

Van: [redacted] <[redacted]@ibkw.nl>

Verzonden: 31-10-2022 15:42

Aan: [redacted] <[redacted]@krimpenerwaard.nl>,

[redacted] <[redacted]@krimpenerwaard.nl> <[redacted]@krimpenerwaard.nl>,&br/>[redacted] <[redacted]@krimpenerwaard.nl>

CC: [redacted] <[redacted]@ibkw.nl>,&br/>[redacted] <[redacted]@ibkw.nl>,&br/>[redacted] <[redacted]@krimpenerwaard.nl>

Onderwerp: FW: blauwe zone Haastrecht

goedemiddag,

Hierbij de definitieve versie van het verkeersonderzoek Centrum Haastrecht.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Projectleider

Ingenieursbureau Krimpenerwaard



Van: [redacted] <[redacted]>

Verzonden: donderdag 27 oktober 2022 16:10

Aan: [redacted] <[redacted]@ibkw.nl>

Onderwerp: RE: blauwe zone Haastrecht

Dag [redacted]

Bijgaand de aangepaste versie van de rapportage Verkeersadvies Centrumplan Haastrecht n.a.v. het overleg van vorige week. Tevens de (niet aangepaste) overige bijlagen/onderzoeken om het pakket compleet te houden.

Hoor graag of je akkoord bent.

Met vriendelijke groet,

Iv-Infra b.v.

[redacted]
Adviseur Verkeer



Iv-Infra b.v.
Pettelaarpark 10-15
5216 PD 's-Hertogenbosch

Tel algemeen: +31 88 943 3200
Tel direct: [redacted]
Website: www.iv-infra.nl

From: [redacted]

Sent: vrijdag 14 oktober 2022 13:15

To: [redacted] <[redacted]@ibkw.nl>

Subject: RE: blauwe zone Haastrecht

Dag [redacted]

Bijgaand de aangepaste notities.

Met betrekking tot onderstaande opmerkingen over het opheffen van de blauwe zone Marktveld.

Ik denk dat het opheffen van die plaatsen verkeerskundig prima te verantwoorden is (los van wat ondernemers er van vinden). Het zijn relatief weinig plaatsen op een locatie die voor bezoekers niet direct voor de hand liggend is. Er is voldoende restcapaciteit in de overige blauwe zones.

Uiteindelijk is het wel de vraag in hoeverre het opheffen van een blauwe zone een aantrekkende werking heeft op de parkeervraag. Meer zekerheid op een parkeerplaats zorgt ervoor dat mensen dichterbij gaan parkeren, en mogelijk niet meer buiten het centrum. Het kan er op lange termijn ook aan bijdragen dat het autogebruik aantrekkelijker wordt voor bewoners, wat bijvoorbeeld kan leiden tot aanschaf van een tweede auto. Dergelijke effecten zijn lastig op voorhand aan te geven. Gezien de huidige parkeerdruk binnen de venstertijden denk ik dat dat dit effect beperkt zal zijn. Het gaat ook maar om 10 plaatsen op een totaal van 170 in het centrum.

Ik zou voorstellen om, indien de blauwe capaciteit gewijzigd wordt, dit na uitvoering te monitoren. Bijvoorbeeld na een half jaar en een jaar.

Fijn weekend en hoor graag jullie reactie op de notities.

Met vriendelijke groet,

Iv-Infra b.v.

[redacted]
Adviseur Verkeer



Iv-Infra b.v.
Pettelaarpark 10-15
5216 PD 's-Hertogenbosch

Tel algemeen: +31 88 943 3200
Tel direct: [redacted]
Website: www.iv-infra.nl

From: [redacted]
Sent: dinsdag 11 oktober 2022 17:21
To: [redacted] <[redacted]@ibkw.nl>
Subject: RE: blauwe zone Haastrecht

Hoi [redacted]
Ik lever je deze week de aangepaste notitie aan, dan stuur ik je tevens reactie op onderstaande.
Met vriendelijke groet,
Iv-Infra b.v.

[redacted]
Adviseur Verkeer



Iv-Infra b.v.
Pettelaarpark 10-15
5216 PD 's-Hertogenbosch

Tel algemeen: +31 88 943 3200
Tel direct: [redacted]
Website: www.iv-infra.nl

From: [redacted] <[redacted]@ibkw.nl>
Sent: dinsdag 11 oktober 2022 16:33
To: [redacted] <[redacted]>
Subject: FW: blauwe zone Haastrecht

hoi [redacted]
Vanuit de collega's van verkeer is de onderstaande reactie binnengekomen op het idee om de blauwe zone achter het Oude Raadhuis (Marktveld) op te heffen. Zou jij je licht eens willen laten schijnen op de reactie? De denkrichting kan ik volgen, maar of dit aansluit bij de praktijk vraag ik mezelf af.
Met vriendelijke groet,

[redacted]
Projectleider
Ingenieursbureau Krimpenerwaard



Ingenieursbureau
Krimpenerwaard

Van: [redacted] <[redacted]@krimpenerwaard.nl>
Verzonden: maandag 10 oktober 2022 12:37
Aan: [redacted] <[redacted]@krimpenerwaard.nl>
Onderwerp: blauwe zone Haastrecht

Goedemiddag [redacted]
Zoals beloof heb ik de situatie rondom de blauwe zone in Haastrecht nog even besproken met [redacted]
Hij is van mening dat het opheffen van een stukje van de blauwe zone geen goede oplossing zal zijn om de parkeerdruk in het centrum te verlagen. Hij geeft aan dat dit juist meer verkeer aan zal trekken die nu verderop parkeert. De parkeerdruk zal dan dus overal hoog worden. Het instellen van een blauwe zone wordt juist gedaan om de parkeerdruk te verlagen.
Als er contact is met de winkeliers kan aan hen gevraagd worden de medewerkers te vragen om verderop te parkeren in de hoop dat dit de parkeerdruk omlaaghaalt. Dit is alleen geen garantie.
Je kan er wel voor kiezen om het stukje blauwe zone op te heffen als een proef en weer instellen als het niet hielp. Je loopt alleen dan wel het risico op boze burgers die willen dat de blauwe zone weg gaat of juist blijft.
Zou jij de reactie door willen sturen aan de anderen? Ik ben de namen helaas vergeten.

Met vriendelijke groet,



Team Advies Openbare Ruimte

[redacted]
Medewerker beleid & beheer

t. 14 0182

 [@krimpenerwaard.nl](mailto:krimpenerwaard.nl)

Postbus 51  Stolwijk

Notitie

Voor: Ingenieursbureau Krimpenerwaard
 Van: [REDACTED] / [REDACTED]
 Bedrijf: Iv-Infra b.v.
 Versie: B
 Datum: 26 oktober 2022
 Referentie: INFR220667
 Onderwerp: Verkeersadvies Centrumplan Haastrecht

Het Ingenieursbureau Krimpenerwaard (IBKW) werkt samen met de gemeente Krimpenerwaard aan een herinrichting voor het centrum van Haastrecht. Iv-infra is gevraagd een aantal verkeerskundige aspecten te onderzoeken. Bewoners zijn daarbij gevraagd input te leveren ter verbetering van de inrichting. Het IBKW heeft Iv-infra gevraagd de verkeerskundige aspecten te onderzoeken en daarbij advies te geven over mogelijke maatregelen. Tevens is gevraagd het concept schetsontwerp van 24 april 2022 te voorzien van verkeerskundige aandachts- en verbeterpunten. Deze notitie beschrijft de onderzoeksresultaten en adviezen.

