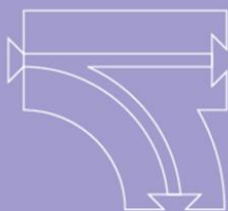


Parkeeradvies Lisse

Herontwikkeling Elka gebied



Verkeersonderzoek • Parkeeronderzoek • Advies • Fiets • Educatie



Onderzoekperiode:
november 2017

Bureau
de Groot Volker

Verkeersonderzoek en -advies

Opdrachtgever: Gemeente Lisse
Rapportnummer: P171123 en P171125-04

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	: Gemeente Lisse
Titel rapport	: Herontwikkeling Elka gebied
Kenmerk	: P171123 en P171125-04
Datum publicatie	: maandag 29 april 2019
Projectteam opdrachtgever(s)	: De heer R. van der Straaten
Projectteam Bureau de Groot Volker	: De heer J. Verbeek en S.J. Stienstra
Gegevens	: Bureau de Groot Volker Spoorstraat 11 6953 BW Dieren Tel [0313] 496 816 info@verkeersonderzoek.nl www.verkeersonderzoek.nl

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	Inleiding	4
Hoofdstuk 2	Parkeerbehoefte	5
§ 2.1	Functioneel programma	5
§ 2.2	Parkeren	5
§ 2.3	Parkeeronderzoek	7
Hoofdstuk 3	Conclusies	11
BIJLAGE 1	Resultaten parkeeronderzoek	
BIJLAGE 2	Parkeerbalans	

Hoofdstuk 1 Inleiding

In Lisse wordt op de locatie van de voormalige kistenfabriek ELKA aan de Grevelingstraat een woningbouwproject ontwikkeld van 40 wooneenheden: 14 grondgebonden woningen en 26 appartementen. In het project is een parkeercapaciteit van 70 parkeerplaatsen voorzien, waarvan 58 parkeerplaatsen in openbaar gebied.

In het kader van de ontwikkeling bestaat behoefte aan een parkeeradvies, waarin wordt ingegaan op de volgende vragen:

- Een onderbouwing voor de toegepaste parkeernorm van het project (de gemiddelde waarde binnen de bandbreedte van de CROW-parkeerkentallen (matig stedelijk, schillocatie, zie CROW-publicatie 317).
- Is het aantal gerealiseerde parkeerplaatsen (70) voldoende om de parkeerbehoefte van het project Elka op te vangen? Dit gelet op het feit dat er 58 parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden gerealiseerd en volledig worden toegerekend.
- Wat is de verwachte parkeerdruk van de omliggende woonbuurten en naastgelegen bedrijfsverzamelgebouw en mag op basis hiervan worden verwacht dat een deel van parkeerplaatsen in Elka niet of gedeeltelijk beschikbaar zijn voor bewoners.
- Komen de gehanteerde parkeernormen overeen met de parkeernormen in de nieuwe parkeerbeleidsnota, die op korte termijn wordt afgerond. Zo nee, wat is dan de motivering waarom de normen in Elka afwijken.

In overleg met De Groot Volker/ TOGETHER is ir. Sj. Stienstra Adviesbureau stedelijke verkeer verzocht de uitwerking van deze vraagstelling ter hand te nemen. De uitwerking is inhoudelijk uiteraard afgestemd met TOGETHER, zodat het parkeeradvies voor de ELKA-locatie past binnen de parkeerbeleidslijnen zoals die op dit moment in samenwerking met de gemeente Lisse worden uitgewerkt.

In deze notitie wordt, uitgaande van de functionele invulling van het project, ingegaan op de daarmee samenhangende parkeervraag. Daarmee ontstaat een toets op de toegepaste parkeernormen, die daarmee een kwantitatieve onderbouwing kunnen krijgen. Hiermee ontstaat ook inzicht in de mate waarin de geplande parkeercapaciteit in overeenstemming is met de eigen parkeerbehoefte van het project.

Vervolgens wordt ingegaan op de interactie tussen de parkeerbalans van het ELKA-project en de parkeerbalans van de functies in de omgeving, en de eventuele knelpunten die daarin mogelijk bestaan.

