Dongen

Oude Kerk

Onderzoek parkeerdruk

identificatie

projectnummer:

0766.009005.50

projectleider:

drs. M. Hoorn

auteur(s):

ing. W.K. Swolfs

planstatus

datum:

23-07-2014

opdrachtgever:

Gemeente Dongen

Inhoud

1. Inleiding **3**
- 1.1. Aanleiding 3
- 1.2. Werkwijze 3
- 1.3. Leeswijzer 4

2. Parkeerdrukmeting **5**
- 2.1. Uitgangspunten en werkwijze 5
- 2.2. Resultaten parkeerdrukmeting 8

3. Theoretische parkeerdruk toekomst **11**
- 3.1. Toekomstscenario's en parkeerbehoefte ontwikkeling 11
- 3.2. Parkeerdruk scenario 1: gebruik als cultureel centrum 13
- 3.3. Parkeerdruk scenario 2a: gebruik voor evenementen bij minimale parkeernorm 14
- 3.4. Parkeerdruk scenario 2b: gebruik voor evenementen bij maximale parkeernorm 15
- 3.5. Parkeerdruk scenario 3: gebruik als religiegebouw 16
- 3.6. Uitwijkmogelijkheden bij overdruk 17

4. Conclusie **19**

Bijlagen:

1 Resultaten parkeerdrukmeting

2 Inventarisatie parkeerplaatsen eigen terrein

3 Parkeerbehoefte ontwikkeling

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Op 27 juni 2013 is het bestemmingsplan 'Dongen - Oude Kerk' vastgesteld. De Oude Kerk, gelegen aan de Kerkstraat in Dongen, is gedeeltelijk in gebruik als kerk. Het gedeelte van de kerk dat een ruïnekerk is, wordt op dit moment niet gebruikt. De eigenaar wil een breed scala aan maatschappelijke, commerciële en culturele activiteiten gaan exploiteren in de gehele kerk. Deze beoogde activiteiten waren op basis van het vigerende bestemmingsplan niet mogelijk. Daarom is een nieuw bestemmingsplan opgesteld. In dit nieuwe bestemmingsplan is in het kader van een goede ruimtelijke ordening een paragraaf opgenomen omtrent het aspect 'parkeren', waarbij wordt ingegaan op de parkeerbehoefte van de verschillende activiteiten die in de Oude Kerk mogelijk worden gemaakt.

Tegen dit plan is, mede ten aanzien van het aspect parkeren, beroep aangetekend, welke door de Raad van State gegrond is verklaard (uitspraak 201308776/1/R3). In de uitspraak is echter, op basis van artikel 8:51d van de Awb, aan de gemeente de mogelijkheid geboden de gebreken in het bestemmingsplan te herstellen.

Een van de redenen op basis waarvan het beroep gegrond is verklaard, is het feit dat ten aanzien van het aspect parkeren onvoldoende inzichtelijk is gemaakt welke parkeercapaciteit beschikbaar is om de parkeerbehoefte van de ontwikkelingen op te kunnen vangen. Inzichtelijk dient te worden gemaakt waar en hoeveel parkeerplaatsen op acceptabele loopafstand rondom de ontwikkeling aanwezig zijn en in hoeverre deze parkeerplaatsen ten behoeve van de ontwikkeling beschikbaar zijn.

1.2. Werkwijze

Om dit inzichtelijk te maken, is een aantal stappen doorlopen:

- Allereerst is de parkeercapaciteit in de directe omgeving van de planlocatie in kaart gebracht. Hierbij is zowel de capaciteit in het openbaar gebied, als de capaciteit op eigen terrein geïnventariseerd;
- Vervolgens heeft een parkeerdrukmeting plaatsgevonden in de directe omgeving van de planlocatie. Deze meting biedt, voor verschillende dagperioden, inzicht in de omvang van de restcapaciteit voor het parkeren van personenauto's;
- De ontwikkeling maakt een breed scala aan maatschappelijke, commerciële en culturele activiteiten mogelijk binnen de Oude Kerk. Deze activiteiten leiden tot een parkeerbehoefte die in de directe omgeving van de planlocatie dient te worden opgevangen. Voor deze ontwikkeling heeft een berekening plaatsgevonden van de theoretische parkeervraag. Deze is vervolgens opgeteld bij de gemeten parkeerdruk uit de parkeerdrukmeting. Deze toekomstige parkeerdruk is uiteindelijk beoordeeld op aanvaardbaarheid. Doorgaans wordt een parkeerdruk tot 90% zonder meer acceptabel geacht. In zo'n geval kan zonder al te veel zoeken een vrije parkeerplaats worden gevonden.

1.3. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van deze rapportage is een beschrijving opgenomen van de gehouden parkeerdrukmeting met daarbij een overzicht van de resultaten van het onderzoek. In hoofdstuk 3 is de berekening van de theoretische parkeervraag van de nieuwe functies opgenomen en de op basis daarvan bepaalde toekomstige parkeerdruk bepaald. Tevens is onderbouwd of en in welke mate de parkeerdruk op acceptabele wijze kan worden opgevangen. Hoofdstuk 4 geeft kort de conclusies weer.

2. Parkeerdrukmeting

2.1. Uitgangspunten en werkwijze

Om te achterhalen hoeveel parkeercapaciteit nog beschikbaar is rondom de planlocatie heeft een parkeerdrukmeting plaatsgevonden. Hiermee is de totale parkeercapaciteit in een vooraf afgebakend gebied rondom de locatie in beeld gebracht. Tevens is de optredende parkeerdruk gemeten op een aantal maatgevende dagdelen.

Acceptabele loopafstand
In CROW-publicatie 317 ('Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie', oktober 2012) is op pagina 108 opgenomen dat de acceptatie van de loopafstand afhangt van de parkeerduur en van het motief van het bezoek van het bestemmingsadres. Tevens is verwoord dat de acceptatie van de loopafstanden marges vertoond. Deze worden mede bepaald door de aantrekkelijkheid van de looproute, het geldende parkeerregime en de concurrentiekracht van de alternatieven. In aanvulling hierop kan worden gesteld dat ook de ruimtelijke situatie en optredende parkeerdruk mede bepalend zijn voor een acceptabele loopafstand.
Aan de hand van een voorbeeld kan dat worden toegelicht. In een ruim opgezette jaren 60-wijk wordt een minder grote loopafstand geaccepteerd dan in een negentiende eeuwse wijk aan de rand van een stadscentrum. In de jaren 60-wijk is er immers voldoende ruimte om in parkeervoorzieningen te voorzien. In een negentiende eeuwse wijk waar woon, werk en soms winkelfuncties gemengd zijn en de openbare ruimte nauwelijks ruimte biedt voor parkeervoorzieningen wordt een veel grotere loopafstand geaccepteerd.
CROW-publicatie 317 noemt verder *ter illustratie* een aantal loopafstanden voor hoofdfuncties. Voor wonen en ontspannen wordt een loopafstand van 100 meter genoemd, voor winkelen een afstand van 200 tot 600 meter.

Gezien de ruimtelijke opzet en de functies als ook de functiemenging in het gebied rond de Oude Kerk kan worden gesteld dat een loopafstand van 100 tot 200 meter acceptabel kan worden geacht. De grens van het onderzoeksgebied is daarom op 200 meter gesteld. Bij de presentatie van de resultaten wordt echter ook de parkeerdruk binnen 100 meter apart in beeld gebracht.

Voor evenementen die vanwege de omvang tot een hoge parkeerdruk leiden, is een loopafstand tot 600 meter acceptabel. Binnen deze afstand is het Wilhelminaplein bereikbaar. Dit plein kan zo nodig worden ingezet als overloopterrein om eventuele extreme parkeerdruk te kunnen opvangen. Om die reden is ook de huidig optredende parkeerdruk op het Wilhelminaplein gemeten.

