



**PARKEERONDERZOEK KERNEN SLUIS EN
CADZAND-BAD**



PARKEERONDERZOEK KERNEN SLUIS EN CADZAND-BAD

Rapportage

Haarlem, 10 mei 2023

In opdracht van:

Gemeente Sluis



Colofon

Opdrachtgever:	Gemeente Sluis
Rapport:	Parkeeronderzoek kernen Sluis en Cadzand-Bad
Projectnummer:	1183.23.1.1.2
Versie:	concept 2
Datum:	10 mei 2023
Auteur(s):	J. S. de Vries

Wateringweg 1 C06
2031 EK Haarlem

+ 31 (0)23 888 23 82
info@trajan.nl
<https://trajan.nl>

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op enig andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van trajan.

SAMENVATTING EN CONCLUSIES

Begin maart 2023 is in 9 kernen van de gemeente Sluis een parkeeronderzoek uitgevoerd. Deze rapportage gaat in de op de parkeersituatie in de kernen Sluis en Cadzand-Bad. In deze kernen zijn opgeteld 4.055 parkeerplaatsen: 2.438 plekken in Sluis en 1.617 in Cadzand-Bad. Van de plekken in Sluis is ongeveer 60 procent gefiscaliseerd, en circa 10 procent gereserveerd voor belanghebbenden parkeren. Het overgrote deel van de gefiscaliseerde plekken, zowel in Cadzand-Bad als in Sluis, liggen op terreinen (zie tabel 1).

Tabel capaciteit in kernen Sluis en Cadzand-Bad

Kern/regime	openbaar				totaal	bijzonder	totaal
	vrij	fiscaal	bl. zone	belangh.			
Sluis	441	1.571	11	360	2.383	55	2.438
straat	441	89	11	360	901	23	924
terrein		1.482			1.482	32	1.514
Cadzand-Bad	539	731	6	297	1.573	44	1.617
straat	480	73	6	249	808	20	828
terrein	59	658		48	765	24	789
Totaal	980	2.302	17	657	3.956	99	4.055

Parkeerdruk

Gemiddeld lag de parkeerdruk over alle meetmomenten voor het hele onderzoeksgebied op 20 procent. De parkeerdruk op de verschillende meetmomenten varieerde weinig naar het moment van de dag. Over het algemeen hadden de terreinen een lagere parkeerdruk dan de straten.

Op straat is de hoogste parkeerdruk gemeten op zaterdagmiddag, met 48 procent. Op de terreinen lag de piek echter op zondagmiddag, met een bezettingsgraad van 23 procent.

Parkeren in de gereguleerde gebieden

De parkeerdruk op belanghebbendenplekken in de kern Sluis varieerde van 29 procent op maandagmorgen tot 74 procent in de nacht. Op zondag was de parkeerdruk 68 procent op beide meetmomenten. Het ongereguleerde gebied had vooral overdag een hogere parkeerdruk dan het gebied met belanghebbenden parkeren. Piekmomenten in het ongereguleerde gebied waren vooral de zaterdag- en zondagmiddag. Op beide momenten is een parkeerdruk van 76 procent gemeten.

De parkeerdruk in Cadzand-Bad voor alle openbare parkeerplaatsen lag op alle meetmomenten onder 20 procent. Het moment met de hoogste parkeerdruk was de

zaterdagmiddag. In het gebied met belanghebbenden parkeren schommelde de parkeerdruk rond 20 procent, met pieken op donderdagmorgen (29 procent) en zaterdagmiddag. De parkeerdruk in het gefiscaliseerde gebied was het hoogst: op zaterdagmiddag 49 procent, en op donderdag 40 procent in de ochtend, en 47 procent in de late middag.

Herkomst parkeerders

In de kern Sluis was het aandeel lokale parkeerders zeer hoog. Een klein deel had wel een andere herkomst, in het bijzonder België. In het ongereguleerde gebied is ongeveer de helft van de parkeerders afkomstig uit het onderzoeksgebied zelf. Tijdens de nachtmeting was ongeveer 7,5 procent afkomstig uit een ander deel van de gemeente en 9,5 procent (46 voertuigen) had een Belgisch kenteken. Op andere meetmomenten lag het aandeel Belgische kentekens in de kern Sluis tussen 5 en 9 procent.

Cadzand-Bad had een groter aandeel parkeerders uit de rest van Nederland, en minder parkeerders uit overig Sluis. Verder viel het lagere aandeel voertuigen uit België op, deels gecompenseerd door een hoger aandeel voertuigen uit Duitsland. Deze parkeerden overigens vooral in de belanghebbendenzones.

INHOUDSOPGAVE

Samenvatting en conclusies.....	I
1 Inleiding	1
1.1 Aanleiding.....	1
1.2 Onderzoeksgebied.....	1
1.3 Meetmomenten	1
1.4 Leeswijzer	2
2 Parkeercapaciteit	3
2.1 Inleiding.....	3
2.2 Algemene uitkomsten	3
2.3 Regulering.....	3
2.4 Straten en terreinen	4
2.5 Capaciteit naar parkeerregime en terreinen	5
3 Uitkomsten parkeerdruk.....	7
3.1 Inleiding.....	7
3.2 Uitkomsten parkeerdruk algemeen.....	7
3.3 Uitkomsten per motief	7
3.4 Herkomst.....	9
4 Parkeersituatie in de kern Sluis.....	10
4.1 Inleiding.....	10
4.2 Parkeerdruk.....	10
4.3 Parkeerdruk naar parkeerregime	13
4.3.1 Parkeerdruk op straat	13
4.3.2 Parkeerdruk op de parkeerterreinen	15
4.4 Parkeermotief.....	15
4.5 Herkomst.....	16
4.5.1 Herkomst parkeeders op straat	16
4.5.2 Herkomst parkeeders op parkeerterreinen	17
4.5.3 Herkomst naar motief	17
5 Parkeersituatie in Cadzand-Bad	19
5.1 Inleiding.....	19
5.2 Parkeerdruk.....	19
5.3 Parkeerdruk naar parkeerregime	21
5.3.1 Parkeerdruk op straat	21
5.3.2 Parkeerdruk op de terreinen.....	23
5.4 Parkeermotief.....	23
5.5 Herkomst parkeeders.....	24
5.5.1 Herkomst naar motief	25
Bijlagen	26
Bijlage I: Onderzoeksopzet.....	27
Bijlage II: Uitkomsten in tabelvorm.....	1
Bijlage III: Cartografie parkeerdruk	2

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

In het kader van het project Parkeren 2.0 is Gemeente Sluis bezig om de gehele gereguleerde parkeerketen te digitaliseren. Hiervoor is inzicht in de huidige parkeersituatie van het gereguleerd gebied en in een straal daaromheen van groot belang. Het gereguleerde gebied bestaat uit delen van de kernen Sluis, Cadzand-Bad, Breskens en Oostburg.

Daarnaast wordt er een visie op mobiliteit ontwikkeld. Ook hiervoor is inzicht in de parkeersituatie belangrijk. Om deze reden is naast bovenstaande twee kernen ook een parkeeronderzoek uitgevoerd in zeven andere kernen in de gemeente.

1.2 Onderzoeksgebied

Het complete onderzoek heeft zich naast Sluis en Cadzand-Bad gericht op de volgende kernen:

- Kern Oostburg;
- Kern Breskens;
- Kern Nieuwvliet-Dorp;
- Kern Groede;
- Kern Retranchement;
- Kern Zuidzande;
- Kern Cadzand-dorp.

In onderstaande figuur 1.1. is de ligging van deze kernen weergegeven. Deze rapportage gaat enkel in op de uitkomsten van Sluis en Cadzand-Bad.

1.3 Meetmomenten

De meting is verricht tussen donderdag 2 maart en maandag 13 maart 2023. Er is gemeten op 14 meetmomenten, het gaat hierbij om de onderstaande meetmomenten (zie tabel 1.1). In bijlage I is een meer uitgebreide verantwoording opgenomen van de uitvoering van het onderzoek, bijzonderheden en opmerkingen bij het onderzoek.

Tabel 1.1 uitvoering meetmomenten

	Datum	Ochtend	Voormiddag	Namiddag	Avond	Nacht
Donderdag	02-3-2023	10:00h	13:00	15:00	20:00	-
Vrijdag	03-3-2023	-	-	-	19:00	01:00 ¹
Zaterdag	04-3-2023	09:00	14:00	-	-	-
Zondag	05-3-2023	09:00	14:00	-	-	-
Maandag ²	13-3-2023 ³	10:00h	13:00	15:00	20:00	-

¹ Nacht van donderdag 2 maart op vrijdag 3 maart 2023

² Alleen Sluis en Cadzand-Bad

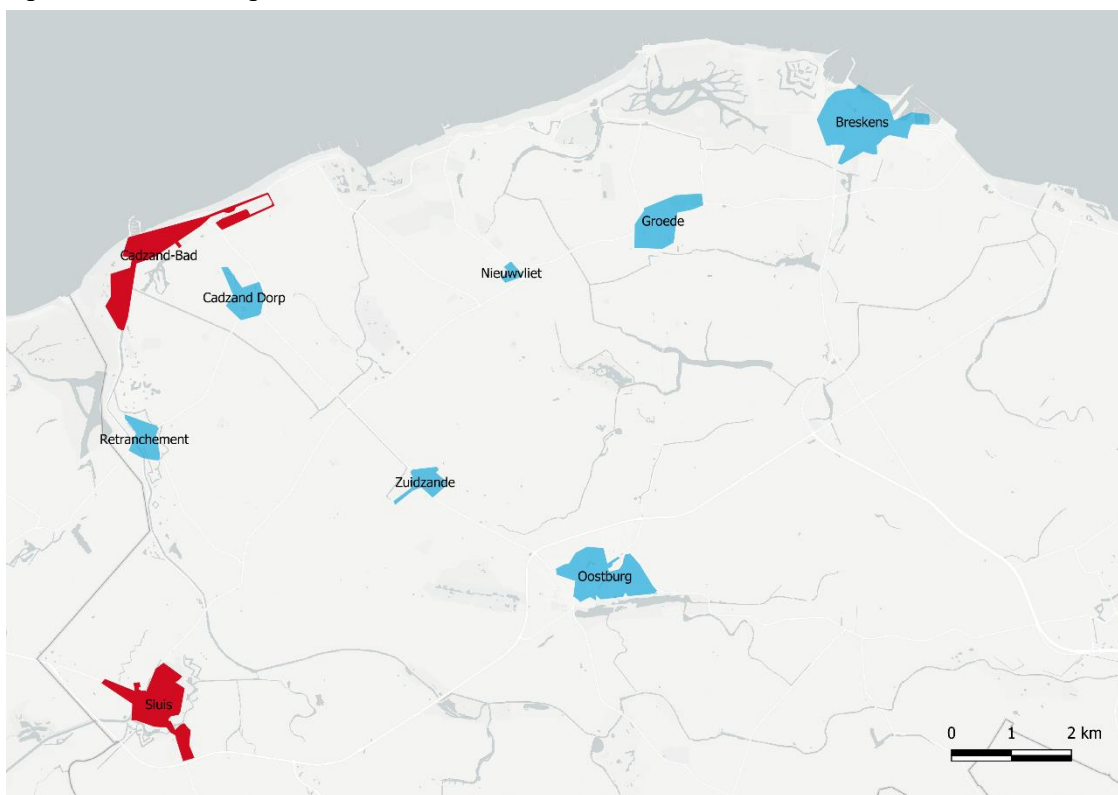
³ in verband met stremmingen van de scanauto is de oorspronkelijke meting van 6 maart herhaald op maandag 13 maart 2023

1.4 Leeswijzer

In deze rapportage wordt ingegaan op de onderzoeksresultaten in twee kernen: Sluis en Cadzand-Bad. Deze zijn in figuur 1.2 in rood weergegeven. De andere kernen komen aan bod in een aparte rapportage.

De indeling van deze rapportage is als volgt: in hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de uitkomsten van de parkeercapaciteit. Hoofdstuk 3 geeft een algemeen beeld van de uitkomsten van de parkeerdrukmeting. De hoofdstukken 4 en 5 gaan achtereenvolgens in op de parkeersituatie in de kernen Sluis en Cadzand-Bad. De uitkomsten van de overige kernen zijn inzichtelijk in het dashboard.

Figuur 1.2 Onderzoeksgebied



2 PARKEERCAPACITEIT

2.1 Inleiding

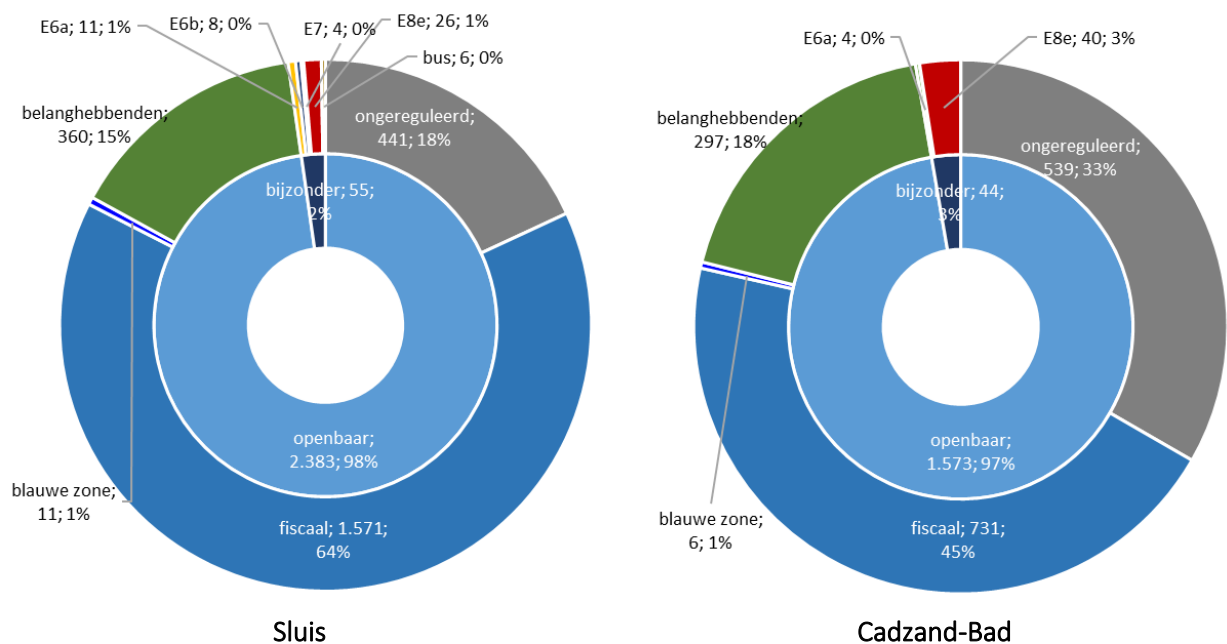
Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de getelde capaciteit in de kernen Sluis en Cadzand-Bad.