Intensiteit en snelheid

Bewoners hebben aangegeven dat er in het centrum (te) hard wordt gereden. Op verzoek van het IBKW zijn daarom twee tellingen uitgevoerd om de verkeersintensiteiten en snelheden van gemotoriseerd verkeer in beeld te brengen. Deze tellingen zijn uitgevoerd op de Grote Haven en het Marktveld, zie figuur 1.



Figuur 1 Locaties en richtingen telpunten



Middels telslangen op de weg zijn gegevens verzameld. De telslangen hebben gegevens verzameld van 1 t/m 19 september. Een overzicht van de teldata is in bijlage A opgenomen. Op basis van de data kan onderstaande worden geconcludeerd:

Telling 1, Grote Haven:

- Gemiddeld zijn er 1.865 motorvoertuigen per werkdag en 1.588 motorvoertuigen per weekenddag in totaal geregistreerd.
- De noordelijke rijrichting (richting 2) is de meest dominante verkeersstroom (1.471 motorvoertuigen op werkdagen).
- De V85-waarde* op werkdagen ligt rond het snelheidslimiet van 30 km/u. De V85 van richting 1 is 28 km/u en voor richting 2 is dat 33 km/u. Op weekenddagen is de V85 van richting 1; 29 km/u en voor richting 2 is dat 33 km/u.

**De V85 geeft de snelheid weer die door 85% van de automobilisten niet overschreden wordt. De ervaring leert dat 85% van de weggebruikers zich laat sturen door de inrichting van de weg. Wanneer 85% van de automobilisten zich aan de snelheid houdt, kan worden gesteld dat de weginfrastructuur past bij het gewenste verkeersgedrag (snelheid). De overige 15% van de weggebruikers laat zich in de regel minder sturen door de weginrichting.*

Telling 2, Marktveld:

- De totale verkeersintensiteiten liggen tussen de 260 motorvoertuigen op werkdagen en 200 motorvoertuigen in weekenddagen.
- De V85 van richting 1 (richting Kraanstraat) is 28 km/u. Richting 2 is niet van toepassing hier, omdat er sprake is van eenrichtingsverkeer.

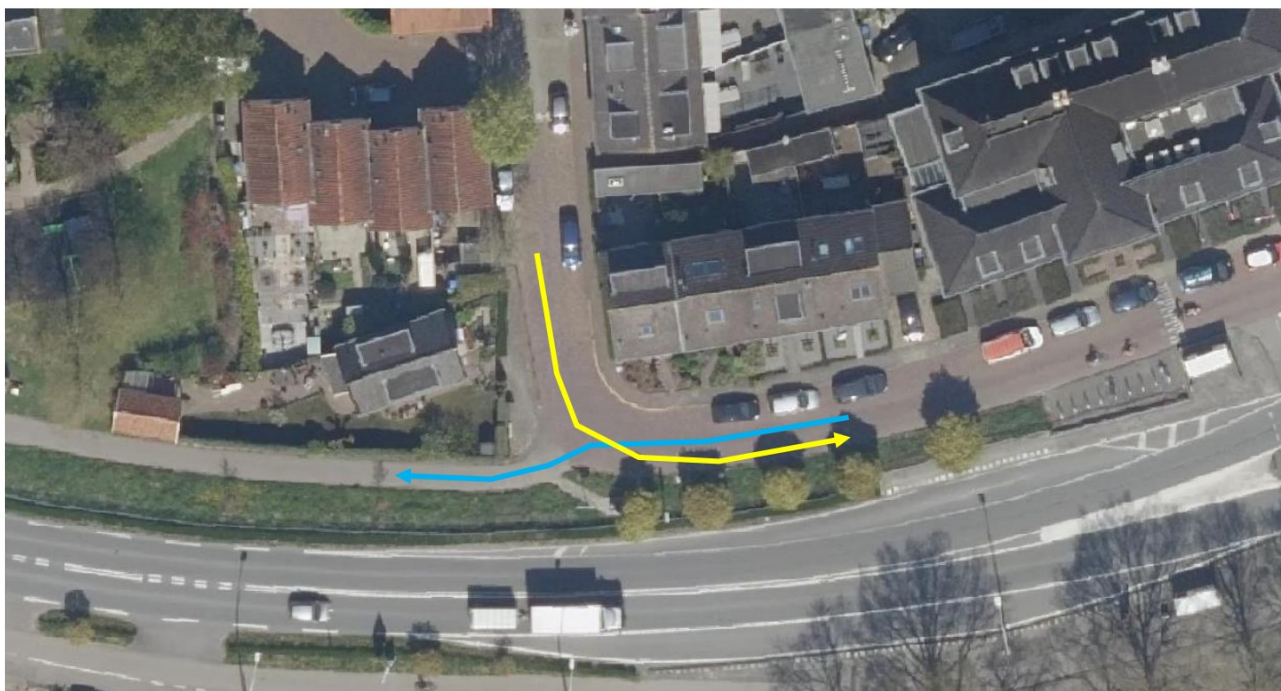
Geconcludeerd kan worden dat er niet tot nauwelijks te hard worden gereden door de meerderheid van de bestuurders. In de ervaring van mensen kan dat echter anders liggen. Door de smalle wegen, aanwezigheid van voetgangers en fietsers kan 30-35 km/h als ongewenst hard worden ervaren. Juridisch is dit echter niet ter sprake.

Mogelijke maatregelen om de snelheid verder te verlagen zijn beperkt. Snelheidsremmende maatregelen zoals drempels of plateaus zijn ingericht om met 30 km/h overheen te kunnen rijden, mede in verband met hulpdiensten. Nadelig van drempels is dat deze kunnen leiden tot geluid- en trillingsoverlast. Mede gezien de gevoelige bebouwing (zonder palenfundering) is dit onwenselijk. Wat mogelijk wel kan bijdragen is de uitstraling van de weg. Hoe meer het centrum de uitstraling van een verblijfsfunctie krijgt, hoe meer bestuurders de snelheid hierop zullen aanpassen.

Fietspad Kraanstraat

Er zijn signalen van bewoners dat fietsers gevaarlijke situaties ervaren bij het naderen van het fietspad ter hoogte van de Kraanstraat. Uit ongevalgegevens (ViaStat) blijkt er op dit punt één (geregistreerd) ongeval heeft plaatsgevonden. Dit ongeval vond in 2017 plaats tussen een personenauto en een E-bike.

Een mogelijke oorzaak van de (subjectieve) verkeersonveiligheid op dit punt is dat (doorgaande) fietsers die langs de N228 door Haastrecht (over Kraanstraat) met een redelijk tempo richting het fietspad rijden. Door de relatief lage intensiteit en snelheid van het autoverkeer op het Marktveld zijn fietsers mogelijk geneigd meer risico te nemen, terwijl ze wel voorrang moeten verlenen aan verkeer van rechts, zie figuur 2. Daarnaast zullen fietsers voorafgaand aan de kruising al links 'voorsorteren', mede om meer zicht op verkeer van rechts. Hierdoor is voorrang verlenen indien een auto van rechts komt op dat moment lastig en zullen fietsers voorrang 'nemen'.



Figuur 2 conflictpunt tussen fietser (blauw) en autoverkeer (geel)

Indien het parkeerverbod (gele markering) in de bocht door parkeerders gerespecteerd wordt is er voldoende zicht op verkeer van rechts. Indien dit niet het geval is, kan handhaving mogelijk voor een verbetering zorgen.

