

Bijlage 7

Parkeeronderzoek Oude Molenstraat gemeente Oss

18 maart 2009

Project

Parkeeronderzoek Oude Molenstraat.

Opdrachtgever

Gemeente Oss

Postbus 5

5340 BA OSS

Contactpersoon

Mevrouw N. van Zuylen

Projectnummer

ZOM0805900

Projectfase

Onderzoek & advies

Type rapport

Onderzoeksrapport

Aantal bladzijden

20

Aantal bijlagen

4

Aantal tekeningen**Datum**

18 maart 2009

Status

Concept

Versie

A

Auteur

Stijn Kerssens

Acc. intern door

Stefan van Lith

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	2
1.1.	Aanleiding.....	2
1.2.	Doelstelling	2
1.3.	Parkeeronderzoek	3
1.4.	Leeswijzer.....	3
2.	Theoretische Parkeerbalans	5
2.1.	Inleiding	5
2.2.	Inventarisatie parkeerbeleid	5
2.3.	Afbakening onderzoeksgebied en deelgebieden	5
2.4.	Definiëren onderzoeksgebied.....	7
2.5.	Inventarisatie parkeervraag en –aanbod.....	7
2.6.	Theoretische parkeerbalans huidige situatie.....	8
2.7.	Theoretische parkeerbalans toekomstige situatie	9
3.	Parkeeronderzoek Oude Molenstraat	12
3.1.	Inleiding	12
3.2.	Analyse van de resultaten	12
3.3.	Aantal voertuigen (en ander gebruik).....	17
3.4.	Gebruikers.....	17
3.5.	Verdeling van de parkeercapaciteit over de wijk.....	17
3.6.	Bruikbaarheid van parkeerplaatsen.....	19
4.	Conclusie	20
Bijlage A	Parkeertellingen	
Bijlage B	Theoretische bezettingsgraad	
Bijlage C	Theoretische parkeerbalans	
Bijlage D	Parkeerbalans in praktijk	

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Het parkeeronderzoek Oude Molenstraat is gedaan in het kader van de geplande herinrichting van de Oude Molenstraat, de actualisatie van het bestemmingsplan Zuid-Oss 2010 en de geplande nieuwbouw op de hoek Oude Molenstraat – Margrietlaan.

Herinrichting Oude Molenstraat

De herinrichting van de Oude Molenstraat staat al lang op de agenda. Bij deze herinrichting stelt de gemeente Oss de vraag of het huidige aantal parkeerplaatsen nog wel toereikend is. Met de groei van het autobezit neemt de parkeerdruk in de woongebieden toe. Dit is vooral herkenbaar in oudere woongebieden waarbij in de inrichting van de woonwijk met aanmerkelijk minder auto's rekening is gehouden. In Oss wordt dit parkeerprobleem ook nog versterkt in de woonbuurten direct ten zuiden van het spoor, omdat deze woonbuurten te maken hebben met geparkeerde voertuigen van werknemers van omringende bedrijven en treinreizigers. Bovendien zijn in en rondom de Oude Molenstraat veel voorzieningen / functies die een aandeel in de parkeerdruk hebben. De aanwezige parkeerdruk kan extra druk geven op het aanwezige groen en de leefkwaliteit van de omgeving.

Actualisatie bestemmingsplan Zuid-Oss 2010

Naast deze plannen voor herinrichting van de Oude Molenstraat, is de gemeente Oss begin 2008 gestart met de actualisatie van het bestemmingsplan Zuid-Oss 2010. In januari 2009 is het voorontwerp gepresenteerd. Het herziene bestemmingsplan biedt meer ruimte aan voorzieningen in het gebied. Het toevoegen van voorzieningen heeft gevolgen voor de parkeervraag en daarmee samenhangend de parkeerdruk.

Nieuwbouw Oude Molenstraat - Margrietlaan

De showroom op de hoek van de Oude Molenstraat met de Margrietlaan zal binnenkort worden afgebroken om plaats te maken voor nieuwbouw van 23 appartementen. Het wijzigen van een functie binnen het gebied kan gevolgen hebben voor de parkeervraag en parkeerdruk.

1.2. Doelstelling

Het parkeeronderzoek Oude Molenstraat heeft ten doel het in kaart brengen van de theoretische parkeerbalans, de mogelijk toekomstige parkeerbalans en de ruimte die binnen deze balans nog bestaat voor het toevoegen van functies. Daarnaast zal een werkelijke parkeerbalans worden opgesteld, om een realistisch beeld te scheppen.

De theoretische parkeerbalans wordt bepaald naar aanleiding van het theoretisch gebruik naar tijd van parkeerplaatsen, door bewoners en bezoekers van voorzieningen. Door een wijziging in woningen en/of voorzieningen kan het effect hiervan, in vergelijking met de huidige situatie, in theorie worden aangetoond met deze balans. Overzichtelijk wordt in kaart gebracht in hoeverre de toekomstige situatie een relatieve afname of toename van de parkeerdruk betekent.

Bovendien zal op theoretische basis aan de hand van de parkeerbalans aangegeven worden, elke voorzieningen / functies binnen het onderzoeksgebied kunnen worden toegevoegd, zonder dat de parkeerdruk een onacceptabele vorm aanneemt.

Ten slotte geeft de huidige parkeerdruk de werkelijke situatie weer en eventueel aanleiding tot handhaven of wijzigen van het aantal parkeerplaatsen in het herinrichtingsplan. De parkeerdruk wordt bepaald door de inventarisatie van openbare en privéparkeerplaatsen te relateren aan het gebruik daarvan op diverse momenten.

Samenvattend is het doel van dit onderzoek:

- inzicht krijgen in de theoretische parkeerdruk;
- inzicht krijgen in de theoretische parkeersituatie na realisatie van de nieuwbouw, ten opzichte van de huidige situatie;
- Inzicht krijgen in de mogelijkheden voor het toevoegen van functies;
- Inzicht krijgen in de werkelijke parkeerdruk.

1.3. Parkeeronderzoek

De gewenste informatie is te verkrijgen middels een parkeeronderzoek. Tijdens een parkeeronderzoek van het gehele onderzoeksgebied wordt op maatgevende momenten de parkeersituatie inzichtelijk gemaakt. De maatgevende telmomenten zijn zodanig gekozen, dat informatie verkregen kan worden over het gebruik van de parkeergelegenheid door bezoekers, werknemers en/of bewoners, etc. Van zowel de openbare parkeergelegenheid als de parkeergelegenheid op eigen terrein wordt daartoe op de diverse momenten het gebruik in beeld gebracht. Op basis van het parkeeronderzoek wordt informatie gegeven over:

- Bezettingsgraden
- Foutief parkeren
- Soort gebruik

Daarnaast wordt een parkeerbalans in theorie en praktijk opgesteld. Met een parkeerbalans kan antwoord gegeven worden op de vraag of er (on)balans is tussen parkeervraag en parkeeraanbod binnen het gebied per tijdstip. Naast de balans in theorie en praktijk in de huidige situatie, wordt ook gekeken naar het effect van de nieuwbouw op deze balans en of er nog ruimte is voor het toevoegen van bepaalde type voorzieningen binnen het plangebied.

Het parkeeronderzoek vindt plaats volgens de leidraad in de beleidsnotitie "Parkeerproblematiek bestaande woonwijken" van de gemeente Oss. De uitgangspunten ten aanzien van parkeren uit deze beleidsnotitie alsmede de notitie "parkeernormen voorwijken", zijn voor dit project uitgangspunt.

1.4. Leeswijzer

Hoofdstuk twee zal de parkeerbalans in theorie beschrijven. Aan bod komen; inventarisatie van het parkeerbeleid; afbakening van het onderzoeksgebied en de deelgebieden; definitie van het onderzoeksgebied; inventarisatie van de parkeervraag en het parkeeraanbod. Hoofdstuk drie sluit af met de theoretische parkeerbalans voor zowel de huidige als de toekomstige situatie. Hoofdstuk twee gaat in op de parkeerbalans in praktijk. De resultaten van het parkeeronderzoek worden in dit hoofdstuk geanalyseerd. De huidige bezettingsgraad per deelgebied en tijdstip, als ook het gebruik en de bruikbaarheid van de parkeervoorziening

en het foutief parkeren binnen het onderzoeksgebied komen aan de orde. Tevens wordt een uitspraak gedaan over de verdeling van de parkeercapaciteit binnen de het onderzoeksgebied. Hoofdstuk vier verbindt conclusies aan de theoretische parkeerbalans en de onderzoeksresultaten naar aanleiding van de parkeerbalans in praktijk.

2. Theoretische Parkeerbalans

2.1. Inleiding

Een parkeerbalans is een hulpmiddel om in theorie de (on)balans tussen parkeervraag en parkeeraanbod binnen een bepaald gebied te berekenen. Bij het bepalen van een parkeerbalans worden de volgende stappen doorlopen:

- 1) inventarisatie parkeerbeleid
- 2) afbakening onderzoeksgebied en deelgebieden
- 3) definiëren onderzoeksgebied
- 4) inventarisatie parkeervraag en –aanbod.
- 5) berekening benodigd aantal parkeerplaatsen in theorie
- 6) bepalen van de parkeerbalans

Deze zes stappen komen aan bod in de volgende paragrafen.

2.2. Inventarisatie parkeerbeleid

Parkeerbeleid van de gemeente Oss is vastgelegd in de beleidsnotities “Parkeerbeleidsplan centrum Oss”, “Parkeernormen voor woonwijken, gemeente Oss” en “Parkeerproblematiek bestaande woonwijken gemeente Oss”.

Samengevat bestaat het beleid op hoofdpunten uit de volgende uitgangspunten:

- 1) De benodigde parkeercapaciteit op basis van de parkeerkencijfers van het CROW wordt alleen voor intern gebruik vastgesteld. De vertaling van de CROW-parkeerkencijfers voor woonwijken in Oss, is terug te vinden in de beleidsnotitie.
- 2) Bij wonen en kort parkeren bedraagt de acceptabele loopafstand 100 meter; bij lang parkeren is de acceptabele loopafstand 500 meter.
- 3) Een enkele oprit geldt als 1 parkeerplaats, een lange oprit als 1,5 parkeerplaats, een dubbele oprit als 2 parkeerplaatsen. Een garage(box) geldt niet als parkeerplaats.
- 4) Van een te hoge parkeerdruk is sprake als op piekmomenten de bezettingsgraad 95% of meer bedraagt.
- 5) In uitzonderingsgevallen kan parkeren op het trottoir onder voorwaarden toegestaan worden. In alle andere gevallen is dit “foutparkeren” een overtreding.
- 6) In uitzonderingsgevallen kan parkeren in het groen onder voorwaarden toegestaan worden. In alle andere gevallen is dit “foutparkeren” een overtreding.
- 7) Het parkeren in voortuinen kan onder voorwaarden toegestaan worden.
- 8) Voordat fysieke maatregelen genomen worden, zal eerst de beschikbare ruimte optimaal gebruikt moeten worden. Hierdoor komt er meer verantwoordelijkheid bij de bewoners te liggen.

2.3. Afbakening onderzoeksgebied en deelgebieden

Voor het onderzoek is de Oude Molenstraat verdeeld in twee delen. Rondom deze twee delen zijn ook zones geïnventariseerd en geteld. Bij het vaststellen van de zones zijn afmetingen van ongeveer 100 bij 100 meter gehanteerd. Bij het bepalen van de grootte van deze deelgebieden is uitgegaan van het parkeerbeleid, bepaald in “Parkeerbeleidsplan centrum Oss”, “Parkeernormen voor woonwijken, gemeente Oss” en “Parkeerproblematiek bestaande woonwijken gemeente Oss”. Gemeentelijk beleid schrijft voor dat binnen 100 meter van de

woning en 500 meter van een winkel / voorziening of andere bestemming, een openbare parkeerplaats beschikbaar dient te zijn. Wanneer in theorie of praktijk blijkt dat er te weinig parkeergelegenheid is in de Oude Molenstraat, dan kan gezien de “acceptabele” afstanden die in het beleid gehanteerd worden, voor vrije parkeerplaatsen deels een beroep worden gedaan op zones rondom de Oude Molenstraat. In bijlage A zijn de exacte grenzen terug te vinden in hoeverre het delen van straten betreft.

Het totale onderzoeksgebied is gelegen rondom de Oude Molenstraat en bevat (delen van) de volgende straten: Oude Molenstraat, Molenstraat, Mgr. Van den Boerpark, Molenweg, Cornelis Jolstraat, Witte de Witstraat, Margrietlaan, Irenelaan, Marijkelaan, Titus Brandsmalaan, Titus Brandsmaplein, Willibrordusweg, Populierstraat, Van Nesstraat, Industrielaan en de Karel Doormanstraat. Afbeelding 1 toont het totale onderzoeksgebied en afbeelding 2 de deelgebieden. De omvang van de deelgebieden zijn bepaald naar aanleiding het beleid dat stelt dat binnen 100 meter van de bestemming een vrije parkeerplaats beschikbaar dient te zijn.



Afbeelding 1: Overzicht onderzoeksgebied Oude Molenstraat.



Afbeelding 2: Zone-indeling en aantallen parkeerplaatsen (openbaar en privé).

2.4. Definieren onderzoeksgebied

Voor de stedelijkheidsgraad wordt in de publicatie van het CROW verwezen naar de indeling die gemaakt is door het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). In totaal zijn er vijf typen stedelijkheid, variërend van zeer sterk stedelijk tot niet stedelijk. De gemeente Oss valt volgens het CBS wat betreft de verstedelijkingsgraad in klasse 3, hetgeen 'matig stedelijk' inhoudt. Door het CROW wordt verband gelegd tussen het type woning en het autobezit. Bij duurdere woningen zal eerder sprake zijn van een tweede (of derde) auto dan bij minder dure woningen.

2.5. Inventarisatie parkeervraag en -aanbod.

Parkeervraag

In 2003 heeft het CROW de publicatie 'Parkeerkencijfers - Basis voor parkeernormering' uitgebracht. Deze publicatie bevat kencijfers ten aanzien van parkeren. De parkeerkencijfers zijn ontwikkeld als hulpmiddel om een orde van grootte uit te rekenen voor het aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij een bepaalde voorziening of type woning. De parkeerkencijfers zijn geen parkeernormen.

Bij het in beeld brengen van de parkeersituatie in (een deel van) een wijk, wordt ook bepaald hoeveel parkeerplaatsen volgens de richtlijnen nodig zijn (theoretische vraag). Dit aantal wordt vastgesteld op basis van de parkeerkencijfers van het CROW. De wijze waarop deze parkeerkencijfers in het geval van de gemeente Oss toegepast kunnen worden, is vastgelegd in de notitie 'Parkeernormen voor woonwijken gemeente Oss'. Het aantal parkeerplaatsen dat middels de parkeerkencijfers bepaald wordt, zal niet als norm opgelegd worden. Het in oude

wijken inpassen van het aantal parkeerplaatsen volgens de parkeerkencijfers is veelal niet mogelijk. De parkeerkencijfers kunnen intern gebruikt worden om onder meer te bepalen hoe het autobezit in een wijk zich verhoudt tot het huidige gemiddelde. In de parkeerkencijfers van het CROW is zowel rekening gehouden met de parkeervraag van bewoners als de parkeervraag van bezoekers. In de kencijfers is bij alle typen woningen uitgegaan van 0,3 parkeerplaats voor bezoekers. De parkeervraag van bezoekers bij voorzieningen is afhankelijk van de grootte en het type voorziening.