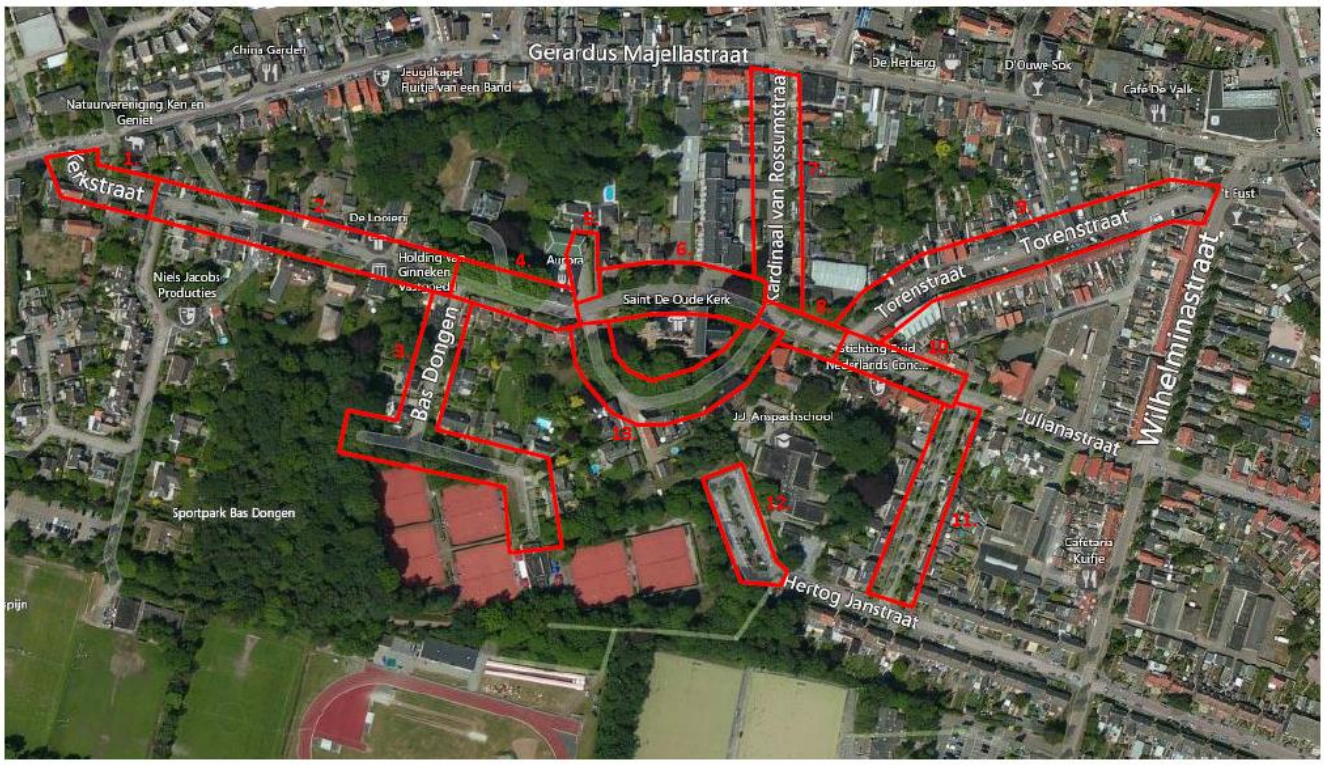
Onderzoeksgebied
Het onderzoeksgebied is afgebakend op basis van een acceptabel te achten loopafstand van circa 200 meter vanaf de planlocatie. Woonstraten en parkeerterreinen die binnen deze straal rond het gebied liggen zijn in de parkeerdrukmeting meegenomen. De exacte grens van het gebied is niet gebaseerd op deze 200 meter, maar op logische grenzen zodat hele straatdelen (tussen twee zijstraten) of parkeerterreinen als geheel in het onderzoek zijn betrokken. Aanvullend is de parkeerdruk op het beoogde 'overloopterrein' aan het Wilhelminaplein geïnventariseerd. Dit parkeerterrein ligt zoals

gesteld op een grotere loopafstand, maar heeft een functie als overloopterrein indien erg veel bezoek wordt ontvangen.

Om binnen het onderzoeksgebied te kunnen bepalen waar precies de parkeerdruk laag of hoog is, is het gebied ingedeeld in verschillende secties. In totaal zijn 14 secties ingericht, te weten:

1. de Kerkstraat – tussen de Gerardus Majellastraat en de Crispijnhof;
2. de Kerkstraat – tussen de Crispijnhof en de Bas Dongen;
3. de Bas Dongen – tussen de Kerkstraat en de ingang naar de tennisbanen van Bas Dongen;
4. de Kerkstraat – tussen de Bas Dongen en het parkeerterrein bij café/restaurant Aurora;
5. het parkeerterrein bij café/restaurant Aurora;
6. de Kerkstraat – aan de noordzijde van de Kerk, tussen het parkeerterrein bij café/restaurant Aurora en de Kardinaal van Rossumstraat;
7. de Kardinaal van Rossumstraat – tussen de Kerkstraat en de Gerardus Majellastraat;
8. de Julianastraat – tussen de Kardinaal van Rossumstraat en de Torenstraat;
9. de Torenstraat – tussen de Julianastraat en de Wilhelminastraat;
10. de Julianastraat – tussen de Torenstraat en de Willem van Duvenvoordestraat;
11. de Willem van Duvenvoordestraat – tussen de Julianastraat en de Hertog Janstraat;
12. het parkeerterrein aan de Hertog Janstraat;
13. de Kerkstraat – aan de zuidzijde van de Kerk, tussen het parkeerterrein bij café/restaurant Aurora en de Kardinaal van Rossumstraat;
14. het parkeerterrein op het Wilhelminaplein.

De sectie-indeling (sectie 1 t/m 13) is in figuur 1 weergegeven. Figuur 2 geeft sectie 14 weer.



Figuur 1: sectie-indeling onderzoeksgebied

Figuur 2: ligging sectie 14 (Wilhelminaplein) t.o.v. Oude Kerk

Onderzoeksperioden

De parkeerdrukmeting heeft plaatsgevonden op een aantal representatief te achten momenten. Op basis van de functies die in de huidige situatie rondom de ontwikkeling aanwezig zijn en de theoretische parkeerbehoefte van de ontwikkeling, zijn de volgende onderzoeksmomenten gekozen:

- een werkdagmiddag (dinsdag 8 juli van 15.00 uur tot 16.00 uur) – ten tijde van een mogelijk verhoogde parkeerdruk door het gebruik van openbare parkeerplaatsen door het garagebedrijf aan de Torenstraat;
- een werkdagavond (maandag 30 juni van 20.00 uur tot 21.00 uur) – ten tijde van een mogelijk verhoogde parkeerdruk door een hoge aanwezigheid van bewoners, aanwezigheid van leden bij de verschillende sportvoorzieningen en een relatief hoge theoretische parkeervraag als gevolg van de ontwikkeling;
- een zaterdagmiddag (zaterdag 21 juni van 14.00 uur tot 15.00 uur) – ten tijde van een mogelijk verhoogde parkeerdruk door aanwezigheid van leden bij de verschillende sportvoorzieningen en een relatief hoge theoretische parkeervraag als gevolg van de ontwikkeling;
- een zaterdagavond (zaterdag 21 juni van 19.00 uur tot 20.00 uur) – ten tijde van een mogelijk verhoogde parkeerdruk door een hoge aanwezigheid van bewoners en een relatief hoge theoretische parkeervraag als gevolg van de ontwikkeling;
- een zondagochtend (zondag 4 juli van 10.00 uur tot 11.00 uur) – ten tijde van een mogelijk verhoogde parkeerdruk door een hoge aanwezigheid van bewoners en het plaatsvinden van kerkdiensten in de Oude Kerk;
- een vrijdagavond (vrijdag 20 juni van 22.00 uur tot 23.00 uur) – ten tijde van een evenement in de Oude Kerk en gelijktijdige aanwezigheid van bewoners.

Tijdens deze onderzoeksperioden is steeds het aantal geparkeerde voertuigen per sectie op alle openbare parkeerplaatsen en parkeerplaatsen op eigen terrein geïnventariseerd. De resultaten zijn opgenomen in bijlage 1.

2.2. Resultaten parkeerdrukmeting

In deze paragraaf zijn de resultaten uit de parkeerdrukmeting verwerkt voor de parkeerplaatsen die binnen het gehele onderzoeksgebied aanwezig zijn. Daarnaast is ingezoomd op het gebied binnen een straal van 100 meter rondom de kerk (secties 4 t/m 8, 12 en 13)[1].

Parkeercapaciteit
Uit inventarisatie is gebleken dat binnen het afgebakende onderzoeksgebied in totaal 240 openbare parkeerplaatsen beschikbaar zijn (exclusief het beoogde overloopterrein aan het Wilhelminaplein). Binnen de straal van 100 meter zijn 130 openbare parkeerplaatsen aanwezig. Per sectie is tevens het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein bij woningen geïnventariseerd. Het gaat hierbij om parkeerplaatsen op opritten en in garages. Omdat deze parkeerplaatsen in de praktijk niet geheel gebruikt zullen worden, is de capaciteit die beschikbaar is op eigen terrein per type voorziening gecorrigeerd op basis van berekeningsaantallen zoals opgenomen in CROW publicatie 317 ('Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie', 2012). In tabel 2.1 zijn deze berekeningsaantallen weergegeven.

Tabel 2.1 Berekeningsaantallen parkeervoorzieningen bij woningen op eigen terrein

Type voorziening	Theoretisch aantal	Berekeningsaantal
Enkele oprit zonder garage	1	0,8
Lange oprit zonder garage	2	1,0
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5
Garage met enkele oprit	2	1,0
Garage met lange oprit	3	1,3
Garage met dubbele oprit	3	1,8

Uit inventarisatie blijkt dat in het gehele onderzoeksgebied in totaal een parkeercapaciteit op eigen terrein bij woningen kan worden doorberekend van 93 parkeerplaatsen. Binnen de straal van 100 meter zijn dit 29 parkeerplaatsen. De inventarisatie van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein bij woningen per sectie en de verrekening met de berekeningsaantallen, is opgenomen in bijlage 2.

Het beoogde overloopterrein aan het Wilhelminaplein heeft een parkeercapaciteit van 103 parkeerplaatsen. Deze zijn allen openbaar.

Gemeten parkeerdruk per periode
De gemeten parkeerdruk tijdens de in paragraaf 2.1 benoemde meetperioden is in de tabellen 2.1. en 2.2 opgenomen. De parkeerdruk betreft het percentage parkeerplaatsen dat tijdens de betreffende onderzoeksperiode bezet was. Deze is in onderstaande tabellen weergegeven. Het betreft de parkeerdruk binnen 200 meter, zijnde de parkeerdruk in het gehele onderzoeksgebied exclusief het overloopterrein aan het Wilhelminaplein. Tabel 2.2 geeft de parkeerdruk in het openbaar gebied weer en tabel 2.3 op de privé parkeerplaatsen bij de woningen[2]. Tussen haakjes zijn de aantallen binnen het gebied in een straal van 100 meter rond de ontwikkeling weergegeven. Daarnaast is in de tabellen opgenomen hoeveel parkeerplaatsen bij de betreffende parkeerdruk nog beschikbaar is.