2.2 Algemene uitkomsten

In totaal liggen er in totaal 10.608 algemene parkeerplaatsen in het onderzoeksgebied. In de beide kernen liggen opgeteld 4.055 parkeerplaatsen: 2.438 plekken in Sluis en 1.617 in Cadzand-Bad. Ongeveer 2 procent hiervan is gereserveerd voor een bijzondere categorie; in de meeste gevallen gaat het om oplaadplekken voor elektrische voertuigen (26 in Sluis en 40 in Cadzand-Bad) en plekken voor gehandicapten (waarvan algemeen respectievelijk 11 en 4 plekken, en 8 plekken op kenteken in Sluis). Het totaal aantal bijzondere plekken in Sluis komt daarmee op 55 parkeerplaatsen en in Cadzand-Bad waren dit er 44.

Na aftrek van de bijzondere plekken is de openbare capaciteit in totaal 3.956 parkeerplaatsen: in Sluis 2.383 plekken en 1.573 in Cadzand-Bad. Er waren in beide kernen geen opbrekingen, waarmee de actuele capaciteit voor beide kernen op dezelfde aantallen uitkomt.

Figuur 2.1 Capaciteit in het onderzoeksgebied



2.3 Regulering

Van de 4.055 parkeerplaatsen is de meerderheid gereguleerd. In Sluis is meer dan 80 procent gereguleerd, en in Cadzand-Bad ongeveer tweederde deel. Figuren 2.2 en 2.3 geven de locaties van de verschillende regimes aan voor achtereenvolgens Sluis en Cadzand-Bad.

In de kern Sluis zijn er 1.571 gefiscaliseerd, 360 plekken voor belanghebbenden parkeren en 11 plekken liggen in een blauwe zone. Het gaat hierbij om een 'shop 'n go' regime. Deze zijn in deze rapportage onderdeel van de blauwe zone omdat deze plekken alleen afwijken naar de duur van de parkeerduurbepanking (20 minuten). In totaal 441 parkeerplaatsen hebben geen parkeerregulering.

Cadzand-Bad heeft 731 gefiscaliseerde openbare parkeerplaatsen, 297 plekken voor belanghebbenden parkeren en 6 plekken in een blauwe zone. Verder valt op dat het merendeel van de bijzondere plekken bestaat uit een oplaadplek voor elektrische voertuigen (40 plekken) en algemene gehandicaptenplekken (4 plekken). Er zijn geen gehandicaptenplekken op kenteken geteld.

2.4 Straten en terreinen

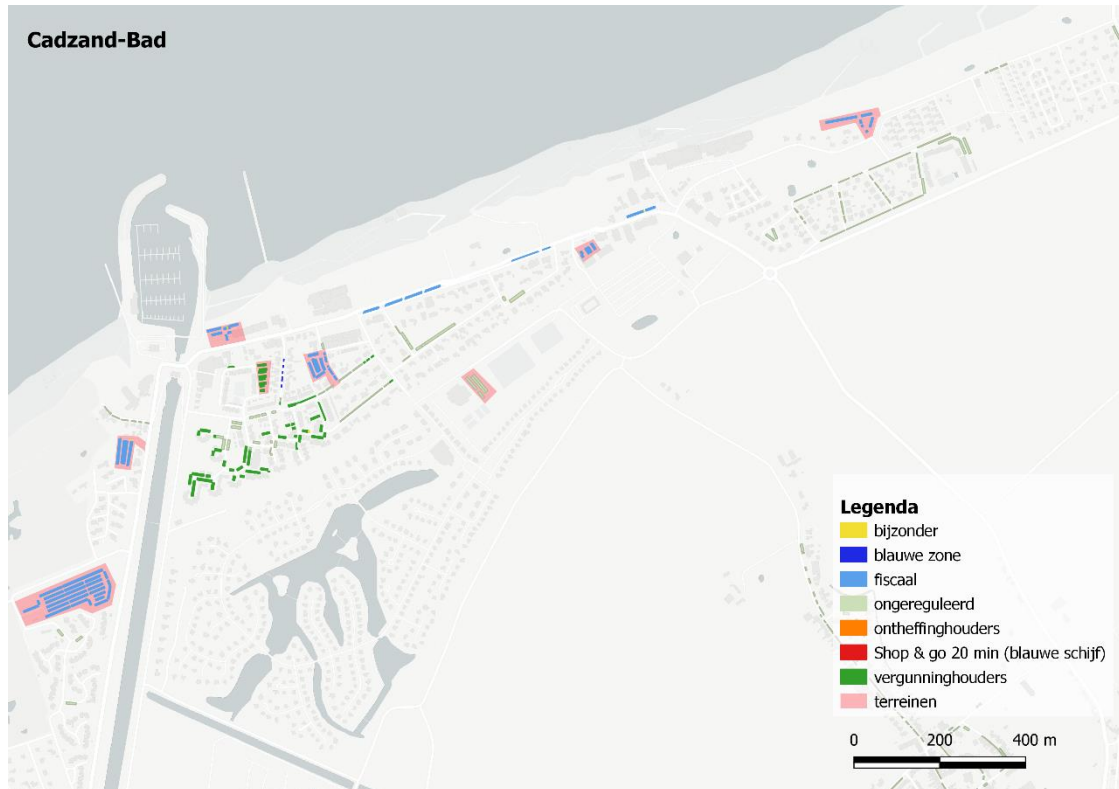
Zowel in de kern Sluis als in Cadzand-Bad zijn er parkeerterreinen aanwezig. Uit de metingen blijkt dat de bezetting van deze terreinen in de metingen laag was. Dit heeft invloed op de parkeerdruk in de beide kernen. Om die reden is onderscheid gemaakt tussen straten en terreinen. Het onderscheid ligt meestal in de structuur ervan: bij terreinen gaat het meestal om geclusterde parkeerplaatsen die niet aan een doorgaande verkeersweg met andere ontsluitingsfuncties (zoals bijvoorbeeld woningen) liggen, maar aan een exclusief voor het ontsluiten van parkeerplaatsen aangelegde weg. In onderstaande afbeelding 2.2 zijn de terreinen rood gearceerd weergegeven.

Figuur 2.2 Locaties van parkeerregulering en terreinen in Sluis



Voor de kern Sluis gaat het dan om parkeerterreinen als Maria- en Havenpolder, P1, Toversluis, Garenmarkt, en Grootte Markt. Ook het Blauwe Torenpad (Sint Donaes) is aan de terreinen toegevoegd omdat deze vooral gericht is op bezoekers.

Figuur 2.3 Locaties van parkeerregulering en terreinen in Cadzand-Bad



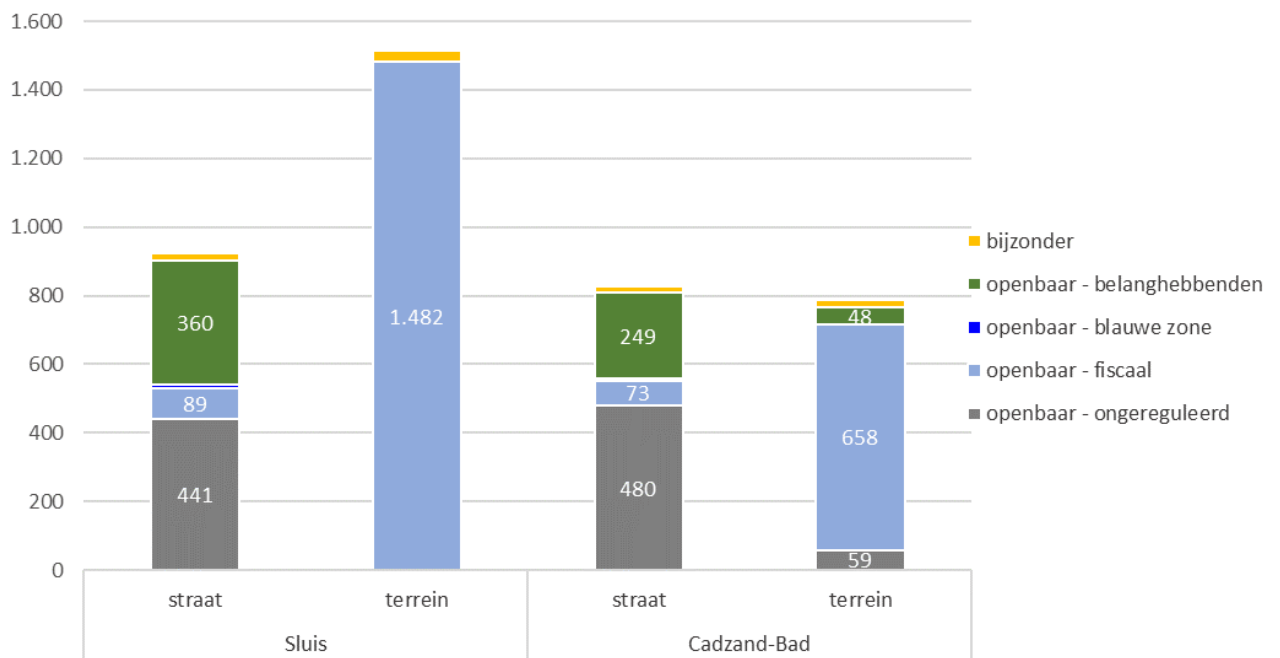
In bovenstaande figuur 2.3 zijn de verschillende regimes en locaties weergegeven voor Cadzand- Bad. Het gaat hier om meerdere grotere en kleinere locaties zoals Parkeerplaats Strand en Parking Jachthaven, Duinplein, Cadzand Parkeerplaats en dergelijke.

2.5 Capaciteit naar parkeerregime en terreinen

In figuur 2.4 is een overzicht gegeven van de parkeercapaciteit naar kern en regime (zie bijlage 2 voor een uitsplitsing van de aantallen per kern). Hierbij is onderscheid gemaakt tussen parkeren op straat en op parkeerterreinen.

In de kern Sluis liggen bijna 1.500 plekken op terreinen, en uitgezonderd bijzondere plekken zijn al deze plekken gefiscaliseerd. Op straat zijn de meeste plekken ongereguleerd, of is er een belanghebbendenregime. Een klein aandeel van de plekken is gefiscaliseerd.

Figuur 2.4 Overzicht parkeercapaciteit per kern, regime en ligging



In Cadzand-Bad is ook sprake van parkeerregulering. Ongeveer een kwart van de plekken op straat heeft een belanghebbendenregime, en ongeveer 10 procent is gefiscaliseerd. De terreinen zijn bijna allemaal gefiscaliseerd.

3 UITKOMSTEN PARKEERDRUK

3.1 Inleiding

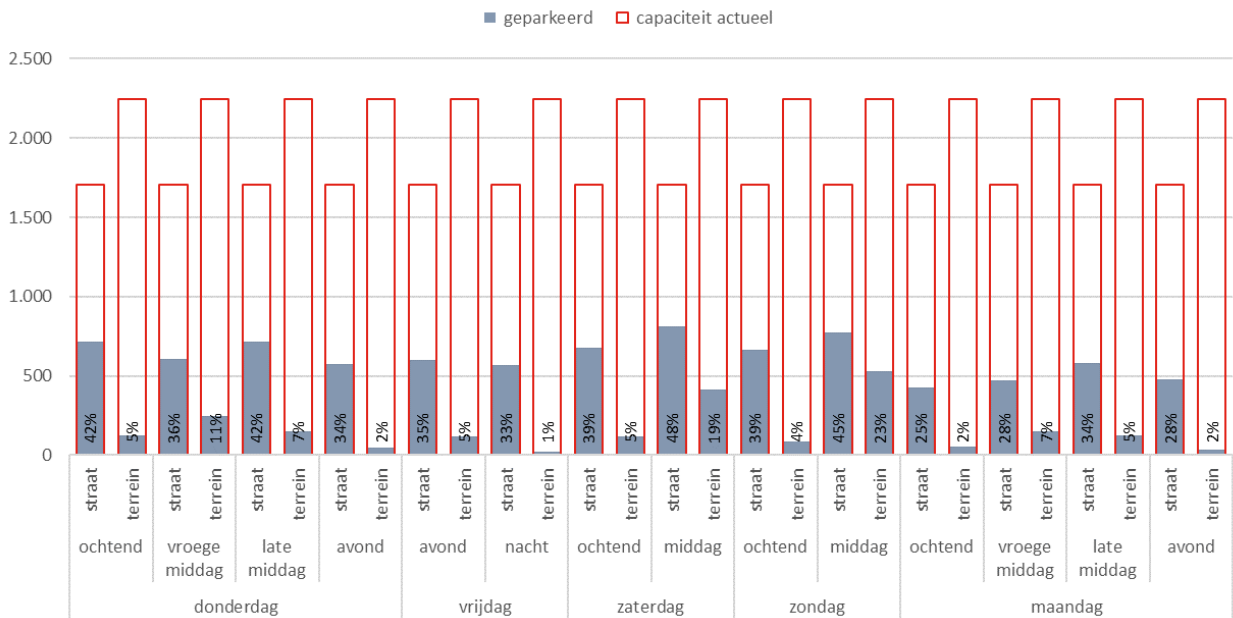
In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de uitkomsten van het parkeeronderzoek. In paragraaf 3.2 wordt eerst een algemeen, uitgezoomd beeld gegeven. In paragraaf 3.3. wordt dieper ingegaan op de uitkomsten naar motief en herkomst. De hierna volgende hoofdstukken gaan in op de resultaten per kern.

3.2 Uitkomsten parkeerdruk algemeen

Gemiddeld lag de parkeerdruk over alle meetmomenten voor het hele onderzoeksgebied op 20 procent. De parkeerdruk op de verschillende meetmomenten varieerde weinig naar het moment van de dag. Over het algemeen hadden de terreinen een lagere parkeerdruk dan de straten. Zondagmiddag was het moment met het hoogste aantal voertuigen: 1.305 voertuigen op straat en op terreinen (parkeerdruk 33 procent)

Op straat is de hoogste parkeerdruk gemeten op zaterdagmiddag, met 48 procent. Op de terreinen lag de piek echter op zondagmiddag, met een bezettingsgraad van 23 procent. De laagste parkeerdruk op straat is gemeten op maandagmorgen (25 procent). Op de terreinen is de laagste parkeerdruk gemeten in de nacht: een bezettingsgraad van 1 procent.

