

Parkeeronderzoek Van Hogendorpplein

Gemeente Coirle

Opdrachtgever: Gemeente Coirle

Contactpersoon: J. Sier

Rapporttype: Eindrapport 3 december 2008

Auteur(s): B. Tijssen

Plaats/datum: Tilburg, december 2008

Projectnummer: Adv/Goi/01/08

Groen Licht Verkeersadviezen BV
Postbus 9122
5000 HC TILBURG

tel. (013) 5 44 24 58
fax. (013) 5 44 21 58
E-mail: verkeersadviezen@groenlicht.com
Internet : www.groenlicht.com

INHOUDSOPGAVE

1 Inleiding	p. 3
2 Onderzoeksopzet	p. 4
2.1 Algemeen	p. 4
2.2 Onderzoeksgebied	p. 4
2.3 Meetmethodiek	p. 5
2.4 Verslag veldwerk	p. 5
2.5 Parkeernormen	p. 6
3 Resultaten veldwerk	p. 7
3.1 Algemeen	p. 7
3.2 Parkeerbezetting	p. 7
3.3 Parkeerduur en turnover	p. 10
3.4 Overzicht en kwalificatie	p. 11
4 Opstellen parkeerbalans	p. 12
4.1 Parkeerbalans huidige situatie (2006)	p. 12
4.2 Parkeerbalans toekomstige situatie	p. 13
4.3 Toekomstige vraag naar parkeerplaatsen	p. 16
4.4 Vraag versus aanbod na realisatie nieuwbouw	p. 16

1. INLEIDING

De gemeente Goirle wil het buurtwinkelcentrum aan het Van Hogendorpplein uitbreiden. De hoeveelheid benodigde extra benodigde parkeerplaatsen conform de normen is te bepalen aan de hand van de toekomstige hoeveelheid voorzieningen (vierkante meter brutovloeroppervlakte, m² bvo's). De gemeente wil echter een meer nauwkeurige raming van de gewenste parkeercapaciteit en heeft Groen Licht gevraagd een parkeerstudie te houden.

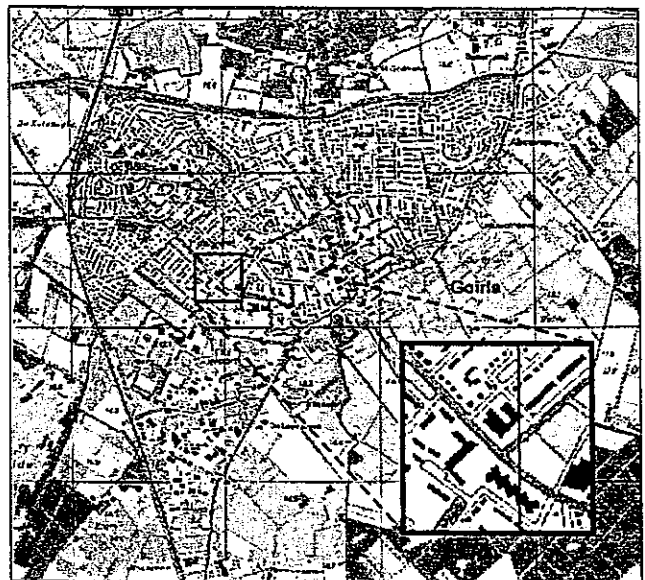
De basis van deze parkeerstudie is gebaseerd op verricht onderzoek in het voorjaar van 2006. Zo zijn alle veldwerkonderzoeken ten behoeve van deze studie, uitgevoerd in die periode. Aan de hand van een gewijzigd programma van woningen en voorzieningen in het onderzoeksgebied in 2008, is in onderliggende studie de parkeerraming geactualiseerd.

De parkeerstudie geeft antwoord op de volgende vragen:

- Hoe is de huidige parkeerbezetting?
- Hoe lang bedraagt de parkeerduur?
- Hoe verhoudt de capaciteit van zowel de huidige als de geplande toekomstige hoeveelheid parkeerplaatsen zich ten opzichte van de normen en dienen de normen bijgesteld te worden op grond van de resultaten van de bezettingsmetingen?