1) De secties zijn niet exact op 100 meter begrensd. Daarom is een pragmatisch evenwicht gezocht door sommige secties wel geheel mee te nemen en anderen niet: sectie 7 telt bijvoorbeeld wel mee maar overschrijdt een loopafstand van 100 meter, sectie 10 valt er voor een belangrijk deel binnen maar is niet meegerekend.

2) De parkeerdruk op privé plaatsen bij woningen is gebaseerd op het aantal voor de waarnemer, vanaf de straat, zichtbare voertuigen.

Tabel 2.1 Maximale parkeerdruk per onderzoeksperiode – openbare parkeerplaatsen binnen 200 m (100 m)

Onderzoeksperiode	Aantal parkeerplaatsen openbaar bezet	Aantal parkeerplaatsen openbaar vrij	Parkeerdruk openbaar
Werkdagmiddag	68 (25)	172 (105)	28% (19%)
Werkdagavond	146 (82)	94 (48)	61% (63%)
Zaterdagmiddag	150 (75)	90 (55)	63% (58%)
Zaterdagavond	143 (67)	97 (63)	60% (52%)
Zondagochtend	184 (104)	56 (26)	77% (80%)
Vrijdagavond (evenement)	156 (13)	84 (90)	65% (13%)

Tabel 2.2 Maximale parkeerdruk per onderzoeksperiode – privé parkeerplaatsen bij woningen binnen 200 m (100 m)

Onderzoeksperiode	Aantal parkeerplaatsen bezet	Aantal parkeerplaatsen vrij	Parkeerdruk privé
Werkdagmiddag	35 (12)	58 (17)	38% (41%)
Werkdagavond	62 (19)	31 (10)	67% (66%)
Zaterdagmiddag	49 (13)	44 (16)	53% (45%)
Zaterdagavond	59 (16)	34 (13)	63% (55%)
Zondagochtend	69 (22)	24 (7)	74% (76%)
Vrijdagavond (evenement)	59 (21)	34 (8)	63% (72%)

Uit de parkeerdrukmeting blijkt dat de parkeerdruk op zondagochtenden het hoogst is, maar met 80% nog steeds ruim onder de als algemeen acceptabel geachte parkeerdruk van 90% ligt.

10 Parkeerdrukmeting

3. Theoretische parkeerdruk toekomst

3.1. Toekomstscenario's en parkeerbehoefte ontwikkeling

Uitgangspunten

In het op 27 juni 2013 vastgestelde bestemmingsplan 'Dongen - Oude Kerk' is reeds een berekening opgesteld voor de parkeerbehoefte van de ontwikkeling. Hierin is voor de bepaling van de parkeerbehoefte bij evenementen in de Oude Kerk uitgegaan van drie soorten functies (cultureel centrum, zalenverhuur en religiegebouw/kerk). Bij de berekening is uitgegaan van parkeerkencijfers uit de ASVV 2004 waarnaar het gemeentelijke parkeerbeleid verwijst ('ASVV 2004; Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom', CROW 2004). In 2012 zijn echter aangepaste parkeerkencijfers gepubliceerd in CROW-publicatie 317 ('Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie', CROW, oktober 2012). In voorliggende parkeerbalans wordt daarom de parkeerbehoefte berekend uitgaande van zowel het gemeentelijke beleid als van de nieuwe CROW-kencijfers uit 2012[3)]. De parkeerbehoefte van de nieuwe ontwikkeling is bepaald voor drie situaties die op basis van het nieuwe bestemmingsplan mogelijk zijn. Het betreft de onderstaande mogelijke functies (scenario's). Aangegeven is bij elke functie (scenario) van welke parkeernorm wordt uitgegaan:

1. Een cultureel centrum – Hiervoor is op basis van de verwijzing in het gemeentelijk parkeerbeleid uitgegaan van aantal van 3,0 parkeerplaatsen per 100 m^2 bvo opgenomen zoals als gemiddelde norm is opgenomen in het ASVV 2004. Er wordt uitgegaan van de gemiddelde norm omdat uit de CBS-statistieken over woningadressendichtheid en autobezit blijkt dat Dongen een gemiddelde dichtheid en autobezit kent. De nieuwe CROW-publicatie 317 kent geen parkeernorm voor soortgelijke functies opgenomen, zodat aangesloten wordt bij het kencijfer uit het ASVV 2004 van 3,0 parkeerplaatsen per 100 m^2 bvo;
2. Een evenementenhal – Voor zaalverhuur ten behoeve van recepties, concerten en evenementen kent het ASVV geen passend kencijfer. Om die reden is aangesloten bij de kencijfers voor café/bar/discotheek zoals deze in het ASVV 2004 is opgenomen. Tijdens de behandeling van het beroep door de Raad van State is betoogd dat op basis van de nieuwe CROW-publicatie voor discotheken een veel hoger kencijfer geldt. Ter zitting is door de gemeente aangegeven dat toepassing van het parkeerkencijfer voor café/bar/cafetaria in CROW-publicatie 317 beter aansluit. In zowel het ASVV 2004 als CROW-publicatie 317 zijn de kencijfers gelijk. Om ook inzicht in een worsecasebenadering te verkrijgen zijn echter twee subscenario's doorgerekend, uitgaande van respectievelijk het minimale en maximale parkeerkencijfers voor evenementenhallen welke hoger liggen dan voor café/bar.
    a) Het minimale parkeerkencijfer bedraagt 6,0 parkeerplaats per 100 m^2 bvo en sluit aan bij de kencijfers voor café/bar/discotheek in het ASVV 2004 en café/bar/cafetaria in CROW-publicatie 317.
    b) Het maximale parkeerkencijfer bedraagt in beide publicaties voor de functie café/bar 8,0 parkeerplaats per 100 m^2 bvo. In voorliggende rapportage zoekt het maximale scenario echter aansluiting met de maximale parkeernorm van 11,0 parkeerplaats per 100 m^2 bvo zoals deze voor evenementenhallen geldt.

3) Het CBS geeft aan dat Dongen gekwalificeerd wordt als 'matig stedelijk gebied' (bron: CBS). Voor toepassing van de kencijfers is verder van belang dat de locatie ligt in het 'restgebied van de bebouwde kom', niet zijnde het centrum of de schil van het centrum. In het algemeen gelden hiervoor zwaardere normen dan voor centrumgebieden en hun schil.

Het minimale parkeerkencijfer sluit het beste aan bij de reguliere evenementen die in de Oude Kerk worden gehouden. De evenementen hebben namelijk veelal een lokaal karakter en daarbij komt dat het gebruik van het ruïnegedeelte van kerk in de regels van het bestemmingsplan wordt gemaximeerd tot 150 bezoekers. De maximale parkeerkerncijfers van 11 parkeerplaatsen per 100 m^2 sluiten dan ook aan bij een zeer incidenteel bijzonder evenement en geldt daarmee als uiterste worstcasesituatie[4)];

3. Een religiegebouw – De parkeerkencijfers voor religiegebouwen zijn in het ASVV 2004 en in CROW-publicatie 317 gelijk. Uitgegaan wordt van de maximale parkeernorm van 0,2 parkeerplaatsen per zitplaats, waarbij van belang is dat alleen parkeerbehoefte van de toegevoegde functionaliteit in beeld wordt gebracht, zijnde het ruïnegedeelte, waarvan in de bestemmingsplanregels wordt vastgelegd dat maximaal 150 bezoekers gelijktijdig aanwezig mogen zijn. De parkeerbehoefte van de kerk zelf is immers al tijdens de parkeerdrukmeting in beeld gebracht.

Aanwezigheidspercentages

Voor de parkeerbehoefte geldt dat deze verdeeld over de dag en het type dag zal verschillen en dus niet constant 100% bedraagt. Op een werkdag overdag bijvoorbeeld zullen minder mensen een cultureel centrum bezoeken dan tijdens een avondperiode of tijdens een weekenddag. Zodoende is de parkeerbehoefte op een dergelijk moment lager dan de maximaal berekende waarde op basis van het kencijfer. Op basis van dit gegeven kan de parkeerbehoefte per functie naar dagdeel en type dag worden gecorrigeerd op basis van aanwezigheidspercentages. Deze aanwezigheidspercentages zijn opgenomen in CROW-publicatie 317 ('Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie', CROW 2012). Het gemeentelijk beleid zegt niets over toepassing van aanwezigheidspercentages, daarom wordt aangesloten bij de meest recente cijfers, welke in CROW-publicatie 317 zijn opgenomen en wordt niet aangesloten bij de aanwezigheidspercentages uit het ASVV 2004.

De volgende tabel geeft een overzicht van de aanwezigheidspercentages per dagdeel voor de mogelijk te maken functies per scenario.

