

Wesepersstraat EFY Group

Mobiliteitsonderzoek en
parkeerdrukmeting
Augustus 2022



Inhoud

Samenvatting

1. Context
2. Beleid Gemeente Deventer
3. Parkeerdrukmeting
4. Doelgroepenanalyse
5. Kansen
6. Conclusie parkeerbehoefte

Samenvatting

Voorliggend rapport presenteert de uitkomsten van het mobiliteitsonderzoek en het parkeeronderzoek voor het project aan de Weseperstraat te Deventer. Het project bestaat uit 38 woningen voor een gemixte doelgroep. Het ontwerp van het plan biedt plek voor 32 parkeerplaatsen terwijl uit de parkeerberekening een behoefte van 38 wordt aangetoond. Hiermee heeft het ontwerp een tekort aan 6 parkeerplaatsen. Omdat het uitgangspunt van het gemeentelijke parkeerbeleid is dat een bouwplan in principe niet mag leiden tot extra parkeeroverlast in de directe omgeving, is er een parkeerdrukmeting uitgevoerd waarbij er een straal van 100 m als onderzoeksgebied is gehanteerd.

Uit het parkeeronderzoek komt naar voren dat de parkeerdruk op de momenten waarop de metingen zijn uitgevoerd (werkdag avond, koopavond en zaterdag middag) tussen de 30% en 100% ligt.

Het absolute aantal beschikbare parkeerplaatsen in de directe nabijheid op de maatgevende momenten (met inachtneming van de maximum norm van 85% bezetting) ligt tussen de 16 - 22 parkeerplaatsen. De woensdagavond is het maatgevende moment. Het tekort van 6 parkeerplaatsen kan op dit maatgevende moment in de Weseperstraat (A) (3 parkeerplekken) en de Frits Drijverstraat (6 parkeerplekken) tezamen (9 plekken) worden opgevangen.

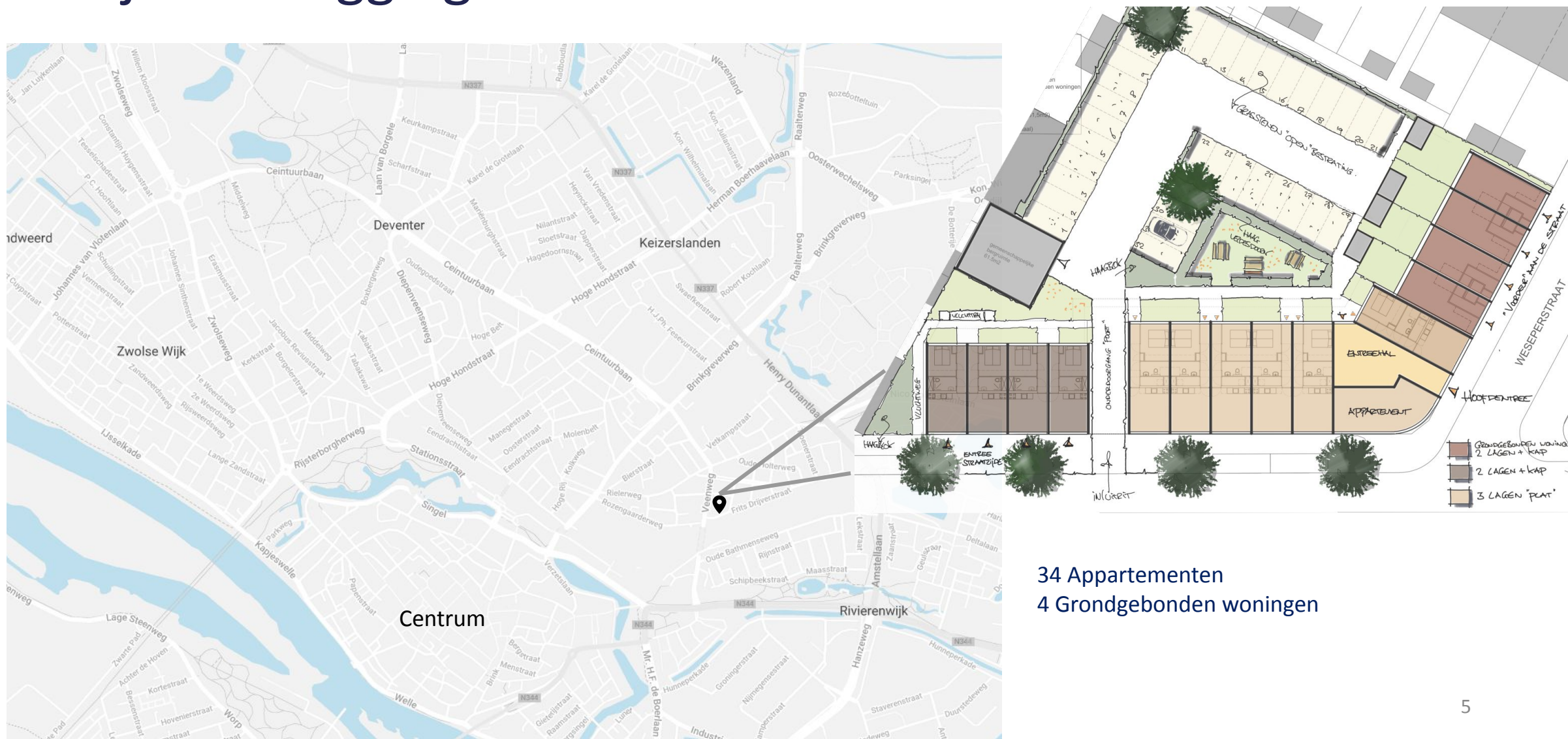
Aanvullend is er in het mobiliteitsonderzoek gekeken naar de inpassing van deelmobiliteit. The Future Mobility Network heeft een doelgroepenanalyse uitgevoerd waarbij er gekeken is naar de locatie van het project, het type woning, de huur/koop prijs en de woninggrootte. Aan de hand van deze informatie gecombineerd met data over de gebruiker van deelmobiliteit kan er een conclusie worden getrokken over de potentie van verschillende vormen van deelmobiliteit bij de beoogde doelgroep. Uit de doelgroepenanalyse kan geconcludeerd worden dat de doelgroep passend bij de grondgebonden woningen het meest ontvankelijk zijn voor het regelmatig gebruiken van een deelauto. Dit betreft maar 13% van de totale omvang van het plan (4 woningen). Om die reden is gekozen om ruimte te bieden voor één deelauto.

Normaliter vervangt één deelauto 5 particuliere auto's. Dit is in de huidige parkeerberekening niet meegenomen omdat wij graag in een vervolg met de toekomstige bewoners willen verkennen of zij daadwerkelijk open staan voor deelmobiliteit. Een mogelijk effect van het plaatsen van een deelauto is dat er uiteindelijk minder (4) parkeerplekken in de nabijheid gebruikt hoeven worden. De deelauto neemt zelf ook een parkeerplek in beslag.