Na deze korte inleiding heeft dit rapport de volgende structuur:

- Hoofdstuk 2: onderzoeksopzet pag. 10
- Hoofdstuk 3: resultaten veldwerk pag. 15
- Hoofdstuk 4: opstellen parkeerbalans pag. 18



Figuur 1: Ligging Van Hogendorpplein

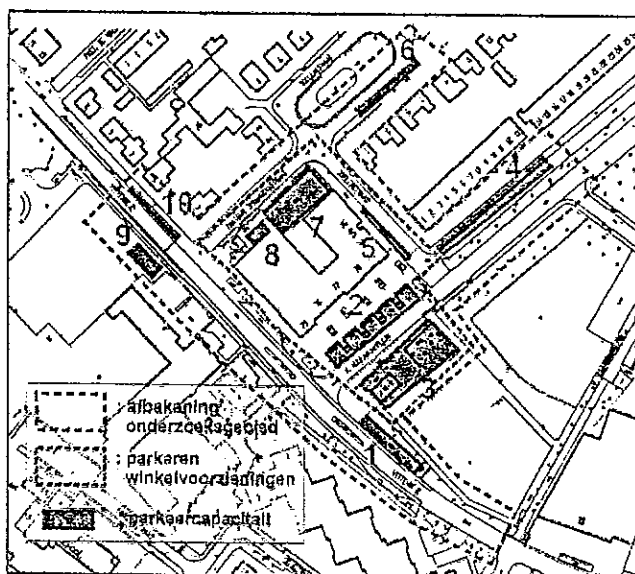
2. ONDERZOEKSOPZET

2.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt uiteengezet hoe het parkeeronderzoek wordt aangepakt. Enerzijds wordt ingegaan op de wijze waarop het veldwerk heeft plaatsgevonden. Anderzijds wordt uiteengezet hoe omgegaan wordt met de huidige en toekomstige parkeernormen.

2.2 Onderzoeksgebied

De parkeercapaciteit rondom het Van Hogendorpplein is ingedeeld in 10 locaties (zie figuur 2). De locaties 2, 3, 5, 7 en 8 zijn gezien de ligging specifiek bestemd voor de winkelvoorzieningen. Ook locatie 1 kan hiervoor gebruikt worden. De overige parkeerplaatsen zijn met name bestemd voor de bewoners in de directe omgeving. De overige specifieke eigenschappen per sectie zijn opgenomen in tabel 1.



Figuur 2: Ligging van de parkeerlocaties

De parkeercapaciteit van plaatsen specifiek bedoeld voor de winkelvoorzieningen bedraagt ruim 85 parkeerplaatsen. De capaciteit overige plaatsen in het onderzoeksgebied -waarvan het aannemelijk is dat deze ook gebruikt worden door bezoekers- bedraagt ruim 40 parkeerplaatsen.

Tabel 1 op de volgende pagina geeft een overzicht van de parkeercapaciteit per locatie waarbij onderscheid is gemaakt naar type parkeerplaats.

2.5 Parkeernormen

Naast het gehouden veldwerkonderzoek kunnen parkeernormen een indicatie geven of de parkeercapaciteit voldoende is. Voor deze beoordeling worden de normen gehanteerd conform het ASVV 2004. Om te bepalen of de (theoretische) capaciteit voldoende is zijn twee factoren van invloed:

Parkeerkencijfers: De omvang van de parkeerbehoefte wordt bepaald op basis van het type bebouwing en de grootte daarvan (bruto vloeroppervlak per m²).

Parkeerbalans: Verschillende typen bebouwing kunnen afwijkende momenten hebben waarop de vraag naar parkeerplaatsen maximaal is. De maximale vraag van alle typen bebouwing is derhalve niet maatgevend zodat de vraag (op basis parkeerkencijfers) groter kan zijn dan de feitelijke parkeercapaciteit.

De vraag bij deze parkeerstudie is of de parkeernormen uit het ASVV voldoen voor deze specifieke situatie aan het Van Hogendorpplein. De theoretische parkeernorm wordt daarom geconfronteerd met:

- bestaande parkeercapaciteit van de straatsecties 2, 3, 5, 7 en 8 (in deze aangeduid als 'parkeren winkels');
- parkeervraag volgens het veldwerk bij bovenstaande secties.

3. RESULTATEN VELDWERK

3.1 Algemeen

In de volgende paragrafen worden de resultaten van het gehouden veldwerk gepresenteerd. Achtereenvolgens wordt ingegaan op de parkeerbezetting, het foutparkeren, de parkeerduur en de parkeermotieven. In paragraaf 3.4, overzicht en kwalificatie worden de conclusies samengevat waarbij de koppeling wordt gemaakt met de onderzoeksvragen.