In de parkeerkencijfers van het CROW gaat het om een orde van grootte voor het aantal benodigde parkeerplaatsen bij een bestemming. De kencijfers hebben daarom een bepaalde bandbreedte. Zo wordt per type woning en de ligging een minimum en een maximum gegeven.

Vaak is gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen mogelijk, zo ook in de Oude Molenstraat en omgeving. Hierdoor is het niet noodzakelijk de som van het aantal parkeerplaatsen van de diverse voorzieningen in een gebied aan te leggen, maar volstaat een deel. De mogelijkheden van gecombineerd gebruik in een gebied hangen samen met de locatiekeuze van parkeerplaatsen, de exploitatie en de parkeerregulering en de mate waarin de maximale parkeerbehoefte van de verschillende functies samenvalt. De mate van parkeerbehoefte per woningtype of voorziening is vastgelegd in aanwezigheidspercentages. Deze percentages zijn bepaald naar aanleiding van landelijke gemiddelden. Zo is het vanzelfsprekend dat de aanwezigheidspercentages op werkdagen van horeca en woningen in de avonden hoger liggen dan overdag. Voor winkels en kantoren liggen de hoogste aanwezigheidspercentages overdag.

Parkeeraanbod

De gemeente Oss heeft bepaald dat een enkele oprit geldt als 1 parkeerplaats, een lange oprit als 1,5 parkeerplaats en een dubbele oprit als 2 parkeerplaatsen. Een lange oprit biedt in feite plaats aan twee voertuigen achter elkaar. Echter, in praktijk blijkt dat lange parkeerplaatsen in 75% van de gevallen gebruikt worden voor twee voertuigen. De gemeente Oss heeft op dit moment bepaald dat een garage(box) niet geldt als parkeerplaats.

Voor openbare parkeerplaatsen volstaat het tellen van parkeervakken en het bepalen van het aantal langspaarkeerplaatsen op de rijbanen binnen het onderzoeksgebied. Hierbij wordt rekening gehouden met parkeerverboden, gereserveerde parkeerplaatsen en de openbaarheid van parkeerterreinen.

In bijlage B is per deelgebied (zone) de theoretische bezettingsgraad (aanbod gerelateerd aan vraag) terug te vinden. Bijlage C toont per voorziening / woning en naar aanleiding van aanwezigheidsgraad per type en tijdstip het parkeeraanbod en de theoretische parkeervraag.

2.6. Theoretische parkeerbalans huidige situatie

Uitgaande van de CROW de publicatie 'Parkeerkencijfers - Basis voor parkeernormering') en de voorgaande stappen, kan de theoretische parkeerbalans bepaald worden.

Tabel 3 toont in theorie de veronderstelde tekorten / overschotten aan parkeerplaatsen per tijdstip. Deze tabel gaat uit van het totale onderzoeksgebied. Groene getallen geven het totaal aantal beschikbare parkeerplaatsen weer, rode getallen uiteraard de tekorten. Voor het gehele

onderzoeksgebied kan gesteld worden dat op enkele tijdstippen in theorie een tekort aan parkeerplaatsen ontstaat. Er is hierbij rekening gehouden met het dubbelgebruik van parkeerplaatsen door bezoekers van voorzieningen overdag en bewoners en visite 's avonds.

Tekort en overschot van de beschikbare openbare parkeerplaatsen naar tijdstip														
Tijdstip Bandbreedte kencijfer	werkdag overdag		werkdag middag		werkdag avond		koopavond		zaterdag middag		zaterdag avond		zondag middag	
	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max
Huidige situatie	252.1	178.3	137.5	7.1	-131.1	-273.1	-94.8	-295.4	112.1	-44.0	116.0	-7.9	139.4	66.7

Tabel 3: Tekort en overschot van de beschikbare openbare parkeerplaatsen naar tijdstip, in de huidige situatie.

De minimum en maximum kencijfers geven de bandbreedte aan waartussen het tekort of overschot per tijdstip in theorie ligt. Een klein verschil tussen minimum en maximum parkeerkecijfer per voorzieningen en/of woning, geeft een grote bandbreedte voor een totaal onderzoeksgebied. Deze theoretische getallen weerspiegelen uiteraard niet de werkelijke tekorten en overschotten, maar geven inzicht in de relatieve verschillen in parkeerdruk tussen de diverse momenten. Hoofdstuk 3 gaat in op de parkeerbalans in praktijk, welke een realistisch beeld geeft van de werkelijke situatie in tekorten en/of overschotten van openbare parkeerplaatsen naar tijdstip. De theoretische parkeerbalans is echter zeer nuttig om toekomstige situaties, zoals een veronderstelde wijziging in het aantal voorzieningen en/of woningen in een onderzoeksgebied, in theorie met de huidige situatie te kunnen vergelijken. Aan de hand van de verschillen in tekorten en overschotten op vergelijkbare tijdstippen tussen de scenario's, kan per tijdstip het effect bepaald worden op de parkeerdruk, door de toekomstige wijziging in voorzieningen en/of woningen.

Opvallend is dat de momenten waarop in de huidige situatie een theoretisch tekort wordt geconstateerd, de aanwezigheidsgraad van bewoners het grootst is en de aanwezigheidsgraad van het overgrote deel van de voorzieningen nul is. Geconcludeerd kan worden dat volgens de parkeerkecijfers er voldoende parkeergelegenheid is voor de bewoners en voorzieningen overdag. In de uren dat de meeste bewoners thuis zijn, bestaat in theorie een parkeerprobleem.

2.7. Theoretische parkeerbalans toekomstige situatie

Voor de toekomstige situatie wordt uitgegaan van de nieuwbouw van 23 appartementen, met gesloten parkeervoorziening. Dit betekent dat met de nieuwbouw een eigen parkeervoorziening wordt aangelegd voor de bewoners en diens bezoekers. De nieuwbouw is gepland op de hoek tussen de Oude Molenstraat en de Margrietlaan, waar thans een autoshowroom is gevestigd.

Tabel 4 geeft per tijdstip het theoretische tekort of overschot aan openbare parkeerplaatsen na oplevering van 23 appartementen.

Tekort en overschot van de beschikbare openbare parkeerplaatsen naar tijdstip														
Tijdstip Bandbreedte kencijfer	werkdag overdag		werkdag middag		werkdag avond		koopavond		zaterdag middag		zaterdag avond		zondag middag	
	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max
Nieuwbouw appartementen	275.1	199.0	167.3	35.4	-127.3	-275.3	-67.3	-270.5	149.7	-7.2	128.0	0.2	148.0	70.7

Tabel 4: Tekort en overschot van de beschikbare openbare parkeerplaatsen naar tijdstip, in de toekomstige situatie.

Vershil huidige en toekomstige situatie

Tabel 5 toont het resultaat in de huidige en toekomstige situatie waarin de autoshowroom vervangen is door een appartementencomplex. In de toekomstige situatie is achter het overschot (groen) of tekort (rood) aan parkeerplaatsen, met een kleurcode aangegeven of de toekomstige situatie ten opzichte van de huidige situatie in theorie relatief verbeterd (groen) of verslechterd (rood).

Verschil in tekort en overschot van de beschikbare openbare parkeerplaatsen naar tijdstip														
Tijdstip Bandbreedte kencijfer	werkdag overdag		werkdag middag		werkdag avond		koopavond		zaterdag middag		zaterdag avond		zondag middag	
	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max
Huidige situatie	252,1	178,3	137,5	7,1	-131,1	-273,1	-94,8	-295,4	112,1	-44,0	116,0	-7,9	139,4	66,7
Nieuwbouw appartementen	275,1	199,0	167,3	35,4	-127,3	-275,3	-67,3	-270,5	149,7	-7,2	128,0	0,2	148,0	70,7

Tabel 5: Theoretische parkeerbalans.

In theorie blijkt dat uitgaande van de minimum kencijfers, enkel in de avonden op werkdagen (en koopavonden) tekorten ontstaan, in huidige en toekomstige situatie. Uitgaande van de maximum kencijfers komt daar de zaterdagmiddag in beide scenario's bij en enkel de zaterdagavond in de huidige situatie. Met uitzondering van de werkdagavond op basis van de maximum kencijfers, zal de ontwikkeling van het appartementencomplex de parkeerdruk in theorie relatief gezien doen laten afnemen.

Het verschil in beschikbare parkeerplaatsen tussen de huidige situatie en de situatie na realisatie van de appartementen is niet altijd even groot op verschillende momenten. Op praktisch alle tijdstippen is echter de situatie na realisatie van de nieuwbouw relatief gunstiger voor de parkeerdruk. Met andere woorden, wanneer de appartementen gerealiseerd zijn, zijn er meer openbare parkeerplaatsen beschikbaar. De parkeerdruk neemt na realisatie van de appartementen af, maar deze afname is niet op elk tijdstip even groot. Tijdens kantooruren is de relatieve afname van de parkeerdruk (toename beschikbare parkeerplaatsen) groter dan op zondagmiddag. Dit komt omdat de voormalige autoshowroom bezoekers trekt tijdens kantooruren (100% aanwezigheidsgraad) en dat voor de gerealiseerde appartementen op dat moment een aanwezigheidsgraad geldt van slechts 60%. Bovendien is de parkeerbalans van het appartementencomplex gesloten. Dit betekent dat er op eigen terrein een parkeervoorziening voor de bewoners en het bezoek ervan is gerealiseerd. De huidige autoshowroom heeft geen gesloten parkeerbalans en is aangewezen op openbare parkeerplaatsen. Op zondagmiddag is het relatieve verschil in parkeerdruk tussen de huidige en toekomstige situatie een stuk geringer. Dit komt omdat voor de autoshowroom op dat moment, koopzondagen buiten beschouwing gelaten, een aanwezigheidspercentage geldt van 0% en voor de woningen 70%.

Theoretische ruimte extra voorzieningen, binnen huidig parkeeraanbod

In CROW publicatie 182, Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering, is de minimale en maximale parkeerbehoefte per voorziening en woningtype aan de hand van kencijfers weergegeven. Aan de hand van tabel 5, dat voor diverse momenten het theoretische parkeeraanbod en/of tekort weergeeft, is eenvoudig te herleiden of nog ruimte bestaat voor toevoeging van voorzieningen binnen het onderzoeksgebied. Wanneer het aantal beschikbare parkeerplaatsen op een bepaald tijdstip gedeeld wordt door het parkeerkencijfer dat toegewezen is aan een voorziening (in de CROW-publicatie), kan uitgerekend worden hoeveel vloeroppervlak van die voorziening kan worden toegevoegd aan het onderzoeksgebied, zonder dat parkeerproblemen ontstaan binnen het huidig parkeeraanbod.

Bij het bepalen van de extra ruimte voor het toevoegen van kantoren, commerciële dienstverlening en winkels binnen het onderzoeksgebied, wordt uitgegaan van het moment waarop het minst aantal openbare parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Voor kantoorlocaties is dit kritieke moment op werkdagen in de middag en voor winkels op zaterdagmiddag. Het aantal parkeerplaatsen op deze tijdstippen is bepalend voor het bruto vloeroppervlak dat per voorziening kan worden toegevoegd, zonder dat bezettingsgraden van meer dan 95% ontstaan. Indien het gewenst is meer bruto vloeroppervlak aan voorzieningen toe te voegen aan het onderzoeksgebied, is het noodzakelijk extra parkeergelegenheid te realiseren.

Tijdens de ochtend en middag op werkdagen is in theorie een overcapaciteit aan parkeerplaatsen. Dit betekent dat er nog ruimte voor extra voorzieningen is, welke operationeel zijn tijdens kantooruren. In theorie is in de avonduren een ondercapaciteit en is het onverstandig extra voorzieningen aan het onderzoeksgebied toe te voegen, die op deze tijdstippen een hoge parkeervraag kennen, zoals horeca. De tabellen 6 en 7 tonen respectievelijk voor de minimale en maximale parkeerkencijfers de ruimte voor het toevoegen van voorzieningen, uitgedrukt in bruto vloeroppervlak.

	Minimale kencijfers	parkeerplaatsen beschikbaar		parkeervraag	ruimte voor
		absoluut	95%	per 100m ² BVO	functie
		Werkdagmiddag			
Commerciële dienstverlening		167,3	158,9	2,8	5676 m ² BVO
Kantoren zonder baliefunctie		167,3	158,9	1,5	10596 m ² BVO
Winkels		167,3	158,9	2,5	6356 m ² BVO
		Zaterdagmiddag			
Winkels		149,7	142,2	2,5	5689 m ² BVO

Tabel 6: Theoretische ruimte voor het toevoegen van functies, uitgaande van minimale kencijfers.

	Maximale kencijfers	parkeerplaatsen beschikbaar		parkeervraag	ruimte voor
		absoluut	95%	per 100m ² BVO	functie
		Werkdagmiddag			
Commerciële dienstverlening		35,4	33,6	3,3	1019 m ² BVO
Kantoren zonder baliefunctie		35,4	33,6	2,0	1682 m ² BVO
Winkels		35,4	33,6	4,0	840 m ² BVO
		Zaterdagmiddag			
Winkels		-7,2	-7,6	4,0	-189 m ² BVO

Tabel 7: Theoretische ruimte voor het toevoegen van functies, uitgaande van maximale kencijfers.

Uitgaande van de maximale kencijfers is het toevoegen van winkels / supermarkten binnen het onderzoeksgebied enkel verstandig wanneer deze over een gesloten parkeerbalans beschikken, aangezien in de maximale variant in de huidige situatie op zaterdagmiddag al een tekort is aan parkeerplaatsen. Uitgaande van de maximale kencijfers, wordt nu aangegeven dat er 189 m² bruto vloeroppervlak teveel aan winkels is op zaterdagmiddag in het onderzoeksgebied.

3. Parkeeronderzoek Oude Molenstraat

3.1. Inleiding

Naast de theoretische parkeerbalans is het belangrijk de werkelijke parkeersituatie in kaart te brengen. Een theoretische parkeerbalans geeft geen inzicht in het werkelijke gebruik van parkeerplaatsen en het parkeergedrag van automobilisten.

Om de werkelijke parkeerbalans in kaart te brengen, is in de Oude Molenstraat op vijftien momenten een parkeertelling uitgevoerd. Deze tellingen hebben plaats gevonden op doordeweekse dagen en in het weekend:

- Dinsdag 9 december en donderdag 11 december om 11:00, 14:00, 20:00 en 23:00 uur.
- Vrijdag 12 december om 14:00 en 20:00 uur.
- Zaterdag 13 december om 11:00, 14:00 en 20:00 uur.
- Zondag 14 december om 14:00 en 21:00 uur.

De momenten tijdens kantooruren en winkelopeningstijden zijn gekozen om inzicht te krijgen in het reguliere gebruik door bewoners en bezoekers in de wijk. De momenten op zondag en na 20:00 uur zijn gekozen om inzicht te krijgen in het reguliere gebruik door bewoners in een woonwijk. De theorie van de aanpak van het onderzoek en de verwerking van de gegevens is beschreven in het rapport 'Parkeerproblemen bestaande woonwijken gemeente Oss'. Ook de beleidsuitgangspunten zijn in deze rapportage opgenomen.

In de tabel in bijlage B zijn de resultaten weergegeven van het onderzoek naar de parkeercapaciteit en het benodigde aantal parkeerplaatsen in de buurt volgens parkeernormen van de gemeente Oss en volgens de parkeerkencijfers van het CROW. In bijlage A staan de resultaten van de vijftien tellingen. Afbeelding 2 (hoofdstuk 2) geeft de zone-indeling en bijborende parkeercapaciteit weer (openbaar en privé).