Tabel 3.1 Aanwezigheidspercentages relevante functies (Bron: CROW-publicatie 317)

Functie	Werkdag overdag	Werkdagmiddag	Werkdagavond	Koopavond
Cultuur en evenementen (scenario 1 en 2)	5%	25%	90%	90%
Religiegebouw (scenario 3)	25%	25%	50%	50%
	Werkdagnacht	**Zaterdagmiddag**	**Zaterdagavond**	**Zondagmiddag**
Cultuur en evenementen (scenario 1 en 2)	0%	40%	100%	40%
Religiegebouw (scenario 3)	0%	25%	50%	100%

4) Bij een evenement met veel bezoekers kan voor parkeren het Wilhelminaplein als overloopterrein worden ingezet. Het parkeren wordt in dat geval inzet van verkeersregelaars in goede banen geleid. Hierover worden in het kader van de vergunningverlening voor het betreffende evenement concrete afspraken gemaakt.

Parkeerbehoefte ontwikkeling per scenario
Op basis van de vermelde uitgangspunten en de te hanteren aanwezigheidspercentages is voor de drie scenario's de parkeerbehoefte per dagdeel en het type dag bepaald. Deze berekening is opgenomen in bijlage 3. In tabel 3.2 is voor de drie scenario's de berekende parkeerbehoefte naar de, in de parkeerdrukmeting onderscheide onderzoeksperioden, opgenomen.

Tabel 3.2 Parkeerbehoefte naar periode per scenario

Onderzoeksperiode	Parkeerbehoefte scenario 1	Parkeerbehoefte scenario 2a (minimum)	Parkeerbehoefte scenario 2b (maximum)	Parkeerbehoefte scenario 3
Werkdagmiddag	6	11	19	8
Werkdagavond	19	37	67	15
Zaterdagmiddag	9	17	30	8
Zaterdagavond	21	41	75	15
Zondagochtend	9	17	30	30
Vrijdagavond (evenement)	19	37	67	15

3.2. Parkeerdruk scenario 1: gebruik als cultureel centrum

Indien de resultaten uit de parkeerdrukmeting en de theoretische parkeerbehoefte van de inzet van de Oude Kerk als cultureel centrum bij elkaar worden opgeteld, wordt de theoretische toekomstige parkeerdruk bepaald voor scenario 1. Voor elke periode is hiertoe het aantal bezette parkeerplaatsen uit de parkeerdrukmeting opgehoogd met de voor die periode geldende parkeerbehoefte van de Oude Kerk. Deze ophoging is voor scenario 1 opgenomen in tabel 3.3. Het betreft hier het aantal bezette parkeerplaatsen in openbaar gebied binnen circa 200 meter afstand van de Oude Kerk. Tussen haakjes is het resultaat weergegeven indien alleen gekeken worden naar de parkeerplaatsen binnen een straal van 100 meter rond de Oude Kerk.

Tabel 3.3 Theoretisch aantal bezette parkeerplaatsen scenario 1 (cultureel centrum)

Onderzoeksperiode	Aantal parkeerplaatsen openbaar bezet huidig	Parkeerbehoefte bij invulling Oude Kerk als cultureel centrum	Aantal parkeerplaatsen openbaar bezet toekomst
Werkdagmiddag	68 (25)	6	74 (31)
Werkdagavond	146 (82)	19	165 (101)
Zaterdagmiddag	150 (75)	9	159 (84)
Zaterdagavond	143 (67)	21	164 (88)
Zondagochtend	184 (104)	9	193 (113)
Vrijdagavond (evenement)	156 (13)	19	175 (32)

Vervolgens is de parkeerdruk in het openbaar gebied in de toekomstige situatie bepaald inclusief het aantal parkeerplaatsen wat daarna nog beschikbaar is. Dit is weergegeven in tabel 3.4.

Tabel 3.4 Parkeerdruk en aantal nog beschikbare parkeerplaatsen scenario 1 (cultureel centrum)

Onderzoeksperiode	Parkeerdruk openbaar toekomstige situatie	Aantal parkeerplaatsen vrij toekomstige situatie
Werkdagmiddag	31% (24%)	166 (99)
Werkdagavond	69% (78%)	75 (29)
Zaterdagmiddag	66% (65%)	81 (46)
Zaterdagavond	68% (68%)	76 (42)
Zondagochtend	80% (87%)	47 (17)
Vrijdagavond (evenement)	73% (25%)	65 (98)

Uit tabel 3.4 kan geconcludeerd worden dat, indien de Oude Kerk ruimte biedt voor culturele activiteiten, de parkeerdruk zowel binnen het gehele onderzoeksgebied als binnen een straal van 100 meter rondom de Oude Kerk niet stijgt tot boven de als maximaal wenselijk gestelde 90%. De maximale parkeerdruk treedt op tijdens de zondagochtend en bedraagt 80% in het gehele onderzoeksgebied en 87% indien de parkeerdruk alleen binnen een straal van 100 meter wordt beschouwd.

Tijdens de parkeerdrukmeting op de zondagochtend vond in het kerkgebouw een kerkdienst plaats. De parkeerbehoefte van de ontwikkeling is bepaald op basis van het gehele oppervlak van de Oude Kerk, dus zowel in het kerkgebouw als in het ruïnegedeelte. In die zin is in de berekende parkeerdruk voor de toekomstsituatie sprake van een dubbeltelling, en zodoende van een worstcase benadering. Het kerkgebouw kan immers niet tegelijkertijd in gebruik zijn voor een kerkdienst en als cultureel centrum.

3.3. Parkeerdruk scenario 2a: gebruik voor evenementen bij minimale parkeernorm

Indien de resultaten uit de parkeerdrukmeting en de theoretische *minimale* parkeerbehoefte van de inzet van de Oude Kerk als evenementengebouw bij elkaar worden opgeteld (6 parkeerplaatsen per 100 m^2), wordt de theoretische toekomstige parkeerdruk bepaald voor scenario 2a. Voor elke periode is hiertoe het aantal bezette parkeerplaatsen uit de parkeerdrukmeting opgehoogd met de voor die periode geldende parkeerbehoefte van de Oude Kerk. Deze ophoging is voor scenario 2a opgenomen in tabel 3.5. Het betreft hier het aantal bezette parkeerplaatsen in openbaar gebied binnen circa 200 meter afstand van de Oude Kerk. Tussen haakjes is het resultaat weergegeven indien alleen gekeken worden naar de parkeerplaatsen binnen een straal van 100 meter rond de Oude Kerk.

Tabel 3.5 Theoretisch aantal bezette parkeerplaatsen scenario 2a (evenementengebouw, minimum norm)

Onderzoeksperiode	Aantal parkeerplaatsen openbaar bezet huidig	Parkeerbehoefte bij invulling Oude Kerk als evenementen-gebouw	Aantal parkeerplaatsen openbaar bezet toekomst
Werkdagmiddag	68 (25)	11	79 (36)
Werkdagavond	146 (82)	37	183 (119)
Zaterdagmiddag	150 (75)	17	167 (92)
Zaterdagavond	143 (67)	41	184 (108)
Zondagochtend	184 (104)	17	201 (121)
Vrijdagavond (evenement)	156 (13)	37	193 (50)

Vervolgens is de parkeerdruk in het openbaar gebied in de toekomstige situatie bepaald inclusief het aantal parkeerplaatsen wat daarna nog beschikbaar is. Dit is weergegeven in tabel 3.6.

Tabel 3.6 Parkeerdruk en aantal nog beschikbare parkeerplaatsen scenario 2a (evenementengebouw, minimum norm)

Onderzoeksperiode	Parkeerdruk openbaar toekomstige situatie	Aantal parkeerplaatsen vrij toekomstige situatie
Werkdagmiddag	33% (28%)	161 (94)
Werkdagavond	76% (92%)	57 (11)
Zaterdagmiddag	70% (71%)	73 (38)
Zaterdagavond	77% (83%)	56 (22)
Zondagochtend	84% (93%)	39 (9)
Vrijdagavond (evenement)	80% (38%)	47 (80)

Uit tabel 3.6 blijkt dat, indien alleen gekeken wordt naar het gebied binnen een straal van 100 meter rondom de Oude Kerk, sprake is van een parkeerdruk net boven de 90%. De maximale parkeerdruk bedraagt dan 93% op de zondagochtend. Daarnaast bedraagt de parkeerdruk op de werkdagavond dan 92%. Indien echter het gehele onderzoeksgebied wordt beschouwd is sprake van een maximale parkeerdruk van 84% (zondagochtend). De berekende parkeerbehoefte van de ontwikkeling, betreft de parkeerbehoefte tijdens een pieksituatie die, gezien het karakter van de te organiseren evenementen, slechts een aantal maal per jaar zal plaatsvinden: in de regels van het bestemmingsplan wordt vastgelegd dat evenementen maximaal 24 maal per jaar mogen plaatsvinden. Juist tijdens deze momenten wordt veelal een grotere loopafstand dan 100 meter geaccepteerd. In een omgeving van circa 200 meter rondom de Oude Kerk is voldoende capaciteit aanwezig om deze parkeerbehoefte op te kunnen vangen. Tevens is in dit geval alleen gekeken naar de parkeerdruk in het openbaar gebied. Uit de parkeerdrukmeting blijkt dat de parkeercapaciteit op eigen terrein bij woningen ook niet volledig wordt benut. Bij een verhoogde parkeerdruk zullen bewoners sneller gebruik maken van deze capaciteit, waardoor in het openbaar gebied aanvullende capaciteit beschikbaar komt.