Hoofdstuk 2 Parkeerbehoefte

§ 2.1 Functioneel programma

De website van de gemeente Lisse geeft de volgende beschrijving van het project



In samenwerking met de gemeente Lisse is initiatiefnemer Adriaan van Erk Ontwikkeling B.V. voornemens woningbouw te realiseren aan de noordwestzijde van het voormalige bedrijventerrein 'Meerzicht'. Voor de herontwikkeling van dit bedrijventerrein is in 2001 het Masterplan Greveling opgesteld.

Dit plan is gefaseerd ontwikkeld waarbij in 2010 al een groot deel is gerealiseerd in het 'Bloembinderspark' gelegen direct te noordoosten van het plangebied aan de Scheepmakerskade/Viserskade/Grevelingstraat direct ten zuidoosten van het plangebied.

Het plangebied betreft meer specifiek het oude ELKA-terrein waar de voormalige kistenfabriek 'ELKA' jarenlang (bollen)kisten heeft geproduceerd. In overleg met de gemeente Lisse is in de afgelopen jaren tot een gezamenlijk gedragen plan gekomen. Het plan bestaat uit het realiseren van 14 grondgebonden woningen en 26 appartementen. De bestaande fabriekshallen op het terrein worden afgebroken.

Het programma is als volgt nader gedetailleerd (ontleend aan projectinformatie van de ontwikkelaar¹):

- 14 grondgebonden woningen (3 bouwlagen) in een losstaand blok van 5 woningen en een losstaand blok van 9 woningen. De woonoppervlakte bedraagt circa 180 m².
- Een appartementencomplex met in totaal 26 woningen, waarvan 2 penthouses, en een stallingsgarage met 12 parkeerplaatsen. De woonoppervlakte varieert van circa 120 m² tot 185 m².
- 58 parkeerplaatsen langs de openbare weg, waarvan ca 40% aan de noordwestzijde van het kavel (langs het huidige fietspad) en circa 60% aan de noordoostzijde (langs de Grevelingweg)

Het betreft koopwoningen, met een indicatieve koopprijs van € 525.000 tot € 915.000.

§ 2.2 Parkeren

Uitgangspunt voor de raming van de parkeervraag vormt het functionele programma van het plan (zie paragraaf 2.1).

We gaan daarbij uit van 14 grondgebonden woningen in de hoge prijsklasse en 26 appartementen in de hoge prijsklasse (prijzen vanaf € 525.000, ter vergelijking: de gemiddelde WOZ-waarde² in de gemeente Lisse bedraagt € 258.000).

Het CROW geeft voor een groot aantal functies, waaronder diverse typen woningen, kengetallen voor de gebruikelijke parkeerbehoefte van deze functies³. De kengetallen worden gedifferentieerd naar stedelijkheidsgraad en locatienummer.

¹ Geactualiseerd bouwprogramma Woonhaven Elka, www.adriaanvanerk.nl, versie: april 2019.

² Gemiddelde WOZ-waarde per gemeente 2018, cbs.nl, geraadpleegd op 20 februari 2019.

³ CROW publicatie Toekomstbestendig parkeren, crow.nl, versie 1 december 2018.

Lisse valt qua stedelijkheidsgraad te karakteriseren als een matig stedelijk gebied.

Uit de veldverkenning die voor dit onderzoek is uitgevoerd is geconstateerd dat qua locatienummer het voor de oorspronkelijke parkeerprognoses voor de ontwikkeling toegepaste locatienummer 'schil centrum' minder goed aansluit bij de ELKA-locatie. De karakterisering 'schil centrum' is vooral van toepassing op gebieden rond een stads/ dorpscentrum met een functioneel gemengd karakter, die een overgangsgebied vormen tussen centrummilieu en specifieke woongebieden. In de omgeving Grevelingstraat overheerst, ondanks de aanwezigheid van enige bedrijvigheid (bedrijfsverzamelgebouw, benzinstation) toch vooral de woonfunctie. Om die reden is voor deze locatie uit te gaan van de locatietypering 'rest bebouwde kom'. Over het algemeen liggen de parkeerkentallen voor deze locatietypering hoger dan wanneer wordt uitgegaan van een schil-centrum locatie. In de parkeerbehoefteberekening in deze paragraaf is daarom van deze aangepaste locatietypering uitgegaan.