3.2. Analyse van de resultaten

De resultaten van het parkeeronderzoek kunnen worden onderverdeeld in verschillende categorieën. In afbeelding drie is aangegeven waar in het gebied parkeerverboden en plaatsen voor minder validen zijn aangebracht. Ook zijn locaties gemarkeerd waarop tijdens het onderzoek foutparkeren en ander gebruik van de parkeerplaatsen is geconstateerd.

Foutparkeren

Op diverse locaties is geconstateerd dat deels op het trottoir geparkeerd wordt. Parkeren op het trottoir is niet toegestaan. Oorzaak van parkeren op het trottoir kan zijn dat te weinig openbare parkeergelegenheid aanwezig is en/of dat het niet duidelijk is dat delen van de verharding onderdeel uitmaken van het trottoir. Of er voldoende parkeergelegenheid ter plekke aanwezig is, is een relatief begrip. De acceptabele afstand tussen parkeerplaats en bestemming verschilt per automobilist. De gemeente Oss voert als beleid dat geen sprake van een parkeerprobleem kan zijn, indien binnen 100 meter van de bestemming openbare parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Vaak zijn automobilisten zich niet bewust van dit beleid en is het (deels) op het trottoir parkeren in praktijk geen noodzaak. Door middel van communicatie kunnen een groot deel van de parkeerproblemen opgelost worden. De wegenverkeerswet schrijft voor dat voertuigen niet geparkeerd mogen worden, of stil mogen staan op plaatsen waar overig wegverkeer door het geparkeerde voertuig gehinderd kan

worden. In een (te) smalle straat worden automobilisten dus verwezen naar elders, maar is desondanks deels op trottoir parkeren niet toegestaan.

Ander gebruik

Op enkele plaatsen binnen het onderzoeksgebied is sprake van 'ander' gebruik van parkeerplaatsen. Ander gebruik van openbare parkeerplaatsen is toegestaan onder voorwaarden. Voorwaarden met betrekking tot het parkeren van o.a. caravans, campers en aanhangwagens zijn terug te vinden in het gemeentelijke APV. Tijdens het onderzoek is gebleken dat het ander gebruik niet structureel van aard is. Ander gebruik houdt in dat er andere voorwerpen worden gestald dan voertuigen. Op de locaties waar 'ander' gebruik geregistreerd is, gaat het voornamelijk om geparkeerde aanhangwagens.



Afbeelding 8: Parkeerverboden, parkeren voor minder validen, fout parkeren en ander gebruik van parkeerplaatsen.



Afbeelding 9: Foutparkeren in de Oude Molenstraat

Bezettingsgraden openbaar terrein

De afbeeldingen laat de bezettingsgraden en de overschotten / tekorten aan parkeerplaatsen (voor openbare ruimte) zien in de verschillende secties, bij een bezettingsgraad van 95%. De bezettingsgraad geeft een indicatie van de verhouding tussen het aantal geparkeerde auto's en het aantal parkeerplaatsen. Hiervoor wordt het aantal beschikbare parkeerplaatsen geteld en het aantal geparkeerde auto's en ander gebruik (ook foutparkeerders). Door deze door elkaar te delen kan de bezettingsgraad bepaald worden.

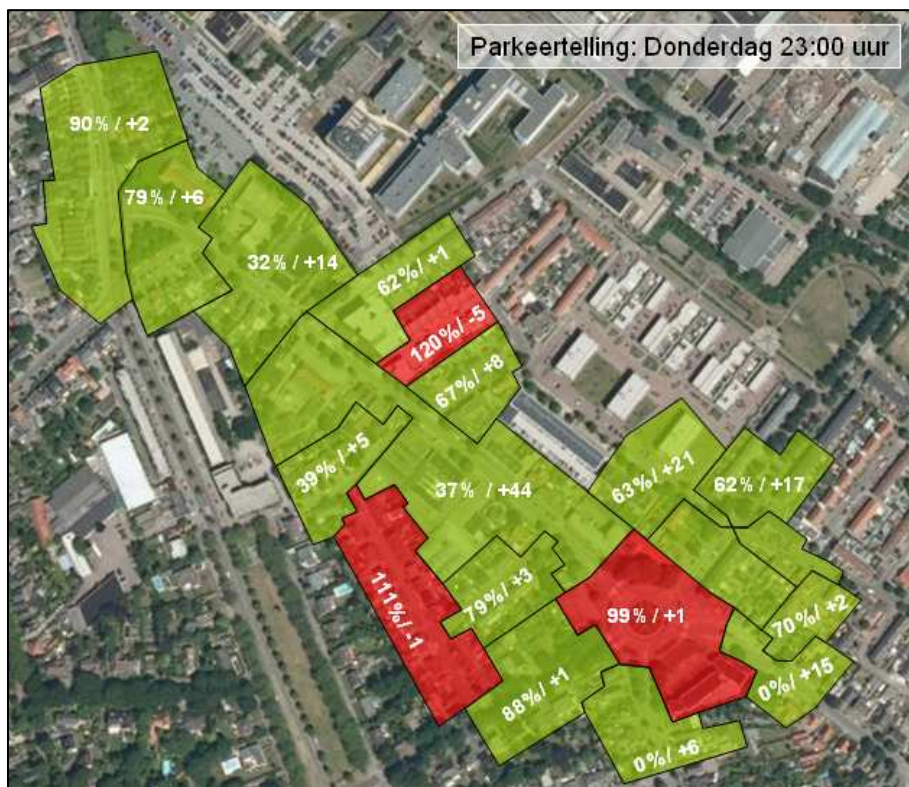
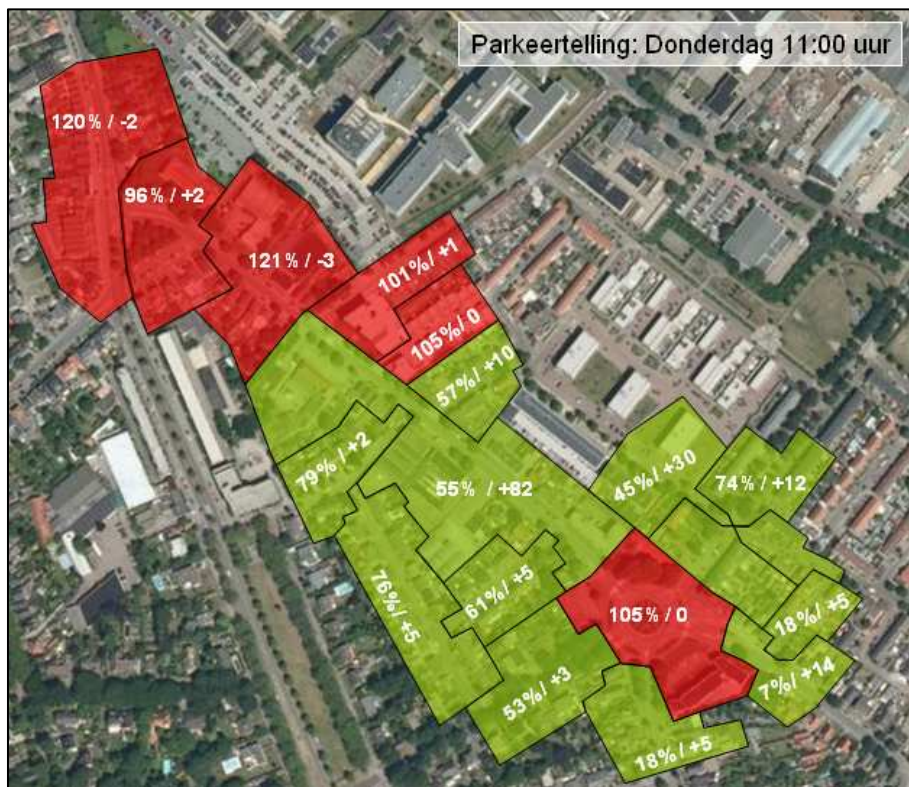
In het rapport 'Parkeerproblematiek bestaande woonwijken gemeente Oss' is gesteld dat er sprake kan zijn van een parkeerprobleem (in een woonwijk) vanaf een bezettingsgraad van 95%. Daarom geeft bijlage D niet de werkelijk overschotten / tekorten, maar die bij een bezettingsgraad van 95%. De 95% bezettingsgraadregel is ook van toepassing verklaard in het onderzoeksgebied. Gezien het feit dat in delen van het onderzoeksgebied niet enkel woningen, maar ook voorzieningen voorkomen, dient rekening gehouden te worden met een lichte onderschatting van de uitkomsten. In gebieden met grootschalige voorzieningen wordt doorgaans een 90% bezettingsgraad als maximum gehanteerd.

Op meerdere momenten is in delen van het onderzoeksgebied méér dan 100% bezettingsgraad geconstateerd. De bezettingsgraad van meer dan 100% komt met name in het noorden van het onderzoeksgebied voor, tijdens winkel- en kantoortijden. Ook de invloed van de kerk is merkbaar in dit deel van het onderzoeksgebied. Het betreft met name de secties A (Molenstraat), B (Mgr. Van den Boerpark), C (Begin Oude Molenstraat) en D (Molenweg). In de avonden is de bezettingsgraad door bewoners te meten. Met name zones in het zuiden van het onderzoeksgebied kennen dan soms een bezettingsgraad van meer dan 100%. In tegenstelling tot de noordelijke zones, zijn deze zones met hoge bezettingsgraad omgeven door secties met een bezettingsgraad van (ruim) onder de 100%. Dat betekent dat binnen 100 meter vrije parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Het betreft voornamelijk de zones I (Irenelaan) en K (Titus Brandsmaplein).

Afbeelding 10 toont de resultaten van de parkeertellingen op twee momenten. Op het tijdstip 11:00 uur is met name de invloed van bezoekers, tijdens winkel- en kantooropeningstijden, merkbaar. Het tijdstip om 23:00 uur toont met name de bezettingsgraad van openbare parkeerplaatsen door bewoners en diens bezoekers.

Op zondagavond na 21:00 uur (zie bijlage D) is ongeveer eenzelfde beeld als donderdagavond 23:00 uur zichtbaar. Echter, de drie noordelijke zones kennen dan ook een

tekort aan parkeerplaatsen. Dit heeft te maken met een extra kerkdienst ten tijden van de parkeertelling. Een extra kerkdienst geldt binnen dit parkeeronderzoek als een piekmoment. Parkeeronderzoeken gaan bij de conclusie / het advies uit van gemiddelden. Piekmomenten dienen in de omgeving opgevangen te worden.



Afbeelding 10: Bezettingsgraden openbaar terrein op dinsdag (11:00 uur) en donderdag (23:00 uur).

Bezettingsgraden privéterrein

Het aantal privé parkeerplaatsen in het onderzoeksgebied is relatief gezien gering en daarom nauwelijks van invloed op de totale bezettingsgraad in de wijk.

Een lange oprit is als 1,5 parkeerplaats geteld, omdat blijkt dat ruimte voor twee achter elkaar te plaatsen voertuigen op één lange oprit, in praktijk gemiddeld in 75% van de gevallen ook als parkeerruimte voor twee voertuigen wordt gebruikt. Garages zijn in het onderzoeksgebied geïnventariseerd, maar niet meegeteld als privé-parkeerplaatsen, aangezien het gebruik van de garages niet inzichtelijk is. In de bezettingsgraden zijn de garages daarom ook niet geteld.

Samenvattend: het parkeerprobleem in en rondom de Oude Molenstraat.

In en rondom de Oude Molenstraat wordt in verschillende deelgebieden op het trottoir geparkeerd. Het (deels) parkeren op het trottoir hoeft niet per definitie een tekort aan openbare parkeerplaatsen te beteken. Door het hele onderzoeksgebied is incidenteel “ander gebruik” van openbare- en privéparkeerterreinen geconstateerd. Dit gebruik van de parkeerplaatsen is in de behoefte aan parkeerruimte meegenomen. Het betreft voornamelijk geparkeerde aanhangwagens. Er is enkel in het noorden van het onderzoeksgebied sprake van een relatief tekort aan enkele parkeerplaatsen. De totale bezettingsgraad in het onderzoeksgebied is op de verschillende telmomenten tussen de 36% en 71%. Voor enkel de openbare parkeerplaatsen liggen de gemeten bezettingsgraden tussen de 30% en de 71%. Er is in de zones “A”, “B”, “C” en “D” (afbeelding 2) binnen het onderzoeksgebied afzonderlijk, wel op diverse momenten een te hoge bezettingsgraad geconstateerd. Gezien dit voornamelijk randzones betreft, is niet te zeggen of dit op te lossen is in de omliggende gebieden. De onder- of overcapaciteit van omringende gebieden van deze randzones is niet in kaart gebracht. Bovendien zijn deze zones niet deel van de Oude Molenstraat. Gesteld kan worden dat deze zones niet als overloop van de parkeervraag in de Oude Molenstraat kunnen dienen.



Afbeelding 11: Onduidelijke situatie, maar ook dit betreft een fout geparkeerd voertuig.

Oorzaken voor de parkeerproblemen in de Oude Molenstraat kunnen te maken hebben met verschillende factoren (zie rapport: 'Parkeerproblematiek bestaande woonwijken gemeente Oss', hoofdstuk 4):

- aantal voertuigen;
- gebruikers;
- verdeling van de parkeercapaciteit over de wijk;
- bruikbaarheid van parkeerplaatsen.

Hieronder worden de factoren toegelicht.

3.3. Aantal voertuigen (en ander gebruik)

Een te groot autobezit in de woonbuurt kan oorzaak zijn van een parkeerprobleem. In het onderzoeksgebied zijn 381 woningen en 34 bedrijven / voorzieningen aanwezig, 642 parkeerplaatsen (waarvan 467 openbaar) en maximaal 453 geparkeerde voertuigen (en ander gebruik) geteld. Overigens dient vermeld te worden dat op werkdagen tussen 20:00 uur 08:30 uur en in het weekend tussen zaterdag 19:00 uur en maandag 08:30 uur het Lidl-parkeerterrein niet openbaar is. Dit betekent dat tussen deze tijdstippen in zone "G" (Oude Molenstraat 15, 17 en 19 /tm 106) het aantal openbare parkeerplaatsen afneemt met 99. Dit betekent dat er dan 543 parkeerplaatsen (waarvan 368 openbaar) in de zone zijn. Uit het bovenstaande kan de conclusie worden getrokken dat in deze buurt geen sprake is van een te groot aantal geparkeerde voertuigen (en ander gebruik) wat het parkeerprobleem veroorzaakt. Het is mogelijk dat op een zeker moment de parkeerdruk erg hoog is door bijvoorbeeld een kerkdienst.

Volgens de parkeerkencijfers van de gemeente Oss, uitgaande van de huidige woningen en voorzieningen, zouden er minimaal 653 parkeerplaatsen voor woningen en minimaal 318 voor voorzieningen aanwezig moeten zijn. Echter, er is sprake van dubbelgebruik. Dit betekent dat overdag bezoekers van de voorzieningen gebruik maken van de openbare parkeerplaatsen en 's avonds bewoners en visite. De volgens de parkeerkencijfers benodigde aantallen parkeerplaatsen voor woningen en voorzieningen kunnen dus niet zomaar bij elkaar worden opgeteld. In de theoretische parkeerbalans wordt dit aan de hand van aanwezigheidsgraden voor bewoners en bezoekers van voorzieningen met elkaar verrekend. Zie hoofdstuk 2.