Evenals bij een invulling als cultureel centrum, is bij de berekende parkeerdruk op de zondagochtend in de toekomstige situatie bij een invulling als evenementengebouw sprake van een dubbeltelling. Dit omdat in de berekening van de parkeerbehoefte is uitgegaan van het totale oppervlak van zowel het kerkgebouw als het ruïnegedeelte en tijdens de parkeerdrukmeting op de zondagochtend in het kerkgebouw een kerkdienst plaatsvond. In werkelijkheid zal de parkeerdruk tijdens de zondagochtend zodoende lager liggen.

3.4. Parkeerdruk scenario 2b: gebruik voor evenementen bij maximale parkeernorm

Indien de resultaten uit de parkeerdrukmeting en de theoretische *maximale* parkeerbehoefte van de inzet van de Oude Kerk als evenementengebouw bij elkaar worden opgeteld (11 parkeerplaatsen per 100 m^2), wordt de theoretische toekomstige parkeerdruk bepaald voor scenario 2b. Voor elke periode is hiertoe het aantal bezette parkeerplaatsen uit de parkeerdrukmeting opgehoogd met de voor die periode geldende parkeerbehoefte van de Oude Kerk. Deze ophoging is voor scenario 2b opgenomen in tabel 3.7. Het betreft hier het aantal bezette parkeerplaatsen in openbaar gebied binnen circa 200 meter afstand van de Oude Kerk. Tussen haakjes is het resultaat weergegeven indien alleen gekeken worden naar de parkeerplaatsen binnen een straal van 100 meter rond de Oude Kerk.

Tabel 3.7 Theoretisch aantal bezette parkeerplaatsen scenario 2b (evenementengebouw, maximum norm)

Onderzoeksperiode	Aantal parkeerplaatsen openbaar bezet huidig	Parkeerbehoefte bij invulling Oude Kerk als evenementen-gebouw	Aantal parkeerplaatsen openbaar bezet toekomst
Werkdagmiddag	68 (25)	19	87 (44)
Werkdagavond	146 (82)	67	213 (149)
Zaterdagmiddag	150 (75)	30	180 (105)
Zaterdagavond	143 (67)	75	218 (142)
Zondagochtend	184 (104)	30	214 (134)
Vrijdagavond (evenement)	156 (13)	67	223 (80)

Vervolgens is de parkeerdruk in het openbaar gebied in de toekomstige situatie bepaald inclusief het aantal parkeerplaatsen wat daarna nog beschikbaar is. Dit is weergegeven in tabel 3.8.

Tabel 3.8 Parkeerdruk en aantal nog beschikbare parkeerplaatsen scenario 2b (evenementengebouw, maximum norm)

Onderzoeksperiode	Parkeerdruk openbaar toekomstige situatie	Aantal parkeerplaatsen vrij toekomstige situatie
Werkdagmiddag	36% (34%)	153 (86)
Werkdagavond	89% (115%)	27 (*-19*)
Zaterdagmiddag	75% (81%)	60 (25)
Zaterdagavond	91% (109%)	22 (*-12*)
Zondagochtend	89% (103%)	26 (*-4*)
Vrijdagavond (evenement)	93% (62%)	17 (50)

Uit tabel 3.8 blijkt dat, indien alleen gekeken wordt naar het gebied binnen een straal van 100 meter rondom de Oude Kerk, sprake is van een parkeerdruk tot ruim boven de 90% op werkdagavond (115%), zaterdagavond (109%) en zondagochtend (103%). Indien het gehele onderzoeksgebied binnen 200 meter wordt beschouwd is de maximale parkeerdruk met maximaal 91% op zaterdagavond acceptabel. De berekende parkeerbehoefte van de ontwikkeling betreft de parkeerbehoefte tijdens een pieksituatie die, gezien het karakter van de te organiseren evenementen, slechts in zeer uitzonderlijke situaties zal voorkomen. Een grotere loopafstand dan 100 meter zal dan zonder meer worden geaccepteerd. In een omgeving van circa 200 meter rondom de Oude Kerk is voldoende capaciteit aanwezig om deze parkeerbehoefte op te kunnen vangen. Tevens is in dit geval alleen gekeken naar de parkeerdruk in het openbaar gebied. Uit de parkeerdrukmeting blijkt dat de parkeercapaciteit op eigen terrein bij woningen ook niet volledig wordt benut. Bij een verhoogde parkeerdruk zullen bewoners sneller gebruik maken van deze capaciteit, waardoor in het openbaar gebied aanvullende capaciteit beschikbaar komt.

Evenals bij een invulling als cultureel centrum, is bij de berekende parkeerdruk op de zondagochtend in de toekomstige situatie bij een invulling als evenementengebouw sprake van een dubbeltelling. Dit omdat in de berekening van de parkeerbehoefte is uitgegaan van het totale oppervlak van zowel het kerkgebouw als het ruïnegedeelte en tijdens de parkeerdrukmeting op de zondagochtend in het kerkgebouw een kerkdienst plaatsvond. In werkelijkheid zal de parkeerdruk tijdens de zondagochtend zodoende lager liggen.

3.5. Parkeerdruk scenario 3: gebruik als religiegebouw

Indien de resultaten uit de parkeerdrukmeting en de theoretische parkeerbehoefte van de inzet van de Oude Kerk als religiegebouw bij elkaar worden opgeteld, wordt de theoretische toekomstige parkeerdruk bepaald voor scenario 3. Voor elke periode is hiertoe het aantal bezette parkeerplaatsen

uit de parkeerdrukmeting opgehoogd met de voor die periode geldende parkeerbehoefte van de Oude Kerk. Deze ophoging is voor scenario 3 opgenomen in tabel 3.9. Het betreft hier het aantal bezette parkeerplaatsen in openbaar gebied. Tussen haakjes is het resultaat weergegeven indien alleen gekeken worden naar de parkeerplaatsen binnen een straal van 100 meter rond de Oude Kerk.

Tabel 3.9 Theoretisch aantal bezette parkeerplaatsen scenario 3 (religiegebouw)

Onderzoeksperiode	Aantal parkeerplaatsen openbaar bezet huidig	Parkeerbehoefte bij invulling Oude Kerk als evenementen-gebouw	Aantal parkeerplaatsen openbaar bezet toekomst
Werkdagmiddag	68 (25)	8	76 (33)
Werkdagavond	146 (82)	15	161 (97)
Zaterdagmiddag	150 (75)	8	158 (83)
Zaterdagavond	143 (67)	15	158 (82)
Zondagochtend	184 (104)	30	214 (134)
Vrijdagavond (evenement)	156 (13)	15	171 (28)

Vervolgens is de parkeerdruk in het openbaar gebied in de toekomstige situatie bepaald inclusief het aantal parkeerplaatsen wat daarna nog beschikbaar is. Dit is weergegeven in tabel 3.10.

Tabel 3.10 Parkeerdruk en aantal nog beschikbare parkeerplaatsen scenario 3 (religiegebouw)

Onderzoeksperiode	Parkeerdruk openbaar toekomstige situatie	Aantal parkeerplaatsen vrij toekomstige situatie
Werkdagmiddag	32% (25%)	164 (97)
Werkdagavond	67% (75%)	79 (33)
Zaterdagmiddag	66% (64%)	82 (47)
Zaterdagavond	66% (63%)	82 (48)
Zondagochtend	89% (103%)	26 (-4)
Vrijdagavond (evenement)	71% (22%)	69 (102)

Uit tabel 3.10 blijkt dat, indien alleen gekeken wordt naar het gebied binnen een straal van 100 meter rondom de Oude Kerk, alleen sprake is van een parkeerdruk boven de 90% tijdens de zondagochtend[5)]. Er is dan sprake van een tekort aan parkeerplaatsen (4). Ook hier geldt echter dat, wanneer het gehele onderzoeksgebied wordt beschouwd, geen sprake is van een parkeerdruk van boven de 90%. In een omgeving van circa 200 meter rondom de Oude Kerk is voldoende capaciteit aanwezig om deze parkeerbehoefte op te kunnen vangen. De parkeerbehoefte neemt in dit geval dan toe tot maximaal 89%. Tevens is in dit geval alleen gekeken naar de parkeerdruk in het openbaar gebied. Uit de parkeerdrukmeting blijkt dat de parkeercapaciteit op eigen terrein bij woningen ook niet volledig wordt benut. Bij een verhoogde parkeerdruk zullen bewoners sneller gebruik maken van deze capaciteit, waardoor in het openbaar gebied aanvullende capaciteit beschikbaar komt.

3.6. Uitwijkmogelijkheden bij overdruk

Tijdens de parkeerdrukmeting is ook de parkeerdruk onderzocht op het beoogde overloopterrein aan het Wilhelminaplein. Dit terrein ligt op minder dan 600 meter loopafstand van de Oude Kerk. Uit de resultaten van de parkeerdrukmeting (zie bijlage 1) blijkt dat hier nog voldoende restcapaciteit aanwezig is om de parkeerbehoefte van de ontwikkeling (deels) op te kunnen vangen. Op het drukste moment (zaterdagmiddag) zijn hier nog circa 40 parkeerplaatsen onbezet. Uit bovenstaande paragrafen blijkt echter dat uitwijken naar het Wilhelminaplein niet direct noodzakelijk is, aangezien in alle gevallen

5) In dit geval is bij de berekening van de parkeerdruk in de toekomstsituatie geen sprake van een dubbeltelling, doordat alleen het aantal mogelijke zitplaatsen (o.b.v. de parkeerbehoefte van religiegebouwen wordt bepaald) in het ruïnegedeelte aan de parkeerbehoefte is toegevoegd.

voldoende parkeercapaciteit binnen 200 meter van de Oude Kerk aanwezig is. In het kader van een vergunningaanvraag voor een evenement zijn hier voor de gemeente wel mogelijkheden aanwezig als dat wenselijk wordt geacht.