Voor de locatienummers 'matig stedelijk/ overig bebouwde kom' geeft het CROW voor de onderscheiden woningcategorieën de volgende (range van) kengetallen (tabel 1):

Tabel 1: Parkentallen woningen (locatienummers: matig stedelijk, rest bebouwde kom)

Woningtype	Parkeerkental CROW	Aandeel oplaadpunten
Koop, huis, tussen/hoek	1,5 – 2,3	0.3 – 0.5% per woning
Koop, appartement/etage, duur	1,6 – 2,4	0.3 – 0.5% per woning

In de parkeerkentallen voor woningen is een component van 0,3 parkeerplaatsen voor woningen opgenomen voor bezoekersparkeren.

Voor de berekening van de ELKA-ontwikkeling wordt uitgegaan van deze kentallen. De mate van autobezit is een belangrijke factor bij het bepalen of met een hogere dan wel lagere waarde uit de gegeven range rekening moet worden gehouden, naarmate het autobezit meer afwijkt van het Nederlands gemiddelde voor de betreffende cijfers zal ook de bijbehorende parkeerbehoefte meer afwijken. Het gemiddelde autobezit in Lisse bedraagt 1,1 auto per huishouden, en wijkt daarmee nauwelijks af van het Nederlands gemiddelde voor matig verstedelijkte gemeenten (1,12). Rekening houdend met het autobezit in de gemeente Lisse wordt daarom, evenals in de gemeentelijke parkeerbeleidsnota van 2019⁴, uitgegaan van de gemiddelde waarde van het parkeerkental.

De parkeerbehoefte voor de ontwikkeling op het ELKA-terrein wordt aldus berekend met de volgende uitgangspunten:

Koop, huis, tussen/hoek: 1,9 (waarvan 0,3 voor bezoekersparkeren) parkeerplaats per woning

Koop, etage, duur: 2,0 (waarvan 0,3 voor bezoekersparkeren) parkeerplaats per woning

De parkeerdruk is niet op ieder moment even groot; de parkeerbehoefte van een kantoor bijvoorbeeld is maximaal op werkdagen, van een woning over het algemeen 's nachts en van sociaal bezoek in de avonduren. Om die reden wordt bij de doorrekening van de parkeervraag rekening gehouden met aanwezigheidspercentages.

Ook hiervoor wordt aangesloten bij de waarden die daarvoor worden gegeven in CROW-publicatie Toekomstbestendig parkeren (versie 1 december 2018).

⁴ Beleidsregel parkeernormen Lisse 2019, gemeente Lisse, geraadpleegd op 27 februari 2019

Tabel 2 geeft een overzicht van de relevante aanwezigheidspercentages⁵.

Tabel 2: Aanwezigheidspercentages

AANWEZIGHEID	werkdag	werkdag	werkdag	koop	werkdag	zaterdag	zaterdag	zondag
	ochtend	middag	avond	avond ¹	nacht	middag	avond	middag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%

1) Indien sprake van een traditionele koopavond

Daarmee kan het volgende overzicht van het verloop van de parkeervraag van het project worden berekend (tabel 3):

Tabel 3: Parkeervraag project ELKA (niet afgerond)

WONEN functie	P-max	werkdag			koop	werk- dag	zaterdag		zondag
		ochtend	middag	avond	avond	nacht	middag	avond	middag
Koop, huis, tussen/hoek bew	22.40	11.20	11.20	20.16	17.92	22.40	13.44	17.92	15.68
Koop, appartement, duur bew	44.20	22.10	22.10	39.78	35.36	44.20	26.52	35.36	30.94
Woningen bezoekers bez	12.00	1.20	2.40	9.60	8.40	0.00	7.20	12.00	8.40
PARKEERVRAAG		34.50	35.70	69.54	61.68	66.60	47.16	65.28	55.02

Rekening houdend met de aanwezigheidspercentages van bewoners en bezoekers is de te verwachten parkeervraag het grootst op de (werkdag-)avonden, met een totale parkeervraag van 70 parkeerplaatsen. De geprojecteerde capaciteit van 70 parkeerplaatsen is daarmee precies toereikend om de verwachte parkeerbehoefte van de ontwikkeling op te vangen.

Op zaterdagavond en in de nacht is de parkeerbehoefte weliswaar iets lager, op deze momenten is de verwachte parkeerdruk ruim 67 parkeerplaatsen.