3.4. Gebruikers

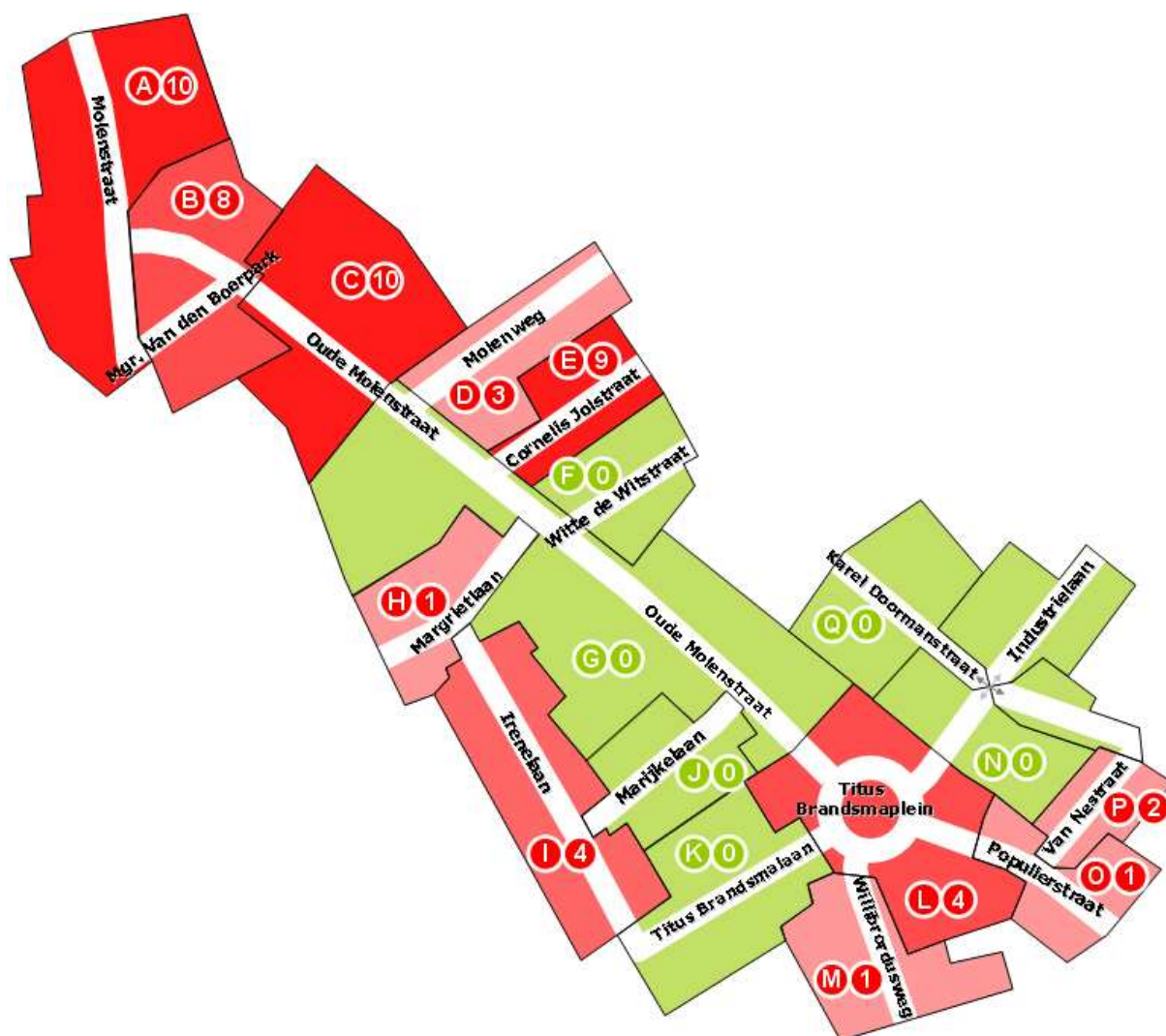
De gebruikers van de parkeerruimte kunnen worden onderverdeeld in 'normale' gebruikers (bewoners, bezoekers) en 'andere' gebruikers (bezoekers van voorzieningen buiten de woonbuurt, containers, caravans, aanhangwagens). Zowel 'normaal' gebruik als 'ander' gebruik kan oorzaak zijn van een parkeerprobleem. In de Oude Molenstraat is op verschillende plekken 'ander' gebruik geconstateerd. Het gaat hier met name om aanhangwagens. Omdat het totale aantal geparkeerde aanhangwagens erg beperkt is, is het 'ander' gebruik niet de oorzaak van de parkeerproblemen in de buurt.

3.5. Verdeling van de parkeercapaciteit over de wijk

Het totale aantal parkeerplaatsen in een wijk kan voldoende zijn, terwijl toch in delen van de wijk parkeerproblemen optreden. Bewoners willen het liefst recht voor de deur parkeren, dit kan echter niet altijd. Het kan zijn dat bewoners liever zo dicht mogelijk bij de woning 'fout' parkeren, dan wat verder lopen. In het beleid van de gemeente staat echter beschreven dat

een loopafstand van 100 meter voor woningen gehanteerd wordt. In en rondom de Oude Molenstraat staan verdeeld door de wijk verschillende voertuigen op het trottoir geparkeerd. Met name de Oude Molenstraat (tussen Lidl en de autoshowroom), de Irenelaan en de Van Nesstraat kennen een smal profiel. Hoewel tijdens alle tellingen in de nabijheid voldoende parkeerruimte op parkeervakken geconstateerd is, staan in deze straten een groot deel van de voertuigen deels op trottoir.

Afbeelding 12 toont de zones in het onderzoeksgebied, waar bij meerdere tellingen bezettingsgraden van meer dan 95% zijn geconstateerd. Op deze afbeelding is zichtbaar dat de Oude Molenstraat, m.u.v. zone "C" (noordelijk deel van de Oude Molenstraat) op zichzelf geen tekort aan parkeerplaatsen is geconstateerd.



Afbeelding12: Aantal keren dat een tekort aan parkeerplaatsen in een zone is geconstateerd, tijdens 15 tellingen.

Tijdens het onderzoek is gebleken dat zone "C" (noordelijk deel Oude Molenstraat) regelmatig te weinig parkeerplaatsen zijn geconstateerd. Dit is in geen enkel geval gebleken in zone "G" (zuidelijk deel Oude Molenstraat). In de randzones is wel regelmatig een tekort aan parkeerplaatsen geconstateerd. Echter, zone "G" heeft voldoende capaciteit om het tekort in zone "C" te compenseren. De zones met gesignaleerde tekorten rondom de Oude Molenstraat, zijn over het algemeen in de omliggende zones (binnen het onderzoeksgebied)

op te vangen. Echter, rondom de zones "A" en "B", is de capaciteit en bezettingsgraad niet geïnventariseerd, aangezien deze zones zelf als randzones zijn geformeerd.

Wanneer uitgegaan wordt van het gemeentelijke beleid, waarin beschreven staat dat een loopafstand van 100 meter voor woningen acceptabel is, kan ervan uitgegaan worden dat de overbelasting van de zones binnen een straal van 100 meter rondom de zones opgevangen kan worden. In alle gevallen bieden de omliggende zones hiervoor voldoende capaciteit. Het grootste tekort aan parkeerplaatsen is gemeten op dinsdag om 20:00 uur. Door een kerkdienst (piekmoment) is een tekort aan 14 parkeerplaatsen in zone "C" gemeten. In het advies wordt niet uitgegaan van piekmomenten, maar van gemiddelden. Piekmomenten dienen in de omgeving te worden opgelost. Tijdens dit piekmoment waren in de omliggende zones "A", "B", "D" en "E" geen tekorten gemeten. Deze zones boden voldoende capaciteit om het tekort in zone "C" op te vangen. De overbelasting van deze zone zou in principe niet nodig zijn geweest, wanneer burgers zich bewust zijn van het beleid omtrent de acceptabele afstand tussen bestemming en parkeerplaats. Uiteraard wordt ook in deze zones uitgegaan van een maximum bezettingsgraad van 95%.

Geconstateerde tekorten in de zones tijdens de tellingen zijn relatief gezien gering. Het gaat slechts steeds om enkele parkeerplaatsen. Toch mag een gering tekort niet onderschat worden. Een gering tekort levert immers onnodig zoekverkeer. Zie bijlage A

3.6. Bruikbaarheid van parkeerplaatsen

De bruikbaarheid van parkeerplaatsen is afhankelijk van een aantal factoren:

- door afwezigheid van duidelijke bebording of slechte (of versleten) belijning of bestrating is niet duidelijk waar precies mag of kan worden geparkeerd.
- parkeerplaatsen op eigen terrein worden vaak voor andere doeleinden gebruikt dan voor het parkeren van de auto.
- parkeerruimte die sociaal onveilig is wordt minder gebruikt. Ook looproutes van parkeerplaatsen naar woningen zijn van belang.

In de Oude Molenstraat zijn parkeerstroken en -vakken aangebracht. Daarnaast kan er in de overige straten binnen het onderzoek op bijna alle rijbanen worden (langs)geparkeerd. Op de rijbanen zijn geen vakaanduidingen aangebracht. Dit kan betekenen dat er minder efficiënt wordt geparkeerd, bijvoorbeeld omdat mensen hun auto 'zomaar' ergens neerzetten. Het kan ook betekenen dat er juist efficiënter gebruik wordt gemaakt van de beschikbare ruimte, bijvoorbeeld omdat drie kleine auto's kunnen parkeren op een plaats waar maar ruimte is voor twee parkeervakken.

De parkeerplaatsen op eigen terrein werden tijdens avondtellingen (parkeerdruk bewoners) op meerdere momenten voor ongeveer 90% gebruikt in en rondom de Oude Molenstraat.

4. Conclusie

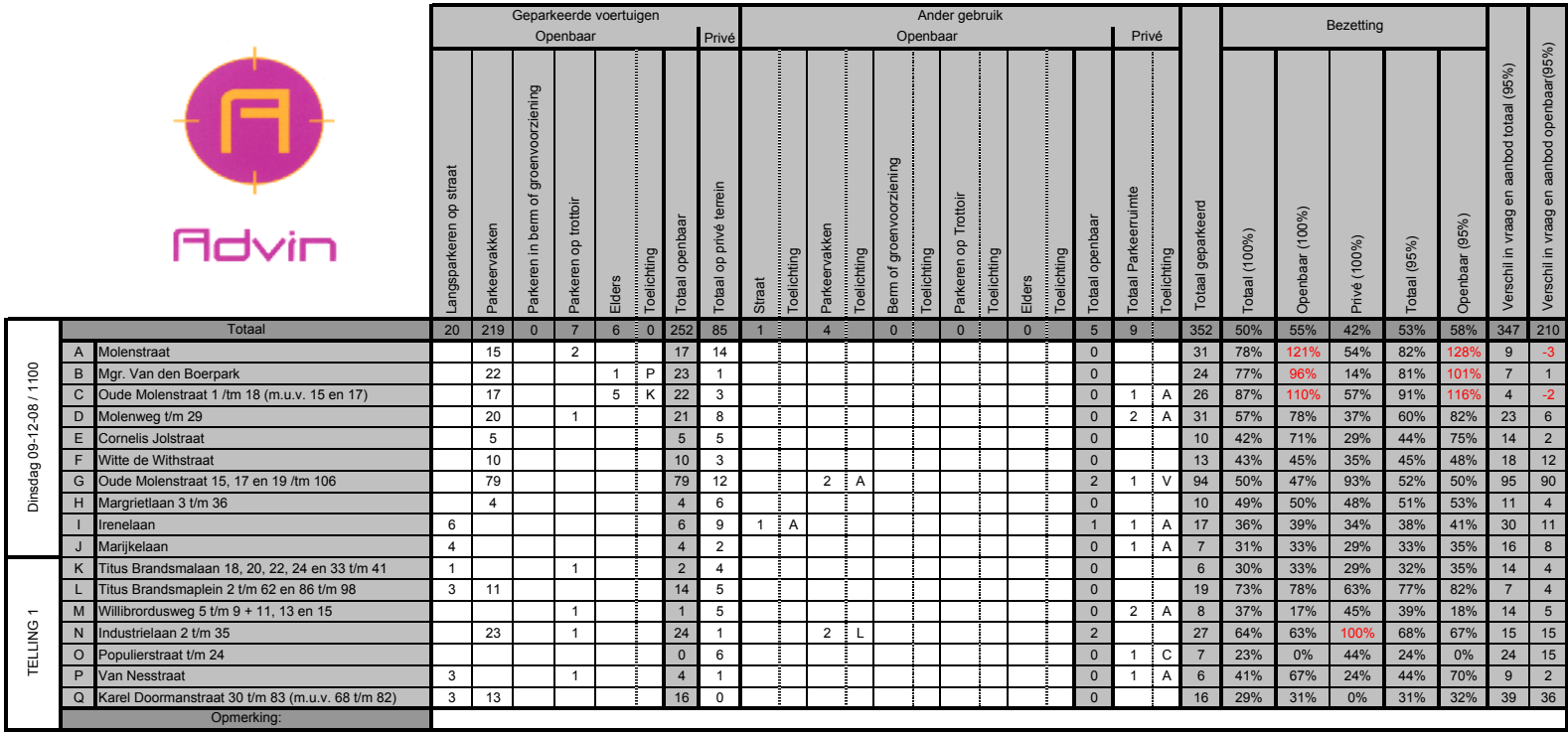
Binnen het onderzoeksgebied is op verschillende plaatsen 'ander' gebruik geconstateerd. Ook wordt er op het trottoir geparkeerd. De gemiddelde bezettingsgraad op het totaal aantal parkeerplaatsen is niet hoog: gemiddeld ongeveer 60%. De gemiddelde bezettingsgraad op openbare parkeerplaatsen is 58%. De maximaal gemeten bezettingsgraad is voor zowel het totaal aantal parkeerplaatsen als enkel voor de openbare parkeerplaatsen 71%. Deze bezettingsgraad is gemeten op zaterdag om 11:00 uur. Voor het totale onderzoeksgebied blijft de bezettingsgraad ruim onder de 90 - 95%. In de buurt zijn ruim voldoende parkeerplaatsen in de openbare ruimte en op eigen terrein aanwezig. Door middel van handhaving kunnen voertuigen die op het trottoir geparkeerd staan worden aangepakt, om de problemen te verhelpen.

Binnen het totale onderzoeksgebied is dus op geen enkel moment de parkeervraag hoger geweest dan het parkeeraanbod. De laatste kolom "verschil in vraag en aanbod openbaar", in bijlage A, toont dat ondanks de gunstige bezettingsgraad, tijdens de diverse tellingen in enkele zones tekorten zijn geconstateerd. Hoewel deze tekorten relatief gezien gering zijn, kan dit wel degelijk betekenen dat parkeerproblemen ervaren worden in de zones. Wanneer naar de deelgebieden (zones) wordt gekeken, zijn de verschillen in bezettingsgraden tussen deze deelgebieden wel groot. Binnen enkele zones zijn op meerdere telmomenten bezettingsgraden hoger dan 100% gesignaleerd. Deze zones zijn vrijwel allemaal omgeven door zones met overcapaciteit aan parkeerplaatsen. Daardoor kan verwezen worden naar het beleidsstandpunt van de gemeente Oss, dat binnen 100 meter van de woning of 500 meter van de bestemming (niet woning) een openbare parkeerplek beschikbaar dient te zijn.

Binnen het onderzoeksgebied, uitgaande van de nieuwbouw appartementen op de locatie van de autoshowroom (Oude Molenstraat 27), is binnen het huidige aanbod aan parkeerplaatsen ruimte voor het toevoegen van extra bruto vloeroppervlak voorzieningen aan het onderzoeksgebied. Paragraaf 4.3 toont voor de minimale en maximale variant per voorziening het resultaat. De mogelijke uitbreidingslocatie van voorzieningen dient wel zorgvuldig gekozen te worden, zodat de parkeervraag zich gelijkmatig verdeeld over de zones en in de directe omgeving van de zones met ondercapaciteit, nog steeds openbare parkeerplaatsen binnen 100 van woningen 500 meter van voorzieningen beschikbaar zijn.

