



15int14599

Zaaknummer: 2015001932



gemeente **Hilvarenbeek**

Aanpak parkeerproblematiek Wouwerstraat Hilvarenbeek

Onderzoek naar oplossingsvarianten

Gemeente Hilvarenbeek
Februari 2016



Inhoudsopgave

1. Inleiding
2. Huidige situatie
3. Oplossingsvarianten
4. Parkeerbalans
5. Conclusie & aanbevelingen

1. Inleiding

Aanleiding

De parkeerproblematiek speelt al jaren in de Wouwerstraat. Het gaat om het gedeelte Wouwerstraat tussen het Vrijthof en Plein 40-45 (over een afstand van 150 meter). Er wordt op dat wegvak geparkeerd op de rijbaan en half op het trottoir. Deze parkeersituaties leiden tot opstoppen met de daarbij komende gevaarlijke situaties zoals achteruitrijden. Met name voor fietsers is dit een onveilige situatie. Doordat voertuigen half op het trottoir parkeren levert dit een slechte toegankelijkheid op voor voetgangers, rolstoelgebruikers en rollatorgebruikers. In het parkeerbeleidsplan 2015-2020 van de gemeente Hilvarenbeek dat in juli 2015 door de gemeenteraad is vastgesteld, is opgenomen dat dit probleem op korte termijn opgelost moet worden.

Doelstellingen

De oplossing/maatregel moet de volgende doelstellingen bewerkstelligen:

- Verkeersveiligheid wordt verbeterd
- Toegankelijkheid wordt verbeterd (geen geparkeerde voertuigen meer op het trottoir)
- Doorstroming wordt verbeterd

Wensen bewoners

Op 7 oktober 2015 is een eerste overleg geweest met bewoners van de Wouwerstraat en enkele bewoners van Plein 40-45. Vanuit de bewoners is de wens uitgesproken om eenrichtingverkeer in te stellen. De gemeente heeft deze variant meegenomen in het onderzoek.

Onderzochte varianten

Er zijn in totaal 6 varianten onderzocht:

- Variant 0 – Huidige situatie
- Variant 1 - Eenrichtingverkeer Vrijthof → Plein 40-45
- Variant 2 – Eenrichtingverkeer Plein 40-45 → Vrijthof
- Variant 3 – Parkeerverbod een zijde (noord of zuid)
- Variant 4 – Parkeerverbod aan beide zijden
- Variant 5 – Parkeerschijfzone

Per variant is gekeken naar belangrijke aspecten waarop ze beoordeeld zijn. Op basis daarvan is bij elke variant aan elk aspect een score gehangen. Hoe hoger de score, des te beter de oplossing in het geheel. Daarbij is aan elk aspect een gewicht gehangen. Hoe belangrijker het aspect, des te hoger het gewicht.

Er is gekeken naar:

- Verkeersveiligheid
- Doorstroming
- Toegankelijkheid (voetgangers, rollatorgebruikers, rolstoelgebruikers)
- Bereikbaarheid (van/naar het centrum)
- Snelheid
- Voertuigshade
- Loopafstand tot parkeergelegenheid
- Past binnen wegprofiel van het CROW

2. Huidige situatie

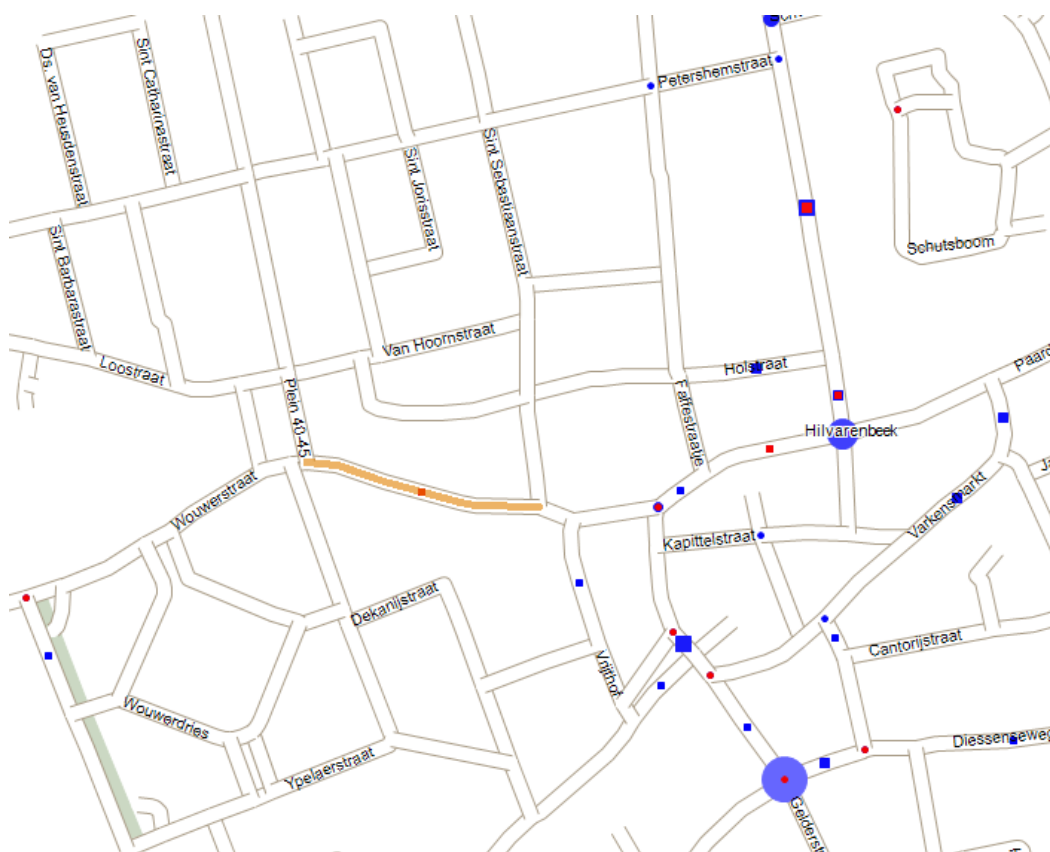
Problematiek

In de Wouwerstraat zijn enkele parkeerplaatsen in parkeerhavens aanwezig. De rijbaan van de Wouwerstraat is ingericht met een fietssuggestiestrook aan beide zijden.

Naast dat er in de vakken geparkeerd wordt, parkeren automobilisten hun auto op de rijbaan/fietssuggestiestrook en/of half op het trottoir. Dat zorgt ervoor dat de verkeersveiligheid voor fietsers in het geding is. Ook voor voetgangers en gebruikers van een rollator of rolstoel zijn soms genoodzaakt om van de rijbaan gebruik te maken.

