



ir Sj Stienstra

Adviesbureau stedelijk verkeer bv

PURMEREND

WAGENWEG 10

PARKEERBALANS

INHOUD

1 Inleiding	2
2 Uitgangspunten parkeren	3
2.1 Functioneel programma	3
2.2 Parkeren	4
2.3 Parkeernormen	5
3. Parkeerbalans	9
3.1 Berekening parkeerdruk	9
3.2 Parkeerbalans	10

1 Inleiding

In Purmerend wordt op de locatie Wagenweg 10 een woningbouwproject ontwikkeld van 131 wooneenheden: 105 huurwoningen in de vrije sector en 26 sociale huurwoningen. In het project is een parkeercapaciteit van 124 parkeerplaatsen voorzien, waarvan 91 parkeerplaatsen op het binnenterrein achter de woningen en 33 parkeerplaatsen in openbaar gebied (straatparkeren voor de woningen).

In het kader van de ontwikkeling bestaat behoefte aan een parkeeradvies, met als centrale vraag wat voor dit project een realistische parkeerbehoefte is en of deze parkeerbehoefte kan worden opgevangen binnen de geprojecteerde parkeercapaciteit.

Als ontwikkelaar van de locatie heeft BOT-bouw opdracht verstrekt aan ir. Sj. Stienstra Adviesbureau stedelijke verkeer deze vraagstelling nader uit te werken.

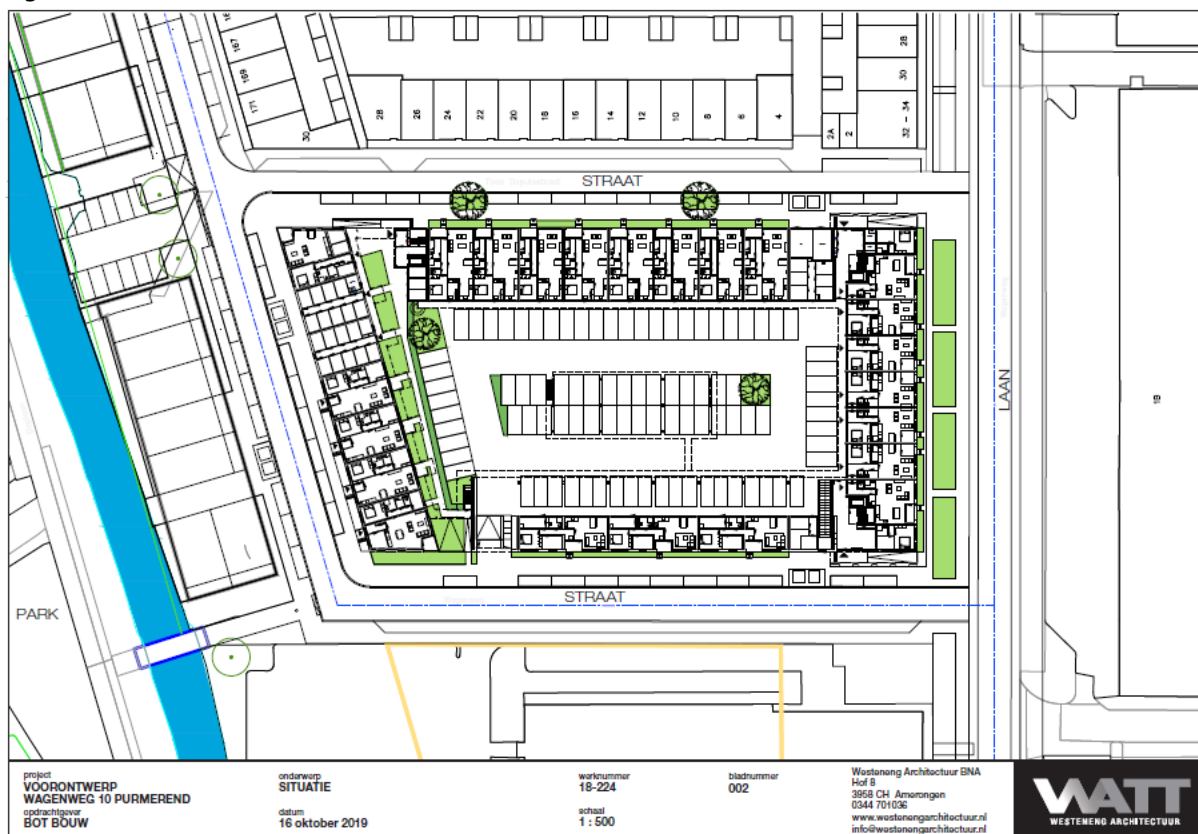
In deze notitie wordt, uitgaande van de functionele invulling van het project, ingegaan op de te verwachten daarmee samenhangende parkeervraag. Daarmee ontstaat inzicht in de parkeerbalans (parkeervraag ten opzichte van beschikbare parkeercapaciteit), waarmee de centrale onderzoeksvraag kan worden beantwoord.