Context

Project en ligging



34 Appartementen
4 Grondgebonden woningen

Beleid Gemeente Deventer

De **gemeente Deventer** streeft naar een beter gebruik van schone vervoersmiddelen, vanuit vier pijlers:



Infrastructuur



Gedragsverandering



Samenwerking



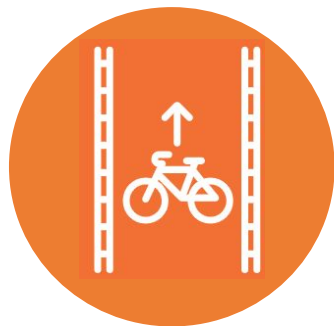
Technologie

Mobiliteit Gemeente Deventer

De gemeente Deventer heeft duurzaamheid hoog op de agenda staan. De mobiliteit is een belangrijk onderdeel binnen deze opgave. De opgave van mobiliteit is onderhevig aan een sterke (innovatie) beweging. Door de digitalisering en veranderende maatschappij verandert de opgave. Door de opkomende participatiemaatschappij, het ontstaan van een deeleconomie, het milieubewustzijn en nieuwe vormen van vervoer. Daarom is er door de gemeente Deventer het Uitvoeringsplan “Duurzame Mobiliteit Deventer” opgesteld.

In het uitvoeringsplan wordt gesproken over het stimuleren van fietsgebruik, elektrische voertuigen (al dan niet als deelsystemen) en het openbaar vervoer.

Het gebruik van schone vervoersmiddelen wordt via de vier pijlers georganiseerd. Deze vertalen zich in specifieke acties:



Fietsen promoten



**Elektrisch rijden
stimuleren**



**Gebruik van
deelsystemen**

Parkeerbeleid

Het uitgangspunt van het gemeentelijke parkeerbeleid is dat een bouwplan in principe niet mag leiden tot extra parkeeroverlast in de directe omgeving. Om die reden hebben wij een parkeerdrukmeting uitgevoerd. Op pagina's 13-19 zijn de uitkomsten van deze meting uiteengezet.

De gemeentelijke parkeernormen zijn vastgesteld in de 'Nota Parkeernormen Deventer 2013, auto en fiets' op 02 oktober 2013. De gemeente Deventer hanteert een gebiedsindeling voor het bepalen van de parkeernormen. De ontwikkeling aan de Weseperstraat 7 valt in de categorie: "Tweede schil centrum".

Ondanks dat in het 'Uitvoeringsplan Mobiliteit' wordt gesproken over het stimuleren van de fiets, elektrisch rijden -waaronder deelmobiliteit- en het openbaar vervoer, komt dit niet terug in het fungerende parkeerbeleid.



Uitkomsten traditionele parkeerbalans

Voor het berekenen van de parkeereis aan de hand van het fungerende parkeerbeleid is uitgegaan van het onderstaande woonprogramma en de woningcategorieën.

Parkeerbalans

Woningtype	Norm incl bezoekers	Bezoekers norm	Aantal woningen	Parkeervraag excl. bezoekers	Parkeervraag Bezoekers
Koop, tussen/hoek	1,5	0,3	4	4,8	1,2
Koop, etage, goedkoop	1,2	0,3	11	9,9	3,3
Huur, etage midden/goedkoop	1,0	0,3	20	14,0	6,0
Koop, etage midden/duur	1,5	0,3	3	3,6	0,9
Totalen			38	32,3	11,4

Op basis van deze normen geldt voor het voorziene programma, inclusief bezoekersparkeren, een bruto parkeeropgave van 43.7, afgerond 44, parkeerplaatsen. Voor het berekenen van de maximale parkeerbehoefte wordt gebruik gemaakt van de aanwezigheidspercentages volgens CROW publicatie 381. Het maatgevende moment, waarbij het saldo van bewoners- en bezoekersparkeren het grootst is, is de werkdag-avond. De parkeerdruk komt dan uit op afgerond 38 parkeerplekken, zie onderstaande tabel.

Parkeerbalans inclusief dubbelgebruik

Functie	Eis	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Koop-avond	Werkdag-nacht	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
<i>Wonen</i>	32,3	16,2	16,2	29,0	25,8	32,3	19,4	25,8	22,6
Bezoekers	11,4	1,1	2,3	9,1	8,0	0,0	6,8	11,4	8,0
Totaal	43,7	17,3	18,5	38,1	33,8	32,3	26,2	37,2	30,6

Parkeerbeleid afwijkingsmogelijkheden

De gemeente Deventer spreekt in de beleidsregel 5.2 in 'Parkeren bestemmingsplannen Deventer' over de volgende afwijkingsmogelijkheid:

In geval in de overige zones (Tweede schil centrum, Rest bebouwde kom en Buitengebied, zoals aangegeven op de gebiedsindelingskaart van de Nota Parkeernormen 2013) niet wordt of redelijkerwijs niet kan worden voldaan aan de eis dat op eigen terrein in de volledige parkeerbehoefte wordt voorzien dienen achtereenvolgens de volgende opties te worden onderzocht alvorens een definitief besluit over afwijking genomen wordt:

Beleidsregel 5.2 Afwijken Parkeereis overige zones

1. Fysieke aanleg van parkeergelegenheid in directe omgeving
2. Private parkeerruimte
3. **Aanleg in directe omgeving door gemeente met parkeerbijdrage bij "zicht op extra openbare parkeergelegenheid"**
4. **Afwijking zonder parkeerbijdrage**
5. Afwijken bijzondere omstandigheid
6. Weigeren

Om beargumenteerd te kunnen afwijken van de parkeereis voor het realiseren van het bezoekersparkeren hebben wij een onafhankelijk onderzoek uitgevoerd naar de parkeerdruk binnen een straal van 100 meter rondom de planlocatie.

Acceptabele loopafstanden

Indien er aanspraak wordt gemaakt op een van de afwijkingsmogelijkheden waarbij parkeren in de nabije omgeving wordt opgelost, gelden ook hier randvoorwaarden vanuit de gemeente. De nabije omgeving wordt door de gemeente bepaald op basis van acceptabele loopafstanden via logische routes. Hierbij gelden de onderstaande acceptabele loopafstanden.

Woningen	100 m
Bezoekers	100-250 m
Werken	800 m
Winkelen	600 m

Aangezien het aannemelijk is dat het tekort aan parkeren voor een deel bewonersparkeren betreft, is in het onderzoek voor de parkeerdruk uitgegaan van een straal van 100 meter rondom de planlocatie.