Ongevallenanalyse

Voor het beoordelen van de objectieve verkeersveiligheid is een ongevallenanalyse uitgevoerd op basis van geregistreerde verkeersongevallen. Er is gekeken naar het totaal aantal geregistreerde ongevallen in de Wouwerstraat tussen de Sint Sebastiaanstraat en Plein 40-45 in de periode 2001 – 2014. Daaruit blijkt dat in die periode 1 ongeval heeft plaatsgevonden. Dat over een periode van 13 jaar 1 ongeval heeft plaatsgevonden kan gesteld worden dat er geen sprake is van een verkeersonveilige situatie in objectieve zin. In afbeelding 2.1 zijn de ongevallenlocaties aangegeven in de omgeving van de Wouwerstraat.

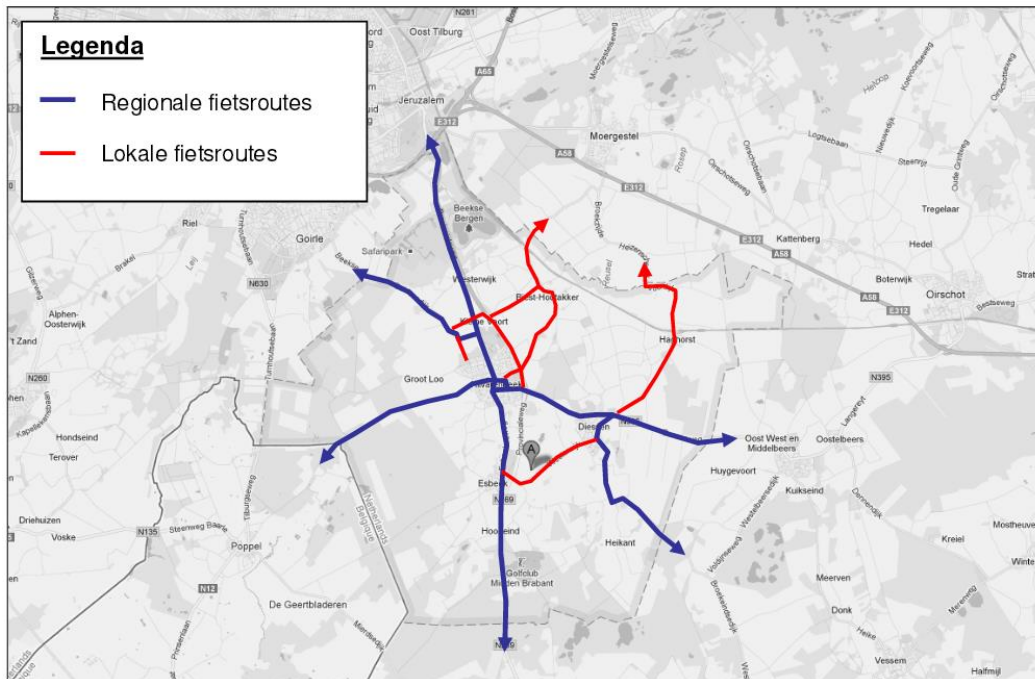


Afbeelding 2.1 – Ongevallenlocaties omgeving Wouwerstraat (2001 – 2014)

Gemeentelijk beleid

De gemeente heeft op gebied van verkeer twee beleidsnota's die betrekking hebben op de Wouwerstraat. In het gemeentelijk verkeersplan Hilvarenbeek 2013-2022 is de Wouwerstraat aangeduid als erftoegangsweg type I. Dat betekent dat de weg in een verblijfsgebied ligt, maar wel een verkeersfunctie

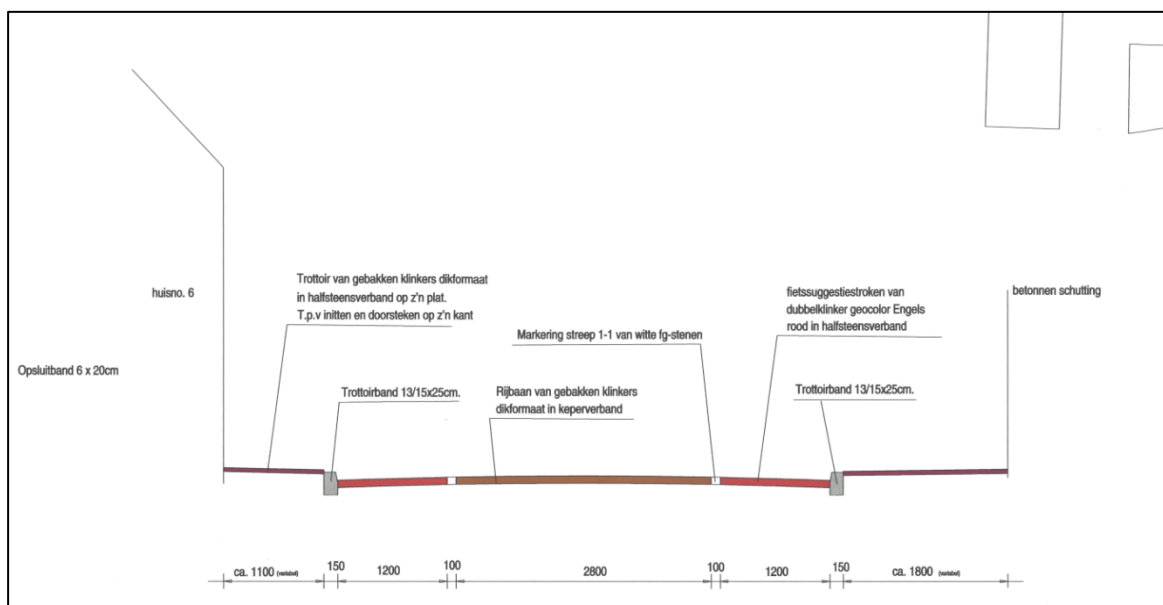
heeft. De Wouwerstraat is dus bedoeld voor het afwikkelen van verkeer, waarbij de verblijfsfunctie niet uit het oog verloren mag worden. Naast een verkeersfunctie binnen de wijk, is de Wouwerstraat is ook een regionale fietsroute. In afbeelding 2.2 is het fietsroutenetwerk van de gemeente Hilvarenbeek weergegeven.



Afbeelding 2.2 – Fietsroutes gemeente Hilvarenbeek (uit het Gemeentelijk verkeersplan 2013-2022)

Huidige wegprofiel Wouwerstraat

In 2001 is de Wouwerstraat tussen de Sint Sebastiaanstraat en Plein 40-45 heringericht. Er is een wegprofiel gebruikt voor tweerichtingsverkeer met aan beide zijden een trottoir en op enkele plekken parkeren in havens. Tussen de trottoirbanden in is de breedte 5,40m. In afbeelding 2.3 is het wegprofiel van de Wouwerstraat weergegeven.