Fietsers zijn in dit geval verantwoordelijk voor het correct verlenen van voorrang. De oorzaak van het probleem zit dan ook voornamelijk in het gedrag van fietsers. Dat is op deze locatie niet of nauwelijks te beïnvloeden met behulp van fysieke maatregelen zoals bebording, markering of verharding.



Een alternatieve maatregel zou kunnen zijn om het eenrichtingsverkeer om te draaien. Dit is ook door bewoners voorgesteld. Voordelig is dat auto's met de fietsers in de Kraanstraat meerijden richting de kruising met het fietspad. Fietsers hoeven dan geen voorrang te verlenen aan gemotoriseerd verkeer van rechts (wel aan andere fietsers). Nadelig aan deze maatregel is dat op het Marktveld relatief veel fietsers van noord naar zuid rijden. Deze fietsers krijgen in dat geval juist te maken met verkeer dat in tegengestelde richting rijdt, terwijl er sprake is van een erg smalle rijbaan op het Marktveld. Ook is het zicht voor automobilisten op de kruising Marktveld – Hoogstraat op verkeer van rechts beperkt, wat ook met name voor fietsers vanuit de Veerstraat via Hoogstraat naar Marktveld een risico met zich meebrengt. Er is op het kruispunt niet tot nauwelijks ruimte om uit te wijken, waardoor onoverzichtelijke en onduidelijke situaties kunnen ontstaan. Daarnaast bestaat het risico dat (te) grote voertuigen op dit punt in een fuik rijden, omdat er op de kruising voor sommige voertuigen te weinig manoeuvreerruimte is. Ook dit vormt een risico voor de verkeersveiligheid en mogelijke schade aan gebouwen of wegmeubilair. Anderzijds kan gesteld worden dat het omdraaien van de rijrichting er wel aan bijdraagt dat er minder verkeer door het Marktveld rijdt. Tijdens een locatiebezoek is geconstateerd dat er voertuigen vanaf de Veerstraat via het Marktveld naar de rotonde N228 rijden, terwijl dat bij voorkeur via de Hoogstraat plaatsvindt. Indien het eenrichtingsverkeer wordt omgedraaid, kan dit verkeer enkel via de Hoogstraat in westelijke richting weggrijden.

De mogelijkheid tot het inrichten van de Kraanstraat als fietsstraat is geopperd door de gemeente. Dit zou betekenen dat de fietsers in de voorrang worden gesteld. Voordelig is dat fietsers een duidelijke plek op de weg krijgen, waarbij de auto 'te gast' is. Nadelig is echter dat fietsers geen voorrang hoeven te verlenen aan verkeer van rechts, waardoor zij geneigd zijn sneller te gaan fietsen. Omdat het zicht op de locatie al beperkt is, neemt het risico toe dat weggebruikers elkaar over het hoofd zien. Door het hogere snelheidsverschil zullen de gevolgen bij een aanrijding ernstiger zijn. Los van bovenstaande is het wenselijk een fietsstraat toe te passen als onderdeel van een duidelijke fietsstructuur, waarbij op grotere schaal (bijvoorbeeld in meerdere kernen langs de N228) fietsmaatregelen worden getroffen om een hoofdfietsroute te benadrukken. Korte segmenten, in dit geval ca. 100 meter, hebben daardoor slechts een beperkte geloofwaardigheid/toegevoegde waarde.

Geadviseerd wordt om de bestaande situatie te behouden. Het risico op nieuwe verkeersonveilige situaties is groter dan in de bestaande inrichting.

Parkeren

Parkeerdruk

Enkele bewoners zien graag meer parkeerplaatsen in het nieuwe ontwerp. Op basis van het uitgevoerde parkeeronderzoek (zie notitie 'Parkeeronderzoek centrum Haastrecht', lv-infra d.d. 30-9-2022) kan worden gesteld dat er sprake is van een hoge parkeerdruk in het centrum.

Vanuit de parkeerbehoefte is het voor de hand liggend om meer parkeerplaatsen te realiseren. Er zal echter een afweging moeten plaatsvinden tussen meer parkeren of meer verblijfskwaliteit. In een historisch centrum als Haastrecht is de ruimte per definitie te beperkt om alle functies evenveel ruimte te geven. Dit zal deels een politieke afweging zijn. In het kader van een autoluw centrum waarin verblijfskwaliteit en leefbaarheid worden benadrukt is steeds minder plaats voor autogebruik en dus ook parkeren. Gesteld kan worden dat de



parkeerplaats op het Concordiaplein voor veel bewoners, bezoekers en ondernemers een acceptabel alternatief kan zijn. De loopafstand tussen het parkeerterrein op de Grote Haven en het Concordiaplein is ongeveer 150 m.

Haaks of langsparkeren

Met betrekking tot de inpassing van parkeerplaatsen wordt door bewoners aangegeven dat zij liever langsparkerplaatsen hebben in plaats van haakse parkeervakken op de Grote Haven. Beide opties zijn mogelijk binnen de richtlijnen. Vanuit verkeersveiligheid is langsparkeren conform de richtlijnen wenselijker, omdat bij haaks parkeren sprake is van beperkt zicht op het verkeer.

Een aandachtspunt op de Grote Haven is dat verkeer uit meerdere richtingen komt (rijbaan, parkeerplaatsen plein) en dat er fietsers op de rijbaan zitten. Indien voor haaks parkeren wordt gekozen is het daarom wenselijk om te zorgen dat het zicht op verkeer op de rijbaan zo goed mogelijk is. Dit kan bijvoorbeeld worden versterkt door een extra (manoeuvrereer)strook voor de parkeerplaatsen te realiseren, waardoor voertuigen niet direct op de rijbaan komen bij het (achteruit) uitrijden.

Blaauwe Zone

Bewoners geven aan dat de blauwe zone in Marktveld onvoldoende benut wordt en kan worden weggelaten in het nieuwe centrumplan.

Op basis van het uitgevoerde parkeeronderzoek (zie notitie 'Parkeeronderzoek centrum Haastrecht', lv-infra d.d. 30-9-2022) kan worden gesteld dat de blauwe zone aan het Marktveld binnen de geldende venstertijden tussen de 44% en 67% benut wordt. Er zijn altijd drie of meer plaatsen beschikbaar. Op basis van de totale parkeerdruk in de blauwe zones kan worden gesteld dat indien de blauwe zone op het Marktveld wordt opgeheven, dat de overige blauwe zones nog voldoende restcapaciteit hebben om dit te compenseren.

Indien het wenselijk is om het aantal parkeerplaatsen binnen blauwe zones te verminderen, is de blauwe zone in het Marktveld het meest voor de hand liggend om op te heffen. Enerzijds doordat de locatie voor bezoekers enigszins afgezonderd ligt en daardoor minder voor de hand liggend is. En anderzijds om tegemoet te komen aan de hoge parkeerdruk in het overig gedeelte van het Marktveld.