3.2 Parkeerbezetting

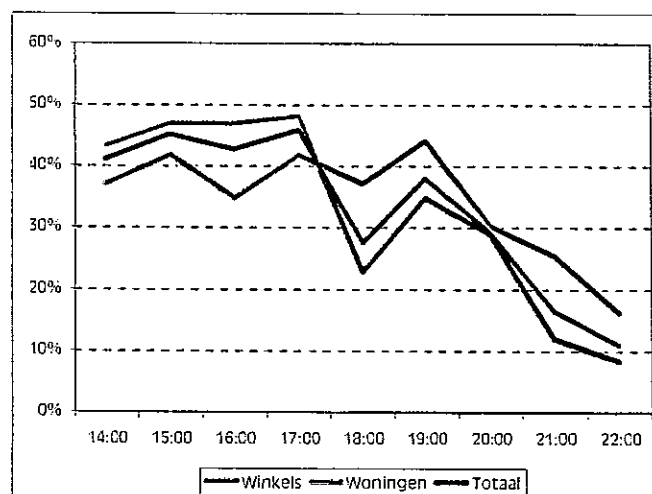
Tabel 2 toont de belangrijkste resultaten betreffende parkeerbezetting op vrijdag. Belangrijkste conclusies:

- Een bezettingsgraad van boven de 100% geeft aan dat er ook sprake is van foutparkeerders.
- De gemiddelde bezettingsgraad is het hoogst bij straatsectie 2, Van Hogendorpplein, zijde winkels. Deze 14 plaatsen zijn tijdens het onderzoekstijdvak gemiddeld voor 65% bezet. Het grote parkeerterrein aan de overzijde van het Van Hogendorpplein is gemiddeld voor 20% bezet. De plaatsen die gekenmerkt zijn als 'winkelplaatsen' zijn gemiddeld voor 34% bezet; de plaatsen die vooral bedoeld zijn voor bewoners zijn gemiddeld voor 36% bezet.
- Voor het gehele onderzoeksgebied geldt dat het om 16:45 het drukst is met geparkeerde auto's (totale onderzoeksgebied: 48%; 'winkelplaatsen': 53% en 'woningplaatsen': 47%).
- Wanneer naar de maximale parkeerdruk gekeken wordt op de afzonderlijke drukste momenten bij de verschillende straatsecties, valt op dat slechts bij een enkele straatsectie op vrijdag de parkeerdruk hoog is (straatsectie 2, haakse parkeervakken van Hogendorpplein en straatsectie 5, Doelenstraat).
- Op grond van bovenstaande punten kan gesteld worden dat op vrijdag gedurende het onderzoekstijdvak er altijd voldoende parkeerruimte beschikbaar is voor zowel bewoners als bezoekers.

Straatsectie	Capaciteit	Gemiddelde bezetting	Bezettingspercentage	Minimum bezetting	Bezettingspercentage	Maximum bezetting	Tijd	Bezettingspercentage	Maximum bezetting drukste moment: 16:45 uur	Bezettingspercentage
1	10	1	11%	0	0%	3	18:15	30%	1	10%
2	14	9	65%	0	0%	14	17:15	100%	13	93%
3	43	9	20%	1	2%	17	16:45	40%	17	40%
4	10	4	44%	2	20%	6	19:15	60%	5	50%
5	6	4	65%	2	33%	8	18:45	133%	3	50%
6	8	2	26%	1	13%	3	18:15	38%	2	25%
7	21	9	42%	4	19%	13	16:45	62%	13	62%
8	5	1	19%	0	0%	2	20:15	40%	1	20%
9	9	6	61%	3	33%	7	19:45	78%	6	67%
10	6	2	40%	0	0%	4	17:45	67%	3	50%
Totaal	132	47	36%	17	13%	64	16:45	48%	64	48%
Winkels 2,3,5,7,8	89	32	35%	7	8%	47	16:45	53%	47	53%
Wonen 1,4,6,9,10	43	15	36%	6	14%	20	18:15	47%	17	40%

Tabel 2: Parkeerbezetting vrijdag 17 maart 2006

Nevenstaande figuur laat het verloop van de parkeerbezettingsgraad zien over de uren van de dag op vrijdag. Hieruit is op te maken dat de bezettingsgraden niet sterk fluctueren en geen sprake is van een echte piek in de parkeerbezetting. De vraag naar parkeerplaatsen neemt na 20:00 uur sterk af. Opvallend is ook de daling van de bezetting bij de secties die bedoeld zijn voor 'wonen'. Dit suggereert dat ook hier bezoekers geparkeerd staan.



Figuur 3: Verloop parkeerbezetting vrijdag

straatsectie	capaciteit	Gemiddelde bezetting	Bezettingspercentage	Minimum bezetting	Bezettingspercentage	Maximum bezetting	Tijd	Bezettingspercentage	Maximum bezetting drukste moment: 11:45 uur	Bezettingspercentage
1	10	5	47%	0	0%	9	14:15	90%	9	90%
2	14	8	56%	0	0%	15	16:45	107%	11	79%
3	43	16	37%	0	0%	40	11:45	93%	40	93%
4	10	4	37%	2	20%	5	12:45	50%	5	50%
5	6	2	30%	0	0%	4	12:00	67%	3	50%
6	8	1	14%	0	0%	2	12:00	25%	2	25%
7	21	10	46%	6	29%	12	12:45	57%	10	48%
8	5	1	29%	0	0%	3	12:45	60%	1	20%
9	9	6	64%	2	22%	8	12:00	89%	7	78%
10	6	3	47%	0	0%	5	12:15	83%	5	83%
Totaal	132	55	41%	13	10%	93	11:45	70%	90	68%
Winkels 2,3,5,7,8	89	37	41%	7	8%	65	11:45	73%	65	73%
Wonen 1,4,6,9,10	43	18	42%	6	14%	28	11:45	65%	28	65%