In de weekenden overdag ('s middags) is een parkeervraag van 48 (zaterdag) tot 56 parkeerplaatsen (zondag) te verwachten.

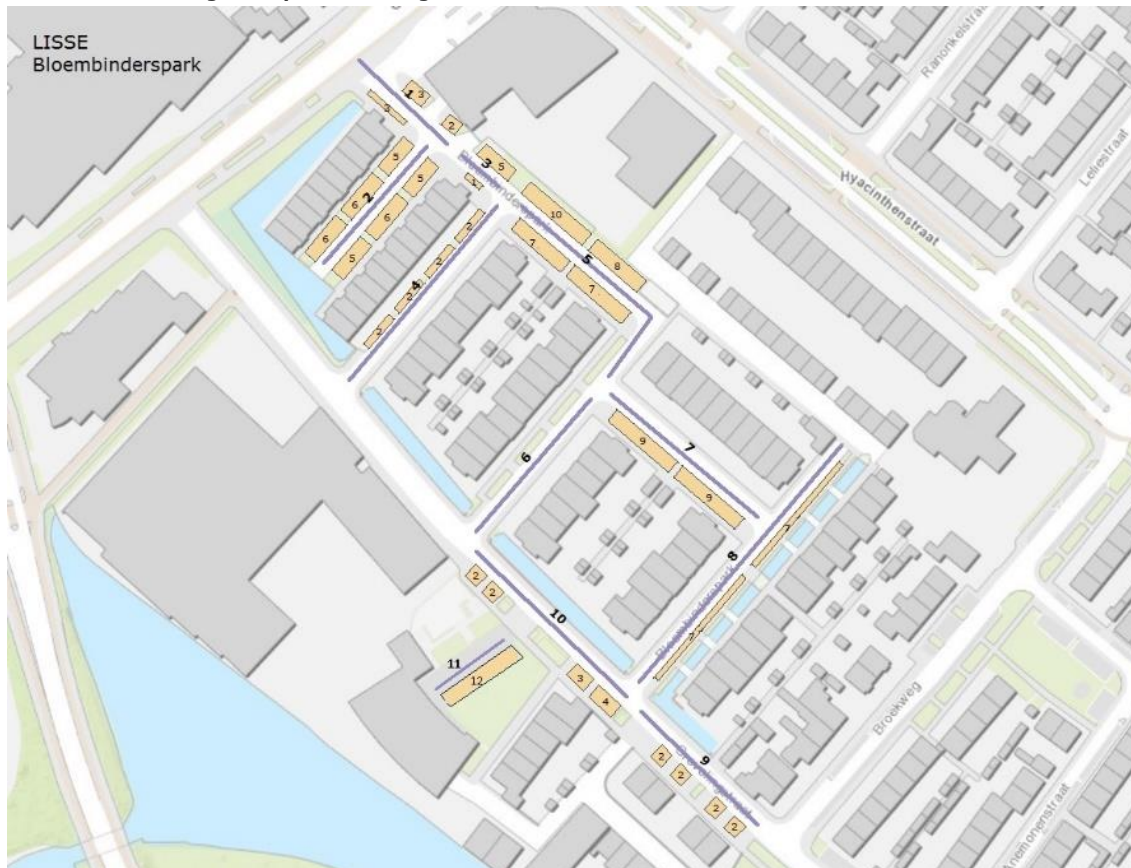
Op werkdagen overdag zal de bezetting van de parkeerplaatsen in het project rond de 50% zijn.

§ 2.3 Parkeeronderzoek

Om inzicht te krijgen is in de maand november 2017 een parkeeronderzoek verricht in de omgeving van de ELKA-locatie (Bloembinderspark en een deel van de Grevelingstraat). Het onderzoeksgebied is opgedeeld in een aantal telgebieden (secties) en is weergegeven op kaart 1:

⁵ Beleidsregel parkeernormen Lisse 2019, pagina 10, gemeente Lisse, geraadpleegd op 27 februari 2019

Kaart 1: onderzoekgebied parkeertellingen



De parkeercapaciteit van de verschillende secties is als volgt opgebouwd (tabel4):

Tabel 4: parkeercapaciteit onderzoeksgebied

sectie	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	Aantal parkeerplaatsen										
Openbare parkeerplaats	8	32	6	8	32	n.v.t.	18	14	8	11	12
Openbaar met X, deze zijn er om toegang tot garage te verlenen	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	2	n.v.t.	2	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Openbaar gereserveerd	n.v.t.	1	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Eigen terrein parkeerplaats	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1	n.v.t.	10	15	10	6	n.v.t.	n.v.t.