Figuur 3.1 Uitkomsten parkeerdruk Sluis en Cadzand-Bad totaal, straat en terreinen



3.3 Uitkomsten per motief

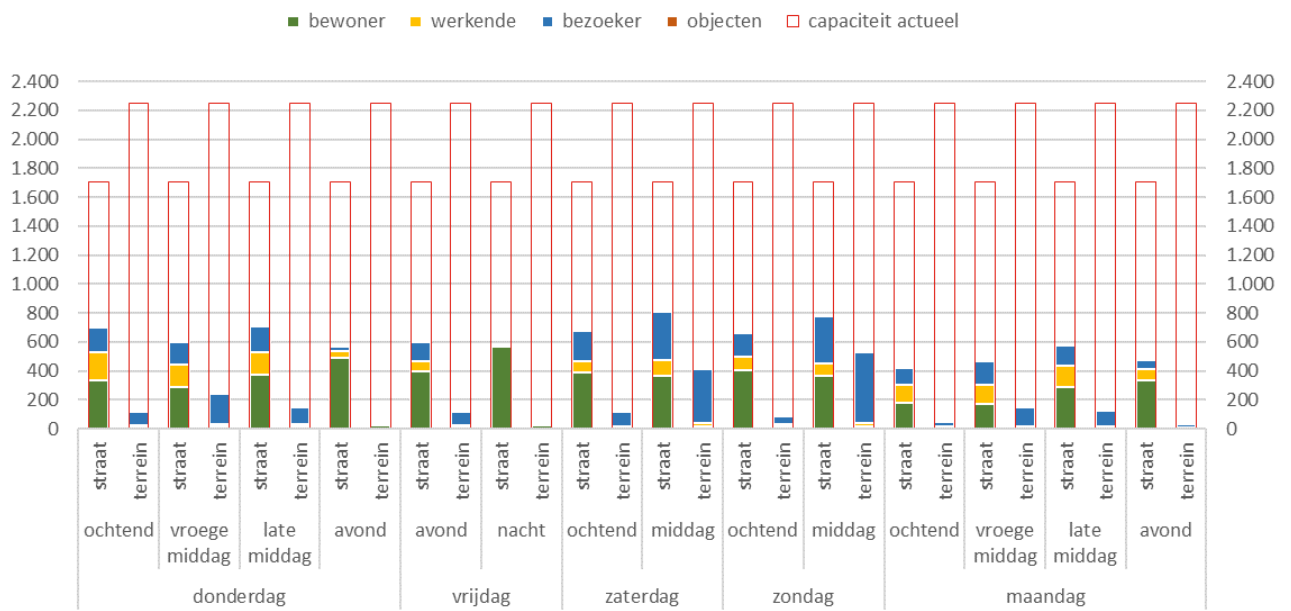
In figuur 3.2 is een indeling gemaakt naar parkeermotief. Hierbij zijn drie hoofdmotieven gebruikt:

- Wonen: alle voertuigen die 's nachts aanwezig waren;

- Werken: alle overblijvende voertuigen die op een of meerdere werkdagen minstens drie meetmomenten aaneengesloten aanwezig zijn geweest (maar niet in de avond of nacht);
- Alle overige voertuigen.

Met deze indeling kan een globale verkenning worden gemaakt naar parkeermotief. In het hele onderzoeksgebied parkeerden er in de nacht ongeveer 550 voertuigen van bewoners op straat en 20 op terreinen. Hiervan was ongeveer tweederde aanwezig op een werkdag. In het weekend en in de avond lag het aantal bewoners op ongeveer 350 – 400 voertuigen. In het gebied parkeerden ongeveer 180 werkenden. In het weekend lag dit aantal op ongeveer 80 voertuigen.

Figuur 3.2 Parkeermotief parkeerders hele onderzoeksgebied

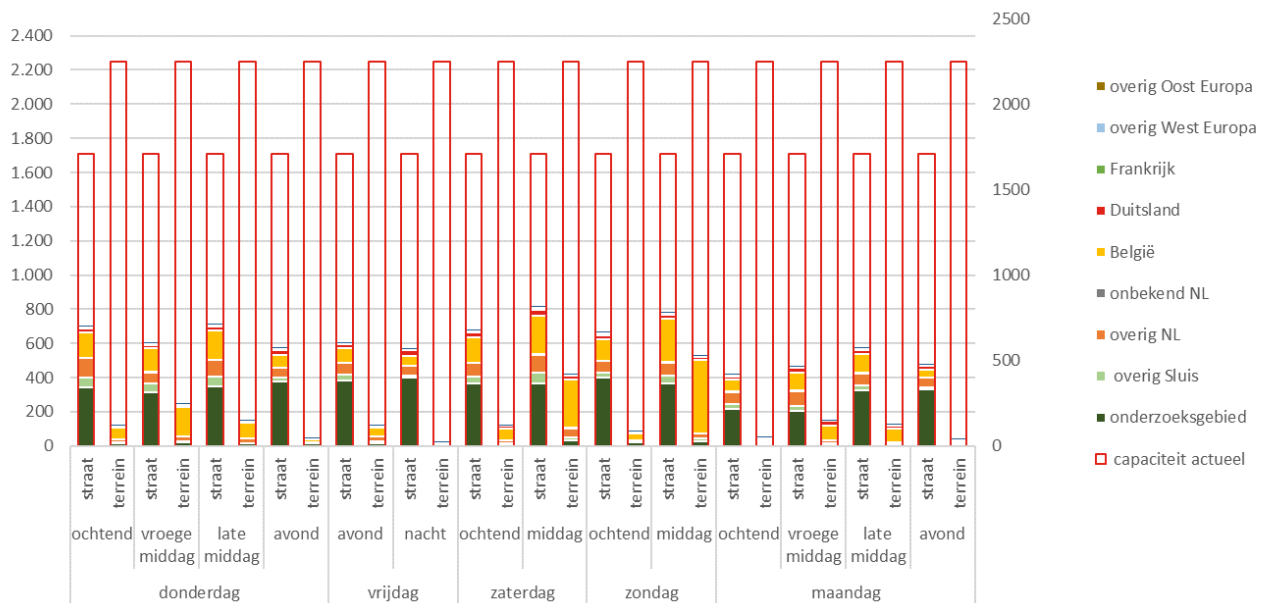


De meeste variatie was zichtbaar in het aantal bezoekers. Hoewel vroeg in het jaar lag het aantal bezoekers tussen ongeveer 50 op donderdagavond en ongeveer 800 op de zondagmiddag.

3.4 Herkomst

De herkomst van voertuigen is weergegeven in figuur 3.3 voor straten en terreinen. Op straat was ongeveer de helft van de voertuigen afkomstig uit de eigen buurt. Daarnaast was een klein aandeel afkomstig uit overig Sluis (het deel van de gemeente dat niet tot het onderzoeksgebied behoorde). De resterende parkeerders zijn verdeeld naar parkeerders afkomstig uit de rest van Nederland en afkomstig uit het buitenland. Van deze groep is het overgrote deel afkomstig uit België.

Figuur 3.3 Herkomst parkeerders per meetmoment



De terreinen worden vooral gebruikt door bezoekers. Deze zijn merendeels afkomstig uit het buitenland, in het bijzonder uit België. Opvallend is daarbij dat met name in het weekend ook de capaciteit op straat veel wordt ingenomen door buitenlandse (Belgische) bezoekers.

4 PARKEERSITUATIE IN DE KERN SLUIS

4.1 Inleiding

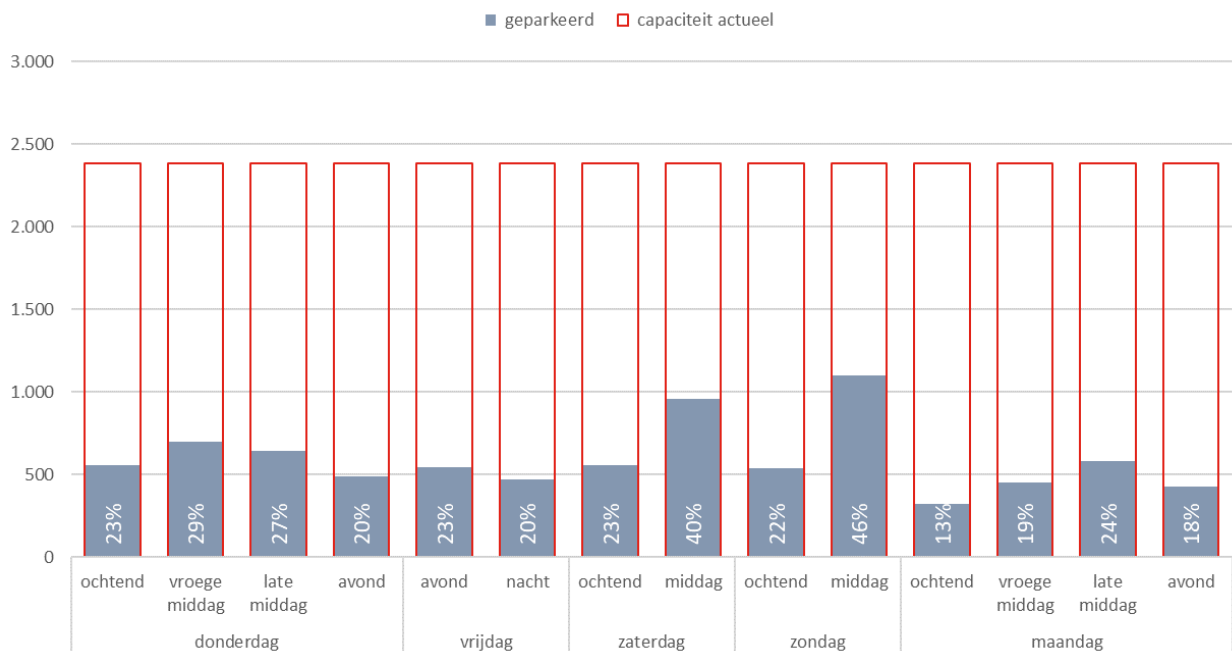
Dit hoofdstuk gaat in op de parkeersituatie in de kern Sluis. Na een algemeen beeld van de parkeerdruk wordt er een beeld gegeven van de bezetting naar parkeerregime, parkeermotief en herkomst. In de kern Sluis is naast de in hoofdstuk weergegeven momenten tussen donderdag 2 en zondag 5 maart 2023 ook gemeten op maandag (13 maart 2023).

4.2 Parkeerdruk

In figuur 4.1 is de parkeerdruk weergegeven voor de hele kern Sluis (straten en terreinen bij elkaar). De parkeerdruk schommelt op de meeste meetmomenten tussen 20 en 30 procent. Er zijn twee meetmomenten waarop de parkeerdruk hoger is: de zaterdag- en de zondagmiddag. Op zaterdagmiddag was de parkeerdruk 40 procent en op zondagmiddag 46 procent. Op maandag is er overigens een lagere parkeerdruk gemeten dan op donderdag.

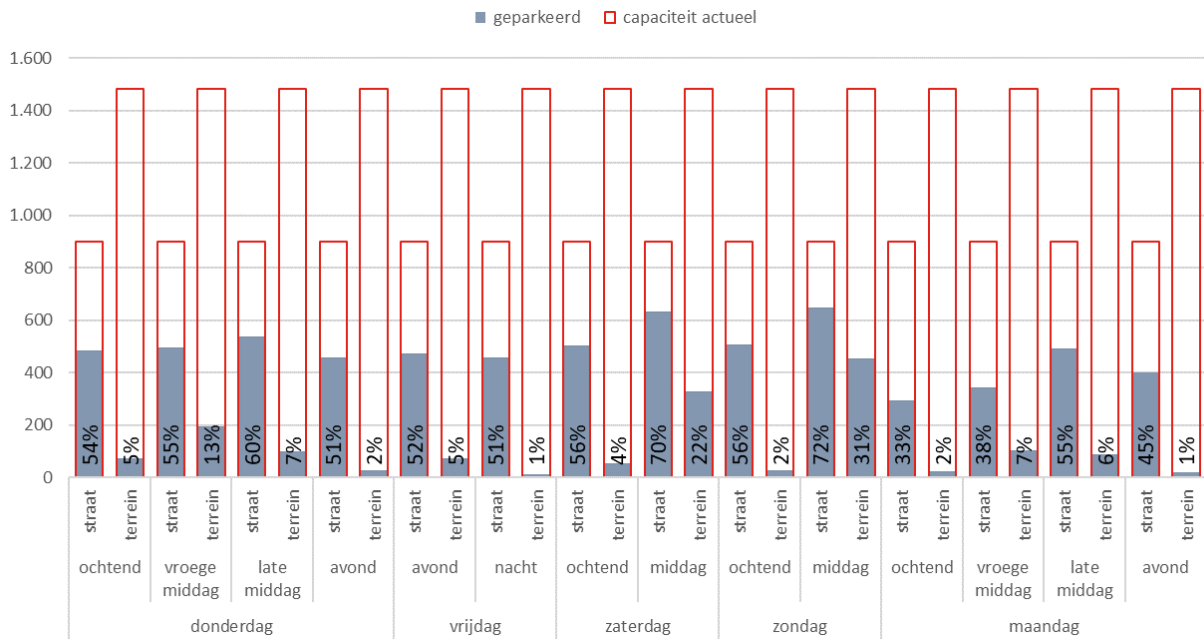
Opvallend verder is dat de parkeerdruk in de nacht op 20 procent lag, lager dan overdag op donderdag.

Figuur 4.1 Parkeerdruk Sluis totaal



Wanneer onderscheid wordt gemaakt tussen parkeren op terreinen en de straat is er een iets ander beeld te zien. De parkeerdruk op straat neemt toe naar waarden tussen 50 en 75 procent, met als pieken opnieuw de zaterdagmiddag (70 procent) en de zondagmiddag (72 procent). De bezetting op de parkeerterreinen was over het algemeen laag, met de piek op zondagmiddag (31 procent). Op zaterdagmiddag lag de bezettingsgraad op de terreinen iets lager: 22 procent.

Figuur 4.2 Parkeerdruk Sluis straat en terreinen



Kritische parkeerdruk

Hoewel de gemiddelde parkeerdruk rond 53 procent lag, zijn er wel locaties in de kern die te maken hebben met een structureel kritische parkeerdruk.⁴ In figuur 4.3 is het aantal meetmomenten weergegeven dat er sprake was van een kritische parkeerdruk voor een vijftal sleutelmomenten.⁵

In de meeste gevallen is er maar op één meetmoment sprake van een kritische parkeerdruk, op enkele locaties was tijdens alle sleutelmomenten de parkeerdruk hoog. Voorbeelden hiervan zijn Kalkboei en een deel van de St. Jacobstraat en Kloosterstraat. Over het algemeen gaat het hier echter om locaties met een lage capaciteit. Van de terreinen heeft alleen het oostelijk deel van het terrein aan de Annastraat eenmalig te maken met een hoge parkeerdruk (op zondagmiddag).