4. Conclusie

Op basis van het uitgevoerde onderzoek kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

- De parkeerdruk in de huidige situatie is het hoogst op de zondagochtend, wanneer binnen het kerkgebouw een kerkdienst plaatsvindt. Binnen het gehele onderzoeksgebied bedraagt de huidige parkeerdruk in deze situatie 77%. De parkeerdruk in het gebied binnen een straal van 100 meter rond de Oude Kerk bedraagt dan 80%. De parkeerdruk ligt daarmee ruim onder de algemeen acceptabel geachte maximale parkeerdruk van 90%. Daarmee is sprake van restcapaciteit. Deze restcapaciteit kan benut worden voor de ontwikkelingen binnen de Oude Kerk;
- De hoogste parkeerbehoefte van de ontwikkeling vindt plaats als de Oude Kerk wordt gezien als evenementengebouw. Uitgaande van de maximum parkeernormen voor een evenementenhal is de parkeerbehoefte op een werkdagavond 67 parkeerplaatsen en op zaterdagavond 75 parkeerplaatsen. Op de zondagochtend (wanneer de hoogste parkeerdruk in de huidige situatie optreedt) bedraagt de parkeerbehoefte maximaal 30 parkeerplaatsen;
- De parkeercapaciteit in het gebied binnen een straal van 100 meter rondom de Oude Kerk kent een tekort op werkdagavonden, zaterdagavonden en zondagochtenden indien er een evenement plaatsvindt waarbij een parkeerbehoefte optreedt ter grootte van het maximale kencijfer voor evenementen van 11 parkeerplaatsen per 100 m^2. Dat zal over het algemeen aan de orde zijn bij evenementen met een regionaal karakter. Bij evenementen met een lokaal karakter is de parkeerbehoefte lager en is net als bij het gebruik als religiegebouw of cultureel centrum binnen 100 meter voldoende parkeerruimte;
- In alle gevallen geldt dat binnen 200 meter loopafstand voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is. Slechts in een enkel geval (zaterdagavond bij een regionaal georiënteerd evenement) ligt de parkeerdruk net boven de 90%. In alle ander gevallen ligt de parkeerdruk onder de als acceptabel geachte 90%;
- Gezien de ruimtelijke opzet en de functies als ook de functiemenging in het gebied rond de Oude Kerk kan worden gesteld dat een loopafstand van 100 tot 200 meter acceptabel kan worden geacht;
- Gezien het karakter van de evenementen die binnen de Oude Kerk georganiseerd kunnen worden (met een maximaal aantal toelaatbare bezoekers van 150 binnen het ruïnegedeelte) vindt een maximale parkeerbehoefte als gevolg van de ontwikkeling alleen in uitzonderlijke situaties plaats. In dit soort situaties worden grotere loopafstanden tussen parkeervoorzieningen en bestemmingen geaccepteerd. Het onderzoek toont aan dat op een relatief korte afstand (het gehele onderzoeksgebied) voldoende parkeercapaciteit aanwezig is om de parkeerbehoefte geheel op te kunnen vangen;
- Op het beoogde overloopterrein aan het Wilhelminaplein (gelegen op minder dan 600 meter van de Oude Kerk) is tevens nog meer restcapaciteit aanwezig. Mocht daar aanleiding voor zijn, dan kan ook naar deze parkeervoorziening worden verwezen. Op basis van het onderzoek is dat echter in geen van de gevallen noodzakelijk: de parkeerbehoefte kan in voldoende mate binnen 200 meter van de locatie worden opgevangen.

Bijlage 1 Resultaten parkeerdrukmeting

Vrijdagavond 20-06-2014 (evenement Oude Kerk) - 22.00 uur tot 23.00 uur										
Sectie	Aantal parkeerplaatsen openbaar	Aantal parkeerplaatsen privé	Aantal parkeerplaatsen totaal	Geparkeerde voertuigen openbaar	Geparkeerde voertuigen privé	Parkeerdruk openbaar	Parkeerdruk privé	Parkeerdruk totaal	Parkeerplaatsen vrij openbaar	Parkeerplaatsen vrij privé
1	0	6	6	0	6	n.v.t.	100%	100%	0	0
2	22	15	37	8	12	36%	80%	54%	14	3
3	8	11	19	5	9	63%	82%	74%	3	2
4	11	2	13	5	1	45%	50%	46%	6	1
5	10	0	10	4	0	40%	n.v.t.	40%	6	0
6	12	6	18	8	5	67%	83%	72%	4	1
7	20	10	30	16	9	80%	90%	83%	4	1
8	6	4	10	6	2	100%	50%	80%	0	2
9	60	12	72	52	2	87%	17%	75%	8	10
10	5	5	10	4	2	80%	40%	60%	1	3
11	15	15	30	7	7	47%	47%	47%	8	8
12	56	0	56	31	0	55%	n.v.t.	55%	25	0
13	15	7	22	10	4	67%	57%	64%	5	3
Totaal	240	93	333	156	59	65%	63%	65%	84	34

14	103	0	103	13	0	13%	n.v.t.	13%	90	0

Zaterdagmiddag 21-06-2014 - 14.00 uur tot 15.00 uur										
Sectie	Aantal parkeerplaatsen openbaar	Aantal parkeerplaatsen privé	Aantal parkeerplaatsen totaal	Geparkeerde voertuigen openbaar	Geparkeerde voertuigen privé	Parkeerdruk openbaar	Parkeerdruk privé	Parkeerdruk totaal	Parkeerplaatsen vrij openbaar	Parkeerplaatsen vrij privé
1	0	6	6	0	5	n.v.t.	83%	83%	0	1
2	22	15	37	10	9	45%	60%	51%	12	6
3	8	11	19	4	7	50%	64%	58%	4	4
4	11	2	13	6	1	55%	50%	54%	5	1
5	10	0	10	5	0	50%	n.v.t.	50%	5	0
6	12	6	18	2	4	17%	67%	33%	10	2
7	20	10	30	14	6	70%	60%	67%	6	4
8	6	4	10	3	1	50%	25%	40%	3	3
9	60	12	72	49	6	82%	50%	76%	11	6
10	5	5	10	4	2	80%	40%	60%	1	3
11	15	15	30	8	7	53%	47%	50%	7	8
12	56	0	56	44	0	79%	n.v.t.	79%	12	0
13	15	7	22	1	1	7%	14%	9%	14	6
Totaal	240	93	333	150	49	63%	53%	60%	90	44

14	103	0	103	64	0	62%	n.v.t.	62%	39	0

Zaterdagavond 21-06-2014 - 19.00 uur tot 20.00 uur										
Sectie	Aantal parkeerplaatsen openbaar	Aantal parkeerplaatsen privé	Aantal parkeerplaatsen totaal	Geparkeerde voertuigen openbaar	Geparkeerde voertuigen privé	Parkeerdruk openbaar	Parkeerdruk privé	Parkeerdruk totaal	Parkeerplaatsen vrij openbaar	Parkeerplaatsen vrij privé
1	0	6	6	0	4	n.v.t.	67%	67%	0	2
2	22	15	37	10	14	45%	93%	65%	12	1
3	8	11	19	4	8	50%	73%	63%	4	3
4	11	2	13	4	1	36%	50%	38%	7	1
5	10	0	10	4	0	40%	n.v.t.	40%	6	0
6	12	6	18	2	4	17%	67%	33%	10	2
7	20	10	30	17	8	85%	80%	83%	3	2
8	6	4	10	4	2	67%	50%	60%	2	2
9	60	12	72	50	5	83%	42%	76%	10	7
10	5	5	10	5	2	100%	40%	70%	0	3
11	15	15	30	7	10	47%	67%	57%	8	5
12	56	0	56	36	0	64%	n.v.t.	64%	20	0
13	15	7	22	0	1	0%	14%	5%	15	6
Totaal	240	93	333	143	59	60%	63%	61%	97	34

14	103	0	103	17	0	17%	n.v.t.	17%	86	0

Maandagavond 30-06-2014 - 20.00 uur tot 21.00 uur										
Sectie	Aantal parkeerplaatsen openbaar	Aantal parkeerplaatsen privé	Aantal parkeerplaatsen totaal	Geparkeerde voertuigen openbaar	Geparkeerde voertuigen privé	Parkeerdruk openbaar	Parkeerdruk privé	Parkeerdruk totaal	Parkeerplaatsen vrij openbaar	Parkeerplaatsen vrij privé
1	0	6	6	0	3	n.v.t.	50%	50%	0	3
2	22	15	37	5	15	23%	100%	54%	17	0
3	8	11	19	1	10	13%	91%	58%	7	1
4	11	2	13	7	2	64%	100%	69%	4	0
5	10	0	10	7	0	70%	n.v.t.	70%	3	0
6	12	6	18	5	5	42%	83%	56%	7	1
7	20	10	30	11	6	55%	60%	57%	9	4
8	6	4	10	2	3	33%	75%	50%	4	1
9	60	12	72	48	6	80%	50%	75%	12	6
10	5	5	10	3	4	60%	80%	70%	2	1
11	15	15	30	7	5	47%	33%	40%	8	10
12	56	0	56	43	0	77%	n.v.t.	77%	13	0
13	15	7	22	7	3	47%	43%	45%	8	4
Totaal	240	93	333	146	62	61%	67%	62%	94	31