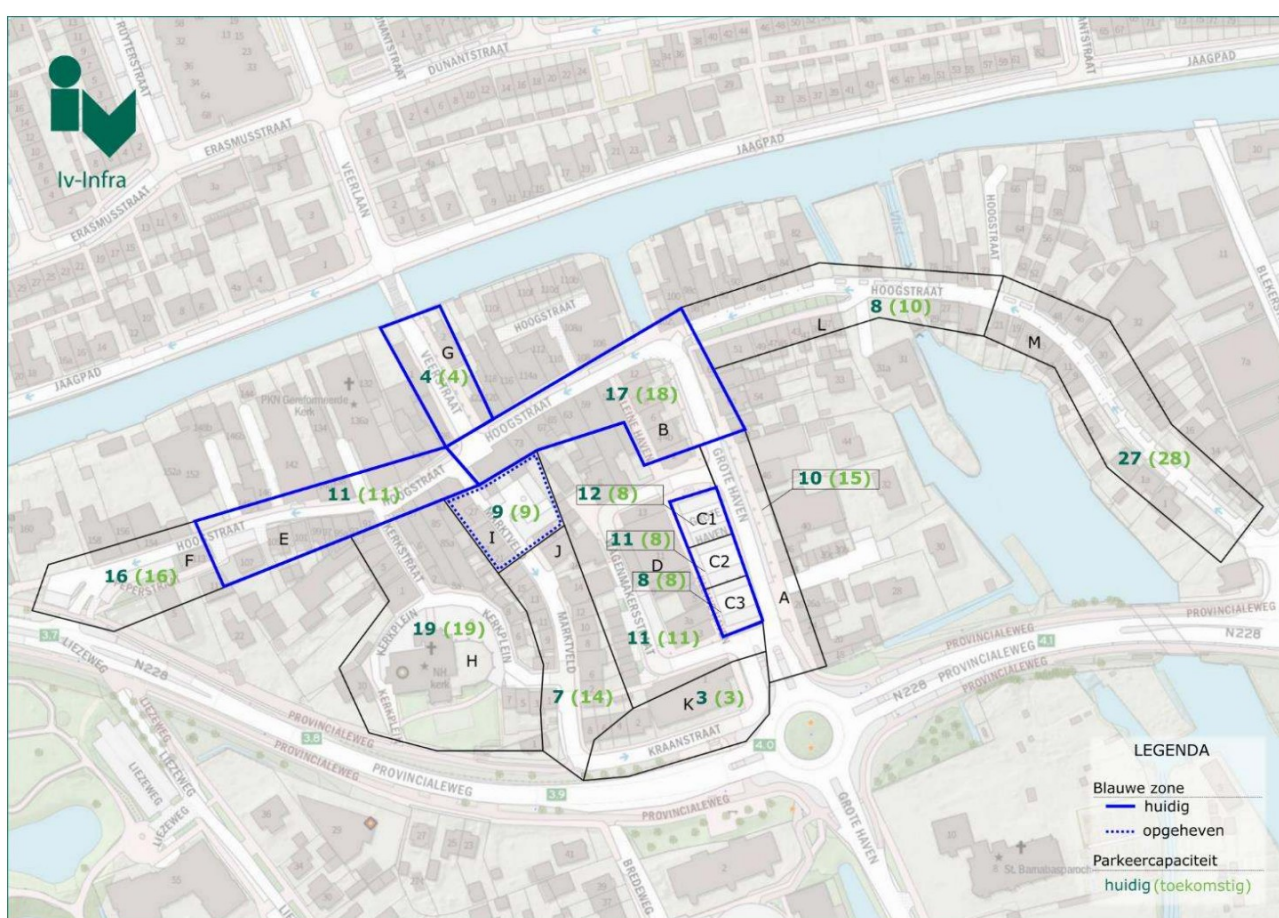
Voor de blauwe zones op de Grote Haven geldt dat deze tijdens op het drukste moment waarin de blauwe zones actief waren 60% bezetting hebben (dinsdagochtend 10:00 uur). Dat geeft een restcapaciteit van 17 voertuigen op dat moment. Dat biedt ruimte om een deel van de parkeerplaatsen uit de blauwe zone te halen, om bijvoorbeeld de parkeerdruk in de Wagenmakersstraat te verlichten.

Bovenstaande conclusies zijn gebaseerd op momentopnamen. Het risico bestaat dat die momenten niet voldoende representatief zijn voor de gemiddelde situatie.

Indien het wenselijk is om optimaal gebruik te maken van de parkeercapaciteit is het advies om het aantal parkeerplaatsen in de blauwe zone te verminderen. Het opheffen van blauwe zones kan wel als gevolg hebben dat de parkeerdruk in het totale onderzoeksgebied toeneemt. Evaluatie van dergelijke maatregelen is daarom raadzaam.

Een aanvullende mogelijkheid is bepaalde doelgroepen een ontheffing aan te bieden voor de blauwe zone, bijvoorbeeld voor één voertuig per huishouden in een blauwe zone. Voordelig is dat er gerichter onderscheid kan worden gemaakt tussen bewoners, ondernemers en bezoekers. Mogelijk risico is dat de blauwe zones te veel gebruikt worden door mensen met een ontheffing, waardoor het doel van een blauwe zone beperkt wordt. Er dient hier een balans in gevonden te worden.

In figuur 3 is een vergelijking tussen bestaande capaciteit en de capaciteit van het nieuwe ontwerp weergegeven. Eventuele gereserveerde plaatsen (elektrisch, gehandicapt) zijn met '1' aangeduid.



Figuur 3 Parkeercapaciteit bestaand en nieuw

Schetsontwerp

Het concept schetsontwerp van 24 april 2022 is voorzien van opmerkingen/verbetervoorstellen. Deze opmerkingen zijn in een losse tekening opgenomen, zie bestand:

([HST2003 SOq-T99 Concept Nieuwe situatie kleur \(opmerkingen iv-infra\).pdf](#)).



A. Bijlage

Zie meegezonden document: 'INFR220667-TEL-Uitwerking tellingen Haastrecht'

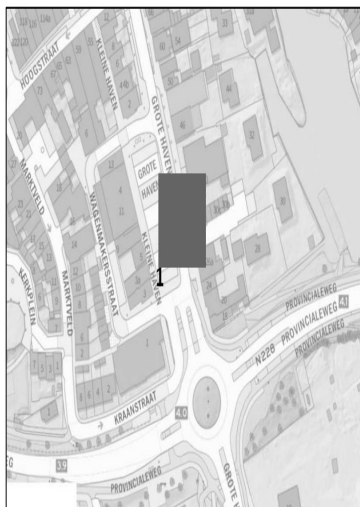
B. Bijlage

Zie meegezonden document: HST2003_SOG-T99 Concept_Nieuwe situatie_kleur_(opmerkingen iv-infra).pdf



Telling 1

Straat : Grote Haven
Periode : 01-09-2022 - 19-09-2022
1) Richting : N228
2) Richting : Hoogstraat



Bijzonderheden
Gedurende de meting hebben zich geen bijzonderheden voorgedaan.