Tabel 3: Parkeerbezetting zaterdag 13 maart 2006

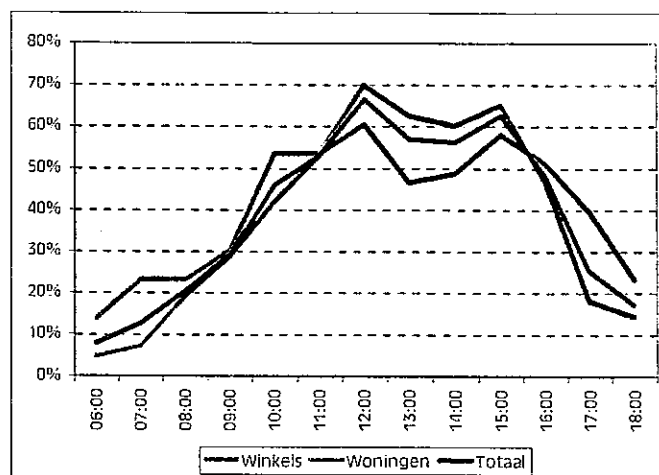
Tabel 3 toont de belangrijkste resultaten betreffende parkeerbezetting op zaterdag. Belangrijkste conclusies:

- De hoogste gemiddelde parkeerbezetting is geconstateerd bij straatsectie 9 (64%). Het betreft hier de parkeerplaatsen bij de thuiszorgwinkel. Deze plaatsen hebben geen grote relatie met het parkeren bij het buurtwinkelcentrum.
- De gemiddelde bezettingsgraad is daarnaast –vergelijkbaar met de vrijdag- het hoogst bij straatsectie 2, Van Hogendorpplein, zijde winkels. Deze 14 plaatsen zijn tijdens het onderzoekstijdvak gemiddeld voor 56% bezet. Het grote parkeerterrein aan de overzijde van het Van Hogendorpplein is gemiddeld voor 37% bezet. De plaatsen die gekenmerkt zijn als 'winkelplaatsen' zijn gemiddeld voor 41% bezet; de plaatsen die vooral bedoeld zijn voor bewoners zijn gemiddeld voor 42% bezet.
- Voor het gehele onderzoeksgebied geldt dat het om 11:45 het drukst is met geparkeerde auto's (totale onderzoeksgebied: 71%; 'winkelplaatsen': 75% en 'woningplaatsen': 65%).

- Wanneer naar de maximale parkeerdruk gekeken wordt op de afzonderlijke drukste momenten bij de verschillende straatsecties, valt op dat –net zo als het beeld op vrijdag- slechts bij een enkele straatsectie op zaterdag de parkeerdruk hoog is (straatsectie 2, haakse parkeervakken van Hogendorpplein en straatsectie 3, parkeerterrein overzijde Van Hogendorpplein).

Op grond van bovenstaande punten kan gesteld worden dat ook op zaterdag gedurende het onderzoekstijdvak er altijd voldoende parkeerruimte beschikbaar is voor zowel bewoners als bezoekers. De maximale parkeerdruk op de winkelplaatsen komt nooit boven de 73%. De parkeerdruk op zaterdag is wel wat hoger dan de parkeerdruk op vrijdag.

Nevenstaande figuur laat het verloop van de parkeerbezettingsgraad zien over de uren van de dag op zaterdag. In tegenstelling tot het parkeerbeeld op vrijdag is hier te zien dat op zaterdag sprake is van een duidelijke parkeerpiek. De bezettingsgraden zijn het grootst tussen 12:00 en 15:00 uur. Opvallend is wederom de daling van de bezetting bij de secties die bedoeld zijn voor 'wonen'.



Figuur 4: Verloop parkeerbezetting zaterdag

Foutparkeren vrijdag en zaterdag

Zowel op vrijdag als op zaterdag wordt er slechts sporadisch fout geparkeerd. Bij straatsectie 5 in de Doelenstraat staan met name op vrijdag voertuigen regelmatig op het trottoir geparkeerd ter hoogte van de cafetaria. Bij straatsectie 8 (achterzijde winkels aan de Pastoor Sprangersstraat) staat zowel op vrijdag als op zaterdag af en toe een foutparkeerder. Het geconstateerde fout parkeren is niet het gevolg van een te hoge parkeerdruk.