14	103	0	103	19	0	18%	n.v.t.	18%	84	0

Dinsdagmiddag 08-07-2014 - 15.00 uur tot 16.00 uur										
Sectie	Aantal parkeerplaatsen openbaar	Aantal parkeerplaatsen privé	Aantal parkeerplaatsen totaal	Geparkeerde voertuigen openbaar	Geparkeerde voertuigen privé	Parkeerdruk openbaar	Parkeerdruk privé	Parkeerdruk totaal	Parkeerplaatsen vrij openbaar	Parkeerplaatsen vrij privé
1	0	6	6	0	3	n.v.t.	50%	50%	0	3
2	22	15	37	8	8	36%	53%	43%	14	7
3	8	11	19	1	4	13%	36%	26%	7	7
4	11	2	13	4	1	36%	50%	38%	7	1
5	10	0	10	2	0	20%	n.v.t.	20%	8	0
6	12	6	18	1	1	8%	17%	11%	11	5
7	20	10	30	7	3	35%	30%	33%	13	7
8	6	4	10	0	3	0%	75%	30%	6	1
9	60	12	72	29	3	48%	25%	44%	31	9
10	5	5	10	2	3	40%	60%	50%	3	2
11	15	15	30	3	2	20%	13%	17%	12	13
12	56	0	56	10	0	18%	n.v.t.	18%	46	0
13	15	7	22	1	4	7%	57%	23%	14	3
Totaal	240	93	333	68	35	28%	38%	31%	172	58

14	103	0	103	41	0	40%	n.v.t.	40%	62	0

Zondagochtend 04-07-2014 - 10.00 uur tot 11.00 uur										
Sectie	Aantal parkeerplaatsen openbaar	Aantal parkeerplaatsen privé	Aantal parkeerplaatsen totaal	Geparkeerde voertuigen openbaar	Geparkeerde voertuigen privé	Parkeerdruk openbaar	Parkeerdruk privé	Parkeerdruk totaal	Parkeerplaatsen vrij openbaar	Parkeerplaatsen vrij privé
1	0	6	6	0	6	n.v.t.	100%	100%	0	0
2	22	15	37	15	11	68%	73%	70%	7	4
3	8	11	19	1	10	13%	91%	58%	7	1
4	11	2	13	8	2	73%	100%	77%	3	0
5	10	0	10	7	0	70%	n.v.t.	70%	3	0
6	12	6	18	11	5	92%	83%	89%	1	1
7	20	10	30	17	8	85%	80%	83%	3	2
8	6	4	10	6	3	100%	75%	90%	0	1
9	60	12	72	54	8	90%	67%	86%	6	4
10	5	5	10	4	4	80%	80%	80%	1	1
11	15	15	30	6	8	40%	53%	47%	9	7
12	56	0	56	40	0	71%	n.v.t.	71%	16	0
13	15	7	22	15	4	100%	57%	86%	0	3
Totaal	240	93	333	184	69	77%	74%	76%	56	24

14	103	0	103	8	0	8%	n.v.t.	8%	95	0

Vrijdagavond 20-06-2014 (evenement Oude Kerk) - 22.00 uur tot 23.00 uur

Sectie	Aantal parkeerplaatsen openbaar	Aantal parkeerplaatsen privé	Aantal parkeerplaatsen totaal	Geparkeerde voertuigen openbaar	Geparkeerde voertuigen privé	Parkeerdruk openbaar	Parkeerdruk privé	Parkeerdruk totaal	Parkeerplaatsen vrij openbaar	Parkeerplaatsen vrij privé
4	11	2	13	5	1	45%	50%	46%	6	1
5	10	0	10	4	0	40%	n.v.t.	40%	6	0
6	12	6	18	8	5	67%	83%	72%	4	1
7	20	10	30	16	9	80%	90%	83%	4	1
8	6	4	10	6	2	100%	50%	80%	0	2
12	56	0	56	31	0	55%	n.v.t.	55%	25	0
13	15	7	22	10	4	67%	57%	64%	5	3
Totaal	130	29	159	80	21	62%	72%	64%	50	8

14	103	0	103	13	0	13%	n.v.t.	13%	90	0

Zaterdagmiddag 21-06-2014 - 14.00 uur tot 15.00 uur

Sectie	Aantal parkeerplaatsen openbaar	Aantal parkeerplaatsen privé	Aantal parkeerplaatsen totaal	Geparkeerde voertuigen openbaar	Geparkeerde voertuigen privé	Parkeerdruk openbaar	Parkeerdruk privé	Parkeerdruk totaal	Parkeerplaatsen vrij openbaar	Parkeerplaatsen vrij privé
4	11	2	13	6	1	55%	50%	54%	5	1
5	10	0	10	5	0	50%	n.v.t.	50%	5	0
6	12	6	18	2	4	17%	67%	33%	10	2
7	20	10	30	14	6	70%	60%	67%	6	4
8	6	4	10	3	1	50%	25%	40%	3	3
12	56	0	56	44	0	79%	n.v.t.	79%	12	0
13	15	7	22	1	1	7%	14%	9%	14	6
Totaal	130	29	159	75	13	58%	45%	55%	55	16

14	103	0	103	64	0	62%	n.v.t.	62%	39	0

Zaterdagavond 21-06-2014 - 19.00 uur tot 20.00 uur										
Sectie	Aantal parkeerplaatsen openbaar	Aantal parkeerplaatsen privé	Aantal parkeerplaatsen totaal	Geparkeerde voertuigen openbaar	Geparkeerde voertuigen privé	Parkeerdruk openbaar	Parkeerdruk privé	Parkeerdruk totaal	Parkeerplaatsen vrij openbaar	Parkeerplaatsen vrij privé
4	11	2	13	4	1	36%	50%	38%	7	1
5	10	0	10	4	0	40%	n.v.t.	40%	6	0
6	12	6	18	2	4	17%	67%	33%	10	2
7	20	10	30	17	8	85%	80%	83%	3	2
8	6	4	10	4	2	67%	50%	60%	2	2
12	56	0	56	36	0	64%	n.v.t.	64%	20	0
13	15	7	22	0	1	0%	14%	5%	15	6
Totaal	130	29	159	67	16	52%	55%	52%	63	13

14	103	0	103	17	0	17%	n.v.t.	17%	86	0

Maandagavond 30-06-2014 - 20.00 uur tot 21.00 uur										
Sectie	Aantal parkeerplaatsen openbaar	Aantal parkeerplaatsen privé	Aantal parkeerplaatsen totaal	Geparkeerde voertuigen openbaar	Geparkeerde voertuigen privé	Parkeerdruk openbaar	Parkeerdruk privé	Parkeerdruk totaal	Parkeerplaatsen vrij openbaar	Parkeerplaatsen vrij privé
4	11	2	13	7	2	64%	100%	69%	4	0
5	10	0	10	7	0	70%	n.v.t.	70%	3	0
6	12	6	18	5	5	42%	83%	56%	7	1
7	20	10	30	11	6	55%	60%	57%	9	4
8	6	4	10	2	3	33%	75%	50%	4	1
12	56	0	56	43	0	77%	n.v.t.	77%	13	0
13	15	7	22	7	3	47%	43%	45%	8	4
Totaal	130	29	159	82	19	63%	66%	64%	48	10

14	103	0	103	19	0	18%	n.v.t.	18%	84	0

Dinsdagmiddag 08-07-2014 - 15.00 uur tot 16.00 uur

Sectie	Aantal parkeerplaatsen openbaar	Aantal parkeerplaatsen privé	Aantal parkeerplaatsen totaal	Geparkeerde voertuigen openbaar	Geparkeerde voertuigen privé	Parkeerdruk openbaar	Parkeerdruk privé	Parkeerdruk totaal	Parkeerplaatsen vrij openbaar	Parkeerplaatsen vrij privé
4	11	2	13	4	1	36%	50%	38%	7	1
5	10	0	10	2	0	20%	n.v.t.	20%	8	0
6	12	6	18	1	1	8%	17%	11%	11	5
7	20	10	30	7	3	35%	30%	33%	13	7
8	6	4	10	0	3	0%	75%	30%	6	1
12	56	0	56	10	0	18%	n.v.t.	18%	46	0
13	15	7	22	1	4	7%	57%	23%	14	3
Totaal	130	29	159	25	12	19%	41%	23%	105	17

14	103	0	103	41	0	40%	n.v.t.	40%	62	0

Zondagochtend 04-07-2014 - 10.00 uur tot 11.00 uur

Sectie	Aantal parkeerplaatsen openbaar	Aantal parkeerplaatsen privé	Aantal parkeerplaatsen totaal	Geparkeerde voertuigen openbaar	Geparkeerde voertuigen privé	Parkeerdruk openbaar	Parkeerdruk privé	Parkeerdruk totaal	Parkeerplaatsen vrij openbaar	Parkeerplaatsen vrij privé
4	11	2	13	8	2	73%	100%	77%	3	0
5	10	0	10	7	0	70%	n.v.t.	70%	3	0
6	12	6	18	11	5	92%	83%	89%	1	1
7	20	10	30	17	8	85%	80%	83%	3	2
8	6	4	10	6	3	100%	75%	90%	0	1
12	56	0	56	40	0	71%	n.v.t.	71%	16	0
13	15	7	22	15	4	100%	57%	86%	0	3
Totaal	130	29	159	104	22	80%	76%	79%	26	7

