3.8: Verdeling parkeermotieven zaterdag 11 november 2017, 14:00 uur



In het centrum zijn op het maatgevende moment vooral kortparkeerders aanwezig. 64% van de voertuigen stond hier korter dan twee uur geparkeerd. Ruim een kwart van de voertuigen betrof hier een langparkeerder. In de gebieden Schil West, Noord-West en Noord-Oost staan vooral bewoners geparkeerd. Tussen de 68% en 76% van de voertuigen is hier van een bewoner. In deelgebied schil Oost is een gelijkmatigere verdeling tussen de drie parkeermotieven. De grootste groep in dit deelgebied zijn kortparkeerders (43%).

3.4 Foutparkeerders

Per meetmoment is het aantal foutparkeerders geregistreerd. In tabel 3.3 is dit per deelgebied weergegeven voor twee meetmomenten: het maatgevende moment (zaterdag 11 november, 14:00 uur) en het meetmoment met het hoogste aantal foutparkeerders (vrijdag 3 november, 19:00 uur). De uitgebreide tabellen met daarin het aantal foutparkeerders per sectie en meetmoment zijn te vinden in bijlage 5 (digitale folder). Dit is tevens gevisualiseerd op verschillende kaarten. Deze zijn te vinden in bijlage 4.

Tabel 3.3: Aantal foutparkeerders op het maatgevende moment en het moment met het hoogste aantal foutparkeerders

Deelgebied	Maatgevende moment		Hoogste aantal foutparkeerders
	Zaterdag 11 november, 14:00 uur	Vrijdag 3 november, 19:00 uur	
Centrum	2	1	
Schil West	10	12	
Schil Noord-West	3	3	
Schil Noord-Oost	2	0	
Schil Oost	9	18	
Totaal	26	34	

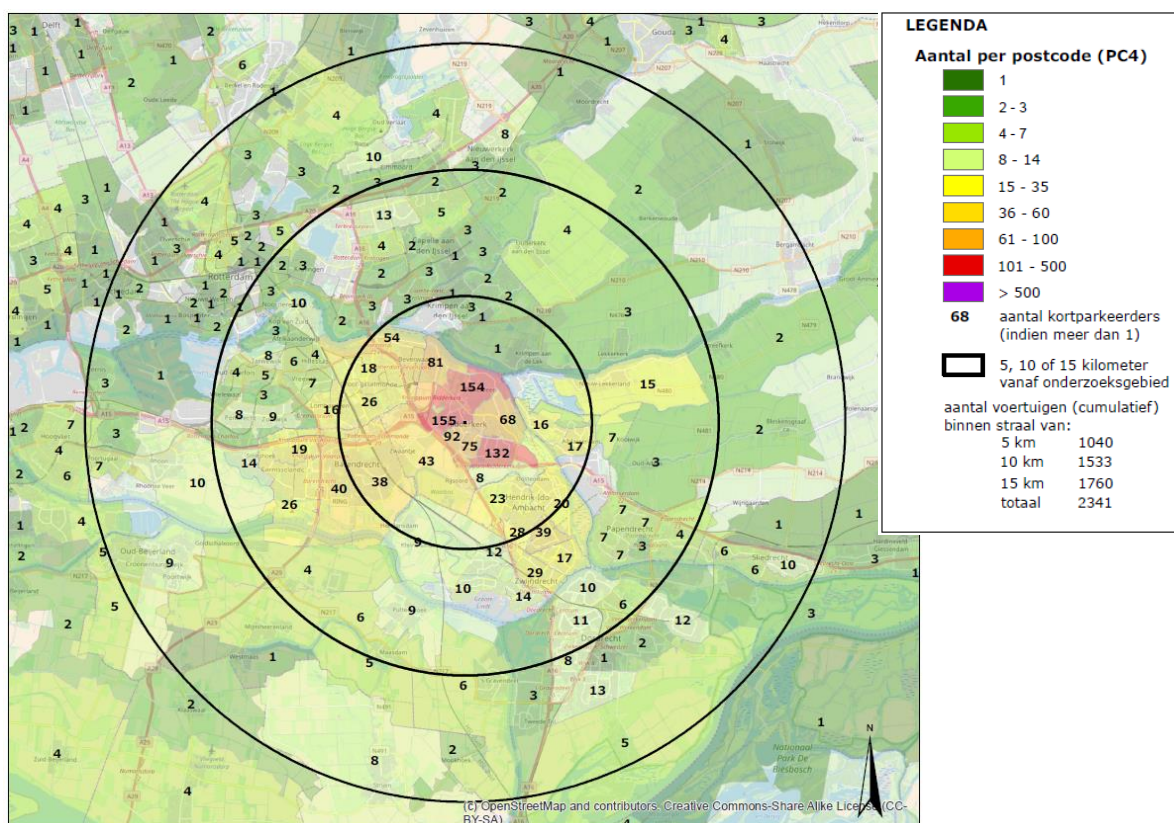


Gedurende het maatgevende moment zijn 26 voertuigen waargenomen die buiten de parkeercapaciteit stonden geparkeerd. Het hoogste aantal foutparkeerders die is waargenomen is 34. Het foutparkeren komt met name voor in de deelgebied Schil West (sectie 204, 203 en 214) en Schil Oost (sectie 502, 506, 513 en 524).

3.5 Herkomst analyse

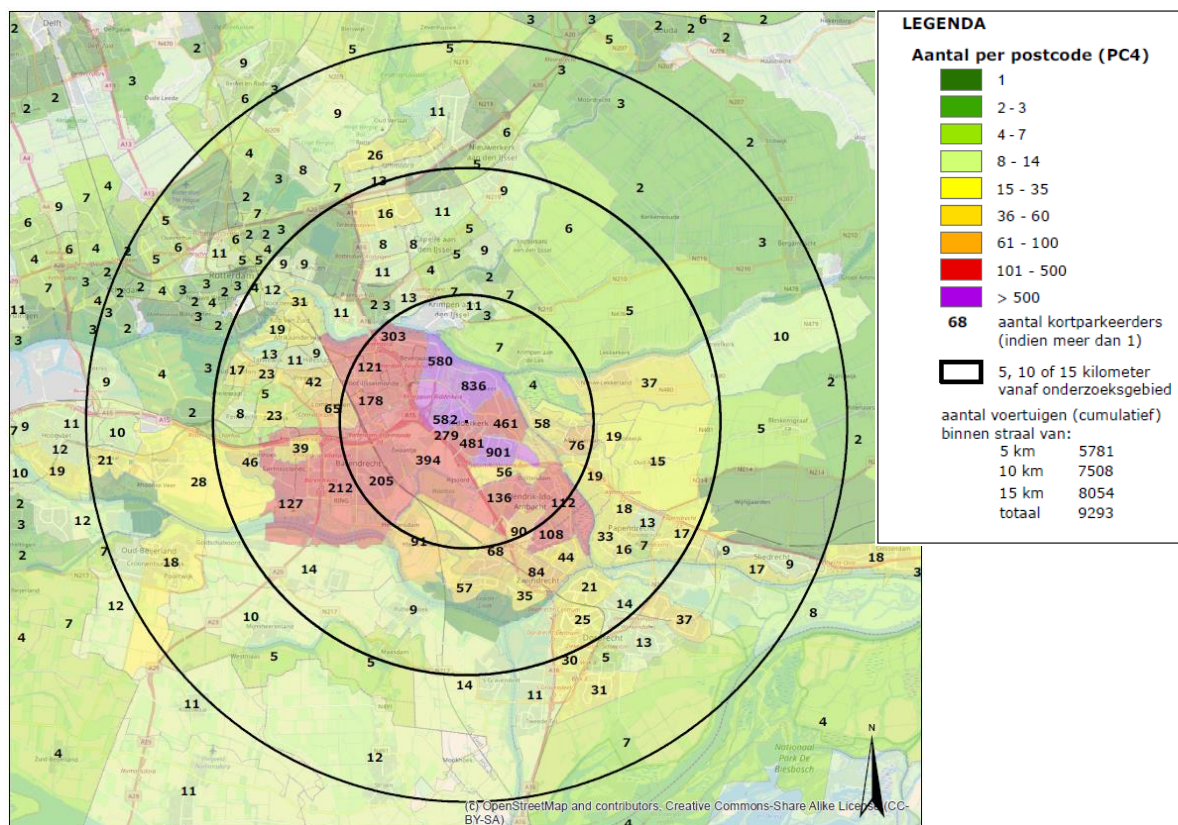
De herkomst van de geparkeerde voertuigen is geanalyseerd op basis van de postcodes (PC4-niveau). Hierin is onderscheid gemaakt naar langparkeerders en kortparkeerders. De analyse is gedaan over alle langparkeerders en kortparkeerders die gedurende het gehele onderzoek zijn geregistreerd. Voertuigen die op meerdere dagen zijn waargenomen, zijn slechts éénmaal in de analyse betrokken. Tevens zijn leasevoertuigen buiten de analyse gehouden. De herkomst van deze voertuigen is niet te bepalen (deze staan voornamelijk op naam van de leasemaatschappij). Dit zou de resultaten vertroebelen. In totaal is de analyse uitgevoerd over 2341 langparkeerders en 9293 kortparkeerders.