Afbeelding 2.3 – Huidig wegprofiel Wouwerstraat (tussen de Sint Sebastiaanstraat en Plein 40-45)

3. Oplossingsvarianten

Onderzochte varianten

Er zijn in totaal 6 varianten onderzocht:

- Variant 0 – Huidige situatie
- Variant 1 - Eenrichtingverkeer Vrijthof → Plein 40-45
- Variant 2 – Eenrichtingverkeer Plein 40-45 → Vrijthof
- Variant 3 – Parkeerverbod een zijde (noord of zuid)
- Variant 4 – Parkeerverbod aan beide zijden
- Variant 5 – Parkeerschijfzone

In dit hoofdstuk wordt per variant de consequenties per aspect toegelicht.

Variant 0 - Huidige situatie

Verkeersveiligheid

Door aanwonenden en inwoners uit Hilvarenbeek wordt de situatie als onveilig ervaren. Dit komt doordat voertuigen zowel links als rechts op de rijbaan parkeren. Ook wordt er gedeeltelijk geparkeerd op de rijbaan en gedeeltelijk op het trottoir. De geparkeerde voertuigen zorgen er voor dat fietsers in het nauw komen bij achteropkomend- en tegemoetkomend autoverkeer. Dat soort situaties zorgen voor een onveilig gevoel. Ook komt het voor dat voertuigen soms achteruit moeten rijden om een doorgang te creëren voor andere (tegemoetkomende) voertuigen. Voetgangers, maar met name rolstoelgebruikers moeten regelmatig gebruik maken van de rijbaan bij parkeren op het trottoir. Objectief gezien is er geen verkeersveiligheidsprobleem.

Doorstroming

Voor de doorstroming is de huidige situatie ook niet optimaal. Deze wordt beperkt door de geparkeerde voertuigen.

Toegankelijkheid

Geparkeerde voertuigen staan vaak half op het trottoir geparkeerd, waardoor de toegankelijkheid voor voetgangers/ rolstoelgebruikers wordt belemmerd.

Bereikbaarheid

Het verkeer kan in twee richtingen rijden, maar doordat de doorstroming af en toe beperkt wordt, is de bereikbaarheid op dit moment niet ideaal.

Snelheid

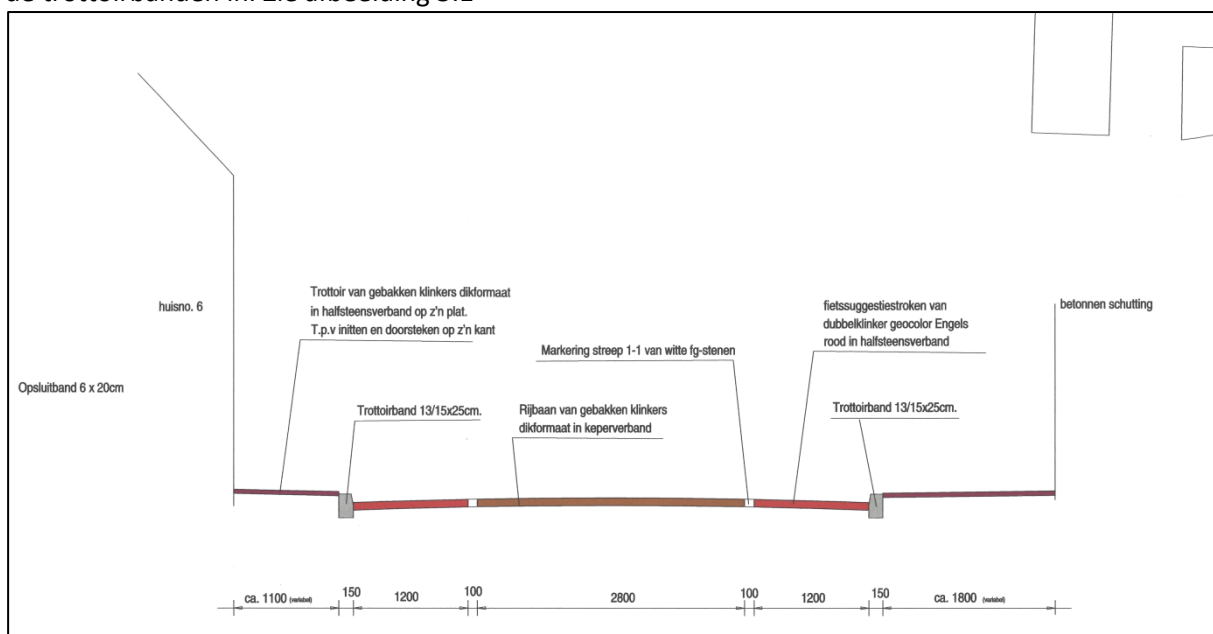
De snelheid van het verkeer ligt op dit moment net iets boven de maximum toegestane snelheid. De V85 ligt op 39 km/h en de gemiddelde snelheid ligt op 32 km/h. De snelheid is op dit moment geen probleem. De geparkeerde auto's zorgen voor een snelheidsremmend effect.

Voertuigschade

De kans op voertuigschade is nu groot. De combinatie van de breedte van de rijbaan en de geparkeerde auto's aan beide zijden, funktie van de weg dragen hier aan bij.

Wegprofiel

Het wegprofiel van de Wouwerstraat is op dit moment 5,40 meter. Dat is de breedte van de rijbaan tussen de trottoirbanden in. Zie afbeelding 3.1

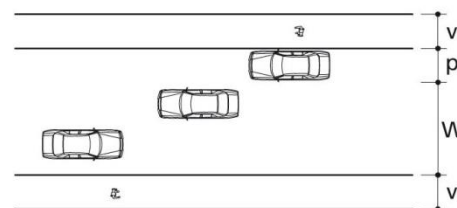


Afbeelding 3.1 – Huidig wegprofiel Wouwerstraat (tussen de Sint Sebastiaanstraat en Plein 40-45)

Als gekeken wordt naar de landelijke richtlijnen van het CROW, dan is het wegprofiel voldoende breed om in twee richtingen verkeer toe te staan. Echter is volgens het CROW de wegbreedte niet geschikt om voertuigen op de rijbaan te laten parkeren. Dan zou er 2 meter extra bij moeten komen per zijde waar geparkeerd mag worden. Dus minimaal zou de rijbaan $4,80 + 2 + 2 = 8,80$ meter breed moeten zijn om tweerichtingsverkeer met langsparkeren op de rijbaan te behouden. Gelet op de beschikbare wegbreedte is het huidige gebruik niet geschikt.