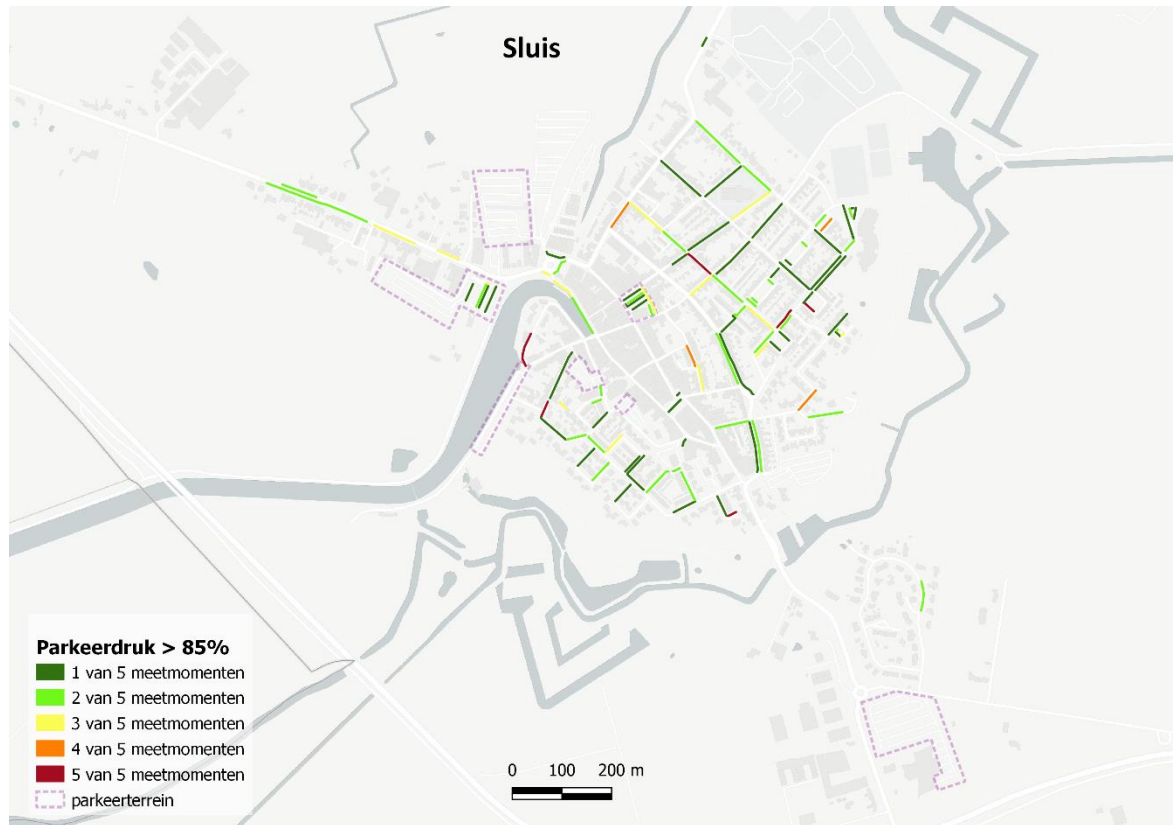
Piekmomenten

In figuur 4.4 is weergegeven op welke meetmoment de parkeerdruk het hoogst was. De zondagmiddag was op veel locaties het piekmoment. Dit is in het bijzonder het geval op de parkeerterreinen. Opvallend is dat er ook in enkele straten aan de noordzijde van Sluis op zondagmiddag een piek is. Mogelijk heeft dit te maken met de sportvelden.

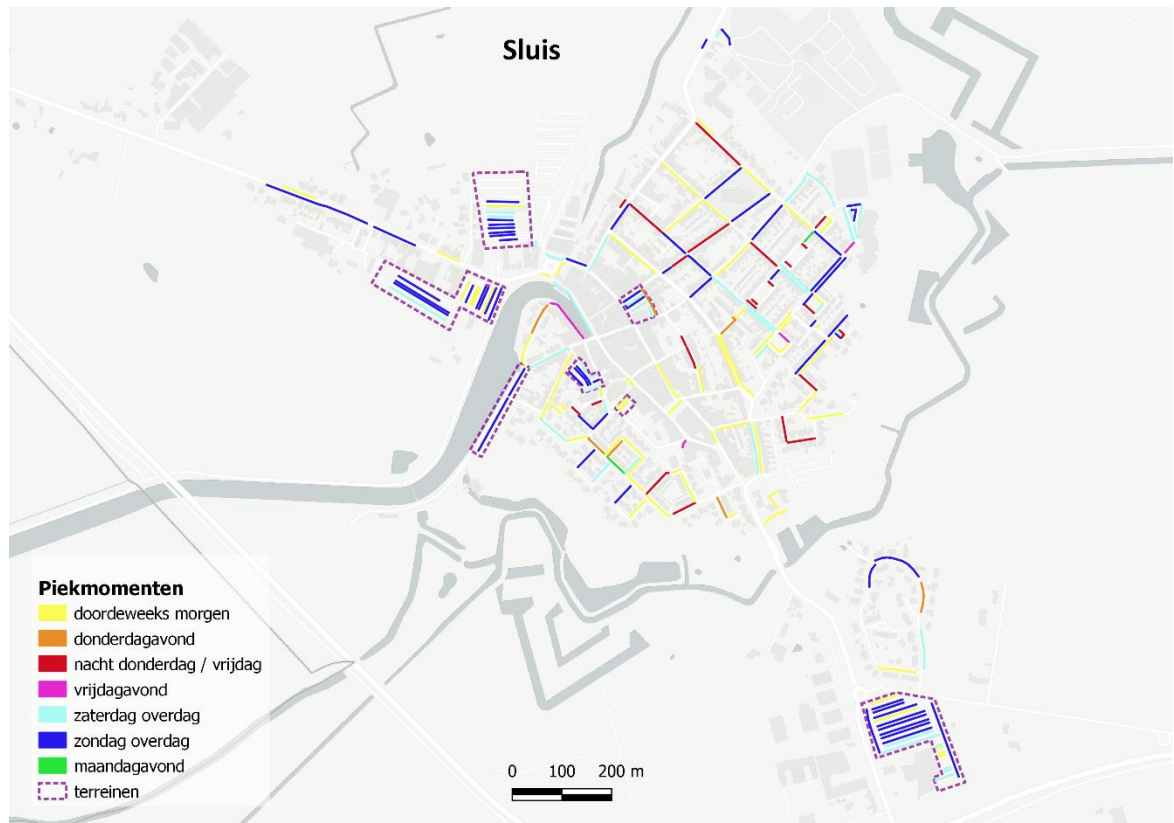
⁴ Bij een kritische parkeerdruk is de parkeerdruk zo hoog dat het zoekverkeer toeneemt: parkeerders gaan rondjes rijden om een plek te vinden. Vaak wordt hiervoor een percentage van 85 procent aangehouden.

⁵ Het ging hierbij om de momenten donderdagmiddag, vrijdagavond, nacht, zaterdagmiddag en zondagmiddag.

Figuur 4.3 Locaties met structureel hoge parkeerdruk



Figuur 4.4 Piekmomenten per sectie



4.3 Parkeerdruk naar parkeerregime

Het fiscale regime is per 15 maart 2023 van kracht van maandag tot en met zondag 11:00 – 18:00 uur. Op het moment van meten (tussen 2 en 13 maart 2023) was dit regime nog niet van kracht. Om een vergelijking te kunnen maken met de zomermeting is in deze paragraaf wel het onderscheid gemaakt tussen de straten en terreinen die per 15 maart wel gereguleerd waren en de ongereguleerde gebieden. Daarbij is ook onderscheid gemaakt naar venstertijden: een aantal meetmomenten viel buiten de venstertijden van de regulering, dit onderscheid is zichtbaar in onderstaande grafieken 4.6 en 4.7.

Om de grafiek overzichtelijk te houden is verder gekozen de straten en terreinen apart te behandelen. De blauwe zone wordt wegens het beperkte aantal plekken in dit regime alleen in tekst beschreven. In figuur 4.5 is de ligging van de verschillende regimes in detail weergegeven.

Figuur 4.5 Parkeerregimes in de kern Sluis (exclusief terrein Toversluis)



4.3.1 Parkeerdruk op straat

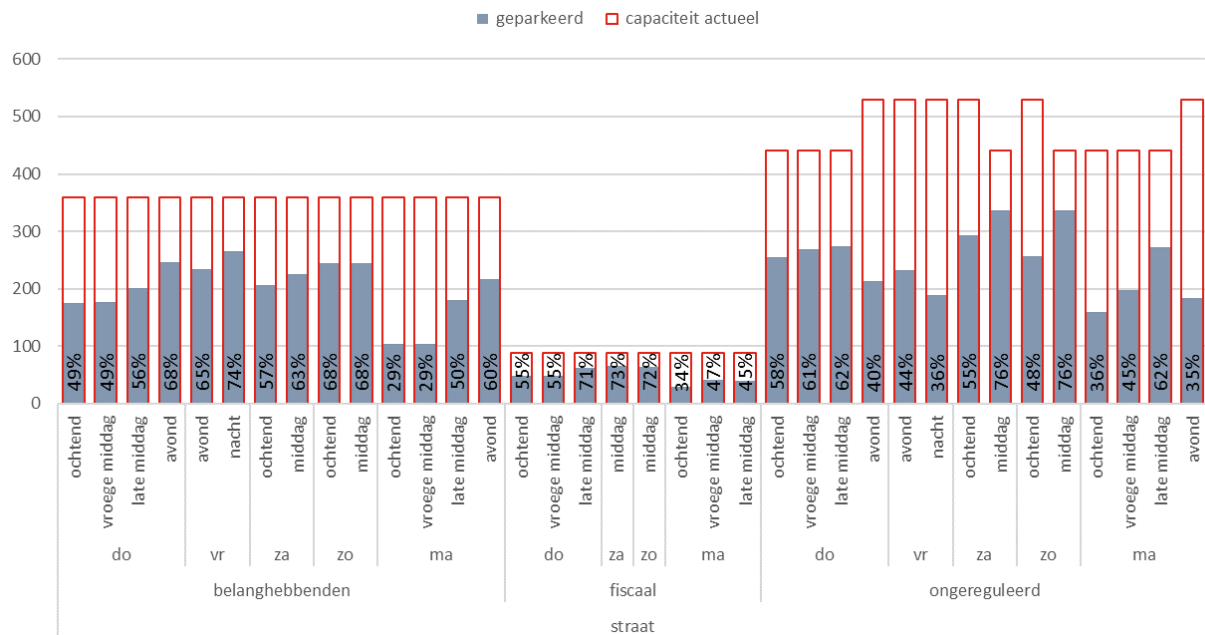
Belanghebbenden parkeren

Het gebied met belanghebbenden parkeren bestaat niet uit een aaneengesloten gebied, maar uit verspreid liggende parkeerplaatsen, zoals is te zien in figuur 4.5. De parkeerdruk op deze plekken varieerde van 29 procent op maandagmorgen tot 74 procent in de nacht. Op zondag was de parkeerdruk 68 procent op beide meetmomenten in de ochtend en middag.

Gefiscaliseerde gebied

In figuur 4.6 is een overzicht gegeven van de parkeerdruk in de verschillende gebieden. De piek in het gefiscaliseerde gebied lag met name in de middagen. In die periode schommelde de parkeerdruk rond 72 procent. Op donderdag werd een parkeerdruk rond 55 procent gemeten, en op maandag lag deze voor de hele dag onder 50 procent.⁶

Figuur 4.6 Parkeerdruk per parkeerregime op straat



Blauwe zone (shop 'n' Go)

De 11 Shop 'n' Go plekken waren op de meeste momenten voor minder dan de helft bezet. Er waren twee meetmomenten dat er 7 voertuigen stonden geparkeerd (67 procent parkeerdruk): de vrijdagavond en de zondagmorgen.

Ongereguleerd gebied

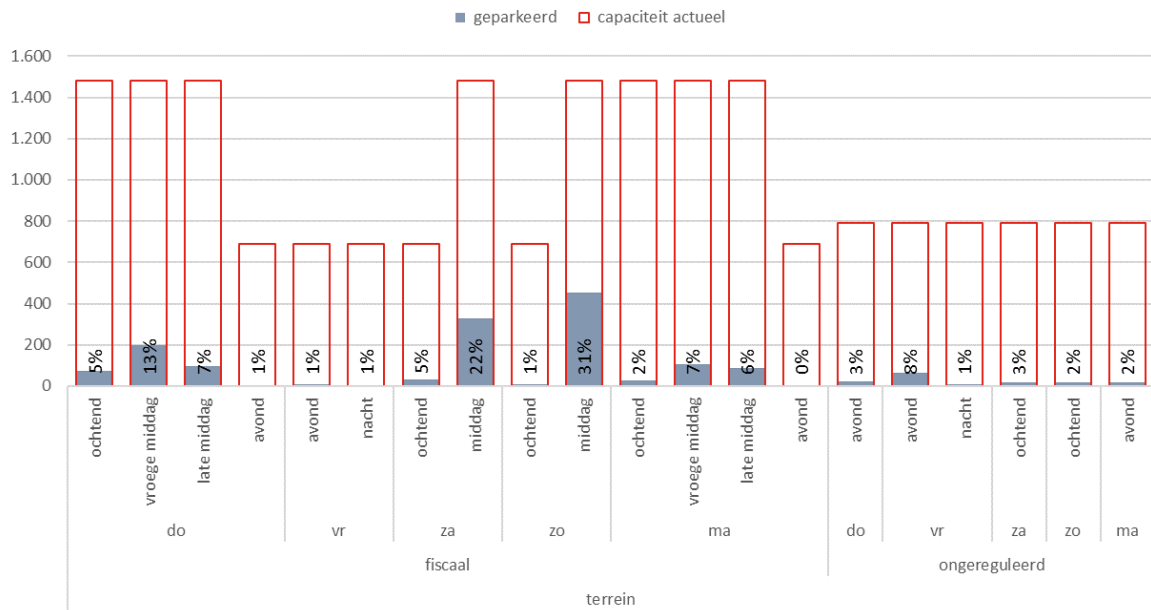
Het ongereguleerde gebied had over het algemeen een hogere parkeerdruk dan het gebied met belanghebbenden parkeren. Dit gold in het bijzonder voor de meetmomenten overdag. In de avond en de nacht lag de parkeerdruk in het belanghebbenden gebied hoger. Piekmoment in het ongereguleerde gebied waren vooral de zaterdag- en zondagmiddag. Op beide momenten is een parkeerdruk van 76 procent gemeten.