Parkeerdrukmeting

Parkeerdrukmeting Weseperstraat

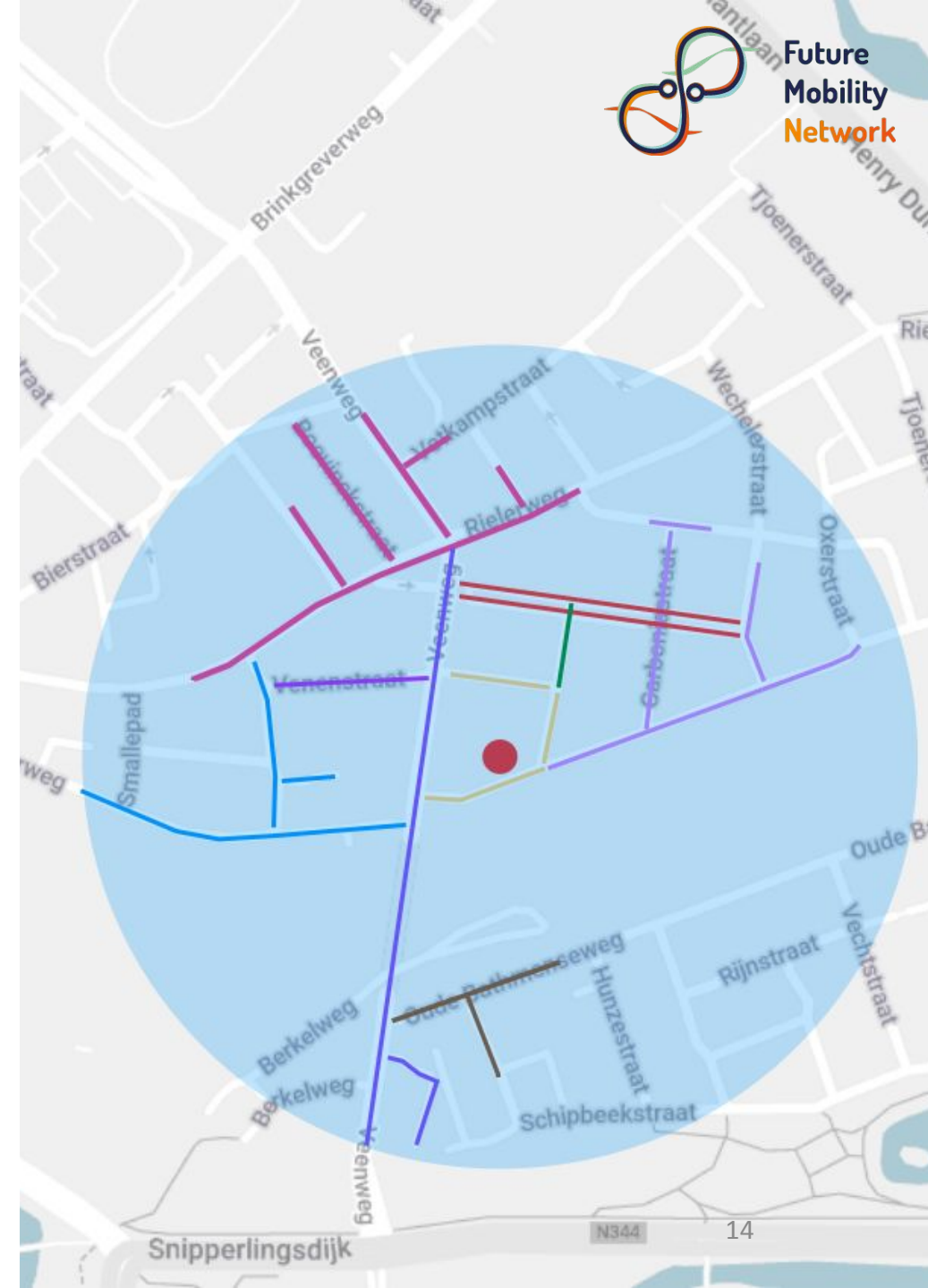
De gemeente Deventer heeft een beleid op het gebied van een parkeerdrukmeting.

Voor het uitvoeren van de meting geeft het CROW in publicatie 381 aan dat de beste maatgevende momenten voor parkeerdruk voor de functie wonen op **werkdagen s'avonds, op koopavond, en op zaterdagmiddag** zijn.

De berekening is uitgevoerd aan de hand van een straal van 300 meter rond de planlocatie, conform advies van het CROW (publicatie 381). Hierbij is op een **woensdagavond** (18:00-19:30) en een **vrijdagavond** (19.30 en 21.00) een onderzoek naar de feitelijke parkeerbezetting uitgevoerd. Tevens is er een meting op **zaterdagmiddag** (13:30-15:00) uitgevoerd.

Voor deze analyse hebben wij de volgende documenten geraadpleegd:

- CROW publicatie 381 toekomstbestendig parkeren
- Uitvoeringsplan Duurzame Mobiliteit Deventer
- Nota Parkeernormen 2013
- Beleidsregels Parkeren, bestemmingsplannen Deventer 2018