Intensiteiten gemotoriseerd verkeer

Werkdag

Gemiddelde intensiteiten

Klassen:	Richting 1	%	Richting 2	%	Totaal	%
Licht	255	87,6%	1.471	93,5%	1.726	92,5%
Middelzwaar	21	7,2%	67	4,3%	88	4,7%
Zwaar	15	5,2%	36	2,3%	51	2,7%
Totaal	291	100,0%	1.574	100,0%	1.865	100,0%

Drukste uur

Ochtend	Richting 1	%	Richting 2	%	Totaal
08:00	20	19,0%	85	81,0%	105
Avond	Richting 1	%	Richting 2	%	Totaal
17:00	26	14,1%	159	85,9%	185

Weekenddag

Gemiddelde intensiteiten

Klassen:	Richting 1	%	Richting 2	%	Totaal	%
Licht	194	89,8%	1.311	95,6%	1.505	94,8%
Middelzwaar	11	5,1%	34	2,5%	45	2,8%
Zwaar	11	5,1%	27	2,0%	38	2,4%
Totaal	216	100,0%	1.372	100,0%	1.588	100,0%

Drukste uur

Ochtend	Richting 1	%	Richting 2	%	Totaal
08:00	11	22,0%	39	78,0%	50
Avond	Richting 1	%	Richting 2	%	Totaal
17:00	18	14,3%	108	85,7%	126

Snelheid

Gemiddelde intensiteiten naar snelheidsklasse

Klassen:	Richting 1	%	Richting 2	%
<20 km/u	154	52,7%	344	21,9%
20-30 km/u	117	40,1%	836	53,1%
30-40 km/u	13	4,5%	362	23,0%
40-50 km/u	1	0,3%	28	1,8%
50-60 km/u	1	0,3%	1	0,1%
>60 km/u	6	2,1%	3	0,2%
V85	28	km/u	33	km/u

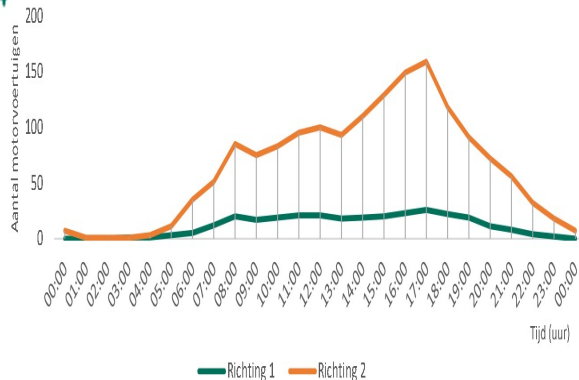
Gemiddelde intensiteiten naar snelheidsklasse

Klassen:	Richting 1	%	Richting 2	%
<20 km/u	105	48,8%	257	18,7%
20-30 km/u	91	42,3%	754	55,0%
30-40 km/u	12	5,6%	333	24,3%
40-50 km/u	1	0,5%	23	1,7%
50-60 km/u	0	0,0%	2	0,1%
>60 km/u	6	2,8%	3	0,2%
V85	29	km/u	33	km/u

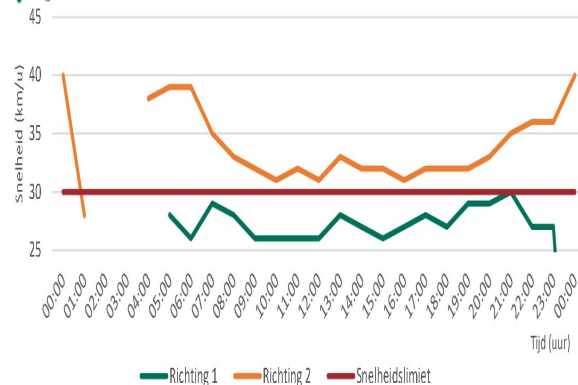
Dagpatroon



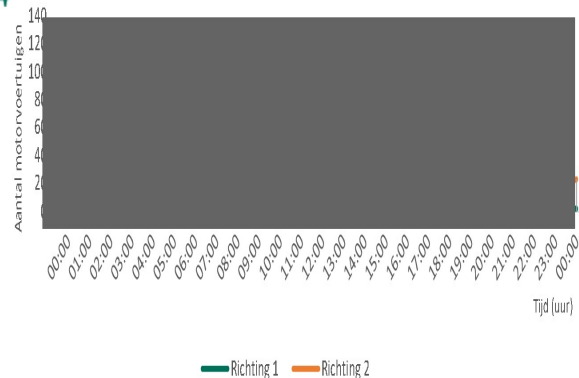
Werkdag



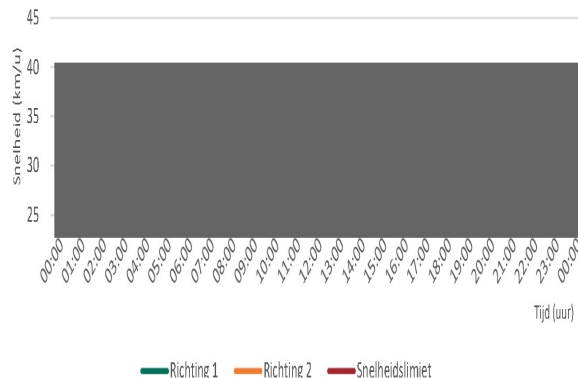
V85 Werkdag



Weekenddag



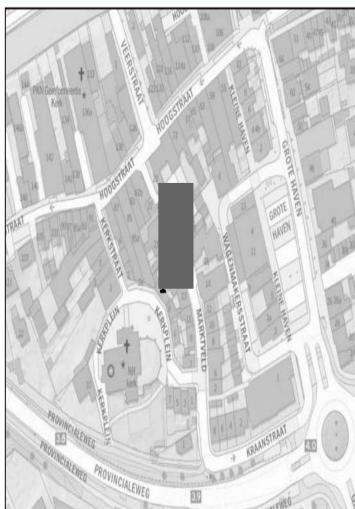
V85 weekenddag





Telling 2

Straat : Marktveld
Periode : 01-09-2022 - 19-09-2022
1) Richting : Kerkplein
2) Richting : Hoogstraat



Bijzonderheden

Kanaal 1 is de goede rijrichting. Op kanaal 1 zijn er op 13 september vanaf 23:00 uur tot en met 14 september 17:00 uur geen intensiteiten geregistreerd. Vermoedelijke oorzaak geparkeerde auto op de teisleng.

Intensiteiten gemotoriseerd verkeer



Werkdag						
Gemiddelde intensiteiten						
Klassen:	Richting 1	%	Richting 2	%	Totaal	%
Licht	253	96,6%	3	75,0%	256	96,2%
Middelzwaar	7	2,7%	1	25,0%	8	3,0%
Zwaar	2	0,8%	0	0,0%	2	0,8%
Totaal	262	100,0%	4	100,0%	266	100,0%

Drukste uur					
Ochtend	Richting 1	%	Richting 2	%	Totaal
08:00	26	100,0%	0	0,0%	26
Avond	Richting 1	%	Richting 2	%	Totaal
16:00	22	100,0%	0	0,0%	22

Weekenddag						
Gemiddelde intensiteiten						
Klassen:	Richting 1	%	Richting 2	%	Totaal	%
Licht	189	94,5%	2	66,7%	191	94,1%
Middelzwaar	6	3,0%	1	33,3%	7	3,4%
Zwaar	5	2,5%	0	0,0%	5	2,5%
Totaal	200	100,0%	3	100,0%	203	100,0%

Drukste uur					
Ochtend	Richting 1	%	Richting 2	%	Totaal
08:00	7	100,0%	0	0,0%	7
Avond	Richting 1	%	Richting 2	%	Totaal
16:00	14	100,0%	0	0,0%	14