⁶ De metingen op de doordeweekse ochtend en de avonden vielen buiten de venstertijden van het betaald parkeren en vallen daarom onder het ongereguleerde gebied.

4.3.2 Parkeerdruk op de parkeerterreinen

Figuur 4.7 geeft een overzicht van de parkeerdruk op de parkeerterreinen. Het merendeel van de parkeerplaatsen op deze terreinen is gefiscaliseerd volgens de venstertijden van het betaald parkeren. Enkele terreinen, zoals de Maria- en Havenpolder zijn echter ook betaald buiten deze tijden.

Figuur 4.7 Parkeerdruk per parkeerregime op parkeerterreinen

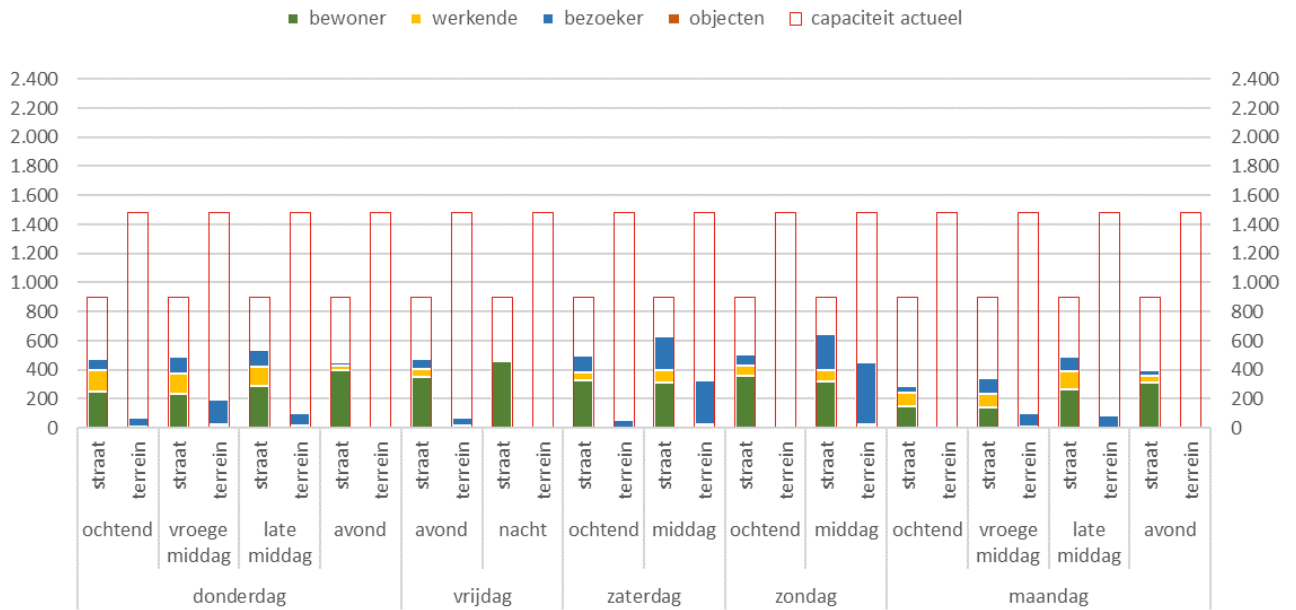


De bezettingsgraad van de terreinen was over het algemeen laag, maximaal 31 procent op zondagmiddag. De middagen waren over het algemeen de meetmomenten met de hoogste bezettingsgraad. Naast de zondagmiddag werd op zaterdagmiddag een percentage van 22 procent gemeten, en op donderdagmiddag 13 procent. In de avonden en nacht waren de terreinen grotendeels onbezet.

4.4 Parkeermotief

Het parkeermotief is weergegeven in figuur 4.8. Bewoners nemen een groot aandeel in van het totaal aantal parkeerders, met name in de avonden. Bezoekers zijn er met name in het weekend, en dan vooral in de middagen. Op die momenten is ongeveer de helft van het aantal parkeerders een bezoeker. De terreinen worden vrijwel uitsluitend bezocht door bezoekers.

Figuur 4.8 Parkeermotief naar straten en terreinen

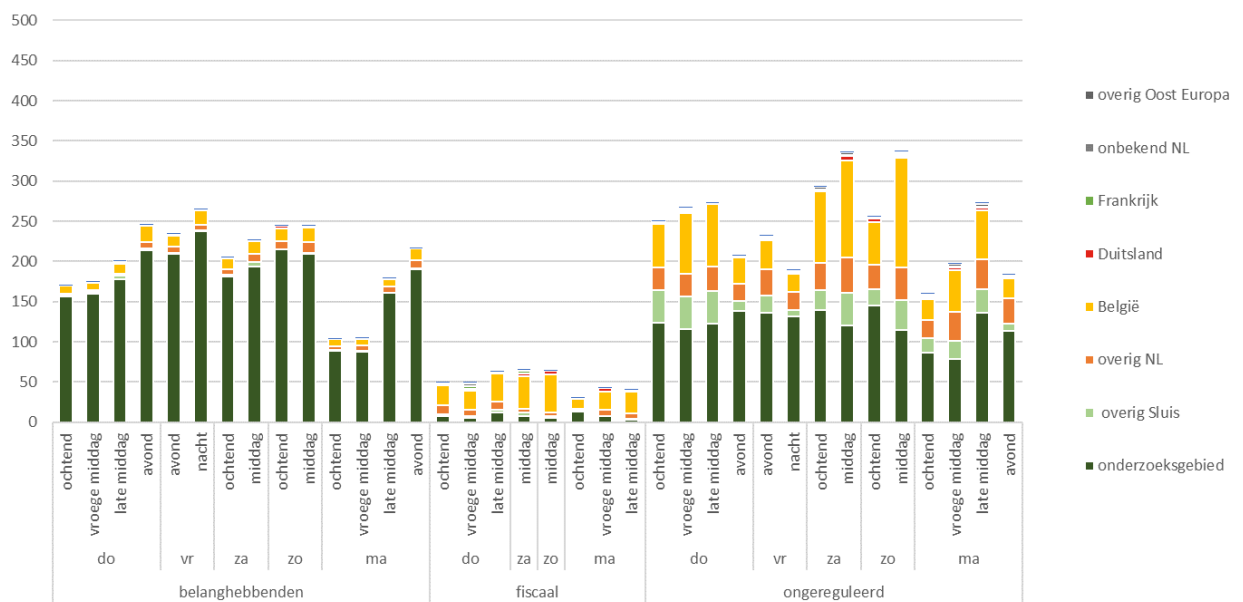


4.5 Herkomst

4.5.1 Herkomst parkeerders op straat

In figuur 4.9 is een beeld zichtbaar van de herkomst van parkeerders op straat, per regime.⁷ In de drie deelgebieden zijn opvallende verschillen zichtbaar. In de eerste plaats is op de parkeerplaatsen met een belanghebbendenregime het aandeel van lokale parkeerders zeer hoog.

Figuur 4.9 Herkomst voertuigen per regime voor straten



⁷ In deze figuren is de capaciteit niet opgenomen om een beter beeld te kunnen geven van de bezetting.

Een klein deel heeft wel een andere herkomst, in het bijzonder België, maar dit kunnen ook parkeerders zijn met een vergunning voor deze gebieden. In het ongereguleerde gebied is ongeveer de helft van de parkeerders afkomstig uit het onderzoeksgebied zelf.

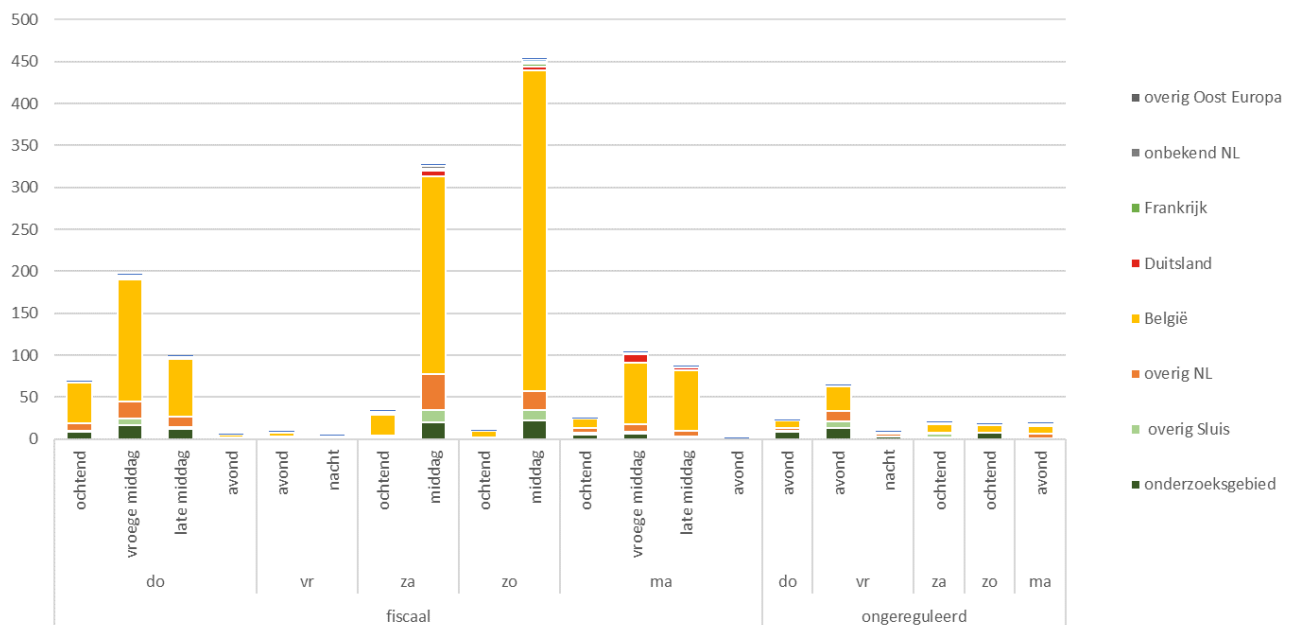
Naast deze herkomsten komen ook parkeerders uit andere delen van Sluis relatief vaak voor, samen met parkeerders uit de rest van Nederland (vooral op de ongereguleerde plekken). Overdag en met name op de weekendmiddagen is het aantal parkeerders uit het buitenland ook zeer hoog. Op zondagmiddag was bijna de helft van het totaal aantal voertuigen in het ongereguleerde gebied afkomstig uit België of heeft een Belgisch kenteken).

Op de gefiscaliseerde parkeerplaatsen wordt ook vooral geparkeerd door voertuigen met een Belgisch kenteken. Opgemerkt moet worden dat hier op het moment van meten geen regulering van kracht was.

4.5.2 Herkomst parkeerders op parkeerterreinen

Op de parkeerterreinen werd voornamelijk geparkeerd door voertuigen met een Belgisch kenteken. In de middagen was een klein aandeel afkomstig uit het onderzoeksgebied zelf. Het ging dan vooral om parkeren op één van de binnen de kern gelegen parkeerterreinen.

Figuur 4.10 Herkomst voertuigen per regime voor parkeerterreinen



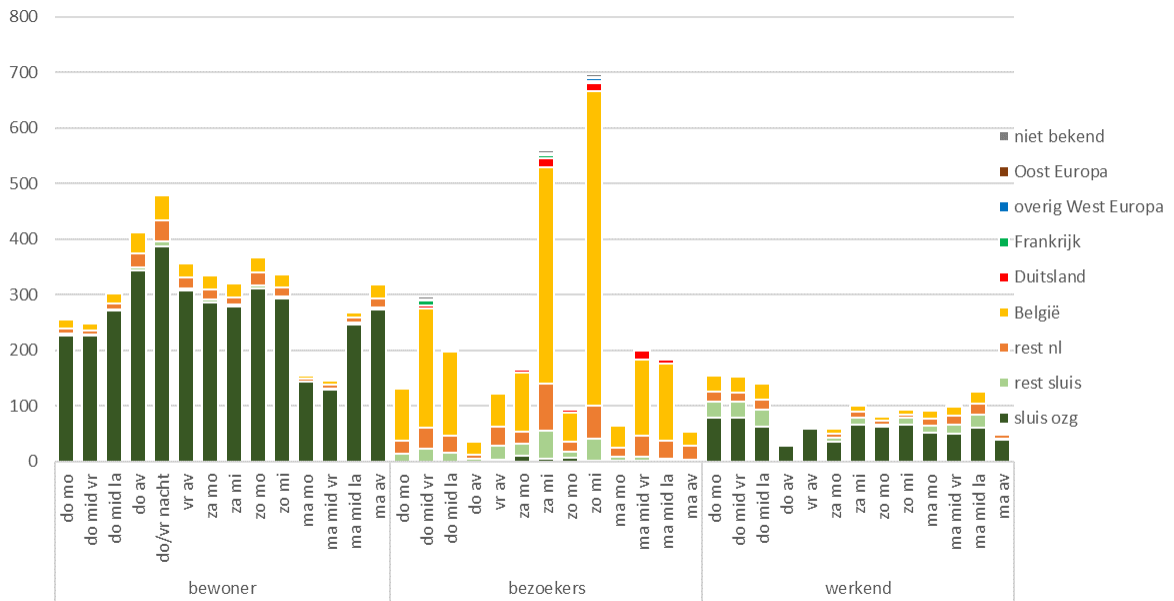
4.5.3 Herkomst naar motief

De herkomst is bepaald op basis van gegevens van de RDW. Hiermee is de herkomst van voertuigen (met een Nederlands kenteken) bepaald. In onderstaande figuur 4.11 zijn beide gegevens gecombineerd om een beeld te geven van de herkomst van bewoners, bezoekers en werkenden.

Tijdens de nachtmeting was ongeveer 7,5 procent afkomstig uit een ander deel van de gemeente en 9,5 procent (46 voertuigen) had een Belgisch kenteken. Op andere meetmomenten lag het aandeel Belgische kentekens tussen 5 en 9 procent.

Van de werkenden was op de werkmomenten overdag ongeveer de helft afkomstig uit de eigen kern. Ongeveer een kwart was afkomstig uit andere delen van de gemeente en de rest uit overig Nederland of buitenland.