In figuur 3.9 en 3.10 staat visueel de herkomst weergegeven van respectievelijk de langparkeerders en de kortparkeerders. In de bijlagen zijn deze visualisaties te vinden op groot formaat, alsmede visualisaties van een groter schaalniveau.



Figuur 3.9: Herkomst langparkeerders





Figuur 3.10: Herkomst kortparkeerders

Van de 2341 langparkeerders die gedurende het onderzoek zijn waargenomen, komen er 1040 van binnen 5 kilometer afstand. 1533 zijn afkomstig van binnen 10 kilometer en 1760 voertuigen van binnen 15 kilometer. Voor de 9293 kortparkeerders bedragen deze getallen: 5781 voertuigen binnen een straal van 5 kilometer, 7508 voertuigen binnen een straal van 10 kilometer en 8054 voertuigen van binnen een straal van 15 kilometer.

Voor beide typen parkeerders is te zien dat de meeste voertuigen uit de nabijgelegen kernen komen (exclusief Ridderkerk zelf): Rotterdam Zuid-oost, Barendrecht en Hendrik-Ido-Ambacht.

3.6 Parkeervraag elektrische voertuigen

Op basis van de kentekens van de geparkeerde voertuigen en de OpenData van de RDW is van ieder voertuig de aandrijving in beeld gebracht. Specifiek: welke voertuigen zijn elektrisch aangedreven en zouden gebruik kunnen maken van elektrische laadvoorzieningen?

In tabel 3.4 staat per deelgebied het aantal elektrische voertuigen over de gehele onderzoeksdag weergegeven. Dit betreft het aantal unieke voertuigen per dag. In bijlage 7 staat de uitgebreide tabel met het aantal elektrische voertuigen per sectie en meetmoment. In bijlage 8 staat op kaart gevisualiseerd waar de elektrische voertuigen geparkeerd staan.



Tabel 3.4: Aantal unieke elektrische voertuigen per onderzoeksdag

Deelgebied	Vrijdag 3 november	Zaterdag 4 november	Dinsdag 7 november	Donderdag 9 november	Vrijdag 10 november	Zaterdag 11 november	Dinsdag 14 november
Centrum	59	57	37	32	45	71	26
Schil West	9	10	10	8	15	12	12
Schil Noord-West	17	19	13	18	18	16	13
Schil Noord-Oost	11	11	14	9	13	8	10
Schil Oost	32	21	31	18	40	35	28
Totaal	128	118	105	85	131	142	89

Het hoogste aantal elektrische voertuigen is waargenomen op zaterdag 11 november. Gedurende de dag zijn 142 elektrische voertuigen waargenomen. De meeste hiervan staan in het centrum geparkeerd: 71 voertuigen.

In de deelgebieden Schil West, Schil Noord-West, Schil Noord-Oost en Schil Oost fluctueert het aantal elektrische voertuigen niet sterk over de onderzoeksdagen. Alleen in het centrum varieert het aantal elektrische voertuigen, waarbij de winkelpiekmomenten de hoogste aantallen zien.

In combinatie met de herkomstgegevens kan ook geanalyseerd worden of dat de elektrische voertuigen uit Ridderkerk of daar buiten komen. In tabel 3.5 staat dit weergegeven.

Tabel 3.5: Aantal elektrische voertuigen uit Ridderkerk of daar buiten

Herkomst	Vrijdag 3 november	Zaterdag 4 november	Dinsdag 7 november	Donderdag 9 november	Vrijdag 10 november	Zaterdag 11 november	Dinsdag 14 november
Ridderkerk	49	33	57	42	56	52	44
Buiten Ridderkerk	79	85	48	43	75	90	45
Totaal	128	118	105	85	131	142	89

Over het algemeen ligt het aantal elektrische voertuigen uit Ridderkerk rond de 50, met uitzondering van zaterdag 4 november (33 voertuigen). Het aantal elektrische voertuigen afkomstig van buiten Ridderkerk ligt op winkelpiekdagen (vrijdag en zaterdag tussen de 75 en 90). Op gemiddelde werkdagen ligt dit rond de 45 voertuigen.



4 Adviesvraagstukken

Op basis van het onderzoek zijn in overleg met de gemeente Ridderkerk diverse vragen opgesteld, waar dieper op ingezoomd wordt en om advies over te geven. Voor het advies is gekeken naar de volgende vragen:

- Zijn er secties waar de parkeerdruk problematisch is?
 - Staan hier de juiste gebruikers?
 - Is hier iets aan te doen?
- Wat is het effect van het omzetten van het betaald parkeren naar gratis parkeren?
- Wat is het effect van het omzetten van het betaald parkeren naar parkeerschijfzone?
- Wat is het effect van het verlagen van het parkeertarief?
- Is het nodig om het parkeerregime te veranderen?
- Zijn er mogelijkheden om parkeergelegenheid te verwijderen? (bijvoorbeeld ten behoeve van groenontwikkeling)
 - In het bijzonder op de PC Hooftstraat e.o., en is dit hier mogelijk door het parkeerregime van sectie 111 om te zetten van betaald parkeren naar gratis parkeren?

Voor het beantwoorden van deze vragen is gewerkt met een gewenste maximale bezettingsgraad. Deze bezettingsgraad is een soort grenswaarde, waarbij er rekening mee wordt gehouden dat een deel van de parkeercapaciteit vrij gehouden dient te worden. Dit is om voertuigen snel een plaats te kunnen bieden waarmee zoekverkeer, foutparkeren en uitwijkgedrag voorkomen wordt. Daarnaast biedt deze 'permanent' vrije capaciteit ruimte voor groei. Voor de adviesvraagstukken is gewerkt met de volgende uitgangspunten ten behoeve van de gewenste maximale bezettingsgraad: 90% voor secties met veel langparkeerders, en 85% voor secties met veel kortparkeerders.

In februari 2017 is in de omgeving van de P.C. Hooftstraat een parkeeronderzoek gedaan. Dit onderzoek is betrokken in deze analyse. Een aantal secties zijn in beide onderzoeken onderzocht. Voor deze secties zijn de meest recente gegevens gehanteerd (november 2017). Het onderzoeksgebied van de omgeving P.C. Hooftstraat is hernoemd naar 'Schil Zuid'. De dubbele secties zijn bij Schil Zuid ingedeeld.

In het onderzoek zijn drie bepalende momenten naar voren gekomen die in de analyse zijn gebruikt:

- Zaterdag 14:00 uur (piekmoment winkelend publiek);
- Gemiddelde werkdag 05:00 uur (piekmoment bewoners);
- Gemiddelde werkdag 14:00 uur (piekmoment werknemers).

► **Zijn er secties waar de parkeerdruk problematisch is? Staan hier de juiste gebruikers en is hier iets aan te doen?**

Gedurende een gemiddelde week zijn er drie bepalende momenten voor de parkeervraag. Op verschillende locaties is de parkeerdruk hoog op één of meerdere van deze momenten. Dit is geanalyseerd aan de hand van de gewenste maximale bezettingsgraad en de daar uit volgende restcapaciteit. De resultaten van deze berekening zijn in bijlage 9 weergegeven.