2 Uitgangspunten parkeren

2.1 Functioneel programma

Figuur 1 geeft een situatieschets van het project Wagenweg 10:

Figuur 1: situatieschets



De geplande woningen zijn geöriënteerd op de omliggende straten, de centrale parkeervoorziening bevindt zich op het binnenterrein aan de achterzijde van de woningen. In totaal zijn 131 woningen voorzien, als volgt onderverdeeld:

Tabel 1: Functioneel programma woningen

Type	Aantal
vrije sector huur, met gebruik parkeerplaats binnenterrein	66
vrije sector midden-huur, met parkeerplaats binnenterrein	17
vrije sector midden-huur, geen parkeerplaats binnenterrein	22
sociale huur	26
Totaal:	131

2.2 Parkeren

Parkeercapaciteit

In het bouwplan is voorzien in 124 parkeerplaatsen, waarvan 91 parkeerplaatsen op het besloten middenterrein achter de woningen. Aan 83 van de vrije-sector woningen is een parkeerrecht voor het gebruik van 1 parkeerplaats op het middenterrein verbonden, de overige 8 parkeerplaatsen op het middenterrein zijn bedoeld voor bezoekersparkeren.

Aan de straatzijde, voor de woningen, zijn 33 openbare parkeerplaatsen geprojecteerd.

Daarmee ontstaat het volgende overzicht van de binnen het project beschikbare parkeercapaciteit:

Binnenterrein, bewonersparkeren:	83 pp
Binnenterrein, bezoekersparkeren:	8 pp
Straatparkeren voor de woningen:	33 pp

Totaal 124 parkeerplaatsen

Parkeerregime

De ontwikkeling ligt in een zone met vergunninghoudersparkeren/ betaald parkeren.

Deze is onlangs ingevoerd; voor bestaande woningen is een overgangsregeling, waarbij per woning 2 vergunningen kunnen worden afgegeven. Nieuwe woningen hebben aanspraak op 1 parkeervergunning, onder voorwaarde dat zij niet beschikken over een eigen parkeervoorziening.

Het parkeerterrein op het binnenterrein van de geplande ontwikkeling Wagenweg 10 wordt beschouwd als eigen parkeervoorziening voor de vrije sector huurwoningen. Voor deze 105 woningen zijn 83 (toegewezen) parkeerplaatsen beschikbaar, de vrije sector-woningen komen niet in aanmerking voor een bewonersvergunning voor de openbare parkeerplaatsen in het gebied. Dat betekent dat 83 woningen kunnen worden verhuurd mét een parkeerplaats, en 22 bewoners afzien van een parkeerplaats in de omgeving, en een woning huren zonder parkeerplaats.

Voor bezoekersparkeren worden 8 parkeerplaatsen vrijgehouden op het binnenterrein. Bewoners van de vrije sector huurwoningen kunnen hun bezoekers via de intercom toegang tot deze plaatsen verlenen.

Bewoners van de sociale huurwoningen zijn aangewezen op de openbare parkeerplaatsen rond het bouwblok. In principe zou iedere bewoner van een sociale huurwoning één parkeervergunning kunnen aanvragen. In de praktijk zal het aantal bewonersvergunningen voor deze woningen echter lager dan 1 per woning zijn (zie hierna).

De openbare parkeerplaatsen rond het bouwblok vervullen daarnaast een functie voor bezoekers van de sociale huurwoningen en voor bezoekers van de vrije sectorwoningen die geen plaats kunnen vinden op het binnenterrein.