Figuur 4.11 Herkomst naar parkeermotief voor kern Sluis



5 PARKEERSITUATIE IN CADZAND-BAD

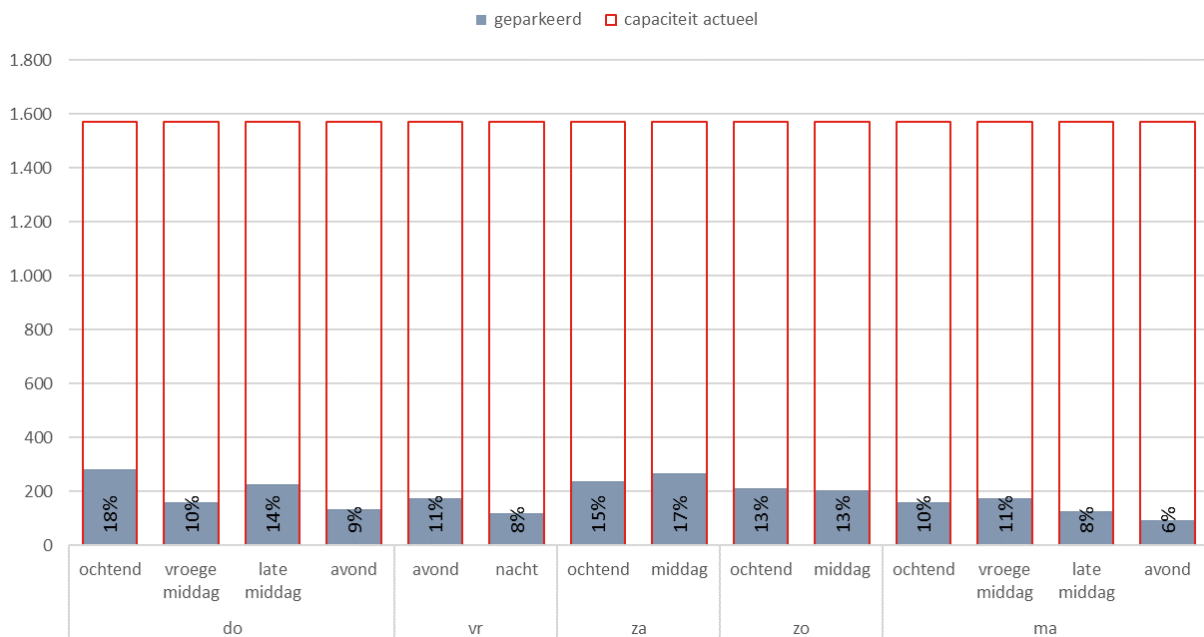
5.1 Inleiding

Cadzand-Bad ligt aan de kust en heeft een capaciteit van 1.573 parkeerplaatsen. Het merendeel hiervan, ongeveer tweederde deel, is gereguleerd. Dit hoofdstuk gaat in op de uitkomsten zoals deze zijn gemeten tijdens het onderzoek.

5.2 Parkeerdruk

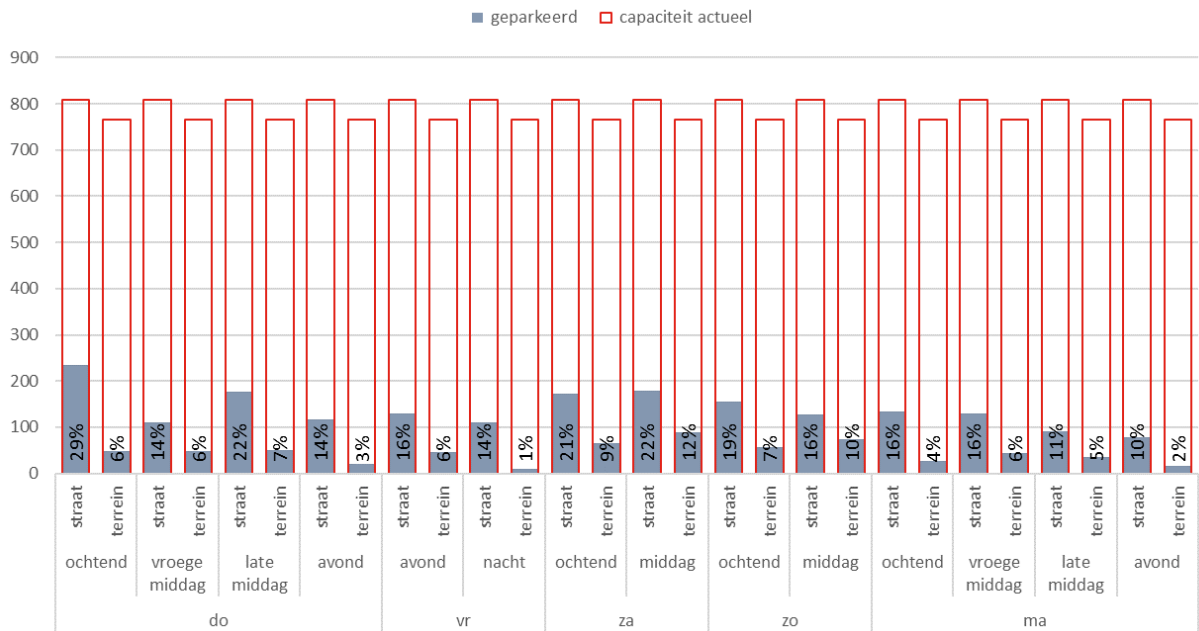
De parkeerdruk in Cadzand-Bad voor alle openbare parkeerplaatsen lag op alle meetmomenten onder 20 procent. Het moment met de hoogste parkeerdruk was de zaterdagmiddag. Op dat moment werd een uitkomst van 17 procent gemeten. Figuur 5.1 laat de uitkomsten zien voor alle meetmomenten.

Figuur 5.1 Parkeerdruk in Cadzand-Bad



Wanneer onderscheid wordt gemaakt tussen de straat en de parkeerterreinen in Cadzand-Bad komt de parkeerdruk op straat iets hoger uit dan in figuur 5.1. Dit omdat de bezetting op de parkeerterreinen lager was dan op straat waardoor het gemiddelde omlaag wordt getrokken. De hoogste parkeerdruk op de terreinen is gemeten op zaterdagmiddag, toen was ongeveer 12 procent van de terreinen bezet. Op straat lag de piek echter op donderdagmorgen met een parkeerdruk van 29 procent. De zaterdagochtend en -middag lag de piek dicht bij deze uitkomst met respectievelijk 21 en 22 procent.

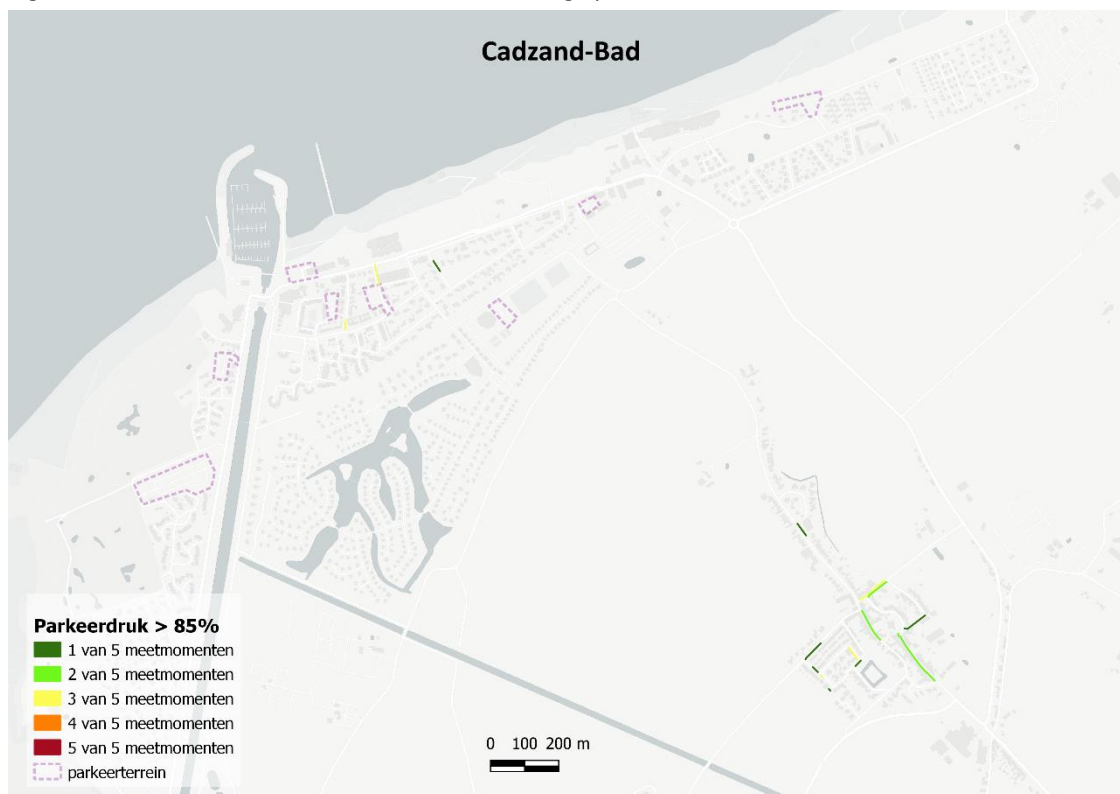
Figuur 5.2 Parkeerdruk Cadzand-Bad, straat en terreinen



Kritische parkeerdruk

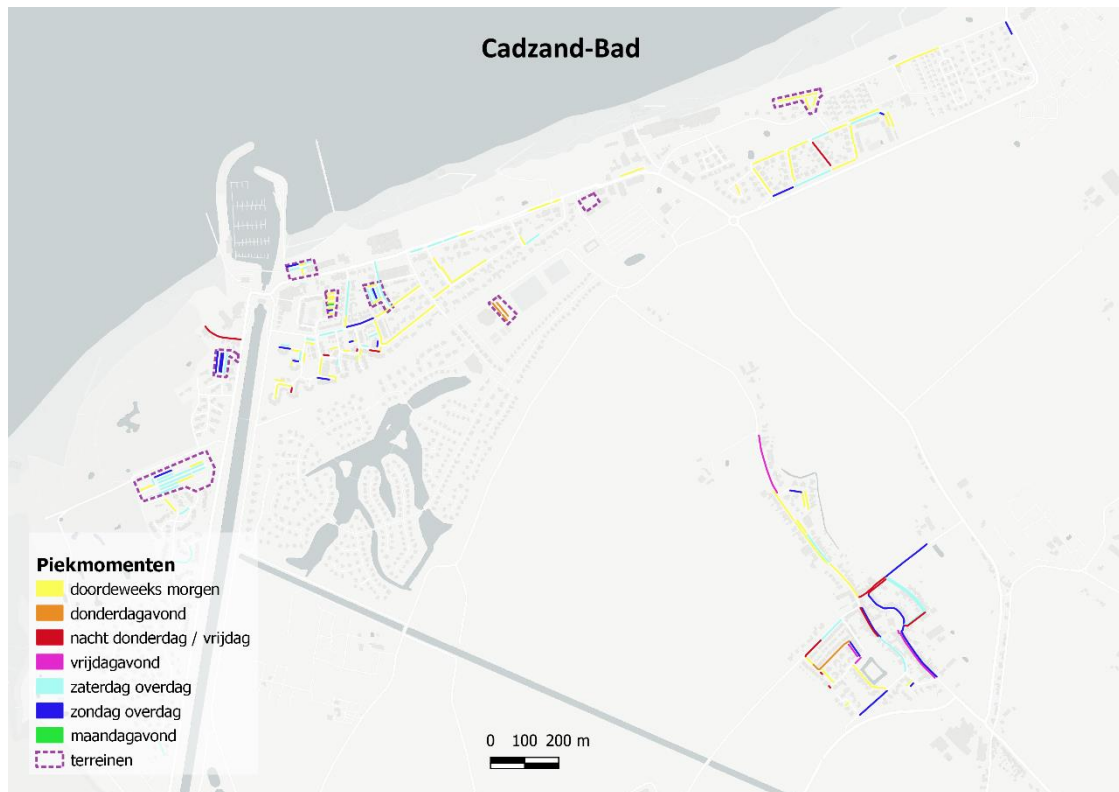
In figuur 5.3 is een beeld gegeven van het aantal momenten dat een kritische parkeerdruk (85 procent) is overschreden. In maart waren er nauwelijks locaties met een structureel hoge parkeerdruk.

Figuur 5.3 Locaties Cadzand-Bad met structureel hoge parkeerdruk



Als wordt gekeken naar het dagdeel dat de parkeerdruk het hoogst was, lag dit in de badplaats vooral op doordeweeks overdag met op enkele locaties de zondagmiddag. Parkeerplaats Strand had een piekmoment op zaterdagmiddag, terwijl de Parking Jachthaven vooral een piek had op zondagmiddag. Enkele locaties hadden verder nog een piekmoment in de nacht, zoals bijvoorbeeld de Noordzeestraat en de Brabander Wijk.

Figuur 5.4 Piekmomenten per sectie



5.3 Parkeerdruk naar parkeerregime

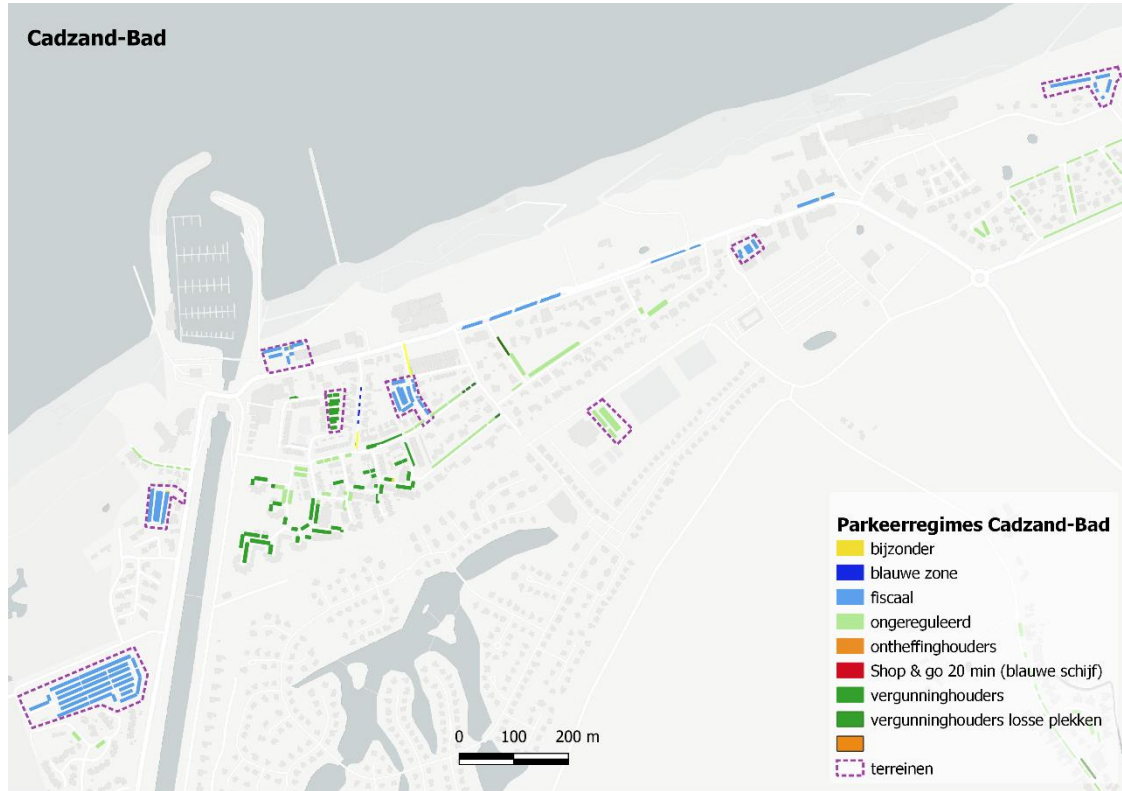
Ook in Cadzand-Bad zijn er meerdere parkeerregimes. Naast een kleine blauwe zone zijn er straten met belanghebbendenparkeren en fiscalisering. In figuur 5.5 is voor de gereguleerde plekken een overzicht gegeven van de locatie van de verschillende regimes. Op straat zijn veel plekken ongereguleerd, of hebben een belanghebbenden regime. De parkeerplaatsen aan de Boulevard De Wielingen zijn over het algemeen gefiscaliseerd.