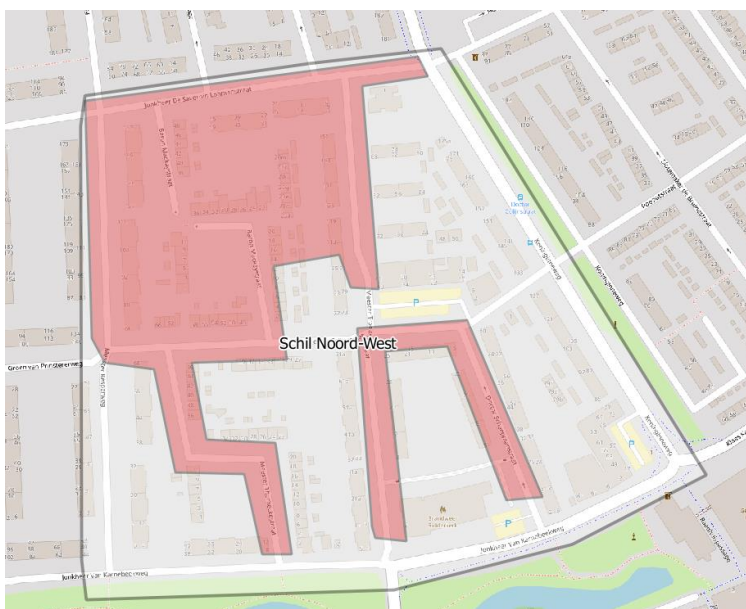
Er zijn een aantal clusters van secties waar de parkeerdruk hoog is. Dit zijn:

- Schil Noord-West gedurende de nacht;



- Schil West gedurende de nacht en op een zaterdag rond 14:00 uur;
- De secties direct ten noorden van het centrum (324, 327, 425, 426 en 427) op een gemiddelde werkdag rond 14:00 uur;
- De Blaak en de Schepenstraat (secties 501, 502, 503 en 506) op een gemiddelde werkdag rond 14:00 uur en een zaterdag rond 14:00 uur;
- Omgeving P.C. Hooftstraat op een gemiddelde werkdag rond 14:00 uur;
- Centrum op een zaterdag rond 14:00 uur.

Het gebied Schil Noord-West is een woonwijk en heeft daardoor gedurende de nacht de hoogste parkeervraag. Dit uit zich ook in de parkeerdruk: in 12 secties van dit deelgebied (van de 27) is de bezettingsgraad 100% of hoger, en 14 secties hebben een parkeertekort (uitgaande van een gewenste maximale bezettingsgraad van 90%). Deze secties liggen vooral in de noordelijke helft van het gebied. Wanneer gekeken wordt naar het gebied als geheel, dan is er ook sprake van een parkeertekort: 18 plaatsen in totaal. In figuur 4.1 is weergegeven welke straten een hoge parkeerdruk hebben.



Figuur 4.1: Het gebied van deelgebied Schil Noord-West waar een parkeertekort is gedurende de nacht van een gemiddelde werkdag

Ondanks dat er een parkeertekort is en dat er meerdere secties zijn met een bezettingsgraad boven de 100%, zijn er opvallend weinig foutparkeerders. Gedurende de nacht staan circa 5 voertuigen foutgeparkeerd in het gehele deelgebied. Dit komt doordat de parkeercapaciteit efficiënt wordt gebruikt. De parkeercapaciteit in dit deelgebied is vooral in de vorm van langsparkeren (zowel op de rijbaan als parkeerstroken). Hier zijn geen individuele parkeervakken aangegeven. Bij het langsparkeren hier wordt dicht tegen elkaar geparkeerd. En op basis van observatie is te stellen dat dit over het algemeen gebeurt door kleinere voertuigen (A, B, en C-segment). Hierdoor kunnen meer voertuigen in de parkeerstroken parkeren dan dat er volgens de richtlijnen aan ruimte is (ca. 6 meter benodigd voor één voertuig, terwijl dit hier in de praktijk meer richting de 5 à 5,5 meter aan benodigde ruimte is).

Het parkeerprobleem in dit deelgebied is hierdoor minder groot dan de cijfers in eerste instantie doen vermoeden. Ondanks de vele secties met een parkeertekort kunnen (nagenoeg) alle voertuigen een parkeerplaats vinden. Het foutparkeren heeft in dit deelgebied meer te maken met de acceptatie van de loopafstand. Bewoners accepteren geen lange loopafstand, maximaal 100



meter volgens CROW. Uit onze ervaring is 100 meter loopafstand voor de meeste woongebieden nog te ruim genomen, en dit lijkt voor Ridderkerk ook het geval. De secties waar fout geparkeerd wordt (303, 307 en 309) hebben letterlijk 'om de hoek' nog capaciteit beschikbaar. Het probleem is vermoedelijk vooral van subjectieve aard: bewoners ervaren de parkeersituatie mogelijk als problematisch, maar zij kunnen hun voertuig wel parkeren.

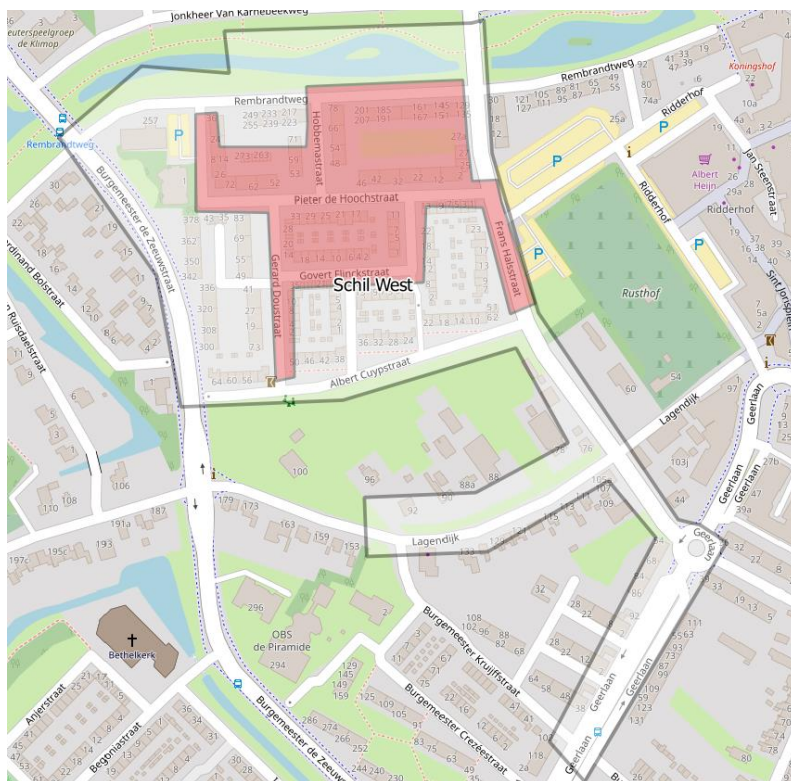
Dit betekent echter niet dat er (nog) geen aanleiding is om maatregelen te treffen. Er kan gesteld worden dat de eerste verschijnselen van parkeerproblemen zich voordoen. In de (nabije) toekomst kan dit zich ontwikkelen tot grotere problemen, mede door het toenemende autobezit. Hierdoor is dit het moment om deze problemen voor te zijn. Een aandachtspunt hierbij is dat de hoge parkeerdruk mogelijk ook voorbij het onderzoeksgebied voor komt, met name in de richting van de Doctor Ingenieur Lelystraat. Het is aan te raden om eerst goed in kaart te brengen tot waar de hoge parkeerdruk voor komt. Zo kan een algeheel plan van aanpak opgesteld worden voor het hele gebied.