3.3 Parkeerduur en turnover

Om meer inzicht te krijgen in het gebruik van de parkeerplaatsen dient gekeken te worden naar de parkeerduur en de turnover. Immers aan de hand hiervan is bekend wat voor type parkeerders mogelijke/potentiële parkeerproblemen veroorzaken. Tabel 4 en tabel 5 geven van respectievelijk de vrijdag en de zaterdag inzicht in de parkeerduur en de turnover (per uur).

Straatsectie	Straatnaam	Capaciteit	Aantal parkeerhandelingen	Turnover	Turnover per uur	Gem. p.kduur in minuten
1	Wittendijk	10	13	1,3	0,16	40
2	Van Hogendorpplein	14	186	13,3	1,66	23
3	Van Hogendorpplein	43	154	3,6	0,45	27
4	Van Hogendorpplein	10	9	0,9	0,11	233
5	Doelenstraat	6	52	8,7	1,08	36
6	Pastoor Sprangersstraat	8	10	1,3	0,16	100
7	Pastoor Sprangersstraat	21	23	1,5	0,19	123
8	Pastoor Sprangersstraat	5	3	0,6	0,08	153
9	Wittendijk	9	38	4,2	0,53	69
10	Wittendijk	6	9	1,5	0,19	129
Totaal		132	497	3,8	0,47	42
Winkels: 2, 3, 5, 7, 8		89	418	4,7	0,59	33
Woningen: 1, 4, 6, 9, 10		43	79	1,8	0,23	94

Tabel 4: Parkeerduur en turnover, vrijdag

Straatsectie	Straatnaam	Capaciteit	Aantal parkeerhandelingen	Turnover	Turnover per uur	Gem. p.kduur in minuten
1	Wittendijk	10	56	5,6	0,47	60
2	Van Hogendorpplein	14	224	16,0	1,33	25
3	Van Hogendorpplein	43	403	9,4	0,78	28
4	Van Hogendorpplein	10	26	2,6	0,22	102
5	Doelenstraat	6	20	3,3	0,28	65
6	Pastoor Sprangersstraat	8	4	0,5	0,04	205
7	Pastoor Sprangersstraat	21	22	1,5	0,12	221
8	Pastoor Sprangersstraat	5	6	1,2	0,10	173
9	Wittendijk	9	33	3,7	0,31	126
10	Wittendijk	6	16	2,7	0,22	128
Totaal		132	810	6,4	0,54	46
Winkels: 2, 3, 5, 7, 8		89	675	7,6	0,63	36
Woningen: 1, 4, 6, 9, 10		43	135	3,1	0,26	96

Tabel 5: Parkeerduur en turnover, zaterdag

Conclusies parkeerduur en turnover vrijdag en zaterdag:

- Op vrijdag is de turnover per uur het hoogst in straatsectie 5 (Doelenstraat) en straatsectie 2 (haakse parkeervakken Van Hogendorpplein). Gemiddeld over de meetperiode verandert een vak daar meer dan één maal per uur van voertuig. Voor de zaterdag geldt dit alleen voor straatsectie 2.
- Ook de turnover op het parkeerterrein aan de overzijde van het Van Hogendorpplein (sectie 3) is relatief hoog op beide dagen. Parkeerders van straatsectie 2 en 3 betreffen voornamelijk bezoekers van de supermarkt.
- Op vrijdag en zaterdag bedraagt de turnover per uur bij de parkeervakken bedoeld voor de winkels respectievelijk 0,63 en 0,68.
- De gemiddelde parkeerduur is uiteraard het hoogst bij de straatsecties die bedoeld zijn voor het bewonersparkeren; op beide onderzoeksdagen ruim 1½ uur.
- De straatsecties waar op beide dagen een relatief lange parkeerduur is gemeten, betreffen de straatsectie 4, 6, 7, 8, 9 en 10.
- De straatsecties waar op beide dagen relatief korte parkeerduur is gemeten, betreffen de straatsecties 2, 3 en 5. Dit zijn (uiteraard) de secties waar een hoge turnover is gemeten.