2.3 Parkeernormen

Vrije sector huurwoningen:

De vrije sector- huurwoningen beschikken over een eigen parkeervoorziening op het binnenterrein en komen daarmee (door toepassing van de ‘nulvergunningen’-regel) niet in aanmerking voor een parkeervergunning. Zij leggen daarmee geen beslag op de openbare parkeerplaatsen in het gebied. Dat is inclusief de 22 vrije-sectorhuur woningen waarvoor in de huurovereenkomst wordt opgenomen dat daaraan geen parkeerrecht op het binnenterrein is gehecht.

Voor 83 vrije sector huurwoningen geldt aldus een parkeernorm van 1 parkeerplaats per woning voor bewonersparkeren, op te vangen op de eigen parkeervoorziening.

Voor de overige 22 vrije-sector huurwoningen geldt daarmee de facto een parkeernorm van 0 pp/ woning (voor bewonersparkeren). Gezien de ligging van het Wagenweggebied, in de nabijheid van het centrum van Purmerend en zijn openbaar-vervoermogelijkheden, is dit een passend en redelijk uitgangspunt.

Uit een analyse van het autobezit in Purmerend blijkt ook dat het gemiddeld autobezit per huishouden in het centrum én in de aangrenzende wijken lager is dan in de buitenwijken van Purmerend, en inderdaad lager ligt dan gemiddeld 1 auto per huishouden (zie tabel 2).

Tabel 2: Autobezit Purmerend per wijk (bron: CBS)

wijk	Gemiddeld autobezit per huishouden
Centrum	0,74
Overwhere	0,88
Wheermolen	0,72
Gors	1,02
Purmer-Noord	2,02
Purmer- Zuid	1,14
Weidevenne	1,03
Purmerend totaal	1,21

Het uitgangspunt dat voor de vrije sector huurwoningen een gemiddeld autobezit van circa 0,8 (83 parkeerplaatsen op 105 woningen) wordt aangehouden past daarmee goed in de verwachting die volgt uit locatie van het project en autobezit in de omgeving.

Sociale huurwoningen:

Op grond van een analyse van autobezit bij sociale huurwoningen kan voor deze categorie woningen in principe worden uitgegaan van een parkeernorm van 0,7 parkeerplaats per sociale huurwoning. Dit is gebaseerd op de analyse die eerder is uitgevoerd voor het nabijgelegen woningbouwproject Dopsloot¹. Voor de volledigheid nemen we hier de tekst van die onderbouwing over.

Om de juiste doelgroep te bereiken (huurders die in aanmerking komen voor sociale huur) wordt gestuurd op de oppervlakte van de woningen (65 tot 70 m²), en een daarbij behorende maximum inkomenseis (tot de eerste aftoppingsgrens). In de praktijk komt dit ongeveer overeen met een inkomen in de laagste 28% van alle inkomens.

Het CBS geeft data voor autobezit² per voor gestandaardiseerde inkomens. Hierin worden schaalvoordelen die het gevolg zijn van het voeren van een gemeenschappelijke huishouding

¹ Zie: PURMEREND, Ontwikkeling Dopsloot, Parkeerbalans, Stienstra Advies, 2019

² Uit de toelichting van CBS op de data die ten grondslag liggen aan tabel 3 blijkt dat dit inclusief gebruik van lease-auto's is.

door middel van equivalentiefactoren verrekend, waardoor alle inkomens worden herleid tot het inkomen van een eenpersoonshuishouden (het gestandaardiseerd inkomen). Het autobezit wordt door het CBS gegeven per 20%-groep van gestandaardiseerde inkomens. In tabel 1 worden de resultaten voor het autobezit per 20%-inkomensgroepen weergegeven. In de laatste kolom wordt op basis van die gegevens het gemiddeld autobezit per huishouden geraamd.