Omdat het hier om de parkeervraag van uitsluitend bewoners gaat, zijn de mogelijke maatregelen beperkt:

- Sturen op het accepteren van een langere loopafstand voor bewoners;
- Indien er ruimte beschikbaar is, is capaciteitsuitbreiding een voor de hand liggende optie;
- Wanneer er diverse huishoudens zijn met twee of meer auto's, dan kan een vergunningensysteem overwogen worden. Ieder huishouden krijgt een vergunning voor één auto, waarbij de tweede auto buiten het vergunninggebied geparkeerd dient te worden. Echter, momenteel lijkt dit nog geen reële optie. Bewoners kunnen hun auto nog parkeren, waardoor het niet redelijk is om bewoners in zekere zin te beperken. De kans op weerstand tegen een dergelijk plan wordt daarom op het moment groot geacht. Dit zou pas een optie kunnen zijn wanneer vanuit de bewoners een duidelijke vraag komt om het parkeerprobleem op te lossen.

Het gebied Schil West is net als gebied Schil Noord-West een woonwijk. De hoogste parkeerdruk is hier ook gedurende de nacht. De situatie in Schil West is sterk vergelijkbaar met Schil Noord-West. Hier zijn veel secties met een parkeertekort (bijna alle secties binnen een straal van ca. 50 meter van de Pieter de Hoochstraat). Met name de Pieter de Hoochstraat zelf, vermoedelijk als gevolg van de parkeervraag vanuit de nabijgelegen flats. In figuur 4.2 is weergegeven welke straten een hoge parkeerdruk hebben.





Figuur 4.2: Het gebied van deelgebied Schil-West waar een parkeertekort is gedurende de nacht van een gemiddelde werkdag

In dit deelgebied zijn ook veel langspaarkeerstroken, inclusief het efficiëntere gebruik van de parkeercapaciteit. In dit deelgebied komt foutparkeeren vaker voor, met name op de kruispunten in de wijk. Op een kruispuntvlak mag niet geparkeerd worden.

De Pieter de Hoochstraat en de straten daar direct omheen hebben allen een parkeertekort, maar de straten aan de rand van het gebied hebben een parkeeroverschot. De Albert Cuypstraat, de Burgemeester de Zeeuwstraat en de westelijke helft van de Rembrandtweg hebben gezamenlijk een overcapaciteit van 52 plaatsen, terwijl de straten met een krapte in totaal 34 plaatsen tekort komen. De parkeervraag kan dus binnen het deelgebied opgevangen worden, maar bewoners zullen hier een langere loopafstand voor moeten accepteren.

Op de zaterdagmiddag (14:00 uur) zijn ook diverse secties met een hoge parkeerdruk. Rondom de Pieter de Hoochstraat is wederom een hoge parkeerdruk (maar minder secties in vergelijking met de nacht). De parkeervraag van bewoners is lager dan gedurende de nacht, maar dit wordt aangevuld door een deel kortparkeerders en langparkeerders. Ook de Lagendijk (Sectie 225) en de Geerlaan (sectie 228) hebben op dit moment een hoge parkeerdruk, waarbij opvalt dat het hier vooral gaat om langparkeerders. De kort- en langparkeerders zijn vermoedelijk gericht op het centrum, maar door de hoge parkeerdruk daar wijken zij uit naar Schil West. Vanwege deze waarschijnlijke relatie met het centrum, staan de mogelijkheden om het uitwijkgedrag aan te pakken verderop beschreven bij het centrum.

De secties direct ten noorden van het centrum (sectie 324, 327, 425, 426 en 427) hebben gedurende een gemiddelde werkdag een hoge parkeerdruk (met 14:00 uur als piek). Deze parkeerdruk wordt veroorzaakt door een groot aantal langparkeerders, en deels kortparkeerders. Van de 107 voertuigen in deze secties zijn er 68 een langparkeerder en 11 een kortparkeerder. Een deel hiervan is gerelateerd aan de detailhandel aan de Koninginneweg, maar het grootste deel



zal vermoedelijk gericht zijn op het centrum (met name het noordelijke deel). In eerste instantie is dit een goed voorbeeld van deelgebruik. Wanneer de bewoners van huis zijn, is er ruimte voor lang- en kortparkeerders. Van een probleem lijkt dus geen sprake te zijn, maar aan het einde van de middag kan wel een conflict ontstaan. De bewoners komen dan weer terug op het moment dat een deel van de langparkeerders nog staan geparkeerd.

Dit uitwijkgedrag is ook te zien op een zaterdag rond 14:00 uur. Dan staan er ook een groot aantal kort- en langparkeerders, maar de parkeerdruk is lager dan op een gemiddelde werkdag.

Net als bij het uitwijkgedrag in het Schilgebied West, zijn hier mogelijkheden voor oplossingen. Vanwege de waarschijnlijke relatie met het centrum, staan de mogelijkheden om het uitwijkgedrag aan te pakken verderop beschreven bij het centrum.

De Blaak en de Schepenstraat (secties 501, 502, 503 en 506) hebben overdag op zowel een gemiddelde werkdag als op een zaterdag een hoge parkeerdruk. Net als bij de secties direct ten noorden van het centrum is hier sprake van een groot aandeel lang- en kortparkeerders. Wederom zijn deze vermoedelijk gericht op het centrum.

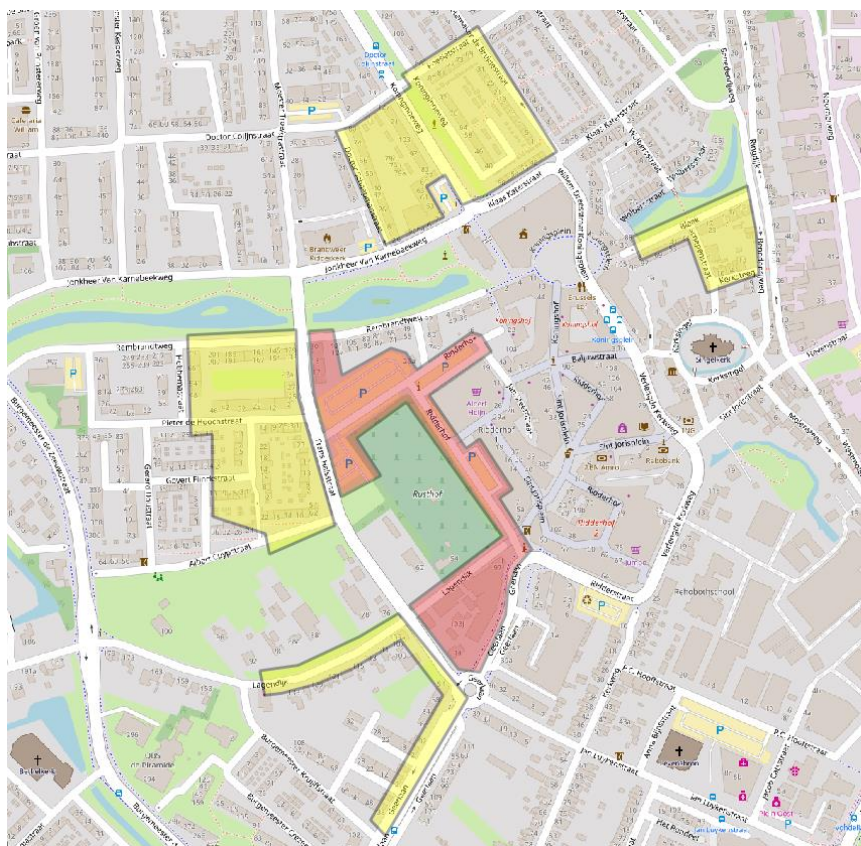
Net als bij het uitwijkgedrag in het Schilgebied West en de secties direct ten noorden van het centrum, zijn hier mogelijkheden voor oplossingen. Vanwege de waarschijnlijke relatie met het centrum, staan de mogelijkheden om het uitwijkgedrag aan te pakken verderop beschreven bij het centrum.

Op een gemiddelde werkdag rond 14:00 uur is in de **omgeving P.C. Hoofdstraat** een hoge parkeerdruk waargenomen (sectie 1 tot en met 7 en 9). Dit zijn bijna uitsluitend lang- en kortparkeerders. Door de lokale bedrijven rondom deze secties is te stellen dat deze parkeerders niet gericht zijn op het centrum, maar hier hun bestemming hebben. Deze secties hebben een gezamenlijk parkeertekort van ca. 24 plaatsen. Sectie 2, 6 en 9 zijn nagenoeg volledig bezet: deze bieden daarom geen goede mogelijkheid aan nieuwe parkeerders om snel een plaats te vinden. Fout parkeren is dan ook waargenomen in dit gebied.