Bijlage A

Parkeertellingen

[illegible][illegible]

A	Aanhangwagen
B	Bus
C	Camper / Caravan
K	Kerkplein
L	Legervoertuig
T	Tractor
V	Vrachtwagen
P	Parkeerverbod

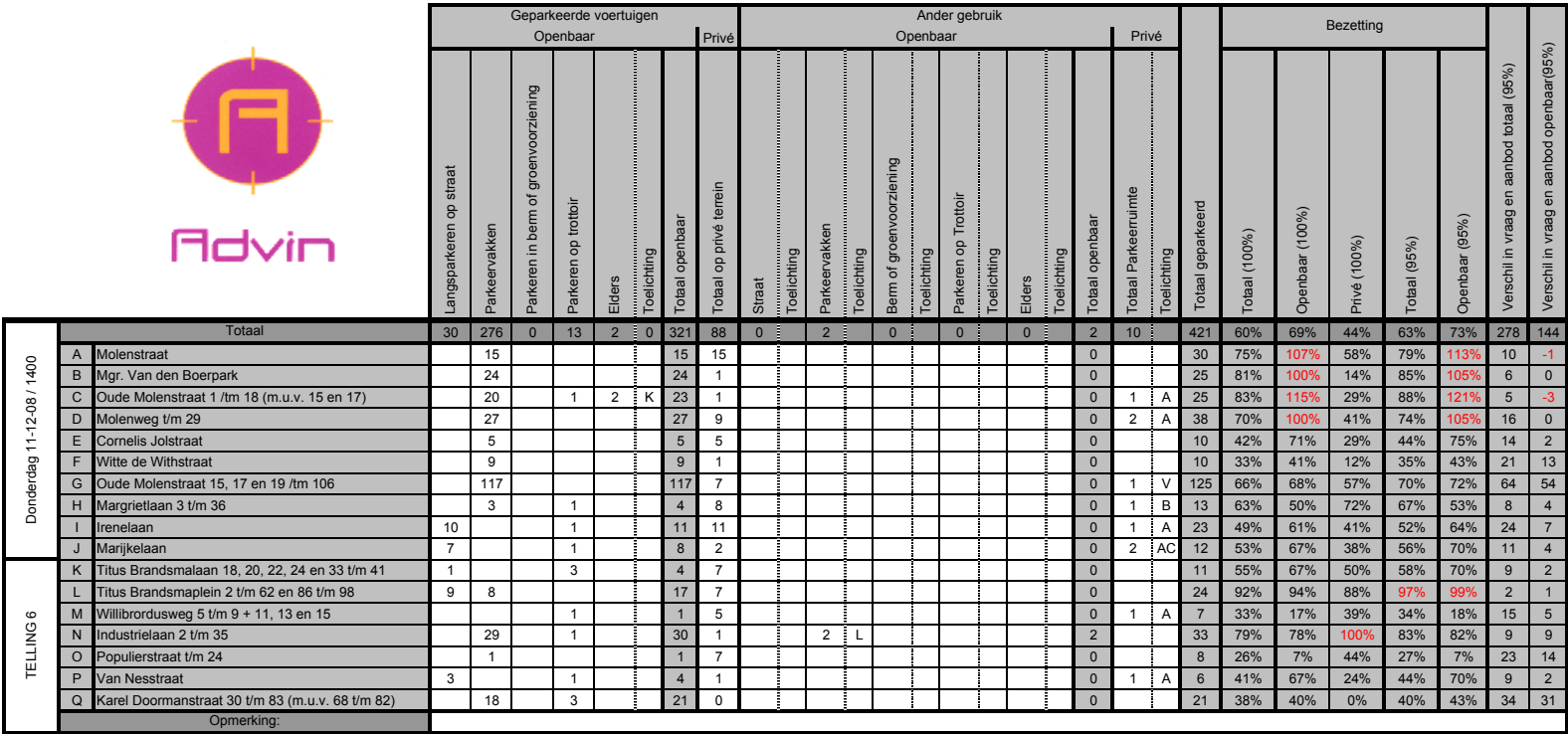
Dinsdag 09-12-08 / 2000	Totaal	27	209	0	2	20	0	258	122	0	2	0	0	0	0	2	7	389	56%	56%	57%	59%	59%	211	108	
	A Molenstraat	10						10	16							0		26	65%	71%	62%	68%	75%	14	4	
	B Mgr. Van den Boerpark	21						21	1							0		22	71%	88%	14%	75%	92%	9	3	
	C Oude Molenstraat 1 /m 18 (m.u.v. 15 en 17)	16				18	K	34	7							0	1	A	42	140%	170%	114%	147%	179%	-12	-14
	D Molenweg t/m 29	17		1				18	13							0	2	A	33	61%	67%	56%	64%	70%	21	9
	E Cornelis Jolstraat	6		1	2	P		9	7							0			16	67%	129%	41%	70%	135%	8	-2
	F Witte de Withstraat	14						14	0							0			14	46%	64%	0%	48%	67%	17	8
	G Oude Molenstraat 15, 17 en 19 /m 106	56						56	14							0	1	V	71	79%	78%	107%	83%	74%	19	16
	H Margrietlaan 3 t/m 36	8						8	6							0			14	68%	100%	48%	72%	105%	7	0
	I Irenelaan	18						18	9							0	1	A	28	60%	100%	34%	63%	105%	19	0
J Marjkelaan	1						1	6							0	1	A	8	36%	8%	67%	37%	9%	15	11	
TELLING 3	K Titus Brandsmalaan 18, 20, 22, 24 en 33 t/m 41							0	12							0			12	60%	0%	86%	63%	0%	8	6
	L Titus Brandsmaplein 2 t/m 62 en 86 t/m 98	1	12					13	8							0			21	81%	72%	100%	85%	76%	5	5
	M Willibrordusweg 5 t/m 9 + 11, 13 en 15							0	8							0			8	37%	0%	52%	39%	0%	14	6
	N Industrielaan 2 t/m 35		27					27	1		2	L				2			30	71%	71%	100%	75%	74%	12	12
	O Populierstraat t/m 24		2					2	9										11	35%	13%	56%	37%	14%	20	13
	P Van Nesstraat	4						4	4							0	1	A	9	62%	67%	59%	65%	70%	6	2
	Q Karel Doormanstraat 30 t/m 83 (m.u.v. 68 t/m 82)	3	20					23	1							0			24	44%	44%	33%	46%	47%	31	29
	Opmerking:	Buiten winkelopeningstijden is het parkeerterrein bij de Lidl (Oude Molenstraat 15,17 en 19 t/m 106) niet openbaar. Dit is verwerkt in bovenstaande tabel.																								

A	Aanhangwagen
B	Bus
C	Camper / Caravan
K	Kerkplein
L	Legervoertuig
T	Tractor
V	Vrachtwagen
P	Parkeerverbod

[illegible]

A	Aanhangwagen
B	Bus
C	Camper / Caravan
K	Kerkplein
L	Legervoertuig
T	Tractor
V	Vrachtwagen
P	Parkeerverbod

[illegible][illegible]



A	Aanhangwagen
B	Bus
C	Camper / Caravan
K	Kerkplein
L	Legervoertuig
T	Tractor
V	Vrachtwagen
P	Parkeerverbod

Donderdag 11-12-08 / 2000	Totaal	37	255	0	7	4	0	303	121	0	2	0	0	0	2	8	434	62%	65%	57%	65%	69%	166	63	
	A Molenstraat	15			1			16	18						0		34	85%	114%	69%	89%	120%	6	-2	
	B Mgr. Van den Boerpark	21						21	1						0		22	71%	88%	14%	75%	92%	9	3	
	C Oude Molenstraat 1 t/m 18 (m.u.v. 15 en 17)	19					3	K	22	4					0	1	A	27	90%	110%	71%	95%	116%	3	-2
	D Molenweg t/m 29	15			2				17	12					0	2	A	31	57%	63%	52%	60%	66%	23	10
	E Cornelis Jolstraat	7					1	P	8	6					0		14	58%	114%	35%	61%	120%	10	-1	
	F Witte de Withstraat	11							11	1					0		12	39%	50%	12%	41%	53%	19	11	
	G Oude Molenstraat 15, 17 en 19 t/m 106	70							70	14					0	1	V	85	94%	97%	107%	99%	92%	5	2
	H Margrietlaan 3 t/m 36	6							6	4					0		10	49%	75%	32%	51%	79%	11	2	
	I Irenelaan	16							16	8					0	1	A	25	53%	89%	31%	56%	94%	22	2
J Marijkelaan	8							8	5					0	2	AC	15	67%	67%	70%	70%	8	4		
TELLING 7	K Titus Brandsmalaan 18, 20, 22, 24 en 33 t/m 41	1						1	13						0		14	70%	17%	93%	74%	18%	6	5	
	L Titus Brandsmapplein 2 t/m 62 en 86 t/m 98	5	14					19	16						0		35	135%	106%	200%	142%	111%	-9	-1	
	M Willibrordusweg 5 t/m 9 + 11, 13 en 15							0	7						0		7	33%	0%	45%	34%	0%	15	6	
	N Industrielaan 2 t/m 35		26		2			28	1						2		31	74%	73%	100%	78%	77%	11	11	
	O Populierstraat t/m 24		12		2			14	7		2	L			0		21	68%	93%	44%	71%	98%	10	1	
	P Van Nesstraat	4						4	3						0	1	A	8	55%	67%	47%	58%	70%	7	2
	Q Karel Doormanstraat 30 t/m 83 (m.u.v. 68 t/m 82)	3	39					42	1						0		43	78%	81%	33%	82%	85%	12	10	
	Opmerking:	Buiten winkelopeningstijden is het parkeerterrein (99p) bij de Lidl (Oude Molenstraat 15,17 en 19 t/m 106) niet openbaar. Dit is verwerkt in bovenstaande tabel.																							

[illegible]

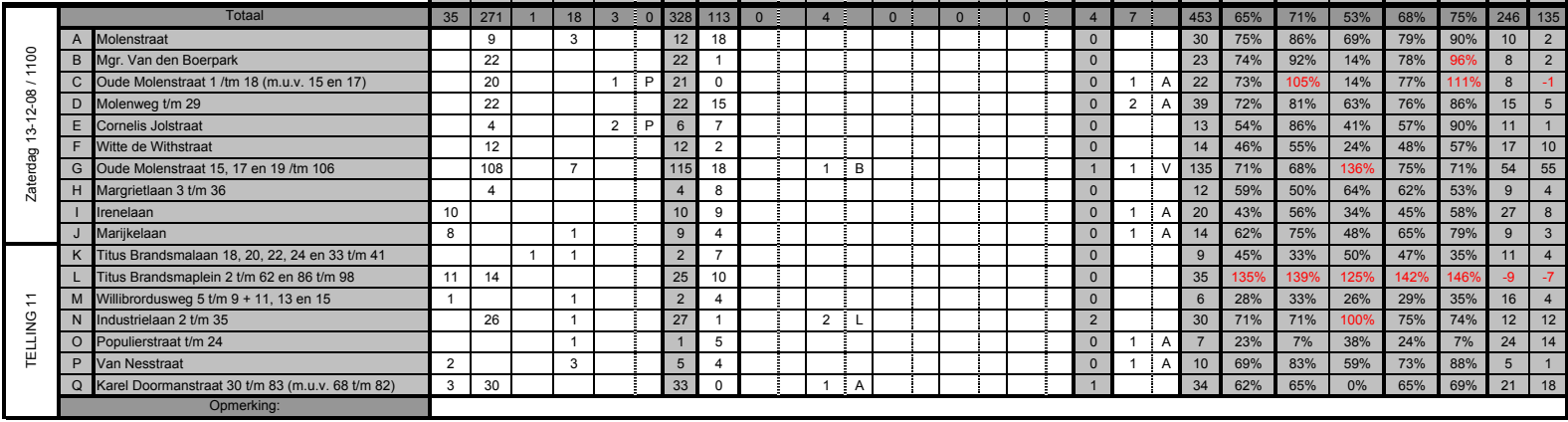
Dondag 11-12-08 / 2300	Totaal		38	161	0	9	4	0	212	146	0	2	0	0	0	2	7	367	53%	46%	88%	55%	48%	233	154	
	A	Molenstraat	12						12	21						0		33	83%	86%	81%	87%	90%	7	2	
	B	Mgr. Van den Boerpark	17				1	P	18	1						0		19	61%	75%	14%	65%	79%	12	6	
	C	Oude Molenstraat 1 t/m 18 (m.u.v. 15 en 17)	6						6	4						0	1	A	11	37%	30%	71%	39%	32%	19	14
	D	Molenweg t/m 29	15			1			16	19						0	2	A	37	69%	59%	78%	72%	62%	17	11
	E	Cornelis Jolstraat	6					2	P	8	10					0		18	75%	114%	59%	79%	120%	6	-1	
	F	Witte de Withstraat	14							14	2					0	1	V	17	56%	64%	35%	59%	67%	14	8
	G	Oude Molenstraat 15, 17 en 19 t/m 106	28							28	14					0		42	47%	39%	100%	49%	37%	48	44	
	H	Margrietlaan 3 t/m 36	2					1	P	3	7					0		10	49%	38%	56%	51%	39%	11	5	
	I	Irenelaan	19							19	17					0		36	77%	106%	59%	81%	111%	11	-1	
J	Marjikelaan	8				1			9	4					0	2	AC	15	67%	75%	57%	70%	79%	8	3	
TELLING 8	K	Titus Brandsmalaan 18, 20, 22, 24 en 33 t/m 41	1				4		5	9					0		14	70%	83%	64%	74%	88%	6	1		
	L	Titus Brandsmplein 2 t/m 62 en 86 t/m 98	2	15					17	11					0		28	108%	94%	138%	113%	99%	-2	1		
	M	Willibrordusweg 5 t/m 9 + 11, 13 en 15							0	10					0		10	47%	0%	65%	49%	0%	12	6		
	N	Industrielaan 2 t/m 35		20			2		22	1			2	L		2		25	60%	59%	100%	63%	62%	17	17	
	O	Populierstraat t/m 24							0	8					0		8	26%	0%	50%	27%	0%	23	15		
	P	Van Nesstraat	3				1		4	7					0	1	A	12	83%	67%	94%	87%	70%	3	2	
	Q	Karel Doormanstraat 30 t/m 83 (m.u.v. 68 t/m 82)	5	26					31	1					0		32	58%	60%	33%	61%	63%	23	21		
		Opmerking:	Buiten winkelopeningstijden is het parkeerterrein (99p) bij de Lidl (Oude Molenstraat 15,17 en 19 t/m 106) niet openbaar. Dit is verwerkt in bovenstaande tabel.																							