Omdat het onderzoeksgebied overwegend woongebied betreft zijn de tellingen uitgevoerd op een werkdag om 14:00 uur (parkeerdruk middag), 20:00 uur (parkeerdruk avond) en 23:00 uur (parkeerdruk nacht). De gedetailleerde telresultaten zijn opgenomen in bijlage 1. In deze paragraaf worden de resultaten nader geanalyseerd.

Daarbij wordt in eerste instantie ingegaan op de algemene, openbare parkeerplaatsen. Dit zijn de plaatsen die niet op een of andere wijze zijn gereserveerd voor een specifieke doelgroep/ gebruiker (gehandicapten, parkeren op eigen terrein). De parkeerdruk op de openbare parkeerplaatsen is weergegeven in tabel 5.

Tabel 5: bezettingsgraad openbaar parkeren

sectie	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
cap openb	8	32	6	8	32	0	18	14	8	11	12
14:00 uur	50%	34%	33%	38%	16%	0%	28%	36%	13%	9%	58%
20:00 uur	75%	88%	50%	88%	66%	0%	94%	100%	50%	82%	42%
23:00 uur	63%	100%	50%	100%	69%	0%	100%	107%	63%	82%	50%

Een aantal van de parkeersecties zijn in de nacht volledig bezet. De grootste parkeerdruk treedt op in sectie 8, met in de avond een bezettingsgraad van 100% en in de nacht 107%.

In beperkte mate komt in het onderzoeksgebied ook foutparkeren voor. In tabel 6 zijn daarbij de verschillende vormen van foutparkeren (parkeren op toegangen tot garages en parkeren op daartoe niet geëigende plaatsen) samengeteld.

Tabel 6: foutparkeren

sectie	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
14:00 uur	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	0
20:00 uur	0	0	0	0	1	0	2	3	2	0	0
23:00 uur	0	0	0	0	1	0	2	4	1	0	0

Ook uit de verdeling van de foutparkeerders blijkt dat de grootste parkeerdruk op de algemene parkeerplaatsen zich voordoet in sectie 8, en de daaraan grenzende sectie 7 en 9. De grootste parkeerdruk doet zich dus voor in het gedeelte van het onderzoeksgebied dat het verst van de ELKA-locatie af is gelegen, terwijl op tussenliggende secties nog vrije capaciteit beschikbaar is.

De parkeerdruk op de openbare parkeerplaatsen in het totale gebied bedraagt op het drukste moment (23:00 uur), inclusief de foutparkeerders, 86%. Daarmee kan worden gesteld dat het onderzoeksgebied als totaal geen parkeerprobleem kent. De parkeerdruk die wordt geconstateerd in het oostelijk deel van het onderzoeksgebied kan zonder probleem worden opgevangen binnen de beschikbare openbare parkeercapaciteit van het gebied.

In het deel van het onderzoeksgebied met de grootste parkeerdruk zijn ook de meeste parkeerplaatsen op eigen terrein te vinden. Tabel 7 geeft een overzicht van de parkeerdruk op deze parkeerplaatsen op eigen terrein.

Tabel 7: gebruik parkeerplaatsen op eigen terrein

sectie	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
cap ET	0	0	0	1	0	10	15	10	6	0	0
14:00 uur	0%	0%	0%	0%	0%	30%	53%	30%	17%	0%	0%
20:00 uur	0%	0%	0%	0%	0%	70%	67%	110%	33%	0%	0%
23:00 uur	0%	0%	0%	0%	0%	70%	67%	110%	33%	0%	0%

Ook op de parkeerplaatsen op eigen terrein is de parkeerdruk in sectie 8 het hoogst, met 11 geparkeerde auto's op eigen terrein en een capaciteit van 10 parkeerplaatsen.