De straten rondom de P.C. Hoofdstraat bieden geen mogelijkheid om dit tekort op te vangen. Alleen in sectie 13/111 (parkeerterrein aan Ridderstraat, betaald parkeren) heeft op dit tijdstip voldoende ruimte om extra parkeervraag te kunnen verwerken (restcapaciteit 28 plaatsen). Omdat het hier betaald parkeren is, zullen langparkeerders dit terrein niet gebruiken. Hierdoor is het momenteel alleen geschikt om extra parkeervraag van kortparkeerders op te vangen.

Het centrum heeft een hoge parkeerdruk op een zaterdag rond 14:00 uur. Met uitzondering van het vergunningengebied hebben bijna alle parkeerterreinen een parkeertekort. Op basis van de gewenste maximale bezettingsgraad is er een parkeertekort van ca. 38 plaatsen. De gevolgen hiervan zijn waargenomen: foutparkeren, zoekverkeer en uitwijkgedrag naar andere gebieden (schil West, ten noorden van het centrum, en de Blaak en de Schepenstraat). In figuur 4.3 is weergegeven waar de hoge parkeerdruk is (rode gebied) en waar de uitwijkgebieden liggen (gele gebieden).





Figuur 4.3: Centrumgebied met hoge parkeerdruk (rood) en de gebieden waar door parkeerders naar uitgeweken wordt (geel)

Naast de waargenomen parkeerproblemen biedt de krapte in de parkeercapaciteit geen ruimte voor groei. De parkeervraag stijgt jaarlijks, bijvoorbeeld door toenemend autobezit en economische ontwikkelingen. Daarnaast is er momenteel sprake van een deel leegstand in het centrum. Deze leegstand is aan het afnemen, waardoor de parkeervraag zal toenemen. De grootte van deze toename lastig te voorspellen. Dit is afhankelijk van hoeveel lege panden een nieuwe invulling krijgen, maar ook wat voor invulling deze krijgen.

Op de parkeerterreinen van het centrum staan zoals te verwachten bijna uitsluitend lang- en kortparkeerders. De langparkeerders staan vooral in de secties met gratis parkeren.

Opvallend is dat de parkeergarage Koningsplein (beheerd door de gemeente) op de zaterdag rond 14:00 uur voor ca. 45% tot 55% bezet is. Van de twee andere parkeergarages (Jorishof en Ridderhof, beiden beheerd door Q-Park) zijn geen gegevens bekend. Hier kan niet direct aangenomen worden dat deze eenzelfde bezetting hebben. De tariefstelling is in de Q-Park garages hoger dan Koningsplein (€1,00 per 36 minuten voor Q-Park tegenover €1,10 per uur in Koningspleingarage), wat er toe zou kunnen leiden dat de bezetting lager is in de Q-park garages. Maar speciale acties, zoals een gratis uitrijdkaart voor klanten van de Jumbo, kunnen weer leiden tot een hogere bezetting. Echter, waarschijnlijk zijn ook de Q-Park garages niet volledig bezet. De parkeergarages bieden kansen om de parkeerdruk op de parkeerterreinen ten westen van het centrum te verlichten. Parkeergarage Koningsplein alleen al heeft op het drukste moment ca. 90 vrije plaatsen die beter benut kunnen worden.

Het beter benutten van de parkeergarages lijkt daarmee de logische route om de parkeerproblematiek in het centrum aan te pakken. Om de bezetting van de garages te verhogen



zijn er verschillende mogelijkheden. Enerzijds kunnen de parkeergarages aantrekkelijker gemaakt worden (pull-factoren) en anderzijds kan het parkeren op de terreinen ten westen van het centrum onaantrekkelijker gemaakt worden (push-factoren). Het onaantrekkelijk maken van de parkeerterreinen heeft waarschijnlijk ongewenste neveneffecten. Een deel van de parkeerders zal voor de parkeergarages kiezen, maar een ander deel van de parkeerders zal mogelijk de woonwijken gaan opzoeken. Zonder maatregelen in deze uitwijkzones zal dit niet voorkomen gaan worden (zoals bijvoorbeeld het uitbreiden van de vergunningzone).

Het stimuleren van het parkeren in de parkeergarages kan op de volgende manieren (in volgorde van effectiviteit):

- Gratis parkeren in garages;
- Bepikt gratis parkeren in garages (bijvoorbeeld eerste 2 uur gratis, of uitrijdkaart bij winkelen centrum);
- Tarief garages verlagen (lager dan straatparkeren).

Het gratis parkeren in de garages heeft het sterkste effect, want dan wordt het ook voor langparkeerders interessant om in de garages te parkeren. Het uitwijkgedrag als gevolg van de langparkeerders wordt hiermee (deels) aangepakt.

De grootste keerzijde van de bovenstaande maatregelen is dat twee van de drie garages door Q-Park beheerd worden, waardoor het lastig is om te spelen met de tarieven. De garage Koningsplein is in beheer van de gemeente, maar de garages Jorishof en Ridderhof zijn van Q-Park. De garage Koningsplein kan al een goede stap betekenen richting het verminderen van de parkeerproblematiek, maar aanbevolen wordt om de mogelijkheden te verkennen om de Q-Park garages hier ook in te betrekken. Er is momenteel al een actie in samenwerking met de Jumbo, waarbij Jumbobezoekers een uitrijdkaart krijgen voor de Ridderhofgarage. Dit geeft aan dat er mogelijkheden zijn om de Q-Park garages hierin te betrekken. Het verlagen van de parkeertarieven heeft uiteraard wel het nadelige gevolg dat er minder inkomsten uit parkeren gehaald worden.

Het stimuleren van alternatieve vervoerswijzen behoort ook tot de mogelijkheden, maar hoeveel effect dit zou hebben (of de kans van slagen) is niet goed te zeggen. Uit de herkomstanalyse is gebleken dat 62% van de kortparkeerders binnen een straal van 5 km van het centrum afkomstig is. De fiets of het openbaar vervoer is hierdoor een potentieel alternatief om de parkeervraag in het centrum te verlagen.

► **Wat is het effect van het omzetten van het betaald parkeren naar gratis parkeren?**

Het veranderen van het betaald parkeren naar gratis parkeren, heeft een aantal effecten. Hierbij is er een verschil of dat de parkeergarages hierbij inbegrepen zijn of niet.

Wanneer de parkeergarages hierbij inbegrepen zijn, worden de volgende effecten verwacht:

- Toename van de parkeervraag, als gevolg van latente vraag en een mogelijke toename van de parkeerduur. De latente vraag is de parkeervraag die er momenteel extra zou zijn, maar die momenteel door diverse redenen niet tot uiting komt. Bijvoorbeeld: mensen die nu met de fiets komen, zouden dan eerder geneigd kunnen zijn om de auto te pakken. Het parkeergeld is dan geen nadeel meer ten opzichte van de fiets;
- Een betere benutting van de parkeergarages, wat zal leiden tot een afname van het uitwijkgedrag in de woonwijken en de hoge parkeervraag op de parkeerterreinen aan de westzijde van het centrum;



- Een herverdeling van de lang- en kortparkeerders over de parkeerterreinen en –garages in het centrum. De langparkeerders (voornamelijk werknemers) zijn doorgaans als eerste in het gebied, waardoor zij de parkeerplaatsen dicht tegen het centrum als eerste gaan bezetten. Kortparkeerders (voornamelijk bezoekers) worden daardoor meer naar de rand verwezen. Dit zal voornamelijk gelden voor de parkeerterreinen aan de westzijde van het centrum.