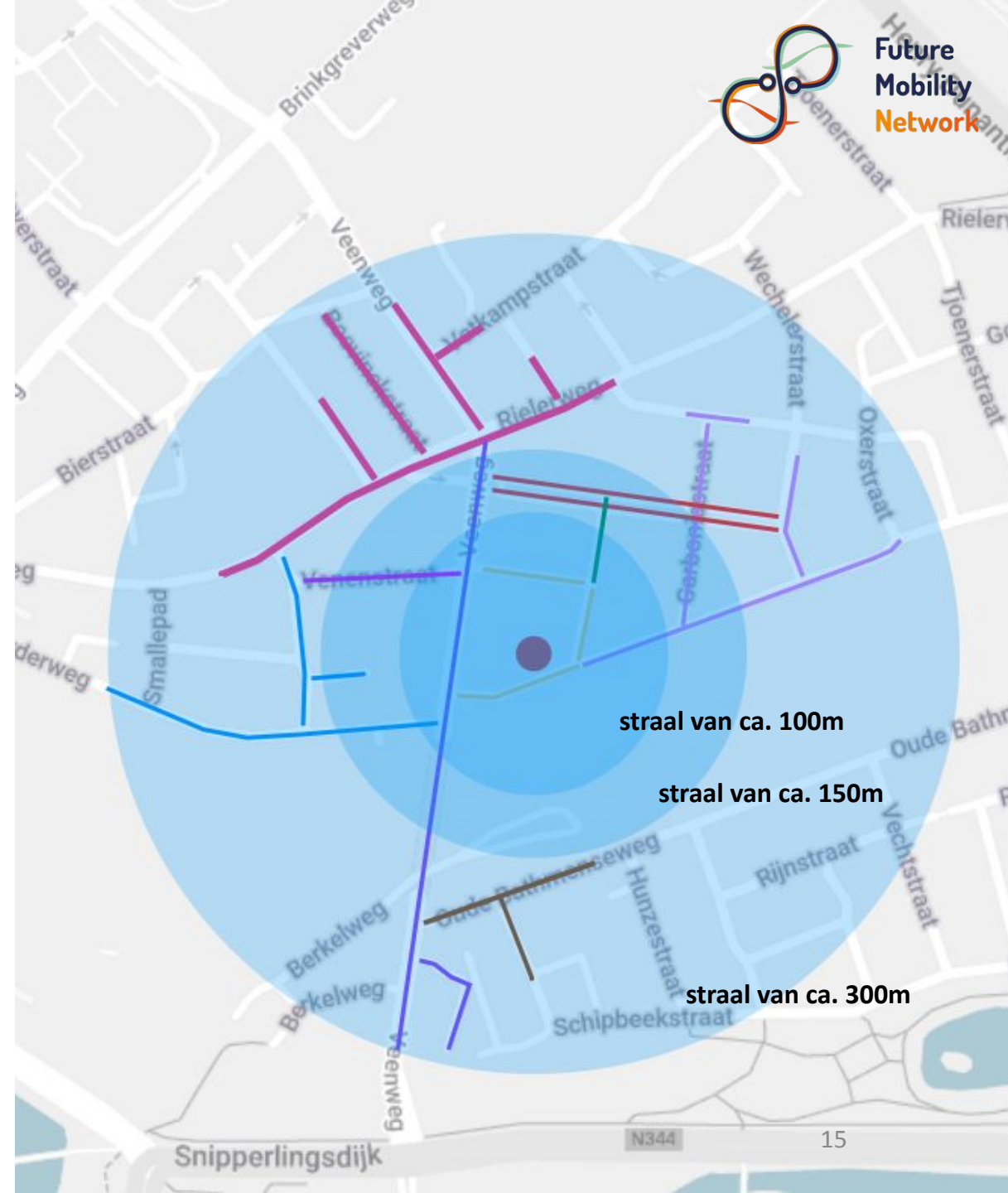
Onderzoeksgebied

Om de volledige parkeerdruk situatie in kaart te brengen is het onderzoeksgebied opgedeeld in drie gebieden:

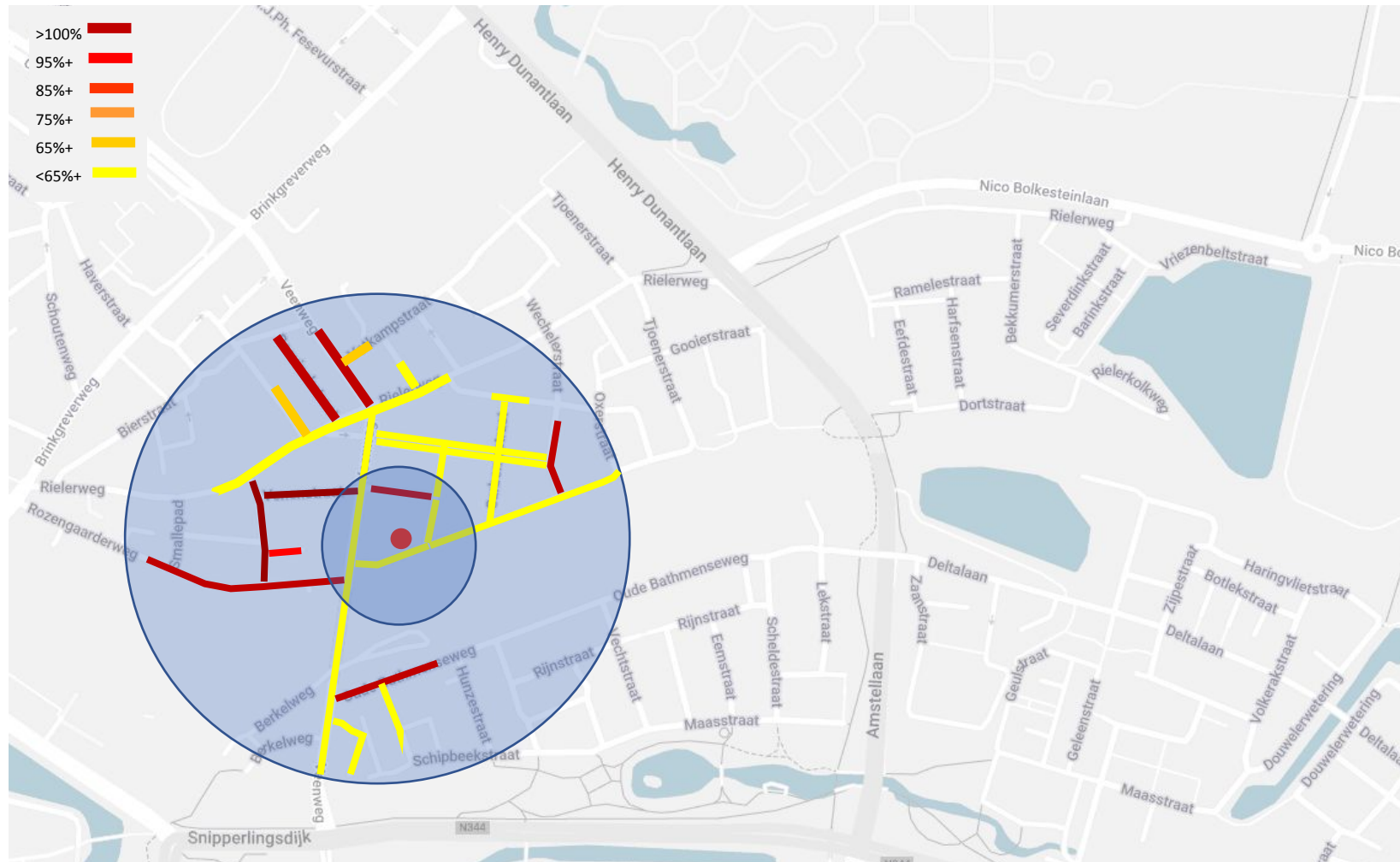
1. Binnen een straal van 300m (advies CROW)
2. Binnen een straal van 150m (advies FMN)
3. Binnen een straal van 100m (advies Gemeente Deventer)

In alle gevallen is gekeken naar de straten binnen de verschillende stralen en specifiek binnen de logische/acceptabele loopafstand.