3.4 Overzicht en kwalificatie

Uit het gehouden parkeeronderzoek (veldwerk) komt als belangrijkste naar voren:

- Voor het gehele onderzoeksgebied geldt dat het op vrijdag om 16:45 het drukst is met geparkeerde auto's (totale onderzoeksgebied: 48%; 'winkelplaatsen': 53% en 'woningplaatsen': 47%). Wanneer naar de maximale parkeerdruk gekeken wordt op de afzonderlijke drukste momenten bij de verschillende straatsecties, valt op dat slechts bij een enkele straatsectie op vrijdag de parkeerdruk hoog is.
- Voor het gehele onderzoeksgebied geldt dat op zaterdag het om 11:45 het drukst is met geparkeerde auto's (totale onderzoeksgebied: 70%; 'winkelplaatsen': 73% en 'woningplaatsen': 65%).
- Op grond van bezettingsmetingen kan gesteld worden dat zowel op vrijdag als op zaterdag er altijd voldoende parkeerruimte beschikbaar is voor zowel bewoners als bezoekers. De maximale parkeerdruk op de winkelplaatsen komt nooit boven de 75%. De parkeerdruk op zaterdag is wel wat hoger dan de parkeerdruk op vrijdag.
- Op beide onderzoeksdagen wordt slechts sporadisch fout geparkeerd. Dit is niet het gevolg van een te hoge parkeerdruk.

Op grond van het gehouden parkeeronderzoek kan niet gesteld worden dat er rondom het buurtwinkelcentrum sprake is van een te hoge parkeerdruk. Ook op gemeten piekmomenten op zaterdag is sprake van voldoende restcapaciteit. Daarnaast kan ook niet gesteld worden dat bezoekers veelal parkeren op plaatsen bestemd voor bewoners. De parkeerterreinen bestemd voor bezoekers worden goed gebruikt. Er is geen sprake van structureel capaciteitsoverschot.

4. OPSTELLEN PARKEERBALANS

4.1 Parkeerbalans huidige situatie (2006)

Parkeerkencijfers

In tabel 6 is het theoretische aantal benodigde parkeerplaatsen opgenomen. Betreffende het buurtwinkelcentrum en de goedkope huurwoningen is uitgegaan van normen zoals gelden in een matig stedelijk gebied.

Type bebouwing	Bruto vloeroppervlak (m ²)	Aantal woningen	Parkeerkencijfers minimum (per 100 m ²)	Parkeerkencijfers maximum (per 100 m ²)	Minimum aantal parkeerplaatsen	Maximum aantal parkeerplaatsen	Gemiddeld aantal parkeerplaatsen
Buurtwinkelcentrum	1.683		2,5	4,5	42	76	59
Goedkope huurwoningen		8	1,4	1,7	11	14	12
Totaal					53	89	71

Tabel 6: Huidige parkeerkencijfers conform ASVV 2004

Parkeerbalans

Het onderzoeksgebied is van relatief kleine omvang. Dat betekent dat voor de parkeerbalans uitgegaan kan worden van volledige uitwisseling tussen de onderlinge parkeerplaatsen. De parkeerkencijfers zijn gegeven voor minimum, maximum, en gemiddelde van deze normen. Voor de parkeerbalans is voornamelijk beperkt tot de gemiddelde parkeerkencijfers.

Uit tabel 6 volgt dat de per bedrijfstype de volgende hoeveelheid parkeerplaatsen gewenst zijn (op basis gemiddelde parkeerkencijfers)

- Buurtwinkelcentrum: 59 parkeerplaatsen
- Goedkope huurwoningen: 12 parkeerplaatsen

In tabel 7 is bovenstaande vraag toegedeeld naar dagdeel conform de aanwezigheidspercentages conform het ASVV 2004.

Bebouwings-type	Werkdag overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Koopavond	Zaterdagmiddag	Zaterdagavond	Zondagmiddag
Buurtwinkelcentrum	30% 17,7	70% 41,3	20% 11,8	100% 59,0	100% 59,0	0% 0,0	0% 0,0
Goedkope huurwoningen	50% 6,0	60% 7,2	100% 12,0	90% 10,8	60% 7,2	60% 7,2	70% 8,4
Totale absolute vraag	24	49	24	70	66	7	8

Tabel 7: Parkeerbalans huidige situatie

Op koopavonden is de vraag maximaal en geldt derhalve als maatgevend. Op basis van de parkeerbalans dienen derhalve 70 parkeerplaatsen gerealiseerd te zijn in de huidige situatie. Op grond van minima en maxima uit de geldende parkeernormen, kan gesteld worden dat het theoretisch gewenst aantal parkeerplaatsen tussen de 53 (minimum) en 88 (maximum) ligt.

Normen versus huidige parkeervraag

De bestaande capaciteit van parkeerplaatsen rondom het Van Hogendorpplein (secties die aangeduid zijn als 'parkeren winkels') bedraagt 83 openbare plaatsen. De maximale bezetting op vrijdag en zaterdag bedraagt respectievelijk 44 en 62 geparkeerde auto's op deze plaatsen. Op grond van de stelling dat 80% van de parkeerplaatsen tijdens een piekmoment bezet mogen zijn, geldt –uitgaande van de 62 geparkeerde auto's- een gewenst aantal van 78 parkeerplaatsen ($100/80 \times 62$).