Tabel 3: Huishoudens in bezit van auto per inkomensgroep (Nederland)

gestandaardiseerde inkomensgroep	Huishoudens in bezit van auto			Gemiddeld autobezit per huishouden
	één voertuig	twee voertuigen	Drie of meer voertuigen	
1 ^e 20%-groep	31,5%	5,2%	1,3%	0,46
2 ^e 20%-groep	51,1%	8,0%	1,4%	0,72
3 ^e 20%-groep	59,9%	16,4%	2,7%	1,01
4 ^e 20%-groep	55,8%	27,0%	5,2%	1,26
5 ^e 20%-groep	44,8%	37,4%	10,6%	1,52
Alle huishoudens	48,2%	18,8%	4,2%	0,99

Rekening houdend met de oppervlakte van de woningen (65 à 70 m²) gaan we er van uit dat de inkomensverhouding van de toekomstige bewoners globaal $\frac{2}{3}$ - $\frac{1}{3}$ verdeeld zal zijn over de eerste 20%-groep en de (onderste helft van de) tweede groep. Daaruit volgt dan een raming van gemiddeld autobezit van 0,55 auto's per huishouden (55% van het overall-gemiddelde).

.....

Bij een gemiddeld autobezit van 1,21 auto per woning in Purmerend, en rekening houdend met het te verwachten lagere autobezit van de doelgroep voor het project Dopsloot, kan het autobezit voor de geprojecteerde sociale woningbouw worden geraamd op (0,55/0,99 * 1,21=) 0,65 auto/ woning.

Op basis van zijn onderzoek komt I&O³ op een bestaand autobezit bij sociale woningbouw van 0,87 auto per woning voor geheel Purmerend. Bij onderverdeling van het (totale) autobezit over de wijken van Purmerend (tabel 2) blijkt dat Purmerend-Noord daarin een relatief hoger autobezit laat zien⁴, terwijl het autobezit in het centrum van Purmerend en de omliggende schil (waarin ook het project Dopsloot is gelegen) verhoudingsgewijs duidelijk lager is.

Op basis van de raming van het autobezit van 0,65 auto/woning kan, gezien ook de ruimtelijke verdeling van het autobezit (centrum/ schil lager dan gemiddeld) en het geringe percentage parkeervergunningen dat door huurders van sociale woningen in het gereguleerde gebied wordt afgenomen, er van worden uitgegaan dat met een parkeerkental van 0,65 parkeerplaatsen per woning de parkeerbehoefte van de bewoners van de geprojecteerde sociale woningen kan worden opgevangen.

Omdat voor het project Wagenweg 10 niet de strikte inkomensgrens (eerste aftoppingsgrens) wordt aangehouden zal het gemiddeld inkomen een fractie hoger liggen. Om die reden is voor de sociale huurwoningen in het project Wagenweg 10 uitgegaan van een verwachte parkeerbehoefte van 0,7 pp/won (bewonersparkeren).

³ Parkeren in Purmerend, parkeernormen sociale woningbouw; I&O research, januari 2018

⁴ Naar verwachting hangt dit samen met de hier gevestigde autobedrijven, met voorraad die waarschijnlijk op adres in Purmer noord staat. .

Conform de uitgangspunten van het vergunninghoudersparkeren kan evenwel maximaal 1 parkeervergunning per woning verleend. Om die reden wordt zekerheidshalve gerekend met 26 parkeerplaatsen voor de sociale huurwoningen (1 parkeerplaats (bewonersparkeren) per woning). Het is wel te verwachten dat in de praktijk het aantal uitgegeven parkeervergunningen lager zal uitvallen, enerzijds op grond van de locatie van het project (lager autobezit in wijken nabij de binnenstad), en anderzijds omdat de bewoners in deze woningen veelal zullen behoren tot de lagere inkomensklassen (met een lager dan gemiddeld autobezit).

Op grond van deze overwegingen kan er dan ook van worden uitgegaan dat in de praktijk extra ruimte ontstaat in de parkeerbalans, zoals die in dit rapport wordt doorgerekend.

Bezoekersparkeren

Gebruikelijk wordt in de parkeernormen voor woningen, naast het bestanddeel voor het parkeren van de eigen auto, op basis van de CROW-kengetallen ook een aandeel van 0,3 parkeerplaats per woning gereserveerd voor bezoekersparkeren. Ook Purmerend heeft deze waarde in zijn parkeernormering overgenomen.