Snelheid



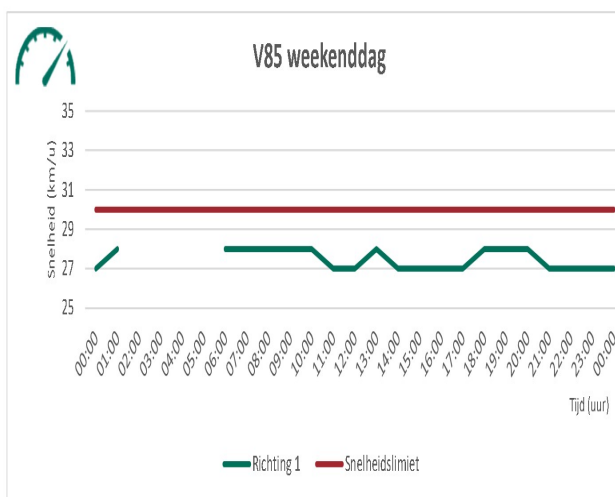
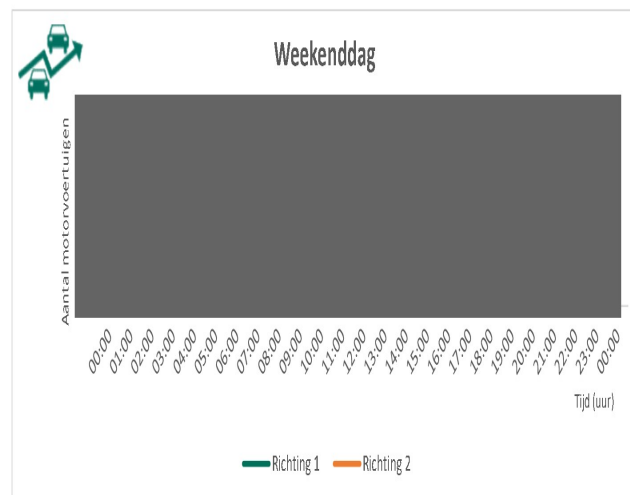
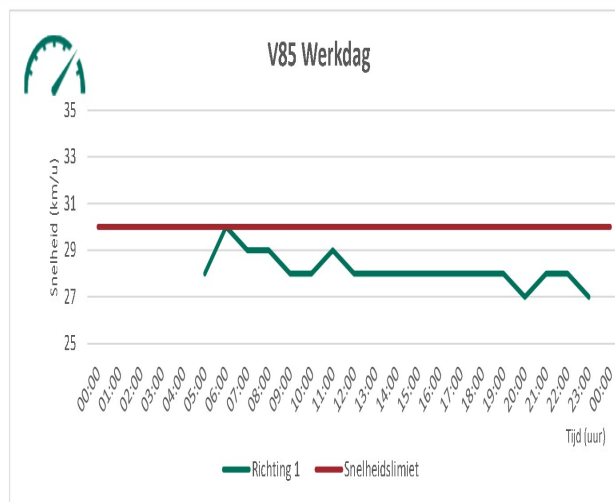
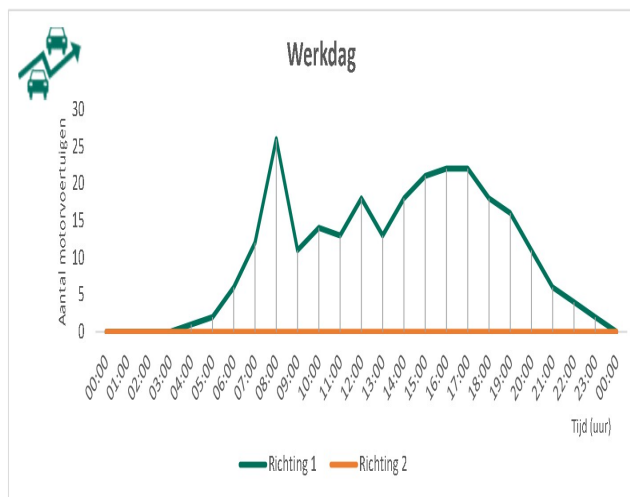
Gemiddelde intensiteiten naar snelheidsklasse

Klassen:	Richting 1	%
<20 km/u	91	34,6%
20-30 km/u	156	59,3%
30-40 km/u	14	5,3%
40-50 km/u	1	0,4%
50-60 km/u	0	0,0%
>60 km/u	1	0,4%
V85	28	km/u

Gemiddelde intensiteiten naar snelheidsklasse

Klassen:	Richting 1	%
<20 km/u	82	41,2%
20-30 km/u	110	55,3%
30-40 km/u	7	3,5%
40-50 km/u	0	0,0%
50-60 km/u	0	0,0%
>60 km/u	0	0,0%
V85	28	km/u

Dagpatroon





Notitie

Voor: Ingenieursbureau Krimpenerwaard
Van: [REDACTED] / [REDACTED]
Bedrijf: Iv-Infra b.v.
Versie: A
Datum: 14 oktober 2022
Referentie: INFR220667
Onderwerp: Parkeeronderzoek centrum Haastrecht

Aanleiding

Het centrum van Haastrecht krijgt een herinrichting. Daarvoor heeft Ingenieursbureau Krimpenerwaard behoefte aan inzicht in de parkeerdruk in het centrum en het gebruik van de blauwe zones. De resultaten van dit parkeeronderzoek worden behandeld in deze notitie.