Conclusies:

- 78 parkeerplaatsen zou volgens het parkeeronderzoek (veldwerk) voldoende moeten zijn.
- 83 plaatsen zijn door de gemeente Goirle gerealiseerd (exclusief 6 parkeerplaatsen op het terrein van de supermarkt).
- Op grond van de gemiddelde parkeernorm en de daarop toegepaste parkeerbalans zijn theoretisch 70 parkeerplaatsen noodzakelijk.

De huidige theoretische gemiddelde parkeernormen volgens het ASVV zijn goed bruikbaar en hoeven niet bijgesteld te worden op grond van het gehouden veldwerk. Voor de toekomstige raming van het noodzakelijk aantal parkeerplaatsen kunnen de gemiddelde parkeernormen van het ASVV aangehouden worden.

4.2 Parkeerbalans toekomstige situatie

Zoals uit de voorgaande paragraaf is gebleken, kan ook voor de toekomstige situatie gewerkt worden met de gemiddelde ASVV-normen.

Uitgangspunten toekomstige situatie (najaar 2008)

- Onderverdeling huidige buurtwinkelcentrum in 1.014 m² bvo supermarkt en 669 m² bvo commerciële ruimtes (voorzieningen buurtcentra met bezoekersfunctie)
- Uitbreiding supermarkt met 1.400 m² bvo
- Uitbreiding commerciële ruimtes met 710 m² bvo (voorzieningen buurtcentra met bezoekersfunctie)
- Gehandhaafd: 8 bestaande goedkope huurwoningen
- Uitbreiding: 22 huurwoningen met zorgfunctie (circa 75 m² ; < € 200.000, =)
- Uitbreiding: 43 woningen tussen € 250.000, = en € 300.000, =
- 6 woningen > € 300.000, =
- Parkeergarage met 85 plaatsen uitsluitend toegankelijk voor bewoners of ondernemers (toelichting: zie verder)

De normen zijn gepresenteerd in tabel 8.

Type bebouwing	Bruto vloer- oppervlak (m ²)	Aantal woningen	Minimumnorm (per 100 m ²)	Maximumnorm (per 100 m ²)	Minimum aantal parkeerplaatsen	Maximum aantal parkeerplaatsen	Gemiddeld aantal parkeerplaatsen
Huidige buurtwinkelcentrum (supermarkt 1.014 m ²)	1.014		2,5	4,5	25	46	36
Huidige commerciële ruimtes (669 m ²) "buurtcentra"	669		2,5	4,0	17	27	22
Toekomstige uitbreiding buurtwinkelcentrum (supermarkt 1.400 m ²)	1.400		2,5	4,5	35	63	49
Toekomstige uitbreiding commerciële ruimtes (710 m ²) "buurtcentra"	710		2,5	4,0	18	28	23
Goedkope huurwoningen (bestaand)		8	1,4	1,7	11	14	12
Toekomstige appartementen goedkoop segment (22 appartementen < 200.000)		22	1,4	1,7	31	37	34
Toekomstige appartementen middensegment "Categorie betaalbaar"		15	1,4	1,7	21	26	23
Toekomstige appartementen middensegment "Categorie middelduur"		28	1,7	1,9	48	53	50
Toekomstige appartementen duur segment (7 appartementen > 300.000)		6	1,9	2,1	11	13	12
Totaal					217	306	261

Tabel 8: Parkeerkencijfers op basis van ASVV 2004, toekomstige situatie op basis van uitgangspunten 2008

Resumerend op grond van tabel 8:

- benodigd aantal parkeerplaatsen t.b.v. de supermarkten: 85 parkeerplaatsen
- benodigd aantal parkeerplaatsen t.b.v. de comm.ruimtes: 45 parkeerplaatsen
- benodigd aantal parkeerplaatsen t.b.v. de bestaande woningen: 12 parkeerplaatsen
- benodigd aantal parkeerplaatsen t.b.v. de toekomstige woningen: 119 parkeerplaatsen

Kijkend naar alleen de nieuwe functies in het plangebied, betekent dit:

- benodigd aantal parkeerplaatsen t.b.v. de nieuwe supermarkt: 49 parkeerplaatsen
- benodigd aantal parkeerplaatsen t.b.v. de nieuwe comm.ruimtes: 23 parkeerplaatsen
- benodigd aantal parkeerplaatsen t.b.v. de toekomstige woningen: 119 parkeerplaatsen

Net zo als dit in paragraaf 4.1 heeft plaatsgevonden dient een parkeerbalans opgesteld te worden waarbij rekening wordt gehouden met gedeeld gebruik van parkeerplaatsen. De resultaten hiervan staan in tabel 9. Zoals reeds gesteld, is het hierbij legitiem om uit te gaan van de *gemiddelde* parkeernormen.