A	Aanhangwagen
B	Bus
C	Camper / Caravan
K	Kerkplein
L	Legervoertuig
T	Tractor
V	Vrachtwagen
P	Parkeerverbod

[illegible][illegible]

Vrijdag 12-12-08, 2000	Totaal	39	244	1	14	10	0	308	105	0	2	0	0	0	2	7	422	60%	66%	50%	64%	70%	178	58	
	A Molenstraat	13		2				15	19						0		34	85%	107%	73%	89%	113%	6	-1	
	B Mgr. Van den Boerpark	26						26	1						0		27	87%	108%	14%	92%	114%	4	-2	
	C Oude Molenstraat 1 t/m 18 (m.u.v. 15 en 17)	22				8	K	30	2						0	1	A	33	110%	150%	43%	116%	158%	-3	-1
	D Molenweg t/m 29	22						22	0						0	2	A	24	44%	81%	7%	47%	86%	30	5
	E Cornelis Jolstraat	7				2	P	9	10						0		19	79%	129%	59%	83%	135%	5	-2	
	F Witte de Withstraat	9						9	2						0		11	36%	41%	24%	38%	43%	20	13	
	G Oude Molenstraat 15, 17 en 19 t/m 106	53		5				58	14						0	1	V	73	81%	81%	107%	85%	77%	17	14
	H Margrietlaan 3 t/m 36	6						6	6						0		12	59%	75%	48%	62%	79%	9	2	
	I Irenelaan	19						19	12						0	1	A	32	68%	106%	45%	72%	111%	15	-1
J Marijkelaan	6						6	0						0	1	A	7	31%	50%	10%	33%	53%	16	6	
TELLING 10	K Titus Brandsmalaan 18, 20, 22, 24 en 33 t/m 41	1		1	2			4	12						0		16	80%	67%	86%	84%	70%	4	2	
	L Titus Brandsmplein 2 t/m 62 en 86 t/m 98	7	15					22	10						0		32	123%	122%	125%	130%	129%	-6	-4	
	M Willibrordusweg 5 t/m 9 + 11, 13 en 15				1			1	7						0		8	37%	17%	45%	39%	18%	14	5	
	N Industrielaan 2 t/m 35		29		2			31	0		2	L			2		33	79%	80%	0%	83%	85%	9	8	
	O Populierstraat t/m 24		11					11	6						0		17	55%	73%	38%	58%	77%	14	4	
	P Van Nesstraat	3			2			5	3						0	1	A	9	62%	83%	47%	65%	88%	6	1
	Q Karel Doormanstraat 30 t/m 83 (m.u.v. 68 t/m 82)	3	31					34	1						0		35	64%	65%	33%	67%	69%	20	18	
	Opmerking:	Buiten winkelopeningstijden is het parkeerterrein (99p) bij de Lidl (Oude Molenstraat 15,17 en 19 t/m 106) niet openbaar. Dit is verwerkt in bovenstaande tabel.																							

[illegible]

[illegible][illegible][illegible]

Zaterdag 13-12-08 / 2000	Totaal	34	171	0	16	3	0	224	115	0	2	0	0	0	2	8	349	50%	48%	55%	53%	51%	251	142	
	A Molenstraat	14						14	17						0		31	78%	100%	85%	82%	105%	9	0	
	B Mgr. Van den Boerpark	16						16	1						0		17	55%	67%	14%	58%	70%	14	8	
	C Oude Molenstraat 1 t/m 18 (m.u.v. 15 en 17)	7						7	2						0	1	A	10	33%	35%	43%	35%	37%	20	13
	D Molenweg t/m 29	11						11	13						0	2	A	26	48%	41%	56%	51%	43%	28	16
	E Cornelis Jolstraat	6				3	P	9	8						0			17	71%	129%	47%	75%	135%	7	-2
	F Witte de Withstraat	13						13	1						0			14	46%	59%	12%	48%	62%	17	9
	G Oude Molenstraat 15, 17 en 19 t/m 106	47		10				57	11						0	1	V	69	77%	79%	86%	81%	75%	21	15
	H Margrietlaan 3 t/m 36	3						3	7						0			10	49%	38%	56%	51%	39%	11	5
	I Irenelaan	13			1			14	13						0	1	A	28	60%	78%	48%	63%	82%	19	4
	J Manjkelaan	6						6	4						0	1	A	11	49%	50%	48%	51%	53%	12	6
	K Titus Brandsmalaan 18, 20, 22, 24 en 33 t/m 41				1			1	9						0			10	50%	17%	64%	53%	18%	10	5
	L Titus Brandsmalaan 2 t/m 62 en 86 t/m 98	6	9		1			16	9						0			25	96%	89%	113%	101%	94%	1	2
	M Willibrordusweg 5 t/m 9 + 11, 13 en 15							0	8						0			8	37%	0%	52%	39%	0%	14	6
N Industrielaan 2 t/m 35		26		2			28	0			2	L		2			30	71%	73%	0%	75%	77%	12	11	
TELLING 13	O Populierstraat t/m 24		1				1	6						0	1	A	8	26%	7%	44%	27%	7%	23	14	
	P Van Nesstraat	4			1		5	5						0	1	A	11	76%	83%	71%	80%	88%	4	1	
	Q Karel Doormanstraat 30 t/m 83 (m.u.v. 68 t/m 82)	5	18				23	1						0			24	44%	44%	33%	46%	47%	31	29	
	Opmerking:	Buiten winkelopeningstijden is het parkeerterrein (99p) bij de Lidl (Oude Molenstraat 15,17 en 19 t/m 106) niet openbaar. Dit is verwerkt in bovenstaande tabel.																							

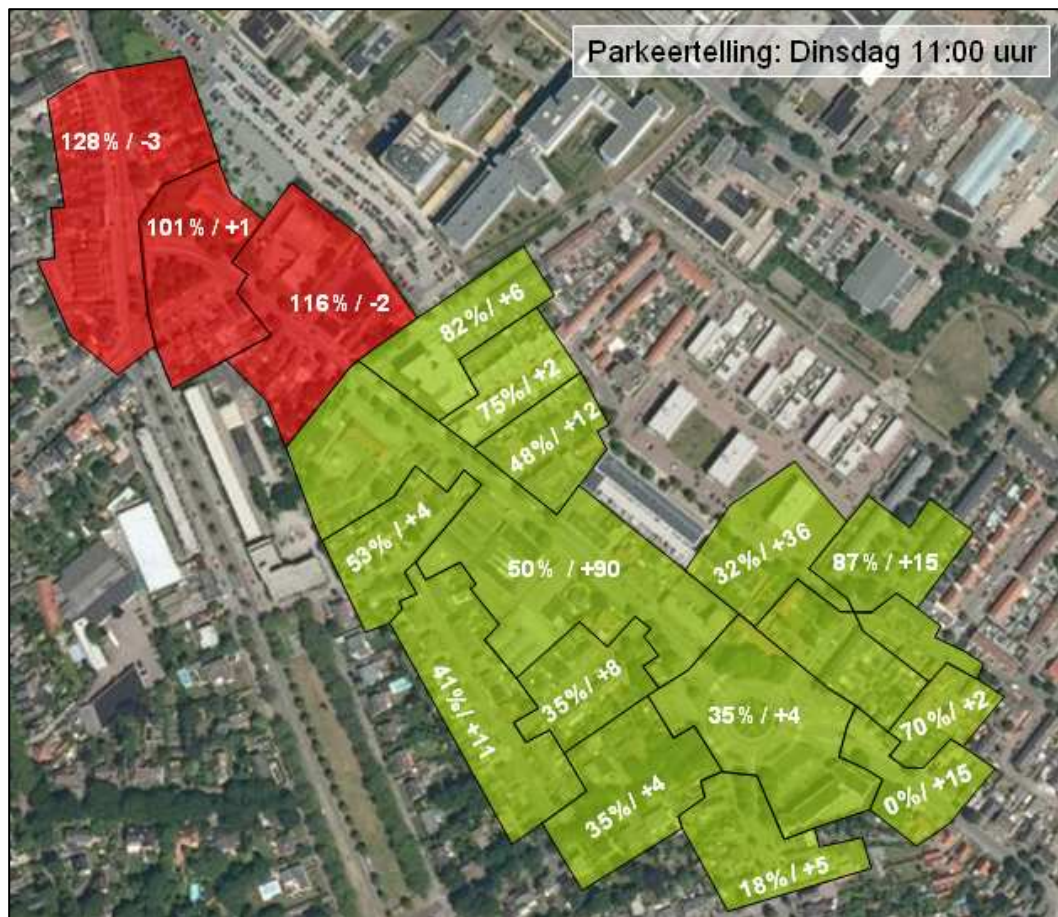
[illegible]

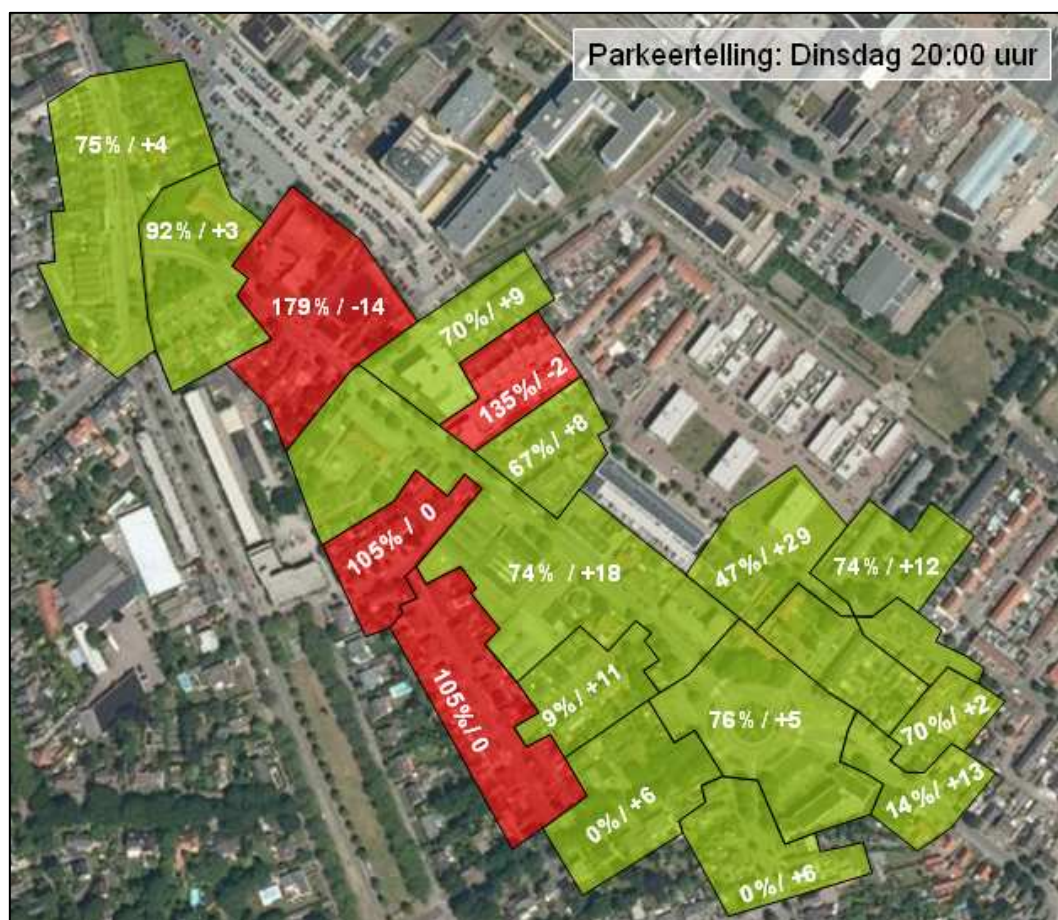
Zondag 14-12-08 / 1400	Totaal	17	119	0	3	0	0	139	80	0	2	0	0	0	2	8	229	33%	30%	39%	35%	32%	371	227	
	A Molenstraat		11					11	16						0		27	68%	79%	62%	71%	83%	13	3	
	B Mgr. Van den Boerpark		11					11	2						0		13	42%	46%	29%	44%	48%	18	13	
	C Oude Molenstraat 1 t/m 18 (m.u.v. 15 en 17)		8					8	0						0	1	A	9	30%	40%	14%	32%	42%	21	12
	D Molenweg t/m 29		4		1			5	13						0	2	A	20	37%	19%	56%	39%	19%	34	22
	E Cornelis Jolstraat		3					3	6						0			9	38%	43%	35%	39%	45%	15	4
	F Witte de Witstraat		6					6	2						0			8	26%	27%	24%	28%	29%	23	16
	G Oude Molenstraat 15, 17 en 19 t/m 106		31		1			32	7						0	1	V	40	44%	44%	57%	47%	42%	50	40
	H Margrietlaan 3 t/m 36		4					4	4						0			8	39%	50%	32%	41%	53%	13	4
	I Irenelaan		6					6	5						0	1	A	12	28%	33%	21%	27%	35%	35	12
TELLING 14	J Marjkelaan		6					6	2						0	1	A	9	40%	50%	29%	42%	53%	14	6
	K Titus Brandsmalaan 18, 20, 22, 24 en 33 t/m 41				1			1	12						0			13	65%	17%	86%	68%	18%	7	5
	L Titus Brandsmaplein 2 t/m 62 en 86 t/m 98		5					5	3						0			8	31%	28%	38%	32%	29%	18	13
	M Willibrordusweg 5 t/m 9 + 11, 13 en 15							0	6						0			6	28%	0%	39%	29%	0%	16	6
	N Industrielaan 2 t/m 35		12					12	0		2	L			2			14	33%	34%	0%	35%	36%	28	27
	O Populierstraat t/m 24		5					5	0						0	1	A	6	19%	33%	6%	20%	35%	25	10
	P Van Nesstraat		2					2	2						0	1	A	5	34%	33%	35%	36%	35%	10	4
	Q Karel Doormanstraat 30 t/m 83 (m.u.v. 68 t/m 82)		3	19				22	0						0			22	40%	42%	0%	42%	45%	33	30
	Opmerking:		Buiten winkelopeningstijden is het parkeerterrein (99p) bij de Lidl (Oude Molenstraat 15,17 en 19 t/m 106) niet openbaar. Dit is verwerkt in bovenstaande tabel.																						