De meeste plekken op de terreinen zijn ook gefiscaliseerd, met uitzondering van de ongereguleerde parkeerplaatsen bij Sportcenter Cadzand en parkeerterrein aan de Blommaart (belanghebbenden).

5.3.1 Parkeerdruk op straat

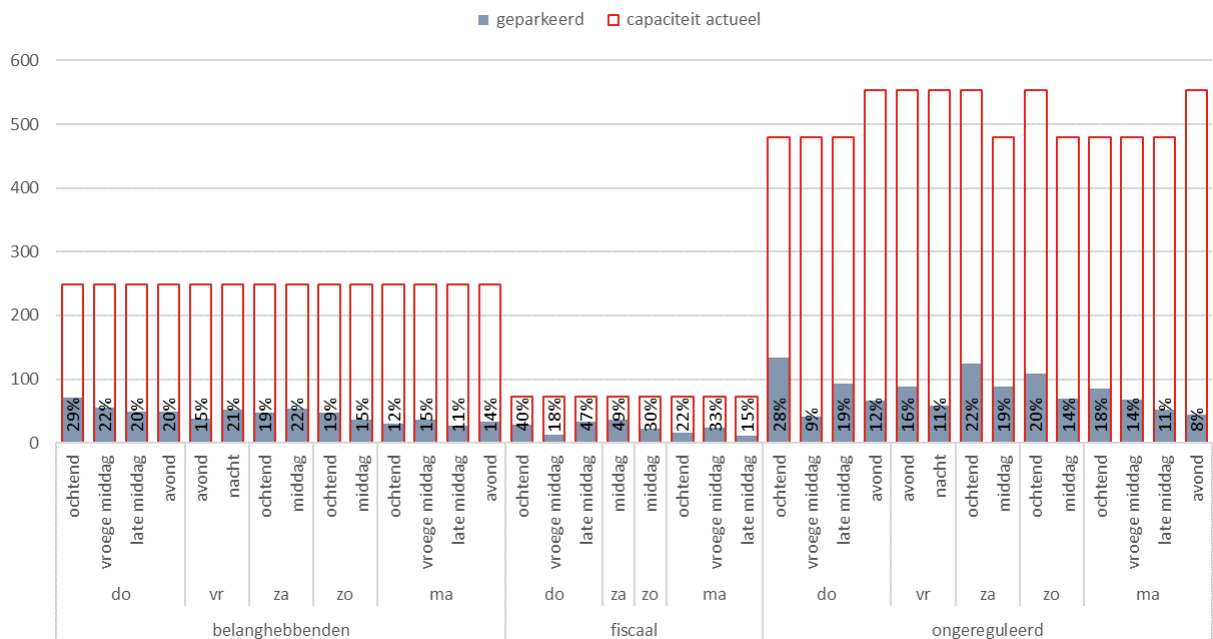
In figuur 5.6 is de parkeerdruk weergegeven per parkeerregime voor de straten. In het gebied met belanghebbenden parkeren schommelde de parkeerdruk rond 20 procent, met pieken op donderdagmorgen (29 procent) en zaterdagmiddag (22 procent).

Figuur 5.5 Parkeerregulering in Cadzand-Bad



De parkeerdruk in het gefiscaliseerde gebied was het hoogst: op zaterdagmiddag 49 procent, en op donderdag 40 procent in de ochtend, en 47 procent in de late middag. Ook de maandagmiddag is in dit verband noemenswaardig met een uitkomst van 33 procent. Het ongereguleerde gebied laat meer variatie zien dan het belanghebbendengebied, maar ook hier lag het piekmoment in het zelfde tijdvak: donderdagmorgen (29 procent).

Figuur 5.6 Parkeerdruk naar regime, Cadzand-Bad

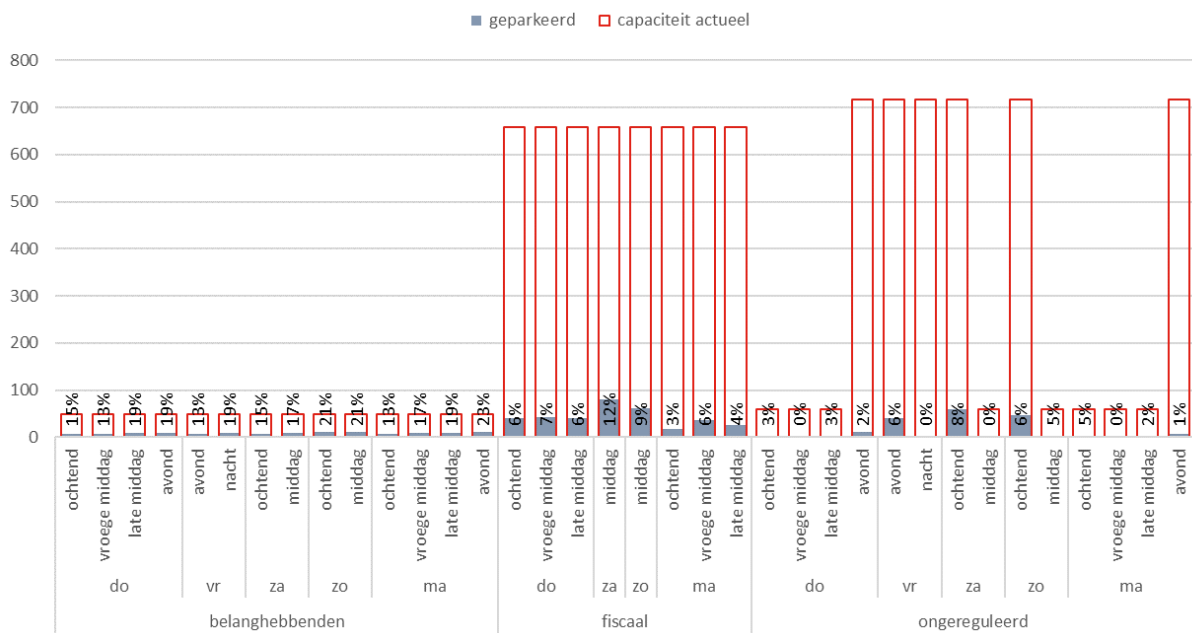


Ook waren er pieken merkbaar op zaterdagmorgen (22 procent) en zondagmorgen (20 procent).

5.3.2 Parkeerdruk op de terreinen

De bezettingsgraad op de terreinen geeft een vergelijkbaar beeld: het terrein met belanghebbendenparkeren had weinig dynamiek en over het algemeen een lage bezettingsgraad, tussen 15 en 23 procent. De hoogste bezettingsgraad is gemeten op maandagavond (23 procent). Op de gefiscaliseerde terreinen was de bezettingsgraad eveneens laag, meestal onder 10 procent. Het enige moment dat de bezettingsgraad boven 10 procent uitkwam was de zaterdagmiddag: 12 procent.

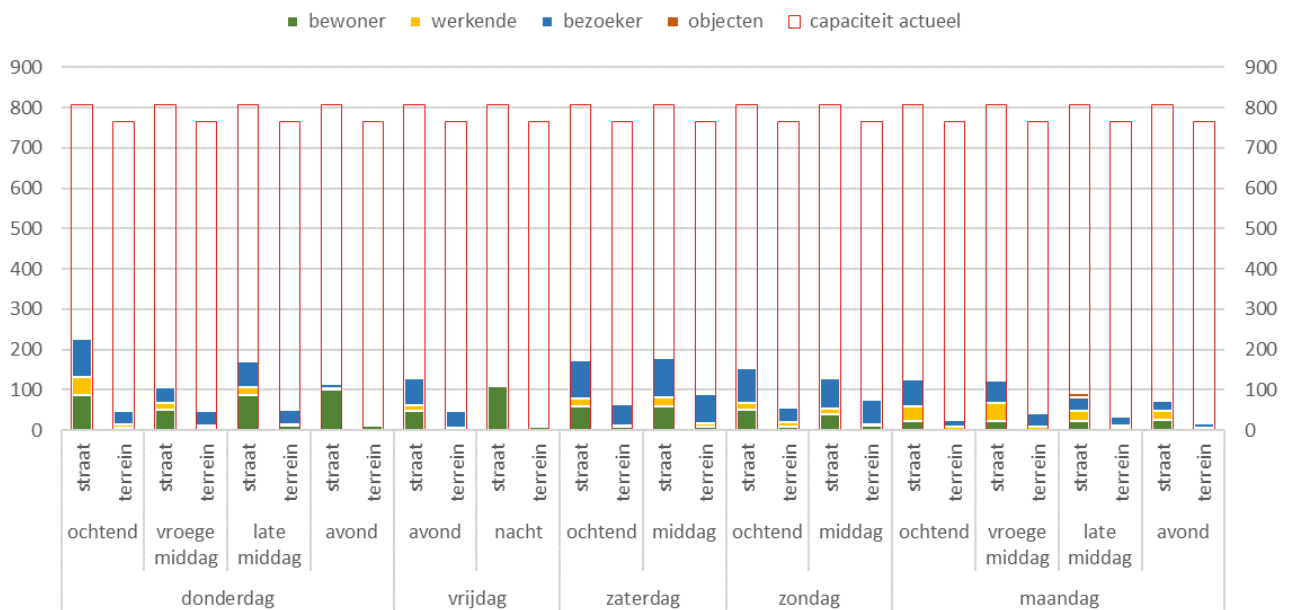
Figuur 5.7 Bezettingsgraad op de terreinen naar regime



5.4 Parkeermotief

Het parkeermotief is weergegeven in figuur 5.8. In de avonden bestond de bezetting uit vooral bewoners. Bezoekers waren met name aanwezig in het weekend, en op donderdagmorgen. Op de terreinen bestond de bezetting vooral uit bezoekers, al waren op doordeweekse dagen ook werkenden aanwezig.

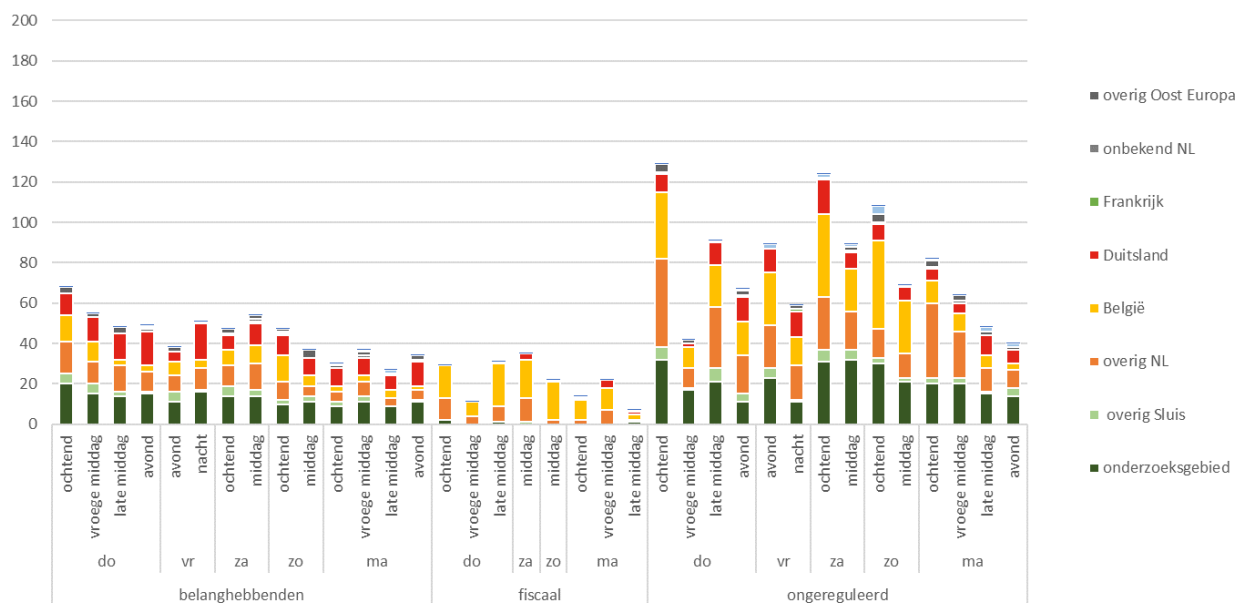
Figuur 5.8 Parkeermotief per meetmoment Cadzand-Bad