Maatvoering	Wegbreedte [m] ¹⁾	
	minimale profiel ²⁾	ideaal profiel ³⁾
maatgevende situatie	W =	W =
eenrichtingsverkeer auto + fiets	3,40	3,85
eenrichtingsverkeer auto, tweerichtingsverkeer fiets	3,85	4,40
tweerichtingsverkeer auto, gebaseerd op ontwerpvoertuig personenauto en tweerichtingsverkeer fiets	4,80	5,80

Parkeerruimte (p) = 2,00m
Voetpad (v) = $\geq 1,80$ m



Variant 1 - Eenrichtingverkeer Vrijthof → Plein 40-45

Onderzoek door Royal Haskoning DHV

Door het instellen van eenrichtingsverkeer wordt de verkeerscirculatie gewijzigd. Deze wijziging zorgt in omliggende straten voor extra verkeer. Om goed in te kunnen schatten wat de consequenties zijn en te bepalen of eenrichtingsverkeer wenselijk is, is het noodzakelijk om dit te onderzoeken met een verkeersmodel. Om dit te onderzoeken met een verkeersmodel is specialistische kennis nodig. Om de effecten van deze variant te kunnen bepalen is voor dit onderzoek aan adviesbureau Royal Haskoning DHV gevraagd om dit voor de gemeente Hilvarenbeek uit te zoeken. Zij hebben met een verkeersmodel de huidige situatie in kaart gebracht. Met zo'n model is inzichtelijk hoeveel verkeer er door de verschillende straten rijdt. In het model kan ook een wijziging in de verkeersinfrastructuur gemaakt worden waardoor de effecten zichtbaar worden.

Op dit moment maken ongeveer 1.500 motorvoertuigen per etmaal gebruik van de Wouwerstraat. Gelet op de autonome ontwikkelingen en een mogelijke verharding van de Roovert loopt het aantal voertuigbewegingen in 2030 op naar zo'n 1800 motorvoertuigen per etmaal in de Wouwerstraat. Deze intensiteit is niet verontrustend voor een straat zoals de Wouwerstraat. Alleen leidt het huidige parkeergedrag hier tot onveilige situaties, omdat fietsers en auto's om de geparkeerde auto's heen moeten rijden en hierbij op het rijgedeelte van tegemoetkomend verkeer komen. Het invoeren van eenrichtingsverkeer van oost naar west in een gedeelte van de Wouwerstraat zorgt voor een halvering van de verkeersintensiteit. Dit heeft ook een positieve invloed op de verkeersveiligheid. Echter wordt in de rustige woonstraten ten noorden van de Wouwerstraat een verkeerstoename verwacht, met name in de Van Hoornstraat en Sint Sebastiaanstraat. De Van Hoornstraat is niet ingericht op een toename van het gemotoriseerd verkeer met 800 à 1.000 motorvoertuigen per etmaal.

Ook het instellen van eenrichtingsverkeer van west naar oost in een gedeelte van de Wouwerstraat zorgt voor een forse toename op de wegen ten noorden van de Wouwerstraat. Alleen is deze toename iets beperkter omdat verwacht wordt dat 1.200 motorvoertuigen per etmaal gebruik blijven maken van de Wouwerstraat. Ondanks het iets positievere verkeerseffect in de omgeving ten opzichte van de oostwestvariant is deze variant minder gewenst vanwege de verwachte verminderde oriëntatie voor de weggebruikers uit het centrum als gevolg van de onlogische routing in aansluiting op de huidige circulatiemaatregel in Hilvarenbeek. Aangezien beide varianten effect hebben op woonstraten die ook niet volledig geschikt en ingericht zijn om de toename goed en veilig op te vangen zal bekeken moeten worden welke andere oplossingen voor de Wouwerstraat mogelijk zijn. Het opvangen van de parkeervraag zal beter gereguleerd moeten worden in het aanbod van mogelijkheden zodat een duurzame oplossing gevonden wordt.

Wegprofiel

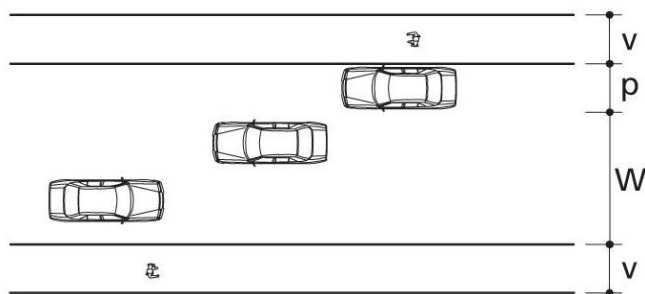
Om te beoordelen of het wegvak geschikt is voor eenrichtingverkeer met parkeren op de rijbaan, is getoetst aan de richtlijnen van het CROW. Het CROW is het nationaal kennisplatform voor verkeer en vervoer en geeft onder andere richtlijnen voor de weginrichting. De Wouwerstraat is over de gehele lengte tussen de Sint Sebastiaanstraat en Plein 40-45 5,40 meter breed.

Het CROW geeft de volgende maatvoering voor de weginrichting:

Maatvoering	Wegbreedte [m] ¹⁾	
	minimale profiel ²⁾	ideaal profiel ³⁾
maatgevende situatie	W =	W =
eenrichtingsverkeer auto + fiets	3,40	3,85
eenrichtingsverkeer auto, tweerichtingsverkeer fiets	3,85	4,40
tweeichtingsverkeer auto, gebaseerd op ontwerpvoertuig personenauto en tweeichtingsverkeer fiets	4,80	5,80

Parkeerruimte (p) = 2,00m

Voetpad (v) = $\geq 1,80$ m



Naast de benodigde verkeersruimte is ook nog 2 meter aan breedte nodig voor het langsparkeren op de rijbaan. In de meest minimale variant, waarbij eenrichtingsverkeer wordt ingesteld voor autoverkeer en eenrichting voor fietsverkeer is 5,40m (3,40+2) aan breedte nodig, maar is 5,85m(3,85+2) ideaal. In zo'n variant gaat fietsverkeer mogelijk illegaal tegen de richting inrijden (zo geeft het CROW aan). Fietsverkeer zou daarom op z'n minst in twee richtingen moeten rijden om gevaarlijke verkeerssituaties te voorkomen. Naast de verkeersveiligheid is de Wouwerstraat een regionale fietsroute (zie afbeelding 2.2 in hoofdstuk 2). Om deze redenen moet tweerichting fietsverkeer mogelijk blijven.

Echter daar is meer ruimte voor nodig: 5,85m minimaal en 6,40m ideaal. Het huidige wegprofiel van de Wouwerstraat met 5,40m is daarom niet geschikt om op een veilige manier eenrichtingsverkeer in de Wouwerstraat in te stellen, tenzij er niet geparkeerd wordt op de rijbaan.

Wegencategorisering

In het gemeentelijk verkeersplan is de Wouwerstraat gecategoriseerd als erftoegangsweg type I. Dat betekent dat deze weg een verkeersfunctie heeft. Andere wegen zoals de Sint Sebastiaanstraat en de Van Hoornstraat zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg type II. Dat betekent dat die straten minder bedoeld zijn voor verkeer en ligt de nadruk op 'verblijven'. De effecten die de eenrichtingsmaatregel in de

Wouwerstraat heeft, zorgen ervoor dat de Van Hoornstraat de verkeersfunctie krijgt, maar daar niet voor bedoeld is en ook niet geschikt is. De Van Hoornstraat heeft bijvoorbeeld geen trottoirs en geen fietsvoorzieningen.