Wanneer de parkeergarages hierbij niet inbegrepen zijn, worden de volgende effecten verwacht:

- Toename van de parkeervraag, door latente vraag en toename parkeerduur;
- De parkeerdruk zal zich meer gaan focussen op de westzijde van het centrum, mogelijk mede doordat een deel van de huidige parkeerders van de parkeergarages gratis op straat wil gaan parkeren. Aangezien hier momenteel geen beschikbare ruimte is om dit op te vangen, zal de problematiek hier toenemen. Vooral in de vorm van zoekverkeer en meer uitwijkgedrag naar de woonwijken (waarbij Schil West het meest voor de hand ligt);
- Herverdeling lang- en kortparkeerders over de parkeerterreinen.

Daarnaast zijn er twee aparte secties waar ook betaald parkeren geldt: sectie 326 (Koninginneweg) en sectie 13 (111, parkeerterrein Ridderstraat).

- Sectie 326 zal vermoedelijke voor een deel of volledig door langparkeerders bezet worden. Hierdoor is er minder ruimte voor bezoekers van de winkels aan de Koninginneweg;
- Sectie 13 (111) zal meer bezet gaan worden met langparkeerders, waardoor deze mogelijk minder kan bijdragen in het opvangen van de parkeervraag voor de P.C. Hoofdstraat.

▶ **Wat is het effect van het omzetten van het betaald parkeren naar parkeerschijfzone?**

Momenteel parkeren er voornamelijk kortparkeerders in het betaald parkeren gebied. Dit zal niet veranderen bij een parkeerschijfzone. Mogelijk gaat wel de bezetting van de parkeergarages omlaag, doordat men naar de parkeerschijfzone trekt. In de parkeerschijfzone hoeft men niet te betalen.

▶ **Wat is het effect van het verlagen van het parkeertarief?**

De effecten zijn deels vergelijkbaar als bij het invoeren van gratis parkeren, maar naar verwachting minder sterk. Voor sectie 326 en 13 (111) zal er vermoedelijk weinig effect zijn.

▶ **Is het nodig om het parkeerregime te veranderen?**

Het verlagen van de parkeertarieven van de garages is aan te bevelen, bij voorkeur naar gratis parkeren. In de parkeergarages is onbenutte parkeerruimte die goed zou kunnen bijdragen aan het verminderen of zelfs oplossen van de parkeerproblematiek in het centrum. Het invoeren van gratis parkeren op straat is hiervoor niet noodzakelijk. Integendeel: (duurder) betaald parkeren op straat maakt het parkeren in de garages extra aantrekkelijk.

Bijzondere aandacht hierin verdient sectie 326 (Koninginneweg). Wanneer hier gratis parkeren ingevoerd wordt dan gaat dit terrein zich vullen met langparkeerders, wat ten koste gaat van de bezoekers van de winkels daar. In deze sectie het parkeerregime veranderen naar gratis parkeren is daarom niet aan te bevelen. Het omzetten naar een parkeerschijfzone zou wel mogelijk zijn.



- ▶ **Zijn er mogelijkheden om parkeergelegenheid te verwijderen, bijvoorbeeld ten behoeve van groenontwikkeling? In het bijzonder op de PC Hoofdstraat e.o., en is dit hier mogelijk door het parkeerregime van sectie 13 (111, parkeerterrein Ridderstraat), om te zetten van betaald parkeren naar gratis parkeren?**

De mogelijkheden om parkeercapaciteit te verwijderen in en rond het centrum lijken beperkt. Schil Noord-West en Schil West hebben veel secties met een hoge parkeerdruk. De secties waar ruimte over is, kunnen bijdragen aan het opvangen en verdelen van de parkeervraag binnen de wijk. Het verwijderen van parkeercapaciteit is in deze deelgebieden daarom niet verantwoord. Ook in het centrum zijn er momenteel geen mogelijkheden voor het verwijderen van parkeercapaciteit. Daarnaast is bij het centrum ook de vraag of dat het überhaupt wenselijk is om parkeercapaciteit te verwijderen, met het oog op de vitaliteit en bereikbaarheid van het centrum.

In gebied Schil Noord-Oost zijn er niet veel secties met een parkeertekort, maar aan de andere kant ook niet met een parkeeroverschot. Veel secties zijn hier goed in balans met de parkeervraag. Alleen in de secties 414 tot en met 421 is op het moment een ruime overcapaciteit. Echter, momenteel worden hier nieuwe woningen gebouwd (en sectie 418 is een tijdelijke sectie voor het parkeren van voertuigen van aannemers), waardoor het aan te bevelen is om af te wachten hoe de parkeervraag zich hier ontwikkeld als gevolg van deze nieuwe woningen.

In gebied Schil Oost komt alleen de Noordenweg in aanmerking voor het verwijderen van capaciteit. Het drukste moment hier is rond 14:00 uur op een gemiddelde werkdag, met een overcapaciteit van ca. 30 voertuigen.

In gebied Schil Zuid (omgeving P.C. Hoofdstraat) zijn er weinig mogelijkheden tot het verwijderen van parkeercapaciteit. Secties 1 tot en met 7 en 9 hebben bijna allemaal een parkeertekort op een gemiddelde werkdag (piek rond 14:00 uur). Het totale parkeertekort bedraagt hier 24 plaatsen. Sectie 13 heeft op dit moment een overcapaciteit van 28 plaatsen, waardoor hier in potentie een deel van de parkeervraag opgevangen kan worden. In de perfecte situatie zouden 28 voertuigen van de P.C. Hoofdstraat op de Ridderstraat kunnen parkeren, waardoor er een overschot van 4 plaatsen ontstaat. Dit zou alleen in de ideale situatie zijn, waardoor het verwijderen van capaciteit in de omgeving van de P.C. Hoofdstraat niet aan te raden. Het omzetten van sectie 13 naar gratis parkeren zal hier niet in bijdragen. In dit geval zal sectie 13 drukker bezet gaan worden, en voornamelijk door langparkeerders gericht op het centrum. De langparkeerders voor de omgeving P.C. Hoofdstraat kunnen, wanneer zij in de ochtend aankomen, nog parkeren in sectie 6, 7 en 9. Alleen bezoekers van dit gebied hebben sectie 13 als alternatief, maar deze zal drukker bezet zijn door langparkeerders. Uiteindelijk komt het er op neer dat sectie 13 minder capaciteit beschikbaar zal hebben voor het opvangen van parkeerders uit Schil Zuid.



5 Conclusies en aanbevelingen

5.1 Inleiding

Van donderdag 3 november tot en met dinsdag 14 november 2017 is in het centrum en de centrumschil van Ridderkerk een parkeeronderzoek uitgevoerd. Het onderzoek is uitgevoerd om de volgende onderzoeksvragen te kunnen beantwoorden:

- Wat is de parkeercapaciteit in het centrum en de centrumschil van Ridderkerk?
- Wat is de parkeerdruk en de bezettingsgraad van de parkeervoorzieningen in het centrum en de centrumschil van Ridderkerk, gedurende een gemiddelde werkdag, een koopavond en een winkelpiekdag?
- Hoeveel bewoners, langparkeerders en kortparkeerders maken gebruik van de parkeervoorzieningen in het centrum en de centrumschil van Ridderkerk?
- Wat is de herkomst van de lang- en kortparkeerders?
- Hoe is de vraag naar elektrische laadvoorzieningen (hoeveel elektrische voertuigen staan geparkeerd)?

In dit hoofdstuk worden deze onderzoeksvragen beknopt beantwoord. Daarnaast zijn er ook een aantal vragen voor advisering. Dit zijn de volgende:

- Zijn er secties waar de parkeerdruk problematisch is?
 - Staan hier de juiste gebruikers?
 - Is hier iets aan te doen?
- Wat is het effect van het omzetten van het betaald parkeren naar gratis parkeren?
- Wat is het effect van het omzetten van het betaald parkeren naar parkeerschijfzone?
- Wat is het effect van het verlagen van het parkeertarief?
- Is het nodig om het parkeerregime te veranderen?
- Zijn er mogelijkheden om parkeergelegenheid te verwijderen (bijvoorbeeld ten behoeve van groenontwikkeling)?

5.2 Conclusies onderzoek

► Wat is de parkeercapaciteit in het centrum en de centrumschil van Ridderkerk?