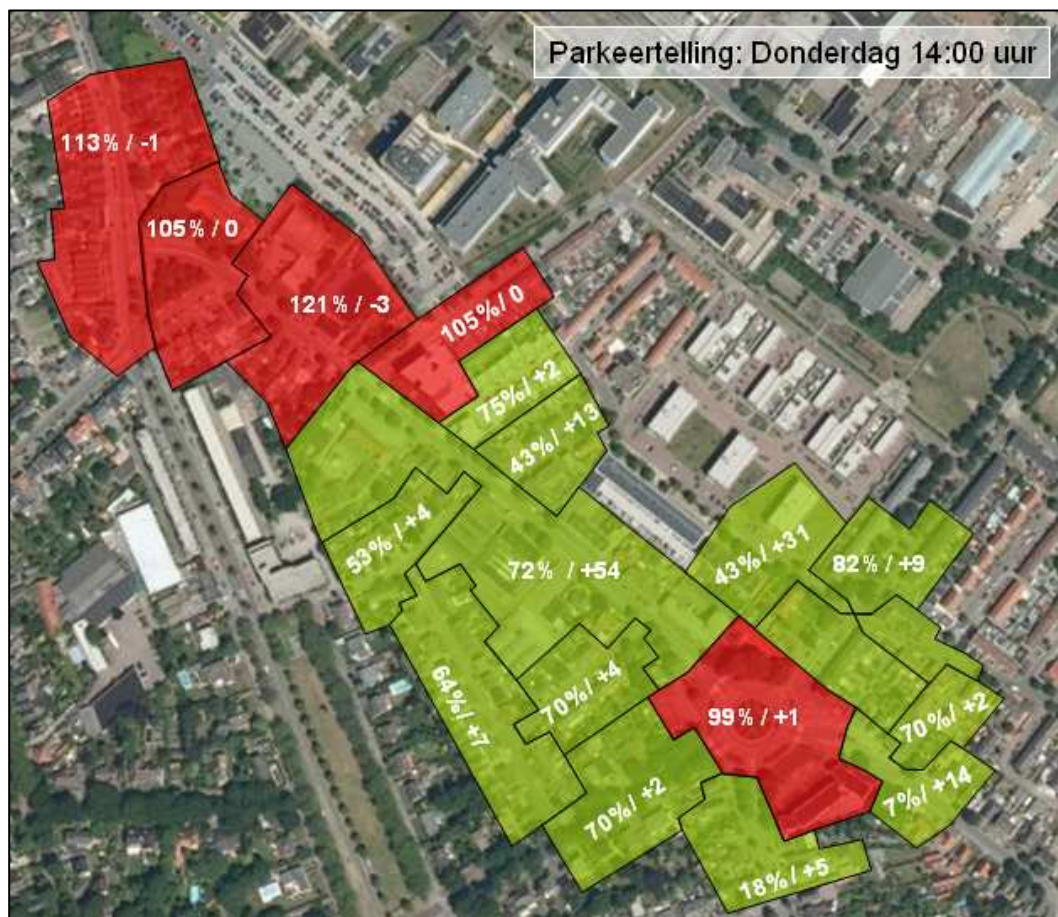
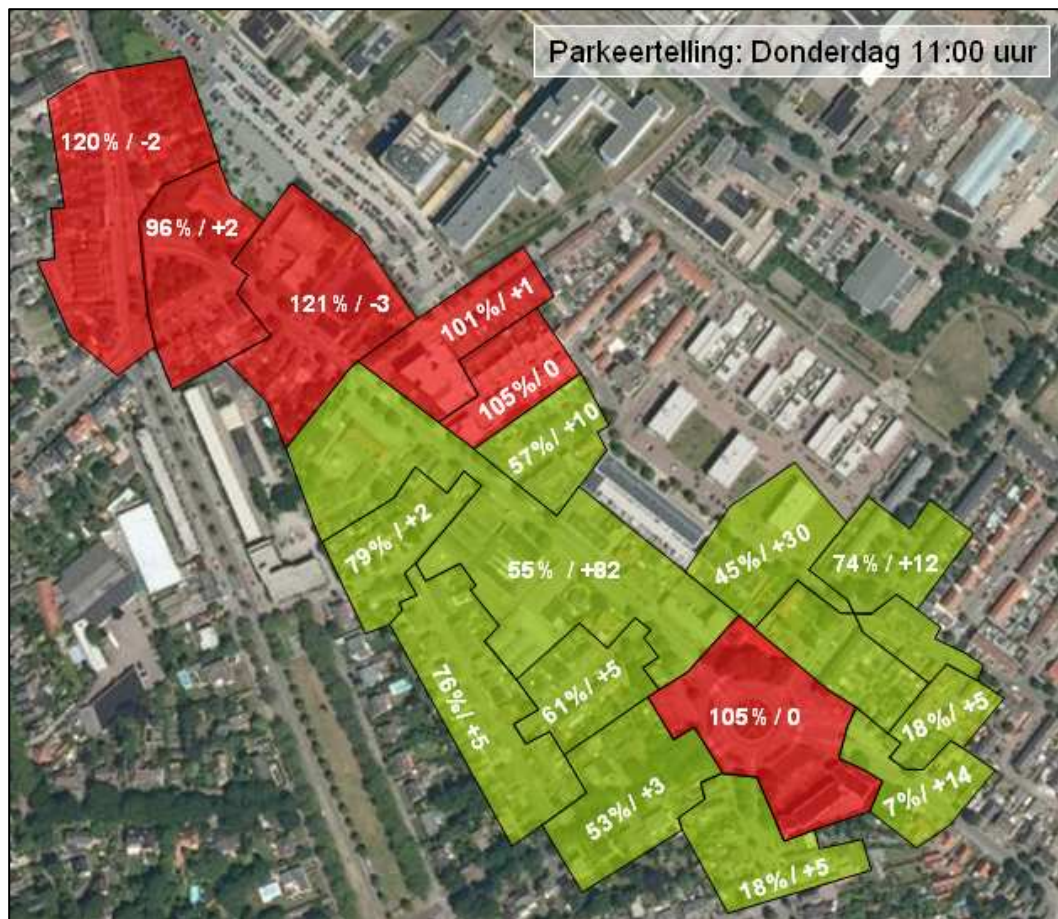
[illegible][illegible][illegible]

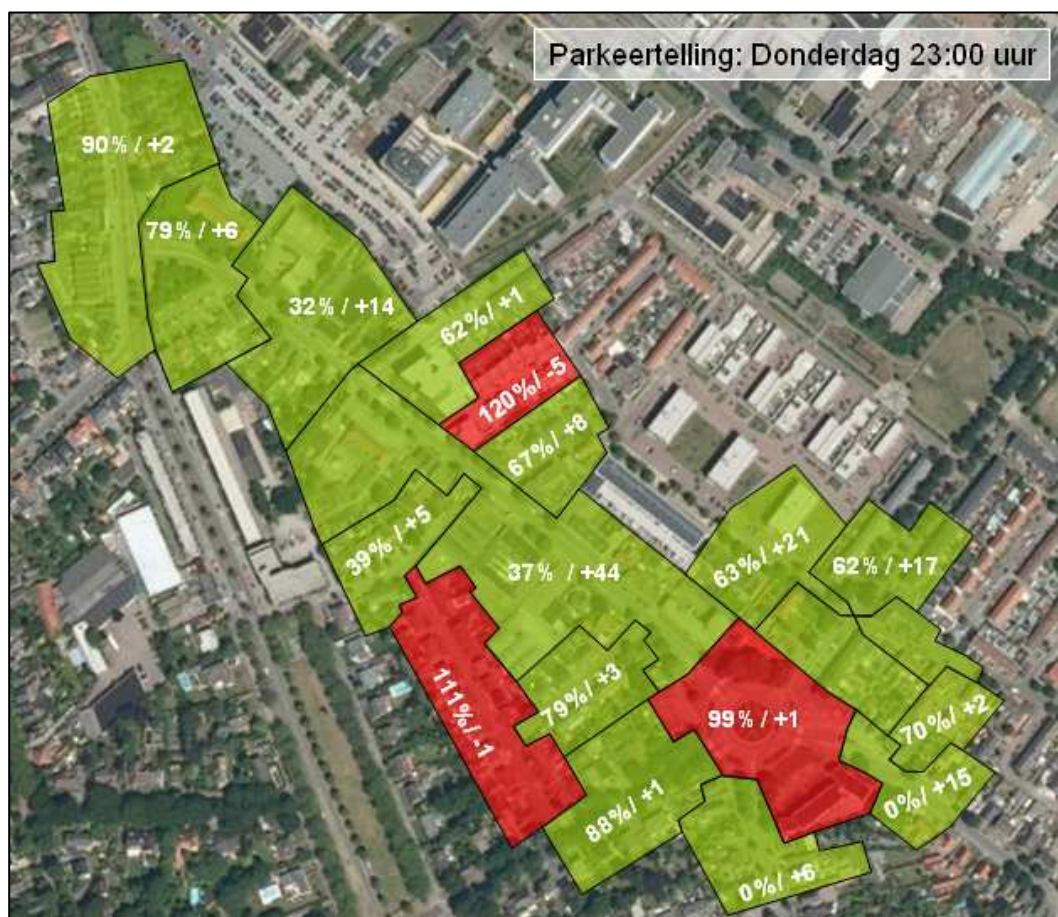
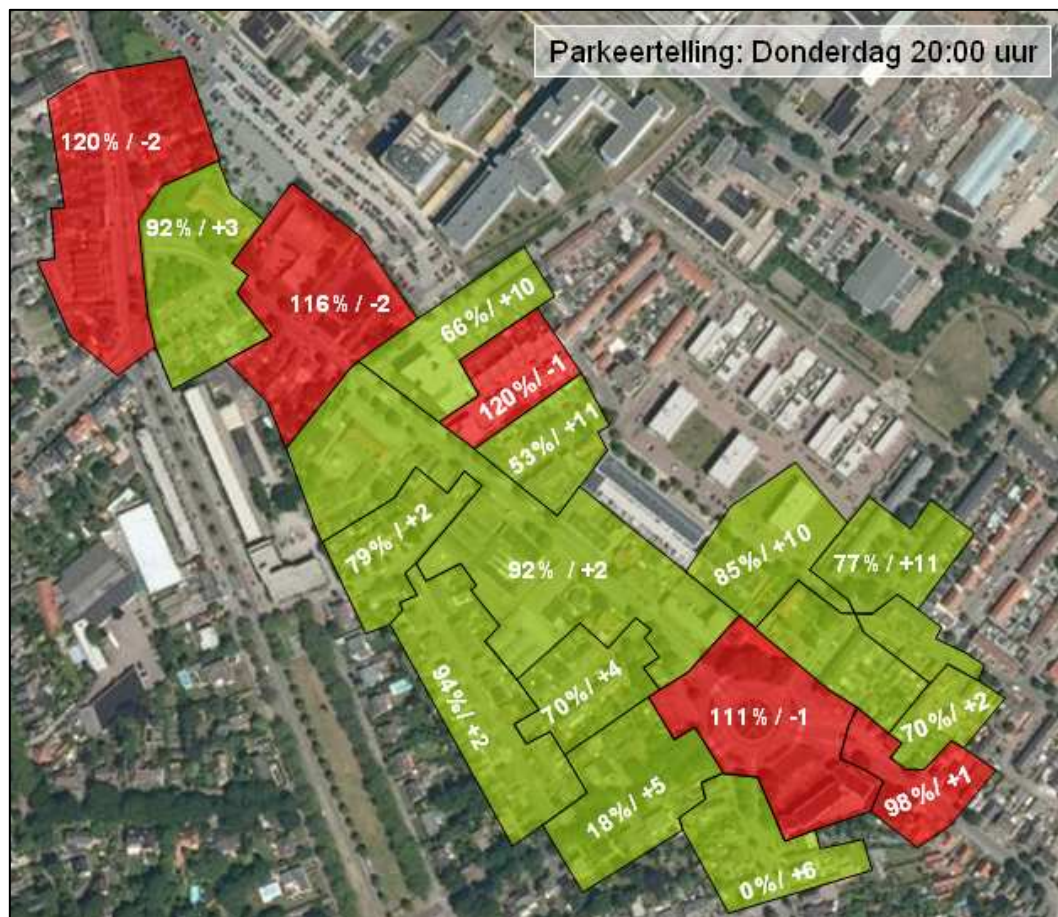
Bijlage B

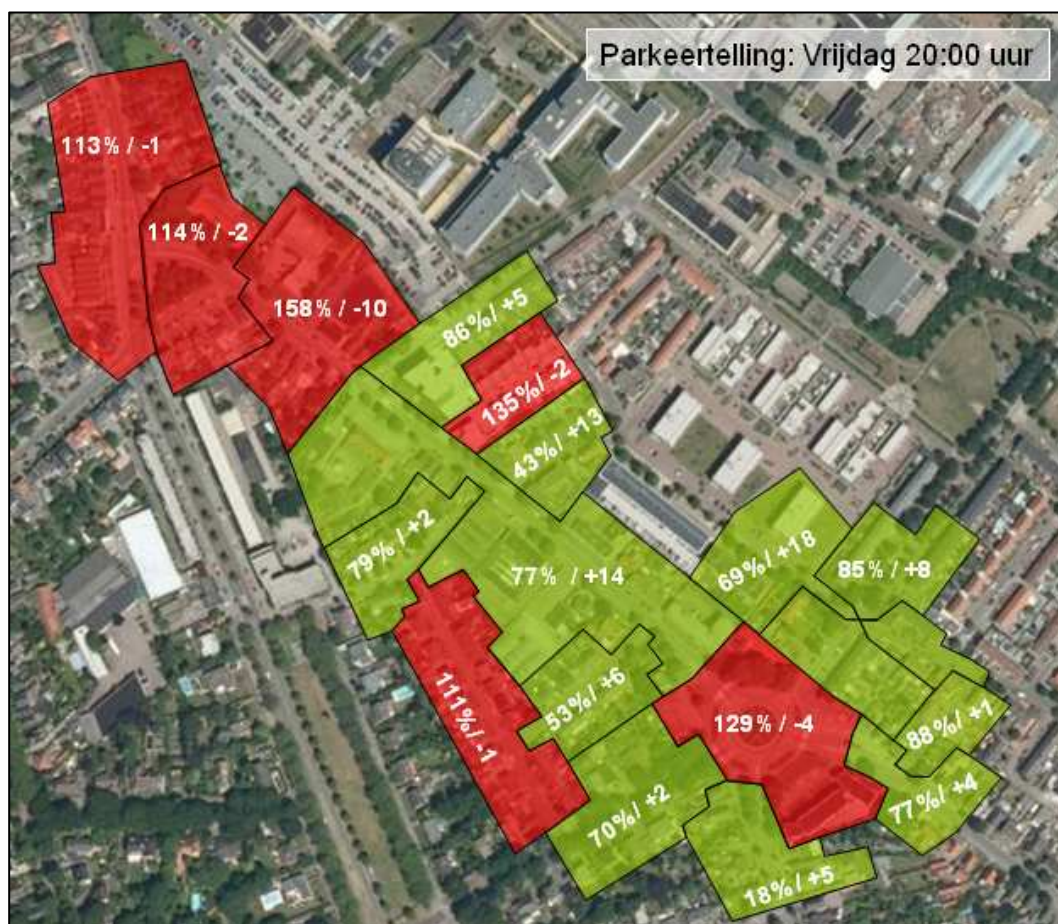
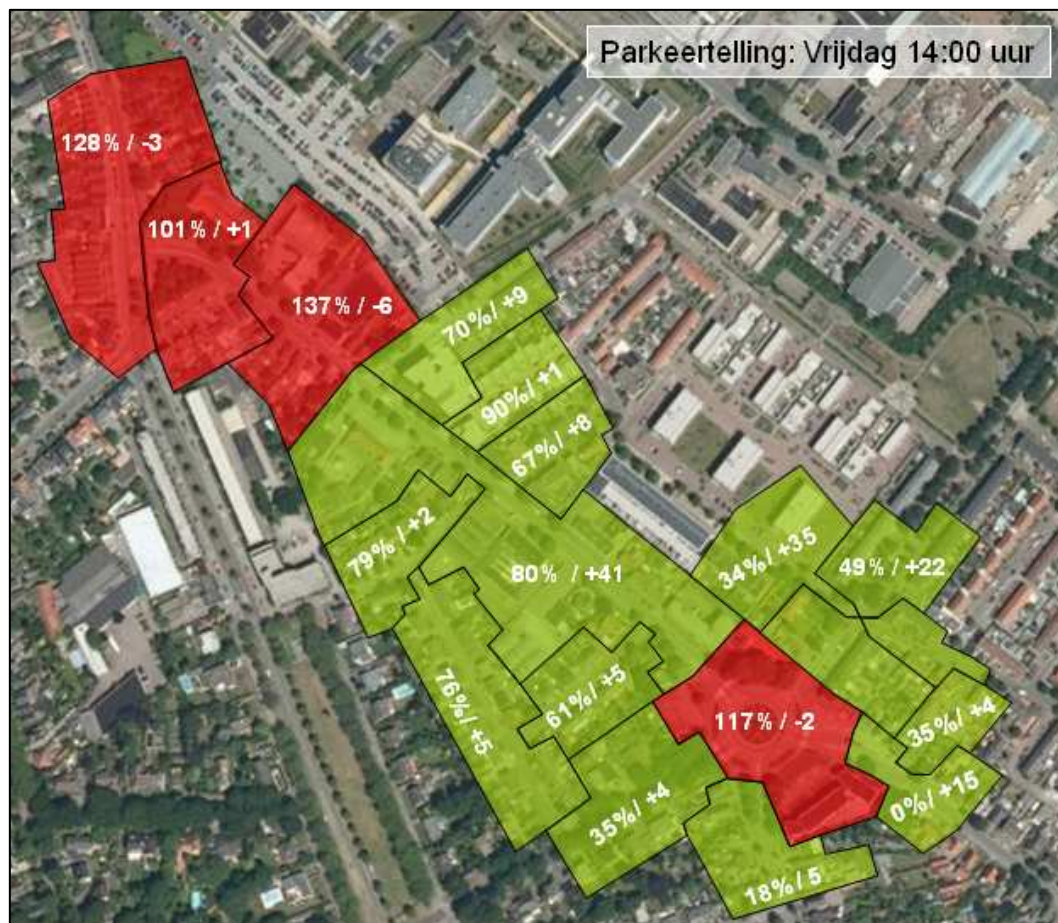
Theoretische bezettingsgraad