Verkeersveiligheid

Nauwelijks / geen verbetering ten opzichte van de huidige situatie. In deze opzet wordt er van uitgegaan dat er nog steeds op de rijbaan geparkeerd kan worden. Voor fietser blijft het even onveilig, of wordt het zelfs onveiliger. Het aantal voertuigbewegingen neemt wel af waardoor de kans op conflicten minder wordt.

Doorstroming

De doorstroming wordt in de Wouwerstraat verbeterd, omdat het gemotoriseerd verkeer slechts in een richting rijdt en niet meer in de knel kan komen met tegenliggers.

Toegankelijkheid

De toegankelijkheid wordt hiermee mogelijk licht verbeterd, maar parkeren blijft aan een of twee zijden toegestaan. Daardoor blijft de kans op geparkeerde voertuigen op het trottoir aanwezig.

Bereikbaarheid

Door het instellen van eenrichtingverkeer wordt de bereikbaarheid verslechterd.

Snelheid

Snelheid zal niet afnemen ten opzichte van de huidige situatie, maar eerder toenemen omdat er geen tegenliggers meer verwacht worden.

Voertuigschade

Kans op voertuigschade blijft aanwezig, maar is wel minder dan in de huidige situatie.

Variant 2 - Eenrichting Plein 40-45 → Vrijthof

Verkeersveiligheid

Nauwelijks / geen verbetering ten opzichte van de huidige situatie. In deze opzet wordt er van uitgegaan dat er nog steeds op de rijbaan geparkeerd kan worden. Voor fietser blijft het even onveilig, of wordt het zelfs onveiliger. Het aantal voertuigbewegingen neemt wel af waardoor de kans op conflicten minder wordt.

Doorstroming

De doorstroming wordt in de Wouwerstraat verbeterd, omdat het gemotoriseerd verkeer slechts in een richting rijdt en niet meer in de knel kan komen met tegenliggers.

Toegankelijkheid

De toegankelijkheid wordt hiermee mogelijk licht verbeterd, maar parkeren blijft aan een of twee zijden toegestaan. Daardoor blijft de kans op geparkeerde voertuigen op het trottoir aanwezig.

Bereikbaarheid

Door het instellen van eenrichtingverkeer wordt de bereikbaarheid verslechterd.

Snelheid

Snelheid zal niet afnemen, maar eerder toenemen omdat er geen tegenliggers meer verwacht worden.

Voertuigschade

Kans op voertuigschade blijft aanwezig, maar is wel minder dan in de huidige situatie.

Variant 3 - Parkeerverbod een zijde (noord of zuid)*Verkeersveiligheid*

Nauwelijks / geen verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Het parkeren concentreert zich dan aan één zijde van de rijbaan, waardoor het verkeer er nog steeds gehinderd wordt. Voor fietsers blijft het even onveilig, of wordt het zelfs onveiliger.

Doorstroming

Voor de doorstroming is deze variant geen verbetering, omdat het verkeer nog steeds gehinderd wordt door geparkeerde voertuigen.

Toegankelijkheid

De toegankelijkheid neemt een één zijde van de weg toe, omdat daar geen voertuigen meer half op het trottoir geparkeerd worden.

Bereikbaarheid

De bereikbaarheid blijft het zelfde als in de huidige situatie, omdat het verkeer in twee richtingen mogelijk blijft, maar nog steeds gehinderd wordt.

Snelheid

De snelheid van het verkeer zal iets toenemen, zeker in de rijrichting waar het parkeerverbod geldt.

Voertuigschade

Net zoals in de huidige situatie blijft de kans op voertuigschades, omdat er geparkeerd wordt op de rijbaan en dit de doorgang belemmert.

Variant 4 - Parkeerverbod beide zijden*Verkeersveiligheid*

De verkeersveiligheid zal toenemen, omdat de rijbaan vrij blijft van geparkeerde voertuigen. Fietsers en voetgangers zijn door het gemotoriseerde verkeer goed zichtbaar.

Doorstroming

De doorstroming wordt sterk verbeterd, omdat het verkeer niet meer gehinderd wordt door geparkeerde voertuigen.

Toegankelijkheid

De toegankelijkheid wordt aanzienlijk verbeterd. Er mogen immers geen voertuigen meer parkeren op de rijbaan, dus de kans dat voertuigen halt op de rijbaan parkeren en half op de rijbaan is klein.

Bereikbaarheid

De bereikbaarheid is in deze variant optimaal. De doorgang in de straat is goed en het verkeer kan in twee richtingen door de Wouwerstraat rijden.

Snelheid

De snelheid zal iets toenemen, maar door de huidige weginrichting (waaronder de aanwezigheid van de fietssuggestiestroken en de breedte van de rijbaan) zal de snelheid niet extreem toenemen. Extra maatregelen zijn niet noodzakelijk, omdat het wegvak circa 150 meter lang is en dat het wegvak gelegen is tussen twee kruispunten met een verkeersplateau.

Voertuigschade

De kans op voertuigschade is in deze variant het laagste, omdat er enkel in de parkeervakken geparkeerd mag worden.

Variant 5 - Parkeerschijfzone*Verkeersveiligheid*

De verkeersveiligheid zal toenemen, omdat de rijbaan vrij blijft van geparkeerde voertuigen. Fietzers en voetgangers zijn door het gemotoriseerde verkeer goed zichtbaar.

Doorstroming

De doorstroming wordt sterk verbeterd, omdat het verkeer niet meer gehinderd wordt door geparkeerde voertuigen.

Toegankelijkheid

De toegankelijkheid wordt aanzienlijk verbeterd. Er mogen immers geen voertuigen meer parkeren op de rijbaan, dus de kans dat voertuigen halt op de rijbaan parkeren en half op de rijbaan is klein.

Bereikbaarheid

De bereikbaarheid is in deze variant optimaal. De doorgang in de straat is goed en het verkeer kan in twee richtingen door de Wouwerstraat rijden.

Snelheid

De snelheid zal iets toenemen, maar door de huidige weginrichting (waaronder de aanwezigheid van de fietssuggestiestroken en de breedte van de rijbaan) zal de snelheid niet extreem toenemen. Extra maatregelen zijn niet noodzakelijk, omdat het wegvak circa 150 meter lang is en dat het wegvak gelegen is tussen twee kruispunten met een verkeersplateau.

Voertuigschade

De kans op voertuigschade is in deze variant het laagste, omdat er enkel in de parkeervakken geparkeerd mag worden.

Vergelijking verschillende varianten (met weging)

Alle varianten zijn in de onderstaande tabel opgenomen. Ook zijn alle beoordelingsaspecten in de tabel weergegeven. Aan elk aspect is een gewicht toegekend. Hoe belangrijker het aspect, hoe groter het gewicht. Voor de varianten zijn scores toegekend aan de verschillende aspecten. Hoe groter de score, hoe beter een variant op een aspect scoort. De score is vermenigvuldigd met het gewicht en alles bij elkaar opgeteld geeft een eindscore. Ook is gekeken naar het wegprofiel. Daar is echter geen score aan toegekend. Er zijn namelijk twee mogelijkheden: het past wel of het past niet binnen de richtlijnen van het CROW.