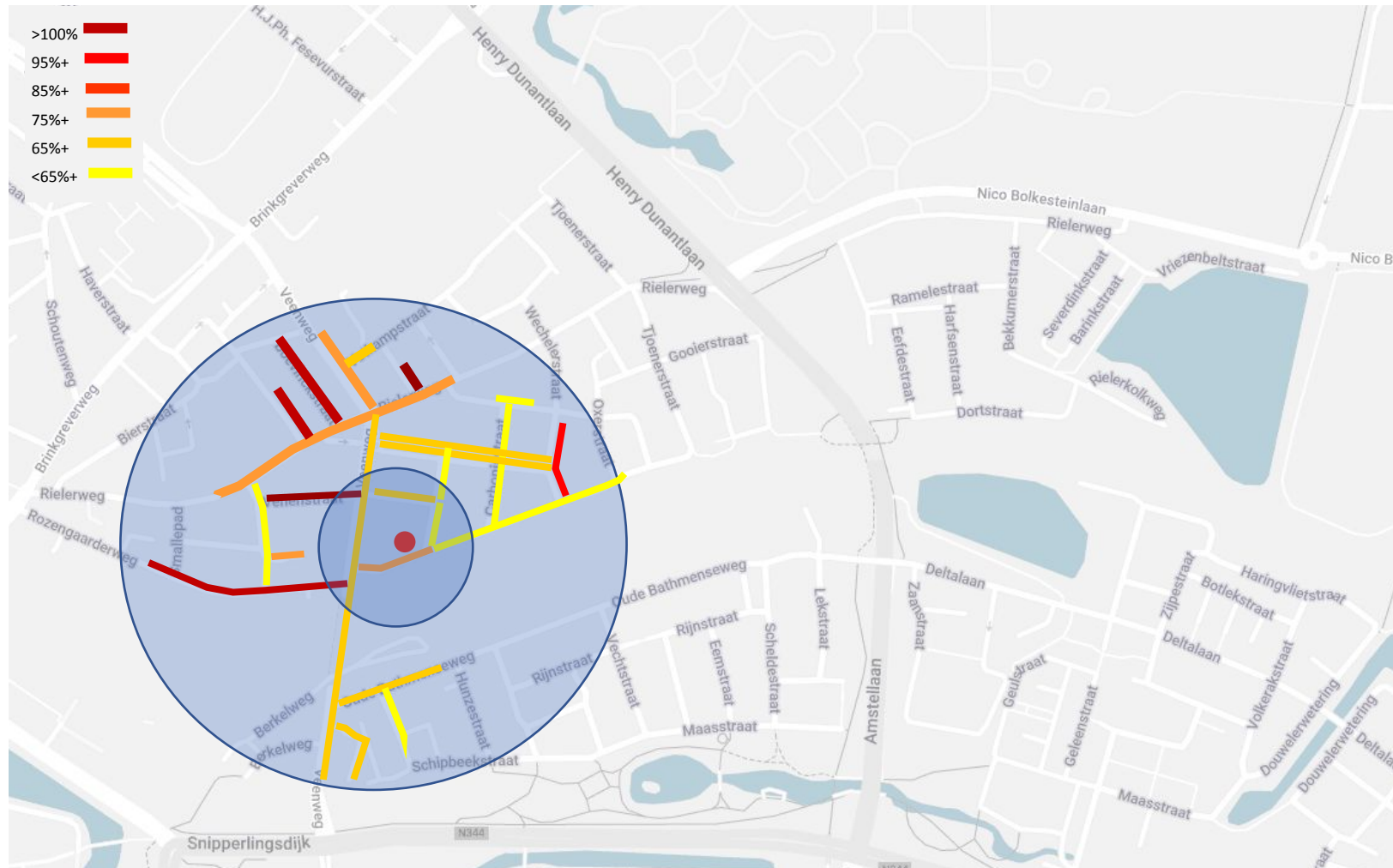
Uiteindelijk is voor de eindanalyse en -conclusie als navolging op het advies van de gemeente Deventer de 100 meter straal gebruikt.