Deze raming (0,3) is indertijd als algemene opslag opgenomen in de CROW-parkeerkencijfers.

Al geruime tijd is de ervaring dat dit eerder arbitrair vastgelegde parkeerkencijfer voor bezoekersparkeren, zoals opgenomen in de CROW-publicaties⁵ leidt tot een onderbenutting van de parkeercapaciteit. Met andere woorden: de waarde van 0,3 parkeerplaatsen per woning is niet realistisch, namelijk te hoog.

Cijfermatig is dit eenvoudig in te zien: Het maatgevend moment voor parkeren in de woonomgeving is bij de gehanteerde aanwezigheidspercentages de werkdagavond, dan is 90% van de bewonersauto's thuis en is het bezoekersparkeren op een niveau van 80%. De 10% afwezige bewonersauto's zouden dan elders per 4 woningen bijna 1 extra geparkeerde auto ($0,3 \times 80\% = 0,24$) genereren. Macro gezien zou dat betekenen dat het overall autobezit van Nederlandse huishoudens op die momenten 14% hoger zou zijn dan het daadwerkelijke autobezit om die parkeerdruk te realiseren. Ook voor de koopavond en de zaterdagavond wordt op analoge wijze een 'spontane' groei van het Nederlandse autopark berekend.

Een kanttekening hierbij is dat hoge parkeerdruk van bezoekersparkeren zich incidenteel, en niet overal in gelijke mate voordoet. Anderzijds moet ook worden bedacht dat de 10% afwezige bewonersauto's niet alleen vertrekken naar sociaal bezoek elders, maar ook naar andere activiteiten als theater/ uitgaan, sporten etc.

Conclusie moet dan ook zijn een waarde van 0,3 parkeerplaatsen voor bezoekersparkeren per woning onwaarschijnlijk hoog is.

Door de introductie van digitale bezoekersregelingen in diverse gemeenten is de mogelijkheid ontstaan het feitelijk bezoekgedrag cijfermatig in beeld te brengen. Een eerste verkenning⁶ in een middelgrote stad in Nederland bevestigt deze conclusie. In de bezoekersregeling worden bezoekers digitaal aan- en afgemeld. Door het aantal aanwezige auto's van bezoekers te koppelen aan het aantal woningen ontstaat inzicht in de omvang en het verloop in de tijd van het bezoekersparkeren in de woonomgeving. Op basis van de meting wordt het maximaal gemeten aantal auto's van bezoekers geraamd op 0,06 per woning in het centrum, en 0,09 per woning buiten het centrum. Op grond van dit onderzoek zou 0,1 parkeerplaats per woning dan volstaan.

In 2020 zijn soortgelijke data verzameld van 29 andere gemeenten (over het jaar 2019, dus vóór de uitbraak van de corona-pandemie). Het voornemen is deze data, verzameld door de uitvoerder van het gereguleerd parkeren in deze gemeenten, in het voorjaar van 2021 nader te analyseren (o.a.

⁵ bijvoorbeeld Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, CROW-publicatie 317, Ede, 2012

⁶ Bron: Spark-Update nr 47, februari 2018

door te bezien in welke mate sociaal-economische factoren, locatiekenmerken e.d. van invloed zijn). Deze resultaten zullen in 2021 worden gepubliceerd. Een eerste globaal overzicht laat, aldus de woordvoerder van het bedrijf, overeenkomstige resultaten zien als het bovengenoemde onderzoek van Spark: In vrijwel alle gemeenten worden waarden gevonden van minder dan 0,1 parkeerplaats per woningen voor bezoekersparkeren, slechts in één gemeente komt deze waarde boven de 0,1 (nl. ca 0,14).

Ook CROW heeft, vooruitlopend op de eindresultaten van deze discussie, de parkeerbehoefte voor bezoekersparkeren als enigszins bijgesteld: in de meest actuele uitgave van de parkeerkencijfers van het CROW wordt weliswaar nog 0,3 parkeerplaatsen per woning vermeld voor bezoekersparkeren, maar wordt maximaal een aanwezigheidspercentage van 80% aangehouden. De facto komt het parkeerkencijfer voor bezoekersparkeren daarmee uit op 0,24 parkeerplaatsen per woning (Toekomstbestendig parkeren, van parkeerkencijfers naar parkeernormen; CROW-publicatie 381, Ede, 2018).