14	103	0	103	8	0	8%	n.v.t.	8%	95	0

Bijlage 2 Inventarisatie parkeerplaatsen eigen terrein

Sectie 1					Aantal	Rekenaantaal	Capaciteit	Afgerond
enkele oprit zonder garage	1				1	0,8	0,8	
lange oprit zonder garage					0	1	0	
dubbele oprit zonder garage					0	1,7	0	
garage zonder oprit (bij woning)	1	1			2	0,4	0,8	
garagebox (niet bij woning)					0	0,5	0	
garage met enkele oprit	1				1	1	1	
garage met lange oprit	1	1			2	1,3	2,6	
garage met dubbele oprit					0	1,8	0	
Totaal							5,2	6

Sectie 2					Aantal	Rekenaantaal	Capaciteit	Afgerond
enkele oprit zonder garage	1				1	0,8	0,8	
lange oprit zonder garage	1	1	1		3	1	3	
dubbele oprit zonder garage	1	1	1	1	4	1,7	6,8	
garage zonder oprit (bij woning)	1				1	0,4	0,4	
garagebox (niet bij woning)					0	0,5	0	
garage met enkele oprit	1				1	1	1	
garage met lange oprit	1	1			2	1,3	2,6	
garage met dubbele oprit					0	1,8	0	
Totaal							14,6	15

Sectie 3					Aantal	Rekenaantaal	Capaciteit	Afgerond
enkele oprit zonder garage	1				1	0,8	0,8	
lange oprit zonder garage	1				1	1	1	
dubbele oprit zonder garage					0	1,7	0	
garage zonder oprit (bij woning)					0	0,4	0	
garagebox (niet bij woning)	1	1	1		3	0,5	1,5	
garage met enkele oprit					0	1	0	
garage met lange oprit	1	1	1	1	4	1,3	5,2	
garage met dubbele oprit	1				1	1,8	1,8	
Totaal							10,3	11

Sectie 4			Aantal	Rekenaantaal	Capaciteit	Afgerond
enkele oprit zonder garage			0	0,8	0	
lange oprit zonder garage			0	1	0	
dubbele oprit zonder garage			0	1,7	0	
garage zonder oprit (bij woning)	1	1	2	0,4	0,8	
garagebox (niet bij woning)			0	0,5	0	
garage met enkele oprit	1		1	1	1	
garage met lange oprit			0	1,3	0	
garage met dubbele oprit			0	1,8	0	
Totaal					1,8	2

Sectie 5		Aantal	Rekenaantaal	Capaciteit	Afgerond
enkele oprit zonder garage		0	0,8	0	
lange oprit zonder garage		0	1	0	
dubbele oprit zonder garage		0	1,7	0	
garage zonder oprit (bij woning)		0	0,4	0	
garagebox (niet bij woning)		0	0,5	0	
garage met enkele oprit		0	1	0	
garage met lange oprit		0	1,3	0	
garage met dubbele oprit		0	1,8	0	
Totaal				0	0

Sectie 6		Aantal	Rekenaantaal	Capaciteit	Afgerond
enkele oprit zonder garage		0	0,8	0	
lange oprit zonder garage	1 1	2	1	2	
dubbele oprit zonder garage		0	1,7	0	
garage zonder oprit (bij woning)		0	0,4	0	
garagebox (niet bij woning)		0	0,5	0	
garage met enkele oprit		0	1	0	
garage met lange oprit	1	1	1,3	1,3	
garage met dubbele oprit	1	1	1,8	1,8	
Totaal				5,1	6

Sectie 7		Aantal	Rekenaantaal	Capaciteit	Afgerond
enkele oprit zonder garage		0	0,8	0	
lange oprit zonder garage	1 1 1 1 1 1	6	1	6	
dubbele oprit zonder garage		0	1,7	0	
garage zonder oprit (bij woning)		0	0,4	0	
garagebox (niet bij woning)		0	0,5	0	
garage met enkele oprit	1 1	2	1	2	
garage met lange oprit	1	1	1,3	1,3	
garage met dubbele oprit		0	1,8	0	
Totaal				9,3	10

Sectie 8		Aantal	Rekenaantaal	Capaciteit	Afgerond
enkele oprit zonder garage		0	0,8	0	
lange oprit zonder garage		0	1	0	
dubbele oprit zonder garage		0	1,7	0	
garage zonder oprit (bij woning)		0	0,4	0	
garagebox (niet bij woning)		0	0,5	0	
garage met enkele oprit		0	1	0	
garage met lange oprit	1	1	1,3	1,3	
garage met dubbele oprit	1	1	1,8	1,8	
Totaal				3,1	4

Sectie 9										Aantal	Rekenaantaal	Capaciteit	Afgerond
enkele oprit zonder garage	1	1								2	0,8	1,6	
lange oprit zonder garage	1	1								2	1	2	
dubbele oprit zonder garage										0	1,7	0	
garage zonder oprit (bij woning)	1	1	1	1	1	1	1	1	1	9	0,4	3,6	
garagebox (niet bij woning)										0	0,5	0	
garage met enkele oprit	1	1	1	1						4	1	4	
garage met lange oprit										0	1,3	0	
garage met dubbele oprit										0	1,8	0	
Totaal												11,2	12

Sectie 10			Aantal	Rekenaantaal	Capaciteit	Afgerond
enkele oprit zonder garage			0	0,8	0	
lange oprit zonder garage	1		1	1	1	
dubbele oprit zonder garage			0	1,7	0	
garage zonder oprit (bij woning)			0	0,4	0	
garagebox (niet bij woning)			0	0,5	0	
garage met enkele oprit	1	1	2	1	2	
garage met lange oprit	1		1	1,3	1,3	
garage met dubbele oprit			0	1,8	0	
Totaal					4,3	5

Sectie 11							Aantal	Rekenaantaal	Capaciteit	Afgerond
enkele oprit zonder garage							0	0,8	0	
lange oprit zonder garage	1	1					2	1	2	
dubbele oprit zonder garage							0	1,7	0	
garage zonder oprit (bij woning)							0	0,4	0	
garagebox (niet bij woning)							0	0,5	0	
garage met enkele oprit	1	1	1	1	1	1	6	1	6	
garage met lange oprit	1	1	1	1	1		5	1,3	6,5	
garage met dubbele oprit							0	1,8	0	
Totaal									14,5	15

Sectie 12	Aantal	Rekenaantaal	Capaciteit	Afgerond
enkele oprit zonder garage	0	0,8	0	
lange oprit zonder garage	0	1	0	
dubbele oprit zonder garage	0	1,7	0	
garage zonder oprit (bij woning)	0	0,4	0	
garagebox (niet bij woning)	0	0,5	0	
garage met enkele oprit	0	1	0	
garage met lange oprit	0	1,3	0	
garage met dubbele oprit	0	1,8	0	
Totaal			0	0

Sectie 13			Aantal	Rekenaantaal	Capaciteit	Afgerond
enkele oprit zonder garage	1	1	2	0,8	1,6	
lange oprit zonder garage			0	1	0	
dubbele oprit zonder garage	1	1	2	1,7	3,4	
garage zonder oprit (bij woning)			0	0,4	0	
garagebox (niet bij woning)			0	0,5	0	
garage met enkele oprit			0	1	0	
garage met lange oprit	1		1	1,3	1,3	
garage met dubbele oprit			0	1,8	0	
Totaal					6,3	7

Bijlage 3 Parkeerbehoefte ontwikkeling

Functie Oude Kerk

Oppervlak kerkgebouw	675	m2	
Aantal zitplaatsen ruïne	150	(op piekmomenten)	

Parkeerkentallen

cultureel centrum	3	per 100 m2 bvo	(publicatie 182)
evenementenhal a	6	per 100 m2 bvo	(minimaal)
evenementenhal b	11	per 100 m2 bvo	(maximaal)
religiegebouw	0,2	per zitplaats	

Parkeerbehoefte

cultureel centrum	20,25
evenementenhal a	40,5
evenementenhal b	74,25
religiegebouw	30

Berekening parkeerbehoefte

Aanwezigheidspercentages

	werkdagochtend	werkdagmiddag	werkdagavond	koopavond	werkdagnacht	zaterdagmiddag	zaterdagavond	zondagmiddag
cultuur	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
religiegebouw	25%	25%	50%	50%	0%	25%	50%	100%

Parkeerbehoefte ontwikkeling Oude Kerk per scenario

	werkdagochtend	werkdagmiddag	werkdagavond	koopavond	werkdagnacht	zaterdagmiddag	zaterdagavond	zondagmiddag
cultureel centrum	1,0125	5,0625	18,225	18,225	0	8,1	20,25	8,1
evenementenhal a	2,025	10,125	36,45	36,45	0	16,2	40,5	16,2
evenementenhal b	3,7125	18,5625	66,825	66,825	0	29,7	74,25	29,7
religiegebouw	7,5	7,5	15	15	0	7,5	15	30
cultureel centrum	2	6	19	19	0	9	21	9
evenementenhal a	3	11	37	37	0	17	41	17
evenementenhal b	4	19	67	67	0	30	75	30
religiegebouw	8	8	15	15	0	8	15	30