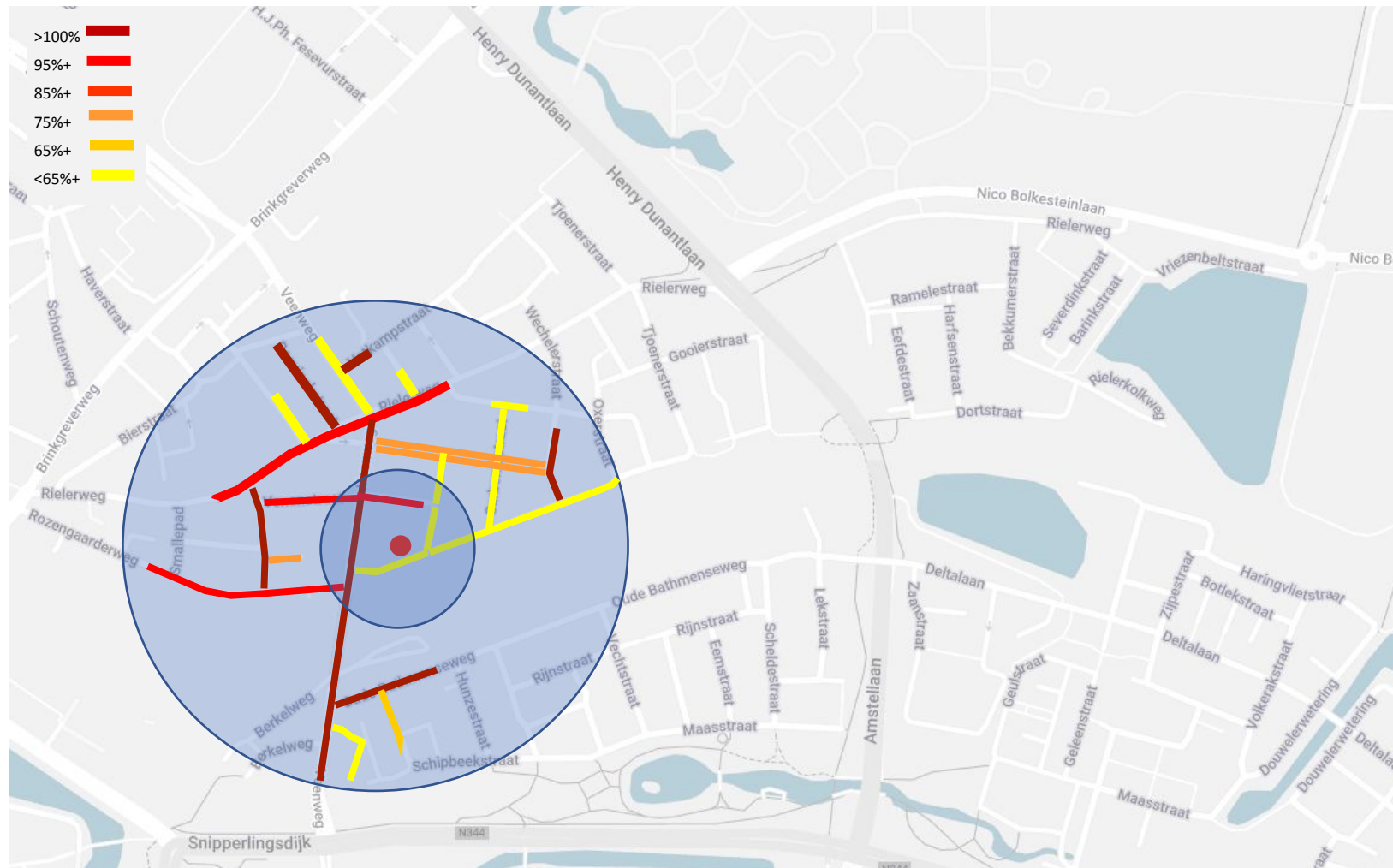
Resultaten woensdag avond



Resultaten vrijdag avond



Resultaten zaterdag middag



Absolute aantal parkeerplaatsen

	Aantal parkeerplaatsen	85% van totaal (max bezettingsnorm)	Bezetting woensdagavond	Beschikbaar woensdagavond (bezettingsnorm - bezetting)	Bezetting vrijdagavond	Beschikbaar vrijdagavond (bezettingsnorm - bezetting)	Bezetting zaterdagmiddag	Beschikbaar zaterdagmiddag (bezettingsnorm - bezetting)
A: Weseperstraat	30	26	23	3	11	15	18	8
A1: Weseperstraat	10	9	5	4	3	6	3	6
A2: Weseperstraat	27	23	20	3	27*	-4	26*	-3
B: Frits Drijverstraat	22	19	13	6	14	5	12	7
Absolute aantal plaatsen	89	77	28	16	34	22	29	18

De ontwikkeling heeft een tekort van 6 parkeerplaatsen. Dit tekort kan in de directe omgeving worden opgevangen, aangezien het absolute aantal beschikbare parkeerplaatsen in de directe nabijheid op de maatgevende momenten (met inachtneming van de maximum norm van 85% bezetting) ruimschoots voldoende is (16 - 22). Het tekort aan 6 parkeerplaatsen kan in de Weseperstraat (A) (3-15) en de Frits Drijverstraat (5-6) tezamen worden opgevangen.

*Het beschikbaar aantal parkeerplaatsen op vrijdagavond en zaterdagmiddag in A2 weseperstraat wordt niet meegenomen in het totaal aantal beschikbare parkeerplaatsen op vrijdagavond en zaterdagmiddag, omdat in deze straat de maximaal toelaatbare bezettingsgraad van 85% wordt overschreden. De overschrijding van de norm wordt als (-) negatief aantal parkeerplaatsen meegenomen in de berekening.

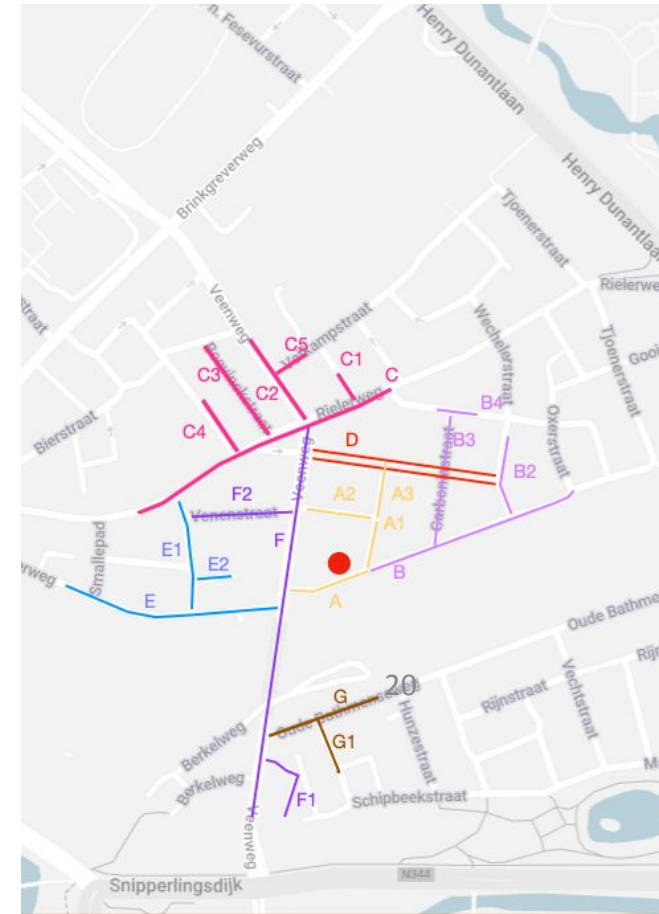
Conclusie parkeerdrukmeting

De ontwikkeling heeft een tekort van 6 parkeerplaatsen. Om die reden is er een parkeerdrukmeting uitgevoerd om te kijken of de nabije omgeving (100 m) voldoende capaciteit biedt om het tekort op te vangen. De parkeerdruk ligt op de momenten waarop de metingen zijn uitgevoerd (werkdag avond, koopavond en zaterdag middag) in de directe omgeving van de planlocatie (straal van 100 meter) tussen de 30% en 100%.

Het absolute aantal beschikbare parkeerplaatsen in de directe nabijheid op de maatgevende momenten (met inachtneming van de maximum norm van 85% bezetting) ligt tussen de 16 - 22 parkeerplaatsen. De woensdagavond is het maatgevende moment. Het tekort van 6 parkeerplaatsen kan op dit maatgevende moment in de Weseperstraat (A) (3 parkeerplekken) en de Frits Drijverstraat (6 parkeerplekken) tezamen (9 plekken) worden opgevangen.

Het beschikbaar aantal parkeerplaatsen op vrijdagavond en zaterdagmiddag in A2 weseperstraat wordt niet meegenomen in het totaal aantal beschikbare parkeerplaatsen op de vrijdagavond en zaterdagmiddag, omdat in deze straat de maximaal toelaatbare bezettingsgraad van 85% wordt overschreden.

De gemiddelde absolute beschikbaarheid in de directe nabijheid ligt tussen de 16-22 parkeerplaatsen. Hiermee kan geconcludeerd worden dat er in de directe omgeving voldoende capaciteit is om het tekort aan 6 parkeerplaatsen op te kunnen vangen.



- A: Weseperstraat
- A1: Weseperstraat
- A2: Weseperstraat
- A3: Nova Zemblastraat
- B: Frits Drijverstraat
- B2: Thom Thomassenstraat t/m 3
- B3: Carboniastraat
- B4: Oude Holterweg 1 t/m 9
- C: Rielierweg 55 t/m 151
- C1: 1e Vetkampdwarsstraat t/m 8
- C2: Veenweg 78 t/m 46
- C3: Boevinckstraat t/m 16
- C4: Van Haexbergenstraat t/m 23
- C5: Vetkamstraat
- D: Hein Burgersstraat
- E: Rozengaarderweg
- E1: Van Zalingenstraat
- E2: Metzelaarplein
- F: Veenweg 99 t/m Rielierweg
- F1: Veenweg
- F2: Venenstraat
- G: Oude Bathmenseweg t/m 14
- G1: Schipbeekstraat t/m 18



Doelgroepenanalyse

Wat is Whize

Voor het bepalen van de mobiliteitsbehoeften van de toekomstige bewoners in de ontwikkeling van EFY Group aan de Weseperstraat is gebruik gemaakt van het Whize doelgroep-segmentatie model van Whooz.