Zowel uit de resultaten van het reeds gepubliceerde onderzoek als op grond van de eerste voorlopige resultaten van het lopende onderzoek kan worden geconcludeerd dat de afwijking ten opzichte van de tot nu toe gebruikelijke parkeernorm voor bezoekers dermate groot is dat er voldoende aanleiding is om in voorkomende gevallen een beperktere norm voor bezoekersparkeren toe te passen. De eerste indicaties gaan, zeker in gereguleerd gebied (ook het gebied Wagenweg en omgeving is inmiddels gereguleerd), in de richting van 1 parkeerplaats per 10 woningen (0,1 parkeerplaats per woning).

Het is aan te bevelen vooralsnog rekening te houden met een zekere veiligheidsmarge. Wij bevelen daarom aan om voor bezoekersparkeren uit te gaan van een aantal van 0,15 parkeerplaats per woning.

3. Parkeerbalans

3.1 Berekening parkeerdruk

Voor de berekening van de parkeerdruk zijn niet alleen de rekennormen voor de verschillende doelgroepen van belang, maar ook de mate waarin deze op de verschillende maatgevende momenten aanwezig zijn. Voor deze aanwezigheidspercentages wordt gebruik gemaakt van de aanwezigheidspercentages zoals door CROW vermeld in zijn actuele publicatie van parkeergetallen⁷. Een overzicht van de met functie wonen samenhangende aanwezigheidspercentages wordt gegeven in tabel 4.

Tabel 4: aanwezigheidspercentages

Aanwezigheidspercentages									
		WERKDAG					ZATERDAG		ZONDAG
		ochtend	middag	avond	koopav.	nacht	middag	avond	middag
wonen	bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
	bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	80%	70%

Om de parkeervraag te berekenen wordt uitgegaan van de volgende rekennormen:

Tabel 5: Parkeernormen

categorie	rekennorm	type
vrije sector huur, met gebruik pp binnenterr.	1 pp/woning	Eigen terrein
vrije sector midden-huur, met gebruik pp binnenterr.	1 pp/woning	Eigen terrein
vrije sector midden-huur, geen pp binnenterr.	0 pp/woning	
sociale huur	1 pp/woning	openbaar
Bezoekers vrije sector woningen	0,15 pp/woning	Eigen terrein ⁸
Bezoekers sociale huurwoningen	0,15 pp/woning	openbaar

⁷ Toekomstbestendig parkeren, van parkeerkencijfers naar parkeernormen; CROW-publicatie 381, Ede, 2018

⁸ Voor de bezoekers van de vrije sector huurwoningen zijn 8 parkeerplaatsen op eigen terrein (binnenterrein) beschikbaar; bij grotere vraag zal een deel van de bezoekers gebruik moeten maken van de openbare parkeerplaatsen rond het bouwblok.

3.2 Parkeerbalans

Parkeervraag per categorie

Voor de berekening van de parkeerbalans bepalen we eerst per categorie parkeerders de parkeervraag op de verschillende momenten van de week. Vervolgens wordt ingegaan op de mate waarin deze parkeervraag wordt opgevangen op eigen terrein, nl. het binnenterrein van het bouwblok. Daaruit kan de parkeervraag worden gedestilleerd, die is aangewezen op de openbare parkeervoorzieningen, en kan worden vastgesteld of die parkeervraag kan worden opgevangen door de binnen het bouwplan geprojecteerde openbare parkeercapaciteit van 33 parkeerplaatsen langs de straat.