Het onderzoeksgebied is opgedeeld in vijf deelgebieden. In tabel 5.1 staat per deelgebied de parkeercapaciteit weergegeven.

Tabel 5.1: Parkeercapaciteit centrum en centrumschil Ridderkerk per deelgebied

Deelgebied	Parkeervak	Rijbaan	Gehandicap-tenplaats	Elektrisch laden	Laden en Lossen	Gereserveerd	Totaal
Centrum	556	20	8	2	10	0	596
Schil West	220	165	2	0	0	0	387
Schil Noord-West	454	41	1	2	0	0	498
Schil Noord-Oost	268	141	5	1	0	0	415
Schil Oost	370	100	5	0	4	0	479
Totaal	1868	467	21	5	14	0	2375



In en rond het centrum van Ridderkerk wordt drie parkeerregimes gehanteerd: Vrij parkeren, betaald parkeren en parkeren voor vergunninghouders. In tabel 5.2 is de parkeercapaciteit weergegeven per parkeerregime.

Tabel 5.2: Parkeercapaciteit centrum en centrumschil Ridderkerk per parkeerregime

Regime	Parkeervak	Rijbaan	Gehandicap-tenplaats	Elektrisch laden	Laden en Lossen	Gereserveerd	Totaal
Vrij	1622	433	16	5	14	0	2090
Betaald	182	0	5	0	0	0	187
Vergunning	64	34	0	0	0	0	98

- ▶ **Wat is de parkeerdruk en de bezettingsgraad van de parkeervoorzieningen in het centrum en de centrumschil van Ridderkerk, gedurende een gemiddelde werkdag, een koopavond en een winkelpiekdag?**

In tabel 5.3 staat de bezetting weergegeven voor het drukste moment op een werkdag, winkelpiekdag en een koopavond.

Tabel 5.3: Bezetting op een werkdag, winkelpiekdag en koopavond

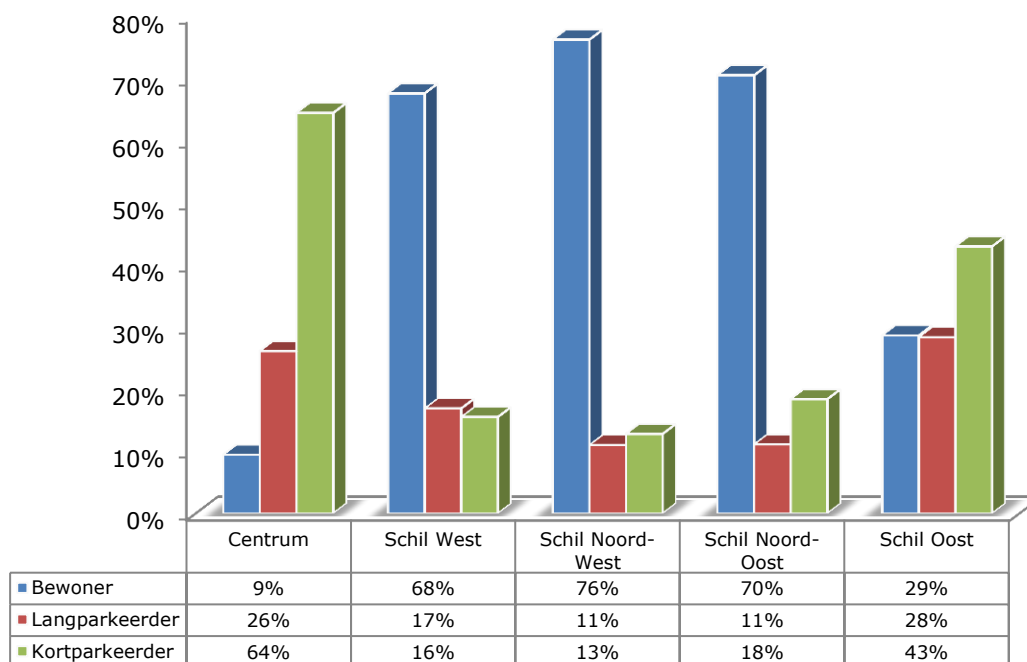
Deelgebied	Openbare capaciteit	Werkdag (14:00 uur)		Winkelpiekdag (14:00 uur)		Koopavond (19:00 uur)	
		bezetting	druk (%)	bezetting	druk (%)	bezetting	druk (%)
Centrum	596	407	68%	509	85%	346	58%
Schil West	387	196	51%	290	75%	297	77%
Schil Noord-West	498	309	62%	391	79%	418	84%
Schil Noord-Oost	415	250	60%	261	63%	292	70%
Schil Oost	479	338	71%	335	70%	390	81%
Totaal	2375	1500	63%	1786	75%	1743	73%

- ▶ **Hoeveel bewoners, langparkeerders en kortparkeerders maken gebruik van de parkeervoorzieningen in het centrum en de centrumschil van Ridderkerk?**

In figuur 5.1 is de verdeling van de parkeermotieven weergegeven voor het maatgevende moment.



Figuur 5.1: Verdeling parkeermotieven zaterdag 11 november 2017, 14:00 uur



► **Wat is de herkomst van de lang- en kortparkeerders?**

Van de 2341 langparkeerders die gedurende het onderzoek zijn waargenomen, komen er 1040 van binnen 5 kilometer afstand. 1533 zijn afkomstig van binnen 10 kilometer en 1760 voertuigen van binnen 15 kilometer. Voor de 9293 kortparkeerders bedragen deze getallen: 5781 voertuigen binnen een straal van 5 kilometer, 7508 voertuigen binnen een straal van 10 kilometer en 8054 voertuigen van binnen een straal van 15 kilometer.

Voor beide typen parkeerders is te zien dat de meeste voertuigen uit de nabijgelegen kernen komen (exclusief Ridderkerk zelf): Rotterdam Zuid-oost, Barendrecht en Hendrik-Ido-Ambacht.

► **Hoe is de vraag naar elektrische laadvoorzieningen (hoeveel elektrische voertuigen staan geparkeerd)?**

Het hoogste aantal elektrische voertuigen is waargenomen op zaterdag 11 november. Gedurende de dag zijn 142 elektrische voertuigen waargenomen. De meeste hiervan staan in het centrum geparkeerd: 71 voertuigen.

In de deelgebieden Schil West, Schil Noord-West, Schil Noord-Oost en Schil Oost fluctueert het aantal elektrische voertuigen niet sterk over de onderzoeksdagen. Alleen in het centrum varieert het aantal elektrische voertuigen, waarbij de winkelpiekmomenten de hoogste aantallen zien.



5.3 Conclusies advies

► **Zijn er secties waar de parkeerdruk problematisch is? Staan hier de juiste gebruikers en is hier iets aan te doen?**

Er zijn een aantal clusters van secties waar de parkeerdruk hoog is. Dit zijn:

- Schil Noord-West gedurende de nacht;
- Schil West gedurende de nacht en op een zaterdag rond 14:00 uur;
- De secties direct ten noorden van het centrum (324, 327, 425, 426 en 427) op een gemiddelde werkdag rond 14:00 uur;
- De Blaak en de Schepenstraat (secties 501, 502, 503 en 506) een gemiddelde werkdag rond 14:00 uur en een zaterdag rond 14:00 uur;
- Omgeving P.C. Hooftstraat op een gemiddelde werkdag rond 14:00 uur;
- Centrum op een zaterdag rond 14:00 uur.

Voor de gebieden Schil Noord-West en Schil West zijn er een aantal oplossingsrichtingen om de hoge parkeervraag in de avond en nacht te verminderen. Als eerste kan er gestuurd worden op het accepteren van een langere loopafstand door bewoners. Bewoners willen zo dicht mogelijk bij hun woning parkeren, maar soms is dit niet mogelijk. Als tweede kan, indien er ruimte beschikbaar is, gekeken worden naar capaciteitsuitbreiding. Een derde mogelijkheid is een vergunningstelsel invoeren met één vergunning per huishouden. Ieder huishouden krijgt een vergunning voor één auto, waarbij de tweede auto buiten het vergunninggebied geparkeerd dient te worden. Echter, momenteel lijkt dit nog geen reële optie. Bewoners kunnen hun auto nog parkeren (ook al is het soms even zoeken), waardoor het niet redelijk is om bewoners in zekere zin te beperken. De kans op weerstand tegen een dergelijk plan wordt daarom op het moment groot geacht. Dit zou pas een optie kunnen zijn wanneer vanuit de bewoners een duidelijke vraag komt om het parkeerprobleem op te lossen.