Whize is een doelgroep-segmentatie model, opgebouwd uit 59 sub-segmenten die zijn samengevoegd in 11 hoofdsegmenten. De Whize database bevat meer dan 2.000 onderscheidende kenmerken en geeft inzicht in specifieke kenmerken op sociaal-economisch gebied en in de levensstijl van alle huishoudens in Nederland. In de afbeelding rechts zijn de verschillende Whize segmenten weergegeven.

The Future Mobility Network heeft in de zomer van 2020 in opdracht van BPD Ontwikkeling een rekentool ontwikkeld voor het berekenen van de potentie van deelmobiliteit bij verschillende doelgroepen. Er is hierin gebruik gemaakt van het Whize doelgroep-segmentatiemodel in combinatie met gebruikersdata uit onderzoeken over het gebruik van deelmobiliteit van onder andere de TU Delft, een Europees Interreg onderzoeksproject genaamd e-HUBS en gebruikersdata over autodelen van het CROW. Zodoende kan er aan de hand van criteria als inkomen, gezinssamenstelling, stedelijkheid en type woningen beargumenteerd worden welke mobiliteitsbehoefte de toekomstige bewoners hebben en wat de potentie van deelmobiliteit is



Doelgroep: bewoners

De toekomstige bewoners die passen bij het door Weseperstraat aangegeven woonprogramma vallen wat betreft de huishoudensgrootte (1-3 personen), gezinssamenstelling, inkomen en stedelijkheidsgraad van de locatie binnen de volgende Whize doelgroepen:

- Subgroep B7 Carrière starters
- Subgroep B8 Kopende starters
- Subgroep E20 Beginnende stadskopers
- Subgroep E21 Hip en stads
- Subgroep F25- Jong en modaal
- Subgroep F26- Modaal met peuters
- Subgroep F27- Modaal met kids
- Subgroep F28- Modaal met pubers
- Subgroep F29- Middelbaar en modaal

De aanname die gedaan is t.b.v. de woninggroottes en de doelgroepen die hierbij passen is als volgt:

Woninggrootte	Gemiddelde koopprijs	Verdeling	Doelgroep
40-50 Begane grond	€275.000	29%	B7, E21
40-50 Verdieping 1	€275.000	31%	B7, E21
40 Verdieping 2	€200.000	27%	B8, E20,
108 Grondgebonden	€390.000	13%	F25, F26, F27, F28, F29

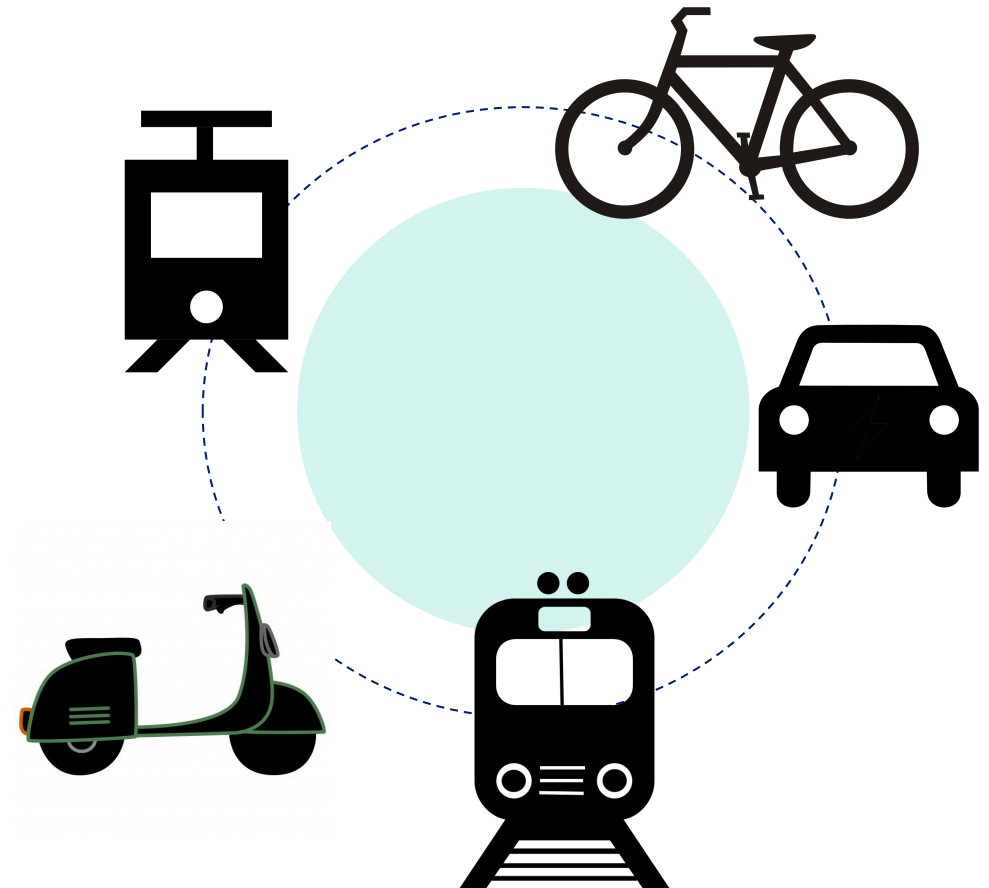


Doelgroep: bewoners/ voorkeur vervoer

Voor iedere doelgroep is er gekeken naar de mobiliteitsbehoefte. In onderstaande tabel is af te lezen dat er bij een aantal doelgroepen (B7, B8, E20, E21) geen auto behoefte heerst. Voor deze doelgroepen is de verbinding met openbaar vervoer en de toegankelijkheid van alternatieven (deelmobiliteit en fiets) van belang.

Andere doelgroepen (F25, F26, F29 en F28) zijn nog wel gericht op de auto. Voor deze doelgroepen zou het interessant kunnen zijn om (elektrische) deelauto's aan te bieden om het bezit van de eerste of tweede auto tegen te gaan en te stimuleren op gebruik in plaats van bezit.

Doelgroep	Voorkeur vervoer
B7, B8	Bus, trein
E20, E21	Bus, tram, trein
F25	Trein, auto
F26	Trein, fiets, auto
F27, F29	Fiets, auto
F28	Fiets, brommer, scooter, auto



Doorvertaling naar parkeernormen

Het spreekt voor zich dat de subgroepen zonder auto behoefte (B7, B8, E20, E21) uitkomen op parkeernorm 0.

Voor de Subgroep F26 Modaal met peuters (trein, fiets, auto), en subgroep F28 Modaal met pubers (fiets, brommer, scooter, auto) is uitgegaan van een bandbreedte van 0,7-1,0.