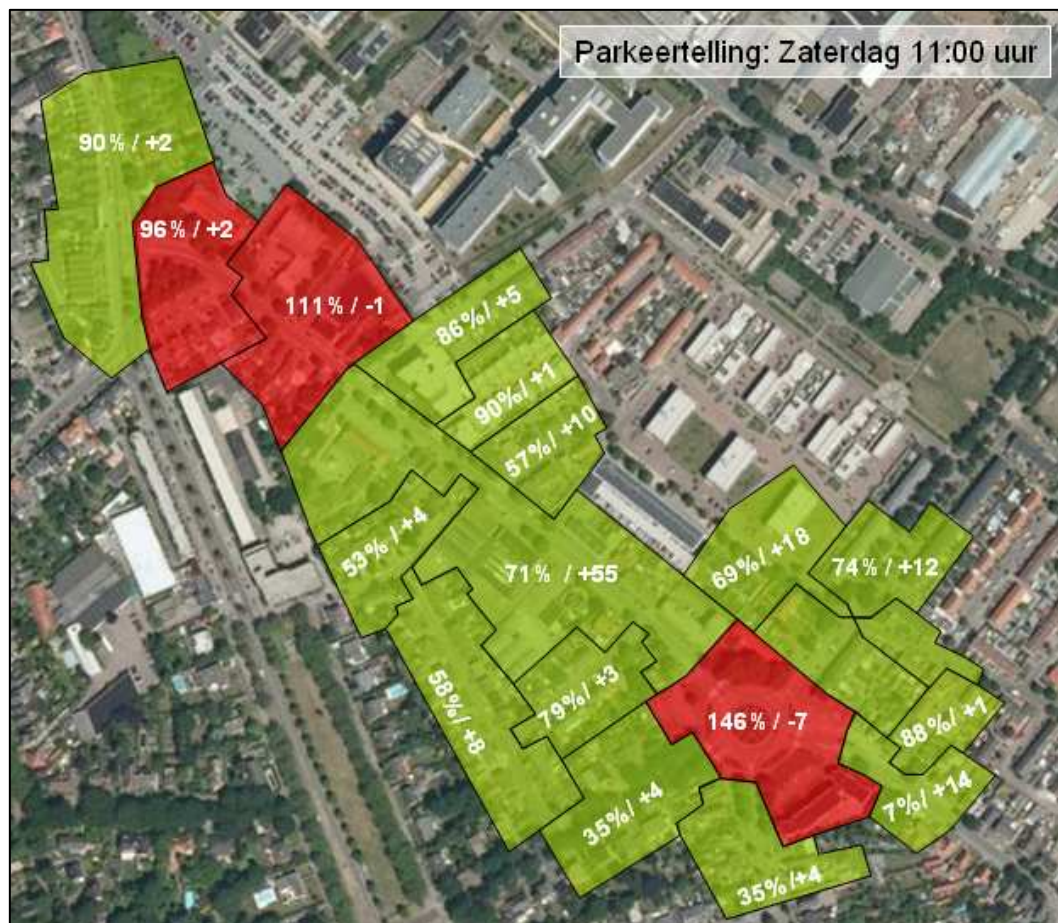






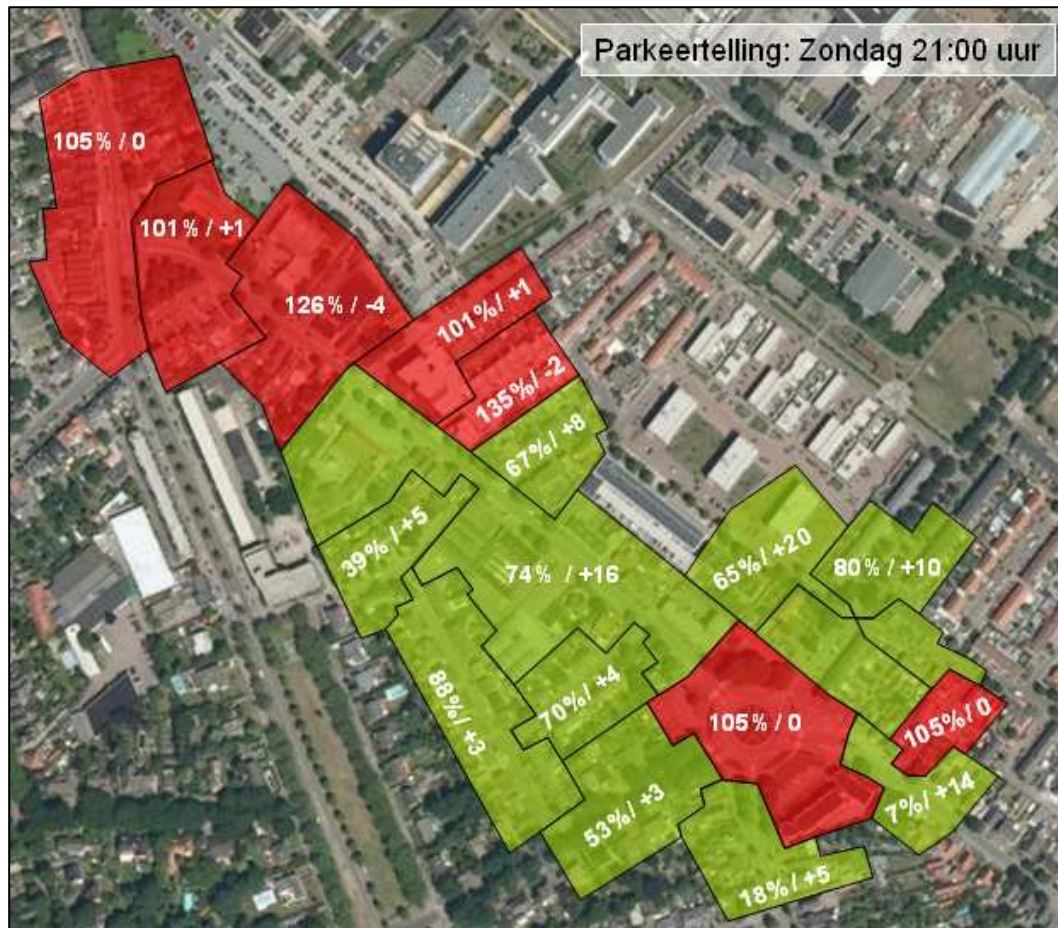








Parkeertelling: Zondag 21:00 uur



Bijlage C

Theoretische parkeerbalans

Advin

Projectomschrijving
 Parkeersonderzoek Oude Molenstraat
 Opdrachtgever: Gemeente Osa
 Projectleider: Jeroen van der Meer
 ZO C030.0300
Locatie
 2

Samenvatting
 dinsdag 17 maart 2009
Opgenomen
 Theoretische benadering: Huidige situatie en situatie na realisatie appartementen Oude Molenstraat
 Sjoen Kerssens
 0412-693362
sjoen.kerssens@advin.nl

[illegible]

* Groen en rood getal betekent respectievelijk een positief of negatief getal. Een groen of rood blokje betekent respectievelijk een verbetering of verslechtering ten opzichte van de huidige situatie

[illegible][illegible][illegible][illegible][illegible]

weekdag		overdag		weekdag		middag		overocht / Teford parkeren aan bij voorzieningen naar tijdstip		weekdag		avond		middag		zondag	
		min	max	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max
-3,2	-3,8	-4,3	-5,0	-9,7	-11,3	-10,3	-12,0	-7,6	-8,8	-10,8	-12,6	-4,3	-5,0	-10,8	-12,6	-4,3	-5,0
-6,6	-9,1	-8,6	-12,1	-19,4	-27,2	-18,3	-25,6	-16,2	-22,6	-21,6	-30,2	-9,7	-13,6	-21,6	-30,2	-9,7	-13,6
-8,4	-11,8	-11,2	-15,7	-26,5	-38,4	-26,7	-37,4	-19,7	-27,5	-28,1	-39,3	-11,2	-15,7	-28,1	-39,3	-11,2	-15,7
-25,8	-43,1	-64,3	-104,6	-140,8	-172,8	-93,1	-150,8	-93,1	-150,8	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0
-11,5	-18,3	-26,7	-42,8	-7,6	-12,2	-38,2	-61,1	-38,2	-61,1	-160,8	-160,8	-11,5	-18,3	-26,7	-42,8	-7,6	-12,2
-2,7	-3,2	-2,7	-3,2	-0,1	-0,2	-0,3	-0,3	-0,1	-0,2	-0,1	-0,2	-0,1	-0,2	-0,1	-0,2	-0,1	-0,2
-6,5	-10,0	-6,5	-10,0	3,4	3,2	2,9	2,5	3,4	3,2	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9
-16,5	-18,5	-16,5	-18,5	-0,8	-0,9	-1,6	-1,8	-0,8	-0,9	-40,0	-80,0	-16,5	-18,5	-16,5	-18,5	-40,0	-80,0
-7,7	-8,6	-17,9	-20,2	-5,1	-5,8	-25,6	-28,8	-25,6	-28,8	-0,8	-0,8	-7,7	-8,6	-17,9	-20,2	-5,1	-5,8
-4,5	-6,0	-4,5	-6,0	-1,4	-1,8	-0,7	-0,9	-0,7	-0,9	-0,2	-0,3	-4,5	-6,0	-4,5	-6,0	-1,4	-1,8
-4,1	-6,8	-4,1	-6,8	1,6	0,8	2,8	2,4	2,8	2,4	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6
-1,0	-3,1	-4,2	-12,6	-10,5	-31,4	-10,5	-31,4	-6,3	-18,9	-9,4	-28,3	-2,6	-7,9	-9,4	-28,3	-2,6	-7,9
-1,7	-2,7	-1,7	-2,7	0,4	0,1	0,9	0,7	0,9	0,7	1,2	1,1	1,2	1,1	1,2	1,1	1,2	1,1
-1,8	-2,1	-1,8	-2,1	0,9	0,8	0,7	0,7	0,9	0,8	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
-101,9	-147,1	-175,0	-282,2	-90,0	-148,0	-218,0	-343,9	-200,3	-313,4	-37,5	-112	-15,5	-36,1	-37,5	-112	-15,5	-36,1

[illegible][illegible]

werkzaam overdag			werkzaam middag			werkzaam avond			theoretische overloop naar openbare participatielaten						zondag middag		
min	max	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max
9.3	33	-0.4	-60	-35.4	-44.6	-28.7	-34.9	-0.4	-6.0	-0.4	-6.0	-9.2	-156				
17.3	117	6.7	-0.1	-35.9	-47.1	-25.3	-35.3	6.7	-0.1	6.7	-0.1	-4.0	-118				
-29.6	-38.2	-45.9	-57.4	-117.2	-130.4	-94.9	-112.2	-45.9	-57.4	-45.9	-57.4	-82.2	-75.7				
-17.2	-30.1	-23.2	-44.7	-77.4	-103.2	-65.4	-88.6	-29.2	-44.7	-29.2	-44.7	-41.3	-59.3				
4.9	22	-0.3	-35	-20.8	-26.2	-15.7	-20.5	-0.3	-3.5	-0.3	-3.5	-5.4	-9.2				
4.8	49	-3.6	-62.6	-102.9	-117.2	-90.7	-103.6	-53.9	-62.6	-53.9	-62.6	-66.2	-76.3				
-0.7	-0.9	-0.8	-1.0	-1.4	-1.7	-1.3	-1.5	-0.8	-1.0	-0.8	-1.0	-1.0	-1.2				
-15.5	-17.5	-18.9	-21.3	-32.5	-36.5	-29.1	-32.7	-18.9	-21.3	-18.9	-21.3	-22.3	-25.1				

[illegible][illegible][illegible]

Tekort parkeerplaatsen op privéterreinen naar tijdslip = Theoretische overloop naar openbare parkeerplaatsen
 Overschot / Tekort parkeerplaatsen bij voorzieningen naar tijdslip
 Totaal aantal (naar tijdslip beschikbare) openbare parkeerplaatsen

[illegible]

Bijlage D
Parkeerbilans in praktijk

[illegible][illegible][illegible]

Openbaar			Aantal aanwezige parkeerplaatsen						Rest	Woningen			NORM Oss	Parkeerkecijfer CROW						
			Prive											MIN	MAX					
Langsparkeren op straat	Parkeervakken	Parkeervakken voor vergunninghouders	Parkeercapaciteit totaal openbaar	Enkele optit (1)	Lange optit (1,5)	Dubbele optit (2)	Garage (0)	Parkeercapaciteit totaal op privé terrein	Parkeeren gereserveerd voor mindervalid	Totaal aantal parkeerplaatsen	Duurder	Goedkoper	Appartementen	Verschil	Benodigd	Verschil	Benodigd	Verschil		
				61	406	467	56	61	10	118	167,5	7	641,5	102,0	212,0	67,0	672,7	-31,2	648	-6,5
	14		14	3	2	1	3	26		40,0	10,0	11,0	24	71	-31,0	71,3	-31,3	82,7	-42,7	
	24		24		2	2	2	7		31,0	4,0			8	23,0	7,6	23,4	8,4	22,6	
	20		20	4	2		3	7	3	30,0	9,0	1,0	2	22,4	7,6	21,6	8,4	24,2	5,8	
	27		27					27		54,0	4,0	33,0		67,4	-13,4	63,7	-9,7	71,1	-17,1	
	7		7	13		2	14	17		24,0		18,0		32,4	-8,4	30,6	-6,6	34,2	-10,2	
	22		22	2	3	1	8,5			30,5	8,0	6,0		26,8	3,7	25,4	5,1	28,2	2,3	
	171		171	4	4		22	14	4	189,0	8,0	4,0	29	60,9	128,1	62,6	126,4	73,7	115,3	
	8		8	8	3		3	12,5		20,5		11,0		19,8	0,7	18,7	1,8	20,9	-0,4	
18		18	5	16		19	29		47,0	18,0	15,0		63	-16,0	59,7	-12,7	66,3	-19,3		
12		12	4	3	1	4	10,5		22,5	4,0	8,0		22,4	0,1	21,2	1,3	23,6	-1,1		
6		6	4	4	2	10	14		20,0	9,0			18	2,0	17,1	2,9	18,9	1,1		
6	12	18				9	8		26,0		24,0	8	53,6	-27,6	52	-26,0	59,2	-33,2		
6		6	2			4	15,5		21,5	9,0			18	3,5	17,1	4,4	18,9	2,6		
41		41	1				14	1	42,0		28,0	4	55,6	-13,6	53,2	-11,2	60	-18,0		
15		15	2	8	1	5	16		31,0	11,0	6,0		32,8	-1,8	31,1	-0,1	34,5	-3,5		
6		6	4	3		4	8,5		14,5	6,0			12	2,5	11,4	3,1	12,6	1,9		
7	45		52	2	2	2	3		55,0	2,0	47,0		88,6	-33,6	87	-28,7	93,5	-38,5		