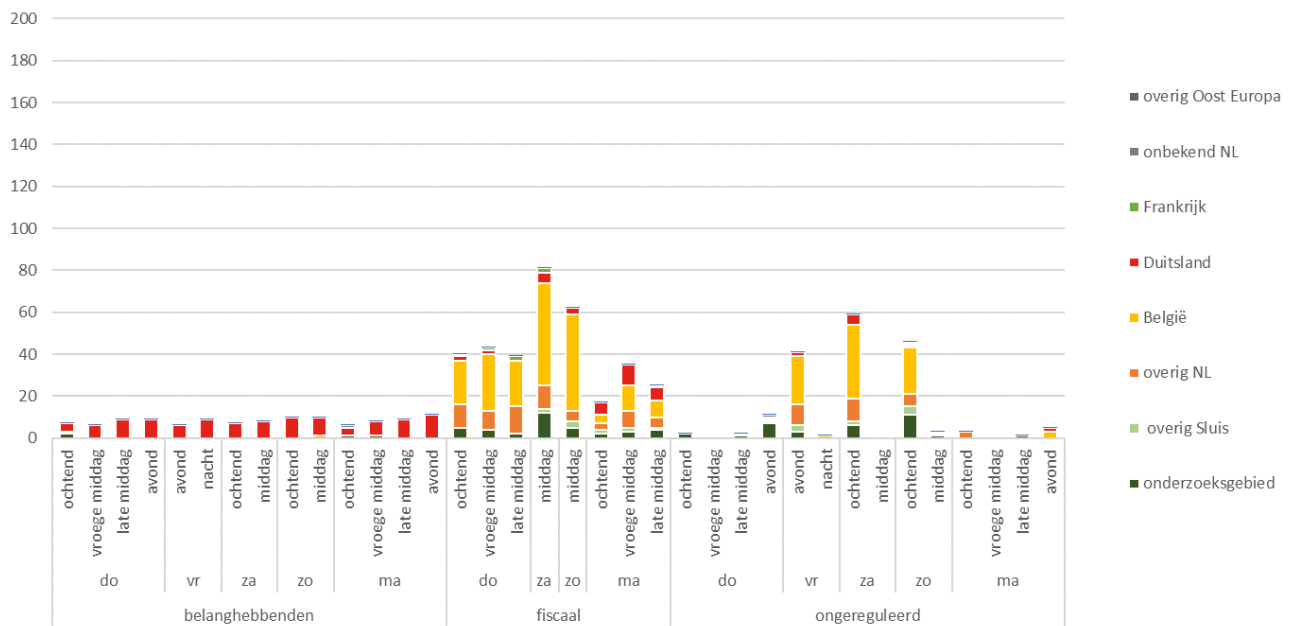
5.5 Herkomst parkeerders

Gelet op de herkomst van parkeerders vallen enkele verschillen met Sluis op, namelijk een groter aandeel parkeerders uit de rest van Nederland, en minder parkeerders uit overig Sluis. Verder valt het lagere aandeel voertuigen uit België op. Dit wordt deels gecompenseerd door een hoger aandeel voertuigen uit Duitsland. Deze parkeren overigens grotendeels in de belanghebbendenzones (zie figuur 5.9).

Figuur 5.9 Herkomst parkeerders per meetmoment en regime, straat



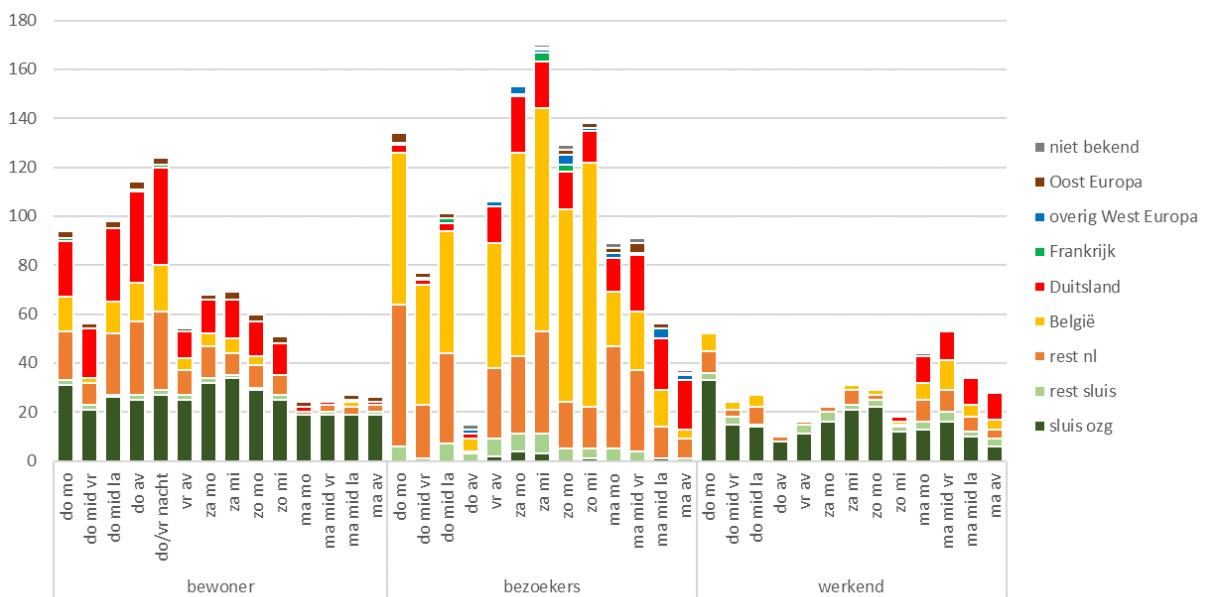
Figuur 5.10 Herkomst parkeerders naar regime, terreinen



5.5.1 Herkomst naar motief

Figuur 5.10 laat de herkomst zien van parkeerders op de terreinen. Figuur 5.11 laat ten slotte de herkomst zien van parkeerders naar motief. Binnen de categorie bewoners valt het lage aandeel parkeerders op met een herkomst uit de eigen kern. In de nacht komt een groot deel van de parkeerders uit andere delen van Nederland, een kleiner aandeel had een Belgisch kenteken en ook waren opvallend veel voertuigen met een Duits kenteken. Van de bezoekers heeft wel het merendeel een Belgisch kenteken. De groep werkenden bestaat wel vooral uit parkeerders uit de eigen kern.

Figuur 5.11 Herkomst naar motief Cadzand-Bad



BIJLAGEN

BIJLAGE I: ONDERZOEKSOPZET

Onderzoeksopzet

Het onderzoek is uitgevoerd door middel van kentekenonderzoek. De kentekens zijn gescand met een scanauto. Alleen in de kern Breskens is met veldwerkers gewerkt die met onze veldwerkapp data hebben verzameld. het verschil tussen app en scanauto laat zich alleen zien in de gps-locatie van de gescande kentekens: waar dit met de scanauto in decimeters is te plaatsen, is dit voor de app in meters. Omdat de veldwerkers de scans op basis van secties toewijzen heeft dit geen invloed op de uitkomsten. Na het verzamelen van de kentekens is data ontdubbeld en gecontroleerd op locatie en opvallende uitkomsten. Het geschoonde bestand is vervolgens verrijkt met postcodegegevens via het RDW.

Door het scannen van alle kentekens in de schil is motief en herkomst te bepalen. Herkomst is bepaald door middel van opvragen bij het RDW; hiermee kon de herkomst van Nederlandse (niet-lease) voertuigen worden vastgesteld. Het motief is als volgt geïndiceerd:

- Alle voertuigen die 's nachts waren geparkeerd: bewoners;
- Alle overblijvende voertuigen die alleen overdag op minimaal drie aaneengesloten momenten aanwezig waren: werkenden;
- Alle overblijvende voertuigen: bezoeker.

Meetmomenten

Het onderzoek is verricht op onderstaande meetmomenten. Elk meetmoment had een duur van maximaal 2 uur. De maandagmetingen waren oorspronkelijk gepland op maandag 6 maart maar door stremmingen in de kern Sluis kon niet binnen de tijd worden gereden. De meting is daarop ingehaald op maandag 13 maart.

Tabel 1 Meetmomenten

nr	datum	dag	begintijd	tarief
1	2 maart 2023	donderdag	10:00	dag
2	2 maart 2023	donderdag	13:00	dag
3	2 maart 2023	donderdag	15:00	dag
4	2 maart 2023	donderdag	20:00	avond
5	2/3 maart 2023	donderdag/vrijdag	00:00	nacht
6	3 maart 2023	vrijdag	19:00	avond
7	4 maart 2023	zaterdag	09:00	weekend
8	4 maart 2023	zaterdag	14:00	weekend
9	5 maart 2023	zondag	09:00	weekend
10	5 maart 2023	zondag	14:00	weekend
11	6 maart 2023*	maandag	10:00	dag
12	6 maart 2023*	maandag	13:00	dag
13	6 maart 2023*	maandag	15:00	dag
14	6 maart 2023*	maandag	20:00	dag

Weersomstandigheden

De weersomstandigheden bij het begin van de meting waren relatief normaal voor de periode van het jaar: wisselvallig. Er waren geen versturende weersinvloeden of kleurcodes.

Het was op donderdag koud maar zonnig. Op donderdag was er wel terrasbezoek gezien (plekken uit de wind). Naarmate de dagen vorderden werd het zachter maar ook minder zon en vochtiger. In het weekend was er af en toe een bui maar niet tijdens de meetmomenten. Maandag (13 maart) was het stormachtig met perioden zon maar ook regen.

Tabel 2 Weersomstandigheden

nr	datum	Temp. (°C)	Wind	Neerslag	Algemeen
1 -4	Donderdag 2 maart 2023	1 – 8; gem. 3.	NNO	geen	Zonnige, wel koude dag;
5 - 6	Vrijdag 3 maart 2023	2 – 8, gem. 5	NNO	Geen	Wisselend bewolkt
7 - 8	Zaterdag 4 maart 2023	3 – 9, gem. 6	NNW	0,5 mm	Bewolkt, weinig zon einde ochtend regenbui (niet tijdens meetmoment)
9 - 10	Zondag 5 maart 2023	3 – 6, gem.5	W	0,1 mm	Bewolkt, geen zon. Eind middag regenbuitje (niet tijdens meetmoment)
11 - 14	Maandag 13 maart 2023	9 – 15; gem.12	ZW	1,2 mm	Zware windstoten. Perioden met zon en regenbuien, ook tijdens meetmoment..

Incidenten

Los van de hierboven gememoreerde stremming op maandag 6 maart hebben er geen incidenten tijdens de meting plaatsgevonden.

Capaciteitsmeting

De capaciteitsmeting is verricht door het tellen van alle gemarkeerde vakken en het opmeten van de ongemarkeerde stroken en wegvakken. Hierbij is een stringente definitie van parkeercapaciteit aangehouden: naast een minimum rijloper van 3 meter geldt als criterium per parkeerstrook een minimumbreedte van 2 meter. Bij een wegbreedte van 6 meter wordt dus slechts aan één zijde van de weg parkeercapaciteit toegekend.

Figuur 1.1 Overzicht relevante E-borden



Hoewel E7 plekken volgens de Wegenverkeerswet formeel geen parkeerplaatsen zijn worden deze voor het gemak wel als zodanig meegeteld.

Het zogenaamde *Canadees parkeren* (met twee wielen op het trottoir parkeren) is alleen toegestaan wanneer dit met een bord RVV E8b is aangegeven of wanneer parkeervakken op het trottoir zijn gemarkeerd.

Bij het bepalen van de openbare capaciteit is rekening gehouden met venstertijden op bijzondere parkeerplaatsen. Een bijzondere parkeerplaats telt bij het parkeerdrukonderzoek als openbaar als deze wordt verricht buiten de tijden die op het onderbord zijn aangegeven. De volgende maten voor ongemarkeerde parkeerplaatsen zijn aangehouden:

- Langsparkeren: 6 meter;
- Dwars (haaks) parkeren: 2,5 meter;
- Schuin (gestoken) parkeren 3,0 meter;
- Vanaf een kruising is gemeten met een marge van vijf meter vanaf de tegenoverliggende tangent;

Er is geen capaciteit toegekend aan locaties zoals omschreven in de artikelen 10, 23, 24 en 25 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990).

Terminologie

In deze rapportage is de volgende terminologie gehanteerd:

- Bezettingsgraad: mate waarin een parkeerterrein bezet is (aantal voertuigen gedeeld door capaciteit);
- Bezoeker: alle voertuigen, uitgezonderd voertuigen met een vergunning of ontheffing.
- Bijzondere parkeerplaatsen: parkeerplaatsen aangeduid met RVV borden E5 (taxi), E6 (invaliden), E7 (laden en lossen), E8 (bijzondere voertuigcategorieën) en E9 (vergunninghouders);
- Bruto parkeerdruk: het aantal op openbare parkeerplaatsen geparkeerde voertuigen inclusief foutparkeerders, gedeeld door de openbare parkeercapaciteit;
- Inventarisatie: het verzamelen van meetgegevens binnen een bepaalde periode en gebied;
- Meetmoment: datum en tijdvak van een inventarisatie;
- Meting: totale periode waarbinnen een inventarisatie wordt uitgevoerd;
- Netto parkeerdruk: het aantal op openbare parkeerplaatsen geparkeerde voertuigen exclusief foutparkeerders, gedeeld door de openbare parkeercapaciteit;
- Onderzoeksgebied: alle openbare parkeerplaatsen binnen het aangegeven gebied waar het onderzoek wordt verricht;
- Openbare parkeerplaatsen: parkeerplaatsen waar RVV borden E5 (taxi), E6 (invaliden), E7 (laden en lossen), E8 (bijzondere voertuigcategorieën) en E9 (vergunninghouders) niet van toepassing zijn;
- Parkeercapaciteit: het aantal openbare parkeerplaatsen in het onderzoeksgebied;
- Parkeerrecht: alle geaccepteerde betaalwijzen, inclusief parkeervergunningen, -ontheffingen en naheffingen/beschikkingen;
- Parkeerregime: het geldende regime voor het parkeren.

- Straatsectie: een straatdeel van straathoek tot straathoek die dient als basis voor het veldonderzoek;
- Venstertijden: de periode waarin een bepaald regime geldig is (meestal aangegeven in het bord boven de venstertijd). Buiten de venstertijd is de parkeerplaats in de regel ongereguleerd, tenzij anders aangegeven;
- Vergunningsgraad: het aandeel geldige vergunningen op het totaal aantal vergunningen (in een parkeergebied voor belanghebbenden).

BIJLAGE II: UITKOMSTEN IN TABELVORM

Tabel II.1 Openbare parkeercapaciteit per kern

Kern/regime	openbaar				totaal	bijzonder	Eindtotaal
	vrij	fiscaal	bl. zone	belangh.			
Sluis	441	1.571	11	360	2.383	55	2.438
straat	441	89	11	360	901	23	924
terrein		1.482			1.482	32	1.514
Cadzand-Bad	539	731	6	297	1.573	44	1.617
straat	480	73	6	249	808	20	828
terrein	59	658		48	765	24	789
Eindtotaal	980	2.302	17	657	3.956	99	4.055

Zie voor gedetailleerde uitkomsten op sectieniveau het dashboard.

BIJLAGE III: CARTOGRAFIE PARKEERDRUK

In onderstaande afbeeldingen de kernen Sluis, Cadzand-Bad, Oostburg en Breskens