Subgroepen F27 Modaal met kids (fiets, auto) en F29 Middelbaar en modaal (fiets, auto) is volgens het doelgroep- segmentatiemodel nog afhankelijk van de auto. Gezien dat deze groepen hoogstwaarschijnlijk in de GGB woningen zullen wonen en deze al 1 privé parkeerplaats bevatten, is voor deze doelgroep is uitgegaan van een bandbreedte van 1,0- 1,5 per woning. In onderstaande tabel zijn parkeernormen uitgezet tegenover het aantal woningen.

Hiermee komen wij in totaal uit op een bandbreedte voor de parkeerbehoefte van 21-31.

Hieruit valt te concluderen dat de benadering vanuit de behoeften van de toekomstige bewoners iets lager ligt dan de uitkomsten van de traditionele parkeerbalans (slide 10) .

Doelgroep	Verdeling	Aantal woningen	Passende parkeernorm	Parkeerbehoefte
B8, E20	29%	11	0	0
B7, E21	53%	20	0,7-1,0	14-20
F25, F26, F27, F28, F29	18%	7	1,0-1,5	7-11
Totalen	100%	38		21-31



Kansen

Stimuleren alternatieven

Met de ontwikkeling van de Weseperstraat ligt er een kans om aan te sluiten op een aantal programmalijnen van de Clean Tech Regio, waar de gemeente Deventer bij aangesloten is.

De Regio werkt in het programma Slimme en Schone mobiliteit aan acht programmalijnen. Met deze programmalijnen wil men 1,5 kTon CO2 besparen. De volgende programmalijnen zouden interessant kunnen zijn voor de ontwikkeling:

- *Fiets*: het verbeteren van het netwerk en stimuleren van het fietsgebruik.
- *Transitie naar slimme mobiliteit*: efficiënte transitie naar slimme mobiliteit (nieuw aanbod, alternatieven openbaar vervoer, zelfrijdende auto).
- *Faciliteren E-mobility*: op efficiënte wijze de overstap maken van fossiele brandstof naar alternatieven.

Een van de kansen is het inzetten op alternatieve vormen van mobiliteit. Denk hierbij aan deelmobiliteit. Door de inzet van deelmobiliteit kan autobezit worden tegengegaan.



Deelmobiliteit

Om na te gaan of deelmobiliteit behoort tot een van de oplossingen om aan te sluiten op de ambities van de gemeente Deventer en de Clean Tech Regio is onderzoek gedaan naar de potentie van verschillende vormen van deelmobiliteit bij de beoogde doelgroep van de ontwikkeling. In onderstaande tabel zijn de uitkomsten weergegeven. De achtergrond van de rekentool wordt omschreven in slide 22.

Van de doelgroepen die het beste matchen met de ontwikkeling aan de Weseperstraat 7, zijn er twee groepen die volgens de tool het meeste open staan voor het gebruik van een elektrische deelauto: E21, E23. Daarnaast ligt er bij de doelgroep F een potentie om een elektrische deelauto te gebruiken. Doelgroepen E21 en E23 zullen vanwege hun vervoersvoorkeur (slide 24) naar waarschijnlijkheid voor een enkele rit gebruik maken een deelauto, terwijl doelgroep F met meer regelmaat een deelauto zal gaan gebruiken. Dit betreft de doelgroep passend bij de grondgebonden woningen. Aangezien het aantal grondgebonden woningen maar 18% van de totale omvang van het plan (7woningen) beslaat is gekozen om in beginsel ruimte te bieden voor één deelauto.

Normaliter vervangt één deelauto 5 particuliere auto's. Dit is in de huidige parkeerberekening niet meegenomen omdat wij graag in een vervolg met de toekomstige bewoners willen verkennen of zij daadwerkelijk open staan voor deelmobiliteit. Een mogelijk effect van het plaatsen van een deelauto is dat er uiteindelijk minder (4) parkeerplekken in de nabijheid gebruikt hoeven worden. De deelauto neemt zelf ook een parkeerplek in beslag.



Modaliteit	Doelgroep										
	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K
Elektrische fiets	38	49	57	31	74	58	31	55	54	54	46
Elektrische bakfiets	13	11	21	13	12	17	13	14	16	12	10
Elektrische auto	29	41	38	15	61	47	18	52	45	48	45



Conclusie parkeerbehoefte

Conclusie

Vanuit het traditionele parkeerbeleid komt naar voren dat de parkeereis voor het auto parkeren, uitgaande van het fungerende parkeerbeleid, zonder enige afwijkingen of uitzonderingsgronden, voor de woonfunctie uitkomt op afgerond 32 parkeerplekken (werkdag nacht). Inclusief het bezoekersparkeren komt het totaal op afgerond 38 plekken (werkdag avond).

In het huidige ontwerp is ruimte voor 32 parkeerplekken binnen de planlocatie. Met het huidige plan zou er daarom afgeweken moeten worden op de parkeereis. Binnen het fungerende parkeerbeleid zijn er meerdere afwijkingsmogelijkheden voor de Tweede schil. Een van de mogelijkheden is de afwijking zonder parkeerbijdrage.

Om beargumenteerd te kunnen afwijken van de parkeereis hebben wij een onafhankelijk onderzoek uitgevoerd naar de parkeerdruk binnen een straal van 100 meter rondom de planlocatie. Vanuit het onderzoek naar de parkeerdruk komt naar voren dat er op de geadviseerde momenten (door CROW) een gemiddelde parkeerdruk van 50-70% heerst. Met een bezetting van minder dan 85% is er een mogelijkheid om af te wijken van de parkeereis. De gemiddelde absolute beschikbaarheid in de directe nabijheid ligt op de maatgevende momenten tussen de 16-22 parkeerplaatsen. De woensdagavond is het maatgevende moment. Het tekort van 6 parkeerplaatsen kan op dit maatgevende moment in de Weseperstraat (A) (3 parkeerplekken) en de Frits Drijverstraat (6 parkeerplekken) tezamen (9 plekken) worden opgevangen. Hiermee kan geconcludeerd worden dat er in de directe omgeving voldoende capaciteit is om het tekort aan 6 parkeerplaatsen op te kunnen vangen.

Naast de 'traditionele' benadering van de parkeerbehoefte is aanvullend gekeken naar de mobiliteitsbehoefte van de beoogde toekomstige bewoners. Hieruit komt naar voren dat er niet voor iedere bewoner een auto behoefte heerst. Ook blijkt er onder een aantal doelgroepen die worden aangetrokken tot de ontwikkeling een potentie te zijn om gebruik te maken van deelmobiliteit (zowel deelauto's als deelfietsen).



Mobiliteitsonderzoek en parkeerdrukmeting

Wesepersstraat 7
Augustus 2022

Iris Ruysch
iris.ruysch@thefuturemobility.network
06-14447485

Alwin Bakker
alwin.bakker@thefuturemobility.network
06-14184366