Uit het parkeeronderzoek blijkt dat de parkeerdruk op sectie 8 (het meest oostelijk gelegen deel van het Bloembinderspark het grootst is, en hier tot bezettingsgraden van meer dan 100%, en fout parkeren leidt. De parkeerdruk leidt echter nauwelijks tot verplaatsing van de parkeerdruk naar de nabijgelegen secties, laat staan tot verder weg gelegen parkeermogelijkheden.

Hoofdstuk 3 Conclusies

Op basis van de parkeerprognoses kunnen nu de verschillende onderzoeksvragen worden beantwoord.

De eerste vraag betreft de onderbouwing voor de toegepaste parkeernorm van het project, namelijk de gemiddelde waarde binnen de bandbreedte van de CROW-parkeerkentallen (matig stedelijk, schil-locatie, zie CROW-publicatie 317).

Uit de veldverkenning die voor dit onderzoek is uitgevoerd is geconstateerd dat het voor de oorspronkelijke prognoses toegepaste locatiekenmerk 'schil centrum' minder goed aansluit bij de ELKA-locatie. De karakterisering 'schil centrum' is vooral van toepassing op gebieden rond een stads/ dorpscentrum met een functioneel gemengd karakter, die een overgangsgebied vormen tussen centrummilieu en specifieke woongebieden. In de omgeving Grevelingstraat overheerst, ondanks de aanwezigheid van enige bedrijvigheid (bedrijfsverzamelgebouw, benzinestation) toch vooral de woonfunctie. Om die reden is voor deze locatie uit te gaan van de locatietypering 'rest bebouwde kom'. Over het algemeen liggen de parkeerkentallen voor deze locatietypering hoger dan wanneer wordt uitgegaan van een schil-centrum locatie. In de parkeerbehoefteberekening in paragraaf 2.2 is van deze aangepaste locatietypering, dus 'rest bebouwde kom', uitgegaan. Daaruit blijkt dat de geprojecteerde parkeer capaciteit van het project niet toereikend is om de te verwachten parkeerbehoefte op te vangen.

Hierbij kan worden opgemerkt dat ervaringen met de huidige parkeerkentallen er op wijzen dat met name voor woningbouw de huidige kentallen relatief ruim zijn. Dat geldt zowel voor de eigen parkeerbehoefte van bewoners als voor de reservering voor bezoekersparkeren. Het ligt dan ook in de lijn der verwachting dat de parkeer capaciteit van het project ook op langere termijn in de parkeerbehoefte van het project kan voorzien.

De tweede onderzoeksvraag, nl of het aantal gerealiseerde parkeerplaatsen (70) voldoende is om de parkeerbehoefte van het project Elka op te vangen, rekening houdend met het feit dat er 58 parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden gerealiseerd en volledig worden toegerekend, is dan met ja te beantwoorden.

Dit hangt nauw samen met de volgende vraag, namelijk de vraag wat de verwachte parkeerdruk is van de omliggende woonbuurten en naastgelegen bedrijfsverzamelgebouw. Mag op basis van die vraag worden verwacht dat een deel van parkeerplaatsen in Elka niet of gedeeltelijk beschikbaar zijn voor bewoners.

Een overloop vanuit de nabij de ELKA-locatie gelegen woonbuurten ligt niet voor de hand. De naast de locatie gelegen flat Grevelij aan de Grevelingstraat heeft eigen parkeerplaatsen. Ook de tegenover de locatie gelegen woonbuurt Bloembinderpark heeft diverse (clusters) van parkeervoorzieningen, die bovendien veelal niet rechtstreeks zijn verbonden met de Grevelingenstraat (zie afbeelding). Zeker vanuit het Bloembinderpark zal de overloop naar de parkeerplaatsen van de ELKA-locatie beperkt zijn. Vanaf de Grevelij kan mogelijk in beperkte mate enig medegebruik kunnen optreden. Omdat uit de parkeerbehoefteberekening blijkt dat een kleine overcapaciteit wordt gerealiseerd hoeft dat niet tot parkeeroverlast te leiden.