De secties direct ten noorden van het centrum, de Blaak en de Schepenstraat en rondom de Pieter de Hoochstraat hebben overdag (gemiddelde werkdag en/of zaterdag) een hoge parkeervraag als gevolg van uitwijkgedrag vanuit het centrum. In het centrum is op een gemiddelde werkdag weinig capaciteit beschikbaar in het vrij parkeren gebied en op een zaterdag is in een groot deel van het centrum een hoge parkeerdruk. Hier is dan ook foutparkeren en zoekverkeer waargenomen. De parkeergarages daarentegen staan niet vol. Van de twee Q-Park garages (Ridderhof en Jorishof) kan dit niet met zekerheid gezegd worden (hier zijn geen gegevens van beschikbaar), maar de garage Koningsplein heeft op het drukste moment op een zaterdag nog ca. 90 plaatsen beschikbaar. De oplossing voor de parkeerproblematiek van het centrum (en als gevolg in de uitwijkzones) lijkt daardoor te liggen bij de parkeergarages. Gratis parkeren in de garages heeft naar verwachting daarin het sterkste effect: voor zowel lang- als kortparkeerders wordt het aantrekkelijk om in de garages te parkeren, waardoor de parkeerdruk aan de westzijde van het centrum en in de uitwijkzones wordt verlicht.

► **Wat is het effect van het omzetten van het betaald parkeren naar gratis parkeren?**

Het veranderen van het betaald parkeren naar gratis parkeren, heeft een aantal effecten. Hierbij is er een verschil of dat de parkeergarages hierbij inbegrepen zijn of niet.

Wanneer de parkeergarages hierbij inbegrepen zijn, worden de volgende effecten verwacht:

- Toename van de parkeervraag, als gevolg van latente vraag en een mogelijke toename van de parkeerduur;
- Een betere benutting van de parkeergarages;



- Een herverdeling van de lang- en kortparkeerders over de parkeerterreinen en –garages in het centrum. Langparkeerders zullen de parkeerplaatsen het dichtst bij het centrum als eerste bezetten.

Wanneer de parkeergarages hierbij niet inbegrepen zijn, worden de volgende effecten verwacht:

- Toename van de parkeervraag, door latente vraag en toename parkeerduur;
- Waarschijnlijk een afname van de parkeervraag in de parkeergarages;
- De parkeerdruk zal zich meer gaan focussen op de westzijde van het centrum, met een toename in de problematiek tot gevolg;
- Herverdeling lang- en kortparkeerders over de parkeerterreinen.

Daarnaast zijn er twee aparte secties waar ook betaald parkeren geldt: sectie 326 (Koninginneweg) en sectie 13 (111, parkeerterrein Ridderstraat).

- Sectie 326 zal vermoedelijke voor een deel of volledig door langparkeerders bezet worden. Hierdoor is er minder ruimte voor bezoekers van de winkels aan de Koninginneweg;
- Sectie 13 (111) zal meer bezet gaan worden met langparkeerders, waardoor deze mogelijk minder kan bijdragen in het opvangen van de parkeervraag voor de P.C. Hoofstraat.

► **Wat is het effect van het omzetten van het betaald parkeren naar parkeerschijfzone?**

Momenteel parkeren er voornamelijk kortparkeerders in het betaald parkeren gebied. Dit zal niet veranderen bij een parkeerschijfzone. Mogelijk gaat wel de bezetting van de parkeergarages omlaag, doordat men naar de parkeerschijfzone trekt. In de parkeerschijfzone hoeft men niet te betalen.

► **Wat is het effect van het verlagen van het parkeertarief?**

De effecten zijn deels vergelijkbaar als bij het invoeren van gratis parkeren, maar naar verwachting minder sterk. Voor sectie 326 en 13 (111) zal er vermoedelijk weinig effect zijn.

► **Is het nodig om het parkeerregime te veranderen?**

De parkeergarages hebben een grote potentie om de parkeerproblematiek in het centrum en de uitwijkzones te verminderen of op te lossen. Het parkeren in de garages dient aantrekkelijker te worden dan parkeren op straat, waarbij de tariefstelling het voornaamste is. Gratis parkeren in de parkeergarage(s) zou het meest positieve effect hebben op de parkeerproblematiek in en rond het centrum.

► **Zijn er mogelijkheden om parkeergelegenheid te verwijderen (bijvoorbeeld ten behoeve van groenontwikkeling)?**

In het gehele onderzoeksgebied zijn weinig locaties waar consistent een parkeeroverschot is. De Noordenweg heeft op alle onderzoeksmomenten een overcapaciteit. Op het drukste moment (gemiddelde werkdag, 14:00 uur) is hier een overcapaciteit van ca. 30 parkeerplaatsen. Ook is rondom de Klaas Katerstraat (secties 414 tot en met 421) op het moment een ruime overcapaciteit. Echter, momenteel worden hier nieuwe woningen gebouwd (en sectie 418 is een tijdelijke sectie voor het parkeren van voertuigen van aannemers), waardoor het aan te bevelen is om af te wachten hoe de parkeervraag zich hier ontwikkeld als gevolg van deze nieuwe woningen.



5.4 Aanbevelingen

Op basis van de conclusies van het onderzoek en de analyse worden de volgende aanbevelingen gedaan:

- Om de parkeerproblematiek in het centrum aan te pakken, lijkt het beter benutten van de parkeergarages de logische weg. Dit kan gedaan worden door de parkeergarages aantrekkelijker te maken door het tarief te verlagen (lager dan betaald parkeren op straat). Bij voorkeur gratis parkeren in de garages, zodat het voor langparkeerders (werknemers) ook aantrekkelijk wordt om daar te parkeren. Samen met de garages lijkt er voldoende capaciteit aanwezig te zijn om de gehele parkeervraag van het centrum op te kunnen vangen;
- De garage Koningsplein is in beheer van de gemeente, maar de garages Jorishof en Ridderhof zijn van Q-Park. De garage Koningsplein kan al een goede stap betekenen richting het verminderen van de parkeerproblematiek, maar aanbevolen wordt om de mogelijkheden te verkennen om de Q-Park garages hier ook in te betrekken. Er is momenteel al een actie in samenwerking met de Jumbo, waarbij Jumbobezoekers een uitrijdkaart krijgen voor de Ridderhofgarage. Dit geeft aan dat het niet onmogelijk is om de Q-Park garages hierin te betrekken;
- De gebieden Schil West en Schil Noord-West hebben een hoge parkeervraag door bewoners, met een parkeertekort tot gevolg. Er zijn mogelijkheden hier iets aan te doen, maar dit kan beperkende gevolgen hebben voor de bewoners. Aanbevolen wordt om eerst te inventariseren of dat de bewoners ook daadwerkelijk een probleem ervaren, alvorens hier iets aan te willen doen. Wanneer de bewoners het probleem niet zozeer ervaren, dan is er weinig draagvlak voor een ingrijpende maatregel.
- Op basis van de onderzoeksresultaten is het aan te nemen dat de hoge parkeervraag in het gebied Schil Noord-West voorbij de deelgebiedsgrens reikt, in de richting van de Doctor Ingenieur Lelystraat. Indien dit gebied onder handen genomen gaat worden, wordt het aanbevolen om eerst te onderzoeken tot waar de hoge parkeervraag voor komt. Zo kan een algeheel plan worden opgezet voor het volledige probleemgebied.
- Aanbevolen wordt om het parkeerterrein aan de Koninginneweg (sectie 326) niet om te zetten naar gratis parkeren. Wanneer hier gratis parkeren zou worden geïntroduceerd, dan is de verwachting dat dit terrein bezet gaat worden door langparkeerders, ten koste van bezoekers.