		Verkeersveiligheid	Doorstroming	Toegankelijkheid	Bereikbaarheid	Snelheid	Voertuigschade	Loopafstand tot parkeerplaats	Past binnen wegprofiel CROW	
Gewicht:										
(hoe hoger het getal, des te belangrijker)										
		25	5	20	15	25	5	5	n.v.t.	100
0	Huidige situatie	0	0	0	2	3	0	3	nee	120
1	Eenrichting Vrijthof > Plein 40-45	2	3	1	0	1	2	3	nee	135
2	Eenrichting Plein 40-45 > Vrijthof	2	3	1	0	1	2	3	nee	135
3	Parkeerverbod een zijde (noord of zuid)	1	3	2	2	2	0	2	nee	170
4	Parkeerverbod beide zijden	3	4	4	4	1	3	1	ja	280
5	Parkeerschijfzone	3	4	4	4	1	3	2	ja	285

Puntentoekenning		score
Zeer slecht	--	0
Slecht	-	1
Matig	-/+	2
Goed	+	3
Zeer goed	++	4

4. Parkeerbilans

Parkeercapaciteit & parkeerdruk omgeving Wouwerstraat

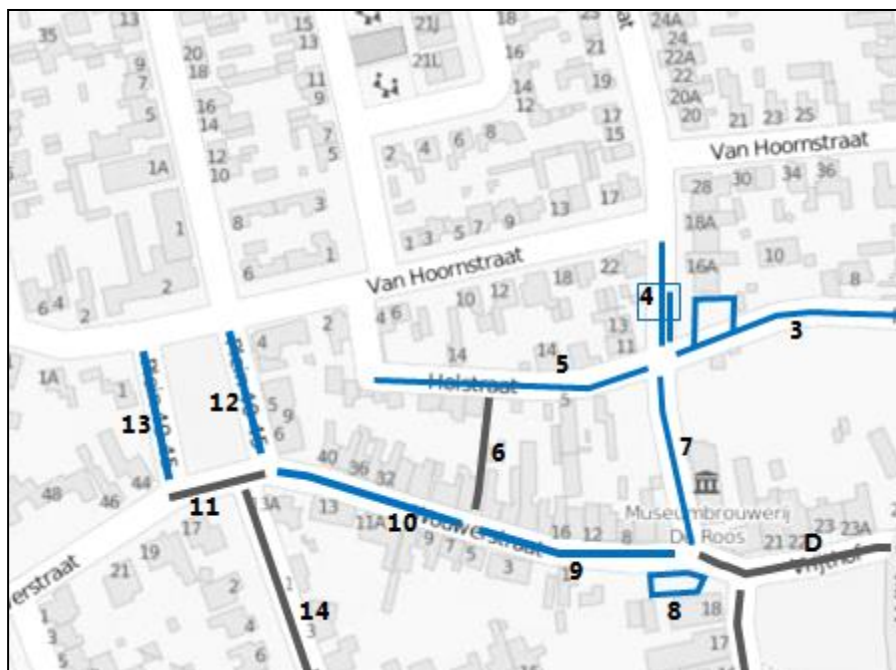
Om te kunnen bepalen of en hoe groot het parkeertekort in de omgeving van de Wouwerstraat is, is er gekeken naar de cijfers uit de parkeerdrukmeting die in maart 2015 uitgevoerd is. In die parkeerdrukmeting is op de maatgevende momenten in en rond het centrum de parkeerdruk gemeten. De maatgevende momenten zijn op de donderdag voor een werkdag en de zaterdag voor het weekend.

Bij een parkeerdrukmeting wordt eerst geïnventariseerd hoeveel parkeerplaatsen er aanwezig zijn binnen het onderzoeksgebied. Het gaat hierbij zowel om parkeervakken als parkeren op de rijbaan. Op de maatgevende momenten wordt geïnventariseerd hoeveel voertuigen daadwerkelijk geparkeerd staan in een bepaald gebied. De verhouding tussen de getelde voertuigen en het aantal parkeerplaatsen geeft de bezettingsgraad / parkeerdruk weer. Indien er minder voertuigen dan parkeerplaatsen in een gebied aanwezig zijn, dan is de bezettingsgraad/parkeerdruk beneden de 100%. Hebben er meer voertuigen in het gebied geparkeerd, dan dat er parkeerplaatsen aanwezig zijn, dan komt de bezettingsgraad boven de 100% uit. Dat kan duiden op foutparkeerders.

In de afbeelding 4.2 is aangegeven welke wegvakken meegenomen zijn in het onderzoek naar de parkeercapaciteit in de omgeving van de Wouwerstraat.

Op de wegvakken zijn parkeerplaatsen aanwezig (zowel in de vorm van parkeervakken als parkeren op de rijbaan). De wegvakken die grijs gekleurd zijn hebben geen parkeermogelijkheden. De Vrijthof is ook buiten dit onderzoek gehouden, omdat hier een parkeerschijfzone is ingesteld en daarom niet relevant is voor bewoners om daar te parkeren. De totale parkeercapaciteit van dit gebied is 86 parkeerplaatsen. Deze bestaan zowel uit parkeervakken als parkeren op de rijbaan. In tabel 4.1 is het aantal parkeerplaatsen (parkeercapaciteit) per sectornummer weergegeven. Het sectornummer correspondeert met de nummers op het kaartje in afbeelding 4.2.

Tabel 4.1 – Parkeerplaatsen omgeving Wouwerstraat		
	Sectornummer (zie kaartje)	Aantal parkeerplaatsen
Holstraat	3	16
Sint Sebastiaanstraat	4	9
Holstraat	5	6
-	6	0
Sint Sebastiaanstraat	7	24
Vrijthof 19	8	8
Wouwerstraat	9	2
Wouwerstraat	10	4
Wouwerstraat	11	0
Plein 40-45	12	11
Plein 40-45	13	6
Totaal		86