Bebouwings-type	Werkdag overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Koopavond	Zaterdagmiddag	Zaterdagavond	Zondagmiddag
Buurtwinkelcentrum (2.414 m2)	30%	70%	20%	100%	100%	0%	0%
(gem. norm: 85 plaatsen)	25,5	59,5	17,0	85,0	85,0	0,0	0,0
Commerciële ruimtes (1.379 m2)	30%	70%	20%	100%	100%	0%	0%
(gem. norm: 45 plaatsen)	13,5	31,5	9,0	45,0	45,0	0,0	0,0
Goedkope huurwoningen (bestaand)	50%	60%	100%	90%	60%	60%	70%
(gem. norm: 12 plaatsen)	6,0	7,2	12,0	10,8	7,2	7,2	8,4
Appartementen goedkoop + midden + duur segment (waarvoor 85 plaatsen in kelder)	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
(gem. norm: 85 plaatsen)	85,0	85,0	85,0	85,0	85,0	85,0	85,0
Appartementen goedkoop + midden + duur segment (overige plaatsen)	50%	60%	100%	90%	60%	60%	70%
(gem. norm: 34 plaatsen)	17,0	20,4	34,0	30,6	20,4	20,4	23,8
Totale absolute vraag	147	203	157	256	242	112	117

Tabel 9: Parkeerbalans op basis van ASVV 2004; toekomstige situatie; gebaseerd op gemiddelde parkeernormen.

De koopavondsituatie is in de toekomst maatgevend; de totale vraag naar parkeerplaatsen bedraagt dan 256 parkeerplaatsen. De vraag naar parkeerplaatsen ten behoeve van alleen de nieuwe functies komt met deze benadering uit op 187 parkeerplaatsen.

Toelichting in relatie tot parkeerkelder

Uitgangspunt bij het opstellen van de parkeerbalans is dat de parkeerkelder alleen toegankelijk is voor bewoners uit het nieuwbouwcomplex. Verder geldt dat bewoners eerst hun plekken in de kelder bezetten (in plaats van een openbare parkeerplek). Voor de plaatsen in de kelder is geen sprake van gedeeld gebruik. Om die reden is in bovenstaande tabel uitgegaan van '100%' bij 85 parkeerplaatsen; dit wil zeggen dat op alle meetmomenten geen gedeeld gebruik mogelijk is. Dit is dus wel mogelijk bij parkeerplaatsen voor de resterende 34 parkeerplaatsen (119 parkeerplaatsen voor de toekomstige woningen minus 85 in de kelder). Indien een deel van de parkeerplaatsen in de kelder verkocht worden aan werknemers (in plaats van bewoners) zal dit nauwelijks van invloed zijn op de parkeerbalans. Immers tijdens het maatgevende moment (koopavond) zijn zowel werknemers als bewoners aanwezig en in de balans wordt uitgegaan van volledige benutting van de parkeerkelder tijdens dit piekmoment.

4.3 Toekomstige vraag naar parkeerplaatsen

In 4.1 is aangegeven dat ook voor de toekomstige situatie gewerkt kan worden met gemiddelde parkeernormen. Op grond van tabel 9 kan geconcludeerd worden dat, met het hanteren van deze gemiddelde parkeernormen, de totale vraag naar parkeerplaatsen uitkomt op 256 plaatsen, waarvan 187 ten behoeve van de nieuwe functies. De daarbij behorende onder- en bovengrens bedraagt 213 c.q. 301 plaatsen. Aanbevolen wordt om niet uit te gaan van de ondergrens.

Met het hanteren van een zoekmarge van 10% rondom de berekende parkeerplaatsen wordt een realistisch beeld gegeven van het minimaal gewenste parkeeraanbod. In de praktijk komt dit neer op een aantal van **230** plaatsen. Bij dit aantal zal vrijwel continu het aanbod voldoende zijn. Slechts incidenteel zal het voor kunnen komen dat verkeer wil parkeren in de omliggende woongebieden. Voor alleen de nieuwe functies komt met deze benadering het minimaal gewenste parkeeraanbod uit op 168 plaatsen.

4.4 Vraag versus aanbod na realisatie nieuwbouw

De 230 parkeerplaatsen zullen zoveel mogelijk direct grenzend aan de voorzieningen moeten liggen. De parkeercapaciteit in de nieuwe situatie wordt bepaald door het aantal plaatsen in de parkeerkelder, de plaatsen op het parkeerplein tussen de bestaande en de nieuwe bebouwing (de locaties 1,2 en 3), de te handhaven plaatsen op het binnenterrein van de bestaande bebouwing (locatie 7) en de plaatsen in de Pastoor Sprangersstraat (locatie 8) en Doelenstraat (locatie 5).