Met de rekennormen en de geldende aanwezigheidspercentages kan het volgende overzicht van de parkeervraag per doelgroep worden opgesteld (tabel 6):

Tabel 6: parkeervraag per categorie

PARKEERBALANS			WERKDAG					ZATERDAG		ZONDAG
WONEN		P max	ochtend	middag	avond	koopav.	nacht	middag	avond	middag
vrije sector huur, met P		66	33.0	33.0	59.4	52.8	66.0	39.6	52.8	46.2
vrije sector huur, met P		17	8.5	8.5	15.3	13.6	17.0	10.2	13.6	11.9
vrije sector huur, geen P		0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
sociale huur		18.2	9.1	9.1	16.4	14.6	18.2	10.9	14.6	12.7
BEZOEK										
vrije sector	bezoek	15.75	1.6	3.2	12.6	11.0	0.0	9.5	12.6	11.0
soc. huur	bezoek	3.9	0.4	0.8	3.1	2.7	0.0	2.3	3.1	2.7

Parkeren binnenterrein

Op het binnenterrein zijn 83 parkeerplaatsen beschikbaar voor bewonersparkeren voor de vrije sector huurwoningen. Deze 83 eigen parkeerplaatsen worden uitsluitend toebedeeld aan de 83 daarvoor in aanmerking komende bewoners, wanneer deze bewoners afwezig zijn staan de betreffende parkeerplaatsen leeg, en zijn deze niet beschikbaar voor andere parkeerders.

Daarnaast bevinden zich op het binnenterrein 8 parkeerplaatsen voor bezoekers van de vrije sector woningen. De bewoners kunnen via de intercom bezoekers toegang verlenen tot deze 8 parkeerplaatsen. Als de vraag naar bezoekersplaatsen groter is dan 8 plaatsen zullen de bezoekers die geen plaats kunnen vinden op het binnenterrein moeten uitwijken naar de openbare parkeerplaatsen langs de straat.

Met deze uitgangspunten kan het volgende overzicht van het gebruik van de parkeercapaciteit op het binnenterrein worden opgesteld (tabel 7):

Tabel 7: Gebruik parkeercapaciteit binnenterrein

	capaciteit	WERKDAG					ZATERDAG		ZONDAG
		ochtend	middag	avond	koopav.	nacht	middag	avond	middag
Bewoners plaatsen	83	42	42	75	67	83	50	67	59
bewonersplaatsen ongebruikt		41	41	8	16	0	33	16	24
Bezoekers plaatsen	8	2	4	8*	8*	0	8*	8*	8*
Totaal bezet	91	44	46	83	75	83	58	83	67

*Overig bezoekersparkeren naar openbaar parkeren

Op alle tijdstippen zijn er ongebruikte parkeerplaatsen op het binnenterrein te verwachten, variërend van 8 parkeerplaatsen op werkdagavonden en 's nachts, tot meer dan 40 gedurende werkdagen.

Parkeerbalans openbaar parkeren

Voor openbaar parkeren zijn binnen het plangebied 33 parkeerplaatsen langs de omliggende straten geprojecteerd. Deze plaatsen zullen worden gebruikt door de bewoners van de sociale huurwoningen, hun bezoekers en een deel van de bezoekers van de vrije sectorwoningen voorzover zij geen plaats kunnen vinden op de bezoekersplaatsen op het middenterrein. De daarmee samenhangende parkeervraag is gekwantificeerd in tabel 7.

In tabel 7 wordt deze parkeervraag tevens geconfronteerd met de beschikbare parkeercapaciteit voor openbaar parkeren, i.c. 33 parkeerplaatsen.

Daarmee geeft tabel 8 een totaal overzicht van de parkeerbalans voor openbaar parkeren van het bouwplan Wagenweg 10.

Tabel 8: parkeerbalans openbaar parkeren Wagenweg 10

PARKEERBALANS openb. P			WERKDAG					ZATERDAG		ZONDAG
	P max		ochtend	middag	avond	koopav.	nacht	middag	avond	middag
WONEN	soc. huur	26	13.0	13.0	23.4	20.8	26.0	15.6	20.8	18.2
BEZOEK	soc. huur	3.9	0.4	0.8	3.1	2.7	0.0	2.3	3.1	2.7
	overloop vrijesector	4.6	0.0	0.0	4.6	3.0	0.0	1.5	4.6	3.0
P-vraag	Totaal		14	14	32	27	26	20	29	24
	CAP	33	33	33	33	33	33	33	33	33
		SALDO	+19	+19	+1	+6	+7	+13	+4	+9

Hiermee laat de parkeerbalans voor het openbaar parkeren in het project Wagenweg 10 op alle momenten een positief saldo zien, en is er voor de omgeving geen overloop van parkeren vanuit dit bouwproject te duchten.