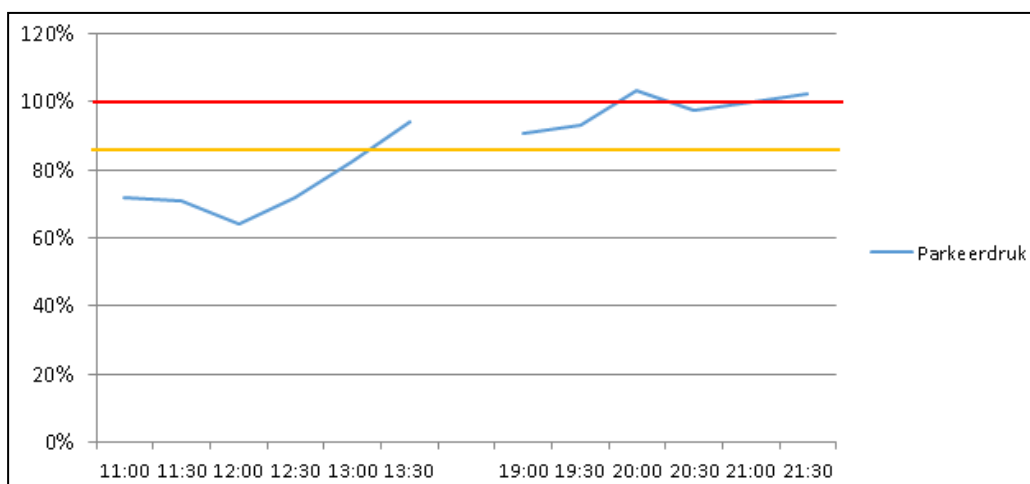
Afbeelding 4.2 – Onderzoeksgebied parkeerdruk omgeving Wouwerstraat

Parkeerdruk omgeving Wouwerstraat

Er is naar de parkeerdruk in het gehele gebied gekeken. Het gaat om een gebied dat in afbeelding 4.2 is weergegeven. In de berekening van de parkeerdruk is voor de Wouwerstraat de parkeercapaciteit beperkt tot het aantal parkeerplaatsen in de aanwezige parkeerhavens.

Zaterdag

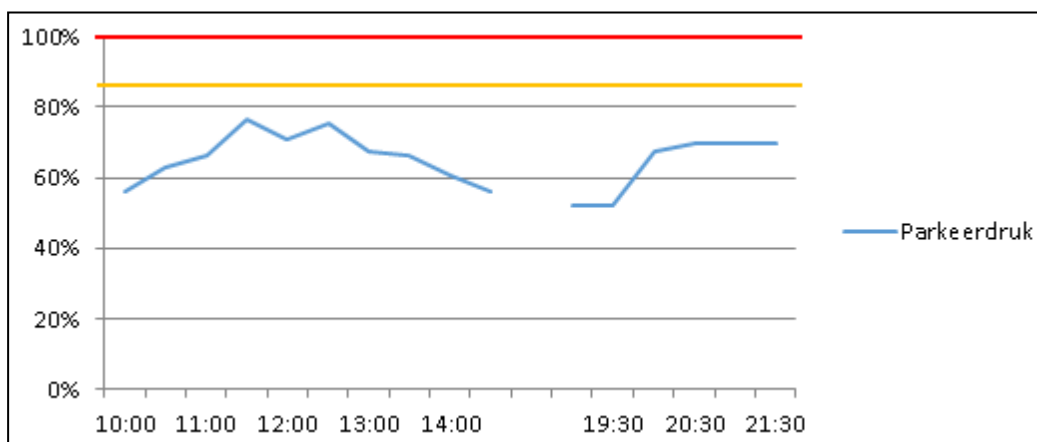
Op de zaterdag is in de ochtend en in de vroege middag gemeten. Ook is in de avond gemeten. In de late middag is er niet gemeten, maar waarschijnlijk ligt de parkeerdruk in het gebied tussen de 80% en 100%. In de onderstaande grafiek (afbeelding 4.3) is de parkeerdruk in het gebied weergegeven. De blauwe lijn geeft de parkeerdruk aan. De oranje lijn ligt op 85% en geeft aan dat de parkeerdruk hoog is, waarbij een automobilist moet zoeken naar een parkeerplaats. De rode lijn is de 100% grens. In de avond komt de parkeerdruk er op enkele momenten bovenuit. Dat betekent dat er meer auto's parkeren dan er eigenlijk kunnen/mogen staan. In absolute zin gaat het om maximaal 3 parkeerplaatsen.



Afbeelding 4.3 – Parkeerdruk zaterdag omgeving Wouwerstraat

Donderdag

Op de donderdag is de parkeerdruk minder hoog dan op de zaterdag (zie afbeelding 4.4). De parkeerdruk blijft in het hele gebied zelfs onder de 80%.



Afbeelding 4.4 – Parkeerdruk donderdag omgeving Wouwerstraat

Conclusie parkeerdruk

De parkeerdruk in het gehele gebied is op werkdagen te bestempelen als normaal. Er is voldoende parkeercapaciteit aanwezig voor de parkeervraag. Op zaterdagmiddag en zaterdagavond is de parkeerdruk aanzienlijk hoger dan op een werkdag. Dat wordt zeer waarschijnlijk veroorzaakt door bezoekers die een bestemming op de Vrijthof hebben. In het parkeerbeleidsplan is opgenomen dat begin 2016 ook een nieuw parkeerverwijssysteem aangelegd wordt. Het doel van dat verwijssysteem is om bezoekers te sturen naar de grotere parkeerterreinen rond het centrum. Door deze maatregel zal de parkeerdruk in de omgeving van de Wouwerstraat dalen ten op zichte van de huidige parkeerdruk.

Parkeerdruk op werkdagen

Door het instellen van een parkeerverbod in een gedeelte van de Wouwerstraat gaan voertuigen op andere locaties parkeren. Op werkdagen kunnen de voertuigen gemakkelijk opgevangen worden binnen de directe omgeving. Uit het parkeerdrukonderzoek blijkt dat de parkeerdruk op een donderdag onder de 80% blijft. Door het instellen van een parkeerverbod in de Wouwerstraat wordt de druk in het gehele gebied niet hoger, maar wordt de parkeerdruk wel verplaatst.

Parkeerdruk op zaterdag

Op de zaterdag is de parkeerdruk in de middag en avond hoger dan op een werkdag. Deze hogere parkeerdruk is zeer waarschijnlijk te wijten aan de bezoekers van horecagelegenheden op de Vrijthof. Zij kiezen er mogelijk voor om te parkeren in de Wouwerstraat en / of Sint Sebastiaanstraat. Zoals hiervoor beschreven moet een parkeerverwijssysteem voor verlichting zorgen in de parkeerdruk.

Monitoren en volgende maatregelen treffen

Door het instellen van een parkeerverbod in de Wouwerstraat kan het mogelijk zijn dat er op zaterdagen problemen ontstaan met betrekking tot de parkeercapaciteit. Omdat in de omgeving geparkeerd wordt door bezoekers van de horecagelegenheden aan de Vrijthof en omdat er een parkeerverwijssysteem gerealiseerd gaat worden, kan niet precies genoeg ingeschat worden wat parkeerders in de omgeving Wouwerstraat gaan doen. Het is daarom belangrijk om de situatie te monitoren met parkeerdrukmetingen en pas na een gewenningsperiode van circa 4 maanden gerichte maatregelen te nemen zoals het aanleggen van extra parkeerplaatsen indien dat nodig is.