Ook de resultaten van het parkeeronderzoek geven aan dat overloop van parkeren uit de omgeving nauwelijks te verwachten is. Het blijkt dat de parkeerdruk op het meest oostelijk gelegen (en verst van de ELKA-locatie verwijderd) deel van het Bloembinderspark het grootst is, en hier tot bezettingsgraden van meer dan 100%, en fout parkeren leidt. De parkeerdruk leidt echter nauwelijks tot verplaatsing van de parkeerdruk naar de nabijgelegen straatdelen, laat staan tot verder weg gelegen parkeermogelijkheden.

Medegebruik door gebruikers/ bezoekers van het naastgelegen bedrijfsverzamelgebouw behoort wel tot de mogelijkheden. Dit vormt echter geen probleem, deze parkeervraag zal zich vooral op werkdagen voordoen, en dan is voldoende vrije parkeerruimte beschikbaar.

In principe is het evenwel niet noodzakelijk bij de realisatie van een bouwproject de parkeercapaciteit te compenseren voor mogelijke overloop van parkeerdruk uit de omgeving: als het aantal parkeerplaatsen voldoende is voor de eigen vraag moet dat in principe voldoende zijn. Wanneer de parkeerplaatsen door de omgeving in gebruik worden genomen en daardoor de nieuwe bewoners minder parkeerplaatsen effectief ter beschikking hebben mag dat geen belemmering zijn voor de realisatie. Als er daardoor een parkeerprobleem ontstaat bij het project dan ontstaat dat door verschuiving van een ook vóór de realisatie al bestaand parkeerprobleem. Dat moet binnen bestaand beleid worden opgelost, en daarmee kan een nieuw bouwproject niet worden belast.

Tenslotte dient de vraag te worden beantwoord of de gehanteerde parkeernormen overeen komen met de parkeernormen in de nieuwe (2019) parkeerbeleidsnota, die op korte termijn wordt afgerond. Dat is het geval: de gehanteerde uitgangspunten bij het bepalen van de parkeerbehoefte voor de ELKA-locatie zijn in overeenstemming met uitgangspunten van de parkeernota in voorbereiding

De eindconclusie van dit onderzoek is dat de geprojecteerde parkeercapaciteit van het herontwikkelingsproject (70 parkeerplaatsen) voldoende is voor de te verwachten parkeervraag op een werkdagavond.

Bijlagen



Bijlage 1 Resultaten parkeeronderzoek

Parkeercapaciteit

Sectie	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	Aantal parkeerplaatsen										
Openbare parkeerplaats	8	32	6	8	32	n.v.t.	18	14	8	11	12
Openbaar met X, deze zijn er om toegang tot garage te verlenen	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	2	n.v.t.	2	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Openbaar gereserveerd	n.v.t.	1	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Eigen terrein parkeerplaats	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1	n.v.t.	10	15	10	6	n.v.t.	n.v.t.

Parkeerdrukmeting om 14:00 uur

Sectie	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	Aantal geparkeerde auto's										
Openbare parkeerplaats	4	11	2	3	5	n.v.t.	5	5	1	1	7
Openbaar met X, deze zijn er om toegang tot garage te verlenen	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1	n.v.t.	1	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Openbaar gereserveerd	n.v.t.	1	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Eigen terrein parkeerplaats	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0	n.v.t.	3	8	3	1	n.v.t.	n.v.t.
fout geparkeerd								1			

Parkeerdrukmeting om 20:00 uur

Sectie	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	Aantal geparkeerde auto's										
Openbare parkeerplaats	6	28	3	7	21	n.v.t.	17	14	4	9	5
Openbaar met X, deze zijn er om toegang tot garage te verlenen	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1	n.v.t.	2	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Openbaar gereserveerd	n.v.t.	1	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Eigen terrein parkeerplaats	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0	n.v.t.	7	9	10	2	n.v.t.	n.v.t.
fout geparkeerd								3	2		

Parkeerdrukmeting om 23:00 uur

Sectie	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	Aantal geparkeerde auto's										
Openbare parkeerplaats	5	32	3	8	22	n.v.t.	18	15	5	9	6
Openbaar met X, deze zijn er om toegang tot garage te verlenen	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1	n.v.t.	2	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Openbaar gereserveerd	n.v.t.	1	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Eigen terrein parkeerplaats	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0	n.v.t.	7	10	11	2	n.v.t.	n.v.t.
fout geparkeerd								4	1		

Bijlage 2 Parkeerbilans bouwprogramma ELKA versie 2019