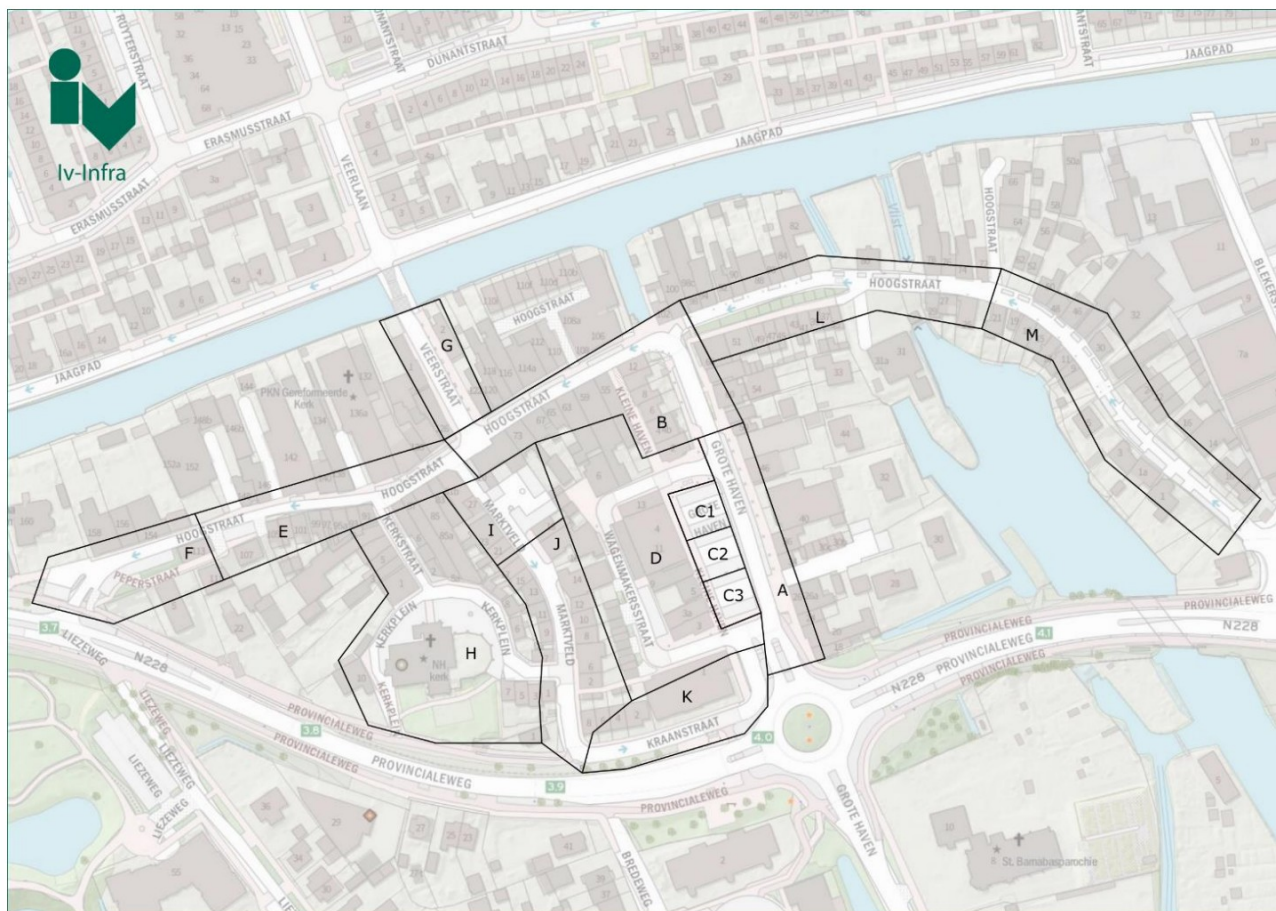
Het onderzoek

In het centrum van Haastrecht en in de directe omgeving daarvan is een parkeeronderzoek uitgevoerd om inzicht te bieden in de bezetting van de (openbare) parkeerplaatsen. Hiervoor is op maatgevende momenten geteld:

- 1 8 september 2022 14:00 (donderdagmiddag, tijdens weekmarkt)
- 2 13 september 2022 10:00 (dinsdag ochtend)
- 3 13 september 2022 15:00 (dinsdag middag)
- 4 13 september 2022 19:00 (dinsdag avond)
- 5 13 september 2022 23:00 (dinsdag avond)
- 6 17 september 2022 16:00 (zaterdag middag)
- 7 17 september 2022 19:00 (zaterdag avond)
- 8 18 september 2022 10:00 (zondag ochtend, tijdens kerkdiensten)

Onderzoeksgebied

Het parkeeronderzoek is uitgevoerd in het onderzoeksgebied zoals weergegeven in figuur 1. Daarin is tevens de gebiedsindeling opgenomen. Deze gebieden zijn enerzijds gebaseerd op een acceptabele loopafstand van 100 m. Om specifiek inzicht te krijgen in het gebruik van het parkeerterrein (blauwe zone) aan de Grote Haven is dit gebied in drie delen opgesplitst (C1,C2,C3).



Figuur 1 Onderzoekskaart Centrum Haastrecht



Bijzonderheden

Tijdens de uitvoering van het parkeeronderzoek zijn een aantal bijzonderheden geconstateerd die van invloed zijn op het parkeeronderzoek.

- Op donderdagen in de Hoogstraat zijn twee parkeerplaatsen gereserveerd voor het plaatsen van huisvuil afvalcontainers. In deelgebieden L en M is daarom op de donderdag een afname van twee parkeerplaatsen door 'ander gebruik'.
- Het kruispunt Marktveld – Kerkplein is uitgevoerd als een drempelplateau. Het is verboden te parkeren op kruispunten en vijf meter daar vandaan. Er zijn voertuigen geregistreerd op en direct naast het plateau. Deze voertuigen zijn als foutief geregistreerd. Deze plaatsen zijn ook niet als capaciteit opgenomen.
- In deelgebied F is op alle momenten een afname van vier parkeerplaatsen waargenomen. De parkeerplaatsen worden vanwege bouwwerkzaamheden gebruikt als werkplaats.
- In deelgebied B is tijdens alle meetmomenten een afname van één parkeerplaats vanwege een geplaatste bouwafvalcontainer.
- Deelgebied H (kerkplein) wordt met bebording aangeduid als een parkeerterrein. Parkeerterrein typeren zich onder andere door vakverdeling, maar dat is hier niet het geval. Voertuigen in dit deelgebied zijn daarom geregistreerd als rijbaan parkeren. De capaciteit is bepaald op basis van hoeveel in de praktijk kunnen staan door haaks ten opzichte van de rijbaan te parkeren.
- In deelgebied D zijn veel foutief geparkeerde voertuigen waargenomen. Er wordt geparkeerd op inritten en voor garagedeuren, dit is niet toegestaan. De foutief geparkeerde voertuigen blokkeren daarmee ook de manoeuvreerruimte van nabijgelegen parkeervakken.
- Deelgebied B is onderdeel van de parkeerschijfzone (blauwe zone) in het centrum. De venstertijden van de blauwe zone zijn kenbaar gemaakt op onderborden. De blauwe zone geldt op maandag t/m zaterdag van 09u tot 18u, op vrijdag tot 21u. Binnen de venstertijden is het alleen toegestaan te parkeren op parkeervakken, buiten die tijden mag ook op de rijbaan geparkeerd worden. Er mag binnen de blauwe zone 1,5 uur geparkeerd worden. Binnen de blauwe zone is rijbaan parkeren mogelijk in deelgebieden B en G met elk ruimte voor vier voertuigen. Om deze wisselende capaciteit gelijk te trekken tussen alle telmomenten is deze binnen de venstertijden ingevoerd als 'ander gebruik'. Hierdoor blijft de getoonde bezetting in lijn met de situatie buiten.
- Op donderdagen is er een markt aan de Grote Haven, vanwege die reden mag er niet geparkeerd worden die dag tussen 07 - 18u in deelgebieden C1, C2 en C3. Tijdens de telling werd C1 niet gebruikt door marktkramen. Er werd tijdens de markt wel in C1 geparkeerd.
- In algemene zin geldt dat het centrum van Haastrecht bestaat uit smalle historische straatjes waar weinig ruimte is voor voertuigen, zowel op de rijbaan als in aanbod van parkeerplaatsen. Er wordt in dergelijke situaties door weggebruikers 'creatief' met de beschikbare ruimte omgegaan, waardoor de kans op foutparkeren toeneemt.



Resultaten

De resultaten van de parkeerdrukmeting zijn in tabelvorm weergegeven in bijlage A. Daarbij zijn de deelgebieden waar tijdens de betreffende telling de blauwe zone actief was met blauw aangegeven.

Uit de resultaten kan het volgende worden geconcludeerd:

- Op werkdagen is de parkeerdruk met name in de avond hoog. Om 19:00 uur en 23:00 uur is er veel parkeervraag, de parkeerdruk is respectievelijk 91% en 92%.
- In de deelgebieden D, J, K, L en M is in meerdere gevallen sprake van een bezetting van >100%. De parkeervraag kan op de meeste momenten niet (geheel) in aangrenzende gebieden worden opgevangen.
- Op zaterdagavond 19:00 uur is de parkeerdruk in het hele gebied het hoogst met 107%. De hoge parkeervraag ontstaat mogelijk doordat veel bewoners thuis zijn en de horeca op dat moment goed bezocht wordt.
- In deelgebied J is op alle telmomenten sprake van een overbezetting (>100%). Dat is te verklaren doordat er hier foutief wordt geparkeerd (op trottoir, voor uitritten en op de rijbaan waar dat niet is toegestaan).
- Op dinsdagavond 23:00 is de parkeerdruk (buiten de venstertijden) in de blauwe zones 54%, buiten de zones is de parkeerdruk 120%. Dit is mogelijk te verklaren doordat veel bewoners voor het einde van de venstertijden al hebben geparkeerd, of willen voorkomen dat ze 's ochtends de auto moeten verplaatsen. Het kan ook een indicatie zijn dat er onder bewoners bepaalde informele afspraken/gebruiken zijn over wie waar parkeert.
- De parkeerdruk in de blauwe zone op het Marktveld is op het drukste moment (dinsdagmiddag) 67%. Er waren op dat moment nog drie parkeerplaatsen beschikbaar.
- De parkeerdruk in de blauwe zone op de Grote Haven © en het oostelijke gedeelte van de Hoogstraat (B) is op het drukste moment (dinsdagochtend) ca. 61%. Er waren op dat moment nog 17 parkeerplaatsen beschikbaar.
- De parkeerdruk in de blauwe zone op het westelijke gedeelte van de Hoogstraat was op het drukste moment 45%.
- Binnen de venstertijden van de blauwe zone verschilt de parkeerdruk aanzienlijk. Op dinsdag 10:00 en 15:00 is de parkeerdruk in de deelgebieden met blauwe zone 54% en 46%. In de overige deelgebieden is de parkeerdruk respectievelijk 84% en 83%. Op zaterdagmiddag 16:00 is de parkeerdruk 59% binnen de blauwe zone('s) en 96% in de overige gebieden.
- Vanuit de beschikbare capaciteit en gemeten bezetting geredeneerd zijn er minder parkeerplaatsen in de blauwe zone nodig. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de tellingen momentopnames zijn, waardoor eventuele pieken niet zijn geconstateerd. Omdat de parkeerplaatsen binnen de blauwe zones in Haastrecht beperkt zijn qua aantal, maken enkele voertuigen al grote procentuele verschillen. Bij blauwe zones is de beschikbare restcapaciteit in de regel hoger is dan daarbuiten, omdat er meer verloop van parkeerders is.



A. Resultaten

A.1. Telresultaten donderdag 8 september 2022 14:00 (markt)

Resultaten meting	Donderdag 14:00				
Deelgebied	Capaciteit	Ander gebruik	Voertuigen	Overschot/tekort	Percentage
A	10		9	+1	90%
B	17	5	11	+1	92%
C1	11		9	+2	82%
C2	11	11	0	0	-
C3	9	9	0	0	-
D	11		15	-4	136%
E	11		5	+6	45%
F	16	4	10	+2	83%
G	4	4	0	0	-
H	18		13	+5	72%
I	9		5	+4	56%
J	7		12	-5	171%
K	3		2	+1	67%
L	8	1	7	0	100%
M	27	1	13	+13	50%
Totaal	172	35	111	+26	81%



A.2. Telresultaten dinsdag 13 september 2022 10:00, 15:00, 19:00 en 23:00 (werkdag)

Resultaten meting						Resultaten meting					
Dinsdag 10:00						Dinsdag 15:00					
Deelgebied	Capaciteit	Ander gebruik	Voertuigen	Overschot/tekort	Percentage	Deelgebied	Capaciteit	Ander gebruik	Voertuigen	Overschot/tekort	Percentage
A	10		7	+3	70%	A	10		8	+2	80%
B	17	5	6	+6	50%	B	17	5	10	+2	83%
C1	11		7	+4	64%	C1	11		5	+6	45%
C2	11		6	+5	55%	C2	11		3	+8	27%
C3	9		7	+2	78%	C3	9		3	+6	33%
D	11		17	-6	155%	D	11		16	-5	145%
E	11		4	+7	36%	E	11		2	+9	18%
F	16	4	8	+4	67%	F	16	4	6	+6	50%
G	4	4	0	0	-	G	4	4	0	0	-
H	18		14	+4	78%	H	18		13	+5	72%
I	9		4	+5	44%	I	9		6	+3	67%
J	7		9	-2	129%	J	7		10	-3	143%
K	3		3	0	100%	K	3		3	0	100%
L	8		5	+3	63%	L	8		8	0	100%
M	27		18	+9	67%	M	27		16	+11	59%
Totaal	172	13	115	+44	72%	Totaal	172	13	109	+50	69%

Resultaten meting						Resultaten meting					
Dinsdag 19:00						Dinsdag 23:00					
Deelgebied	Capaciteit	Ander gebruik	Voertuigen	Overschot/tekort	Percentage	Deelgebied	Capaciteit	Ander gebruik	Voertuigen	Overschot/tekort	Percentage
A	10		9	+1	90%	A	10		9	+1	90%
B	17	1	6	+10	38%	B	17	1	6	+10	38%
C1	11		10	+1	91%	C1	11		8	+3	73%
C2	11		11	0	100%	C2	11		7	+4	64%
C3	9		8	+1	89%	C3	9		4	+5	44%
D	11	0	18	-7	164%	D	11		19	-8	173%
E	11		10	+1	91%	E	11		10	+1	91%
F	16	4	10	+2	83%	F	16	4	11	+1	92%
G	4		0	+4	0%	G	4		0	+4	0%
H	18		21	-3	117%	H	18		23	-5	128%
I	9		4	+5	44%	I	9		3	+6	33%
J	7		10	-3	143%	J	7		13	-6	186%
K	3		3	0	100%	K	3		3	0	100%
L	8		8	0	100%	L	8		11	-3	138%
M	27		24	+3	89%	M	27		26	+1	96%
Totaal	172	5	152	+15	91%	Totaal	172	5	153	+14	92%



A.3. Telresultaten 24 en 25 september 2022 16:00, 19:00 en 10:00 (weekenddag en kerkdienst)

Resultaten meting						Resultaten meting						Resultaten meting					
Zaterdag 16:00						Zaterdag 19:00						Zondag 10:00					
Deelgebied	Capaciteit	Ander gebruik	Voertuigen	Overschot/tekort	Percentage	Deelgebied	Capaciteit	Ander gebruik	Voertuigen	Overschot/tekort	Percentage	Deelgebied	Capaciteit	Ander gebruik	Voertuigen	Overschot/tekort	Percentage
A	10		8	+2	80%	A	10		10	0	100%	A	10		8	+2	80%
B	17	5	9	+3	75%	B	17	1	14	+2	88%	B	17	1	12	+4	75%
C1	11		7	+4	64%	C1	11		11	0	100%	C1	11		7	+4	64%
C2	11		6	+5	55%	C2	11		11	0	100%	C2	11		8	+3	73%
C3	9		5	+4	56%	C3	9		9	0	100%	C3	9		8	+1	89%
D	11		15	-4	136%	D	11		18	-7	164%	D	11		14	-3	127%
E	11		5	+6	45%	E	11		13	-2	118%	E	11		12	-1	109%
F	16	4	11	+1	92%	F	16	4	12	0	100%	F	16	4	12	0	100%
G	4	4	1	-1	-	G	4		0	+4	0%	G	4		0	+4	0%
H	18		16	+2	89%	H	18		21	-3	117%	H	18		18	0	100%
I	9		4	+5	44%	I	9		9	0	100%	I	9		6	+3	67%
J	7		10	-3	143%	J	7		14	-7	200%	J	7		10	-3	143%
K	3		2	+1	67%	K	3		2	+1	67%	K	3		3	0	100%
L	8		7	+1	88%	L	8		8	0	100%	L	8		9	-1	113%
M	27		23	+4	85%	M	27		26	+1	96%	M	27		25	+2	93%
Totaal	172	13	129	+30	81%	Totaal	172	5	178	-11	107%	Totaal	172	5	152	+15	91%