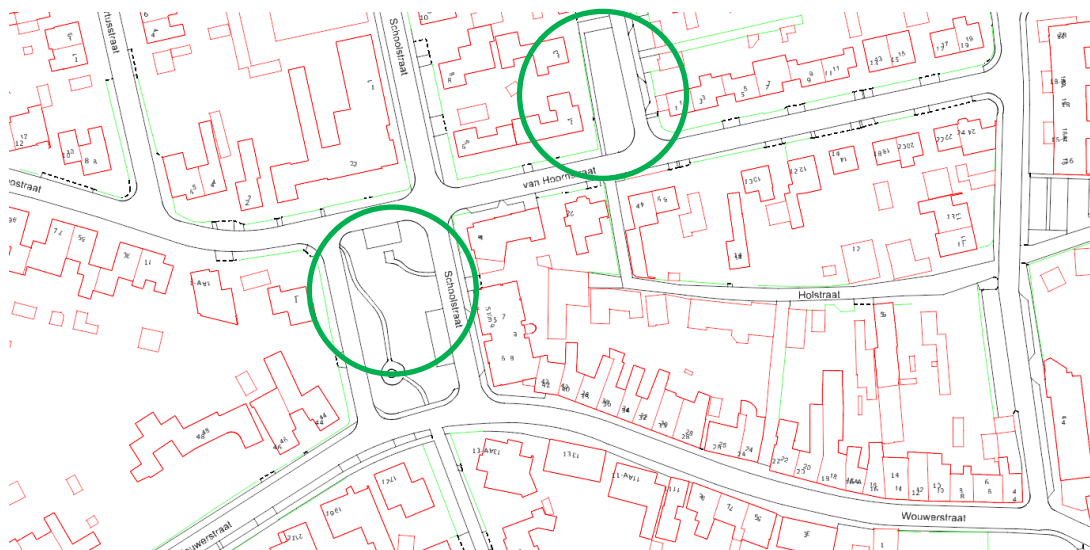
Parkeerplaatsen in de Wouwerstraat tussen Vrijthof en Plein 40-45

Er is gekeken of er in dit wegvak extra parkeerhavens aangelegd kunnen worden. Zonder ingrijpende herinrichtingsmaatregelen kunnen er geen extra parkeerplaatsen meer aangelegd worden, omdat daarmee het trottoir te smal wordt (80 cm). De wenselijke breedte is 1,20 m en ideaal 1,80 m in verband met toegankelijkheid voor rolstoelgebruikers.

Plein 40-45 & Van Spreeuwelstraat

Indien er extra parkeerplaatsen in de directe omgeving van de Wouwerstraat aangelegd moeten worden, dan is er ruimte beschikbaar op Plein 40-45 en in de Van Spreeuwelstraat. Op beide locaties is de grond in eigendom van de gemeente en laat het bestemmingsplan het toe om daar extra parkeerplaatsen aan te leggen. Ook is er budget beschikbaar om de aanleg van de parkeerplaatsen te financieren.

In de van Spreeuwelstraat ligt een grasveldje met een verkeersbestemming volgens het bestemmingsplan. Op Plein 40-45 rust de bestemming groen, waar volgens het bestemmingsplan ook parkeervoorzieningen aangebracht mogen worden. In een overleg met aanwonenden van Plein 40-45 is aangegeven dat de parkeerplaatsen lang niet altijd vol staan. Ook geven deze bewoners aan liever even te willen wachten met het aanleggen van extra parkeerplaatsen, en af te wachten waar de parkeerders hun oplossing gaan zoeken.



Afbeelding 4.5 – Uitbreidingsmogelijkheden extra parkeerplaatsen



Handhaving op de uiteindelijke maatregel

Als sluitstuk van de oplossing dient er gehandhaafd te worden of de regels worden nageleefd.

Vooruitlopend daarop zal uitgebreid over de oplossing/maatregel gecommuniceerd worden. Ook is er een periode van waarschuwen, voordat er boetes uitgeschreven worden.

5. Conclusie & aanbevelingen

Conclusie

Eenrichtingsverkeer niet mogelijk

Een eenrichtingsverkeermaatregel heeft consequenties voor de verkeerscirculatie in omliggende straten. Deze consequenties zijn nadelig en wegen niet op tegen de voordelen in de Wouwerstraat. Zo zijn de andere straten volgens het gemeentelijk verkeersplan niet primair bedoeld voor het afwikkelen van verkeer, maar ligt de nadruk op verblijven.

Parkeerverbod enige mogelijke maatregel

Eenrichtingsverkeer in combinatie met aan een zijde langsparkeren is niet mogelijk binnen de beschikbare ruimte. Het wegprofiel is niet geschikt om het parkeren op de rijbaan toe te laten binnen verschillende varianten. De enige oplossing die haalbaar is, is het instellen van een parkeerverbod aan beide zijden. Conform de richtlijnen van het CROW is dit de enige mogelijke maatregel. Door deze maatregel is de weginrichting verkeersveilig ingericht.

Parkeerbilans omgeving Wouwerstraat

Op werkdagen is voldoende parkeercapaciteit aanwezig in de directe omgeving van de Wouwerstraat. Op de zaterdag loopt de parkeerdruk op naar 100%. In het uitvoeringsprogramma van het parkeerbeleidsplan is aangegeven dat ook een parkeerverwijssysteem gerealiseerd wordt om er voor te zorgen dat bezoekers van het centrum gestuurd worden naar de grotere parkeerterreinen in het centrum. Dat moet er voor zorgen dat de parkeerdruk in de omgeving van de Wouwerstraat gaat dalen. Ook is niet precies bekend waar eventuele extra parkeervraag gaat voortdoen.

Gevolgen voor de snelheid van het verkeer

De snelheid zal waarschijnlijk iets gaan toenemen ten opzichte van de huidige situatie omdat er geen obstakels / geparkeerde auto's meer aanwezig zijn. De verwachting is dat de toename beperkt is. Gelet op de huidige inrichting van de weg ziet de gemeente geen noodzaak om extra maatregelen te nemen. Het gedeelte van de Wouwerstraat is 150 meter lang en is gelegen tussen twee kruispunten met een verkeersplateau.

Aanbevelingen

Parkeerverbod aan beide zijden

Op basis van het onderzoek wordt aanbevolen om een parkeerverbod voor beide zijden van de Wouwerstraat tussen de Sint Sebastiaanstraat en Plein 40-45 in te stellen.

Voorlopig nog geen parkeerplaatsen aan te leggen

Nog geen parkeerplaatsen aan te leggen, maar door middel van monitoring te bekijken waar de parkeervraag groter wordt en gerichte maatregelen te treffen na een gewenningsperiode indien daar aanleiding voor is.

Monitoren snelheid

Om te kunnen beoordelen of de gereden snelheid in de nieuwe situatie acceptabel is, wordt aanbevolen om de situatie te monitoren en indien noodzakelijk in overleg met bewoners maatregelen nemen als de situatie daarom vraagt.