

Onderwerp: Parkeeronderzoek Molenstraat Schijndel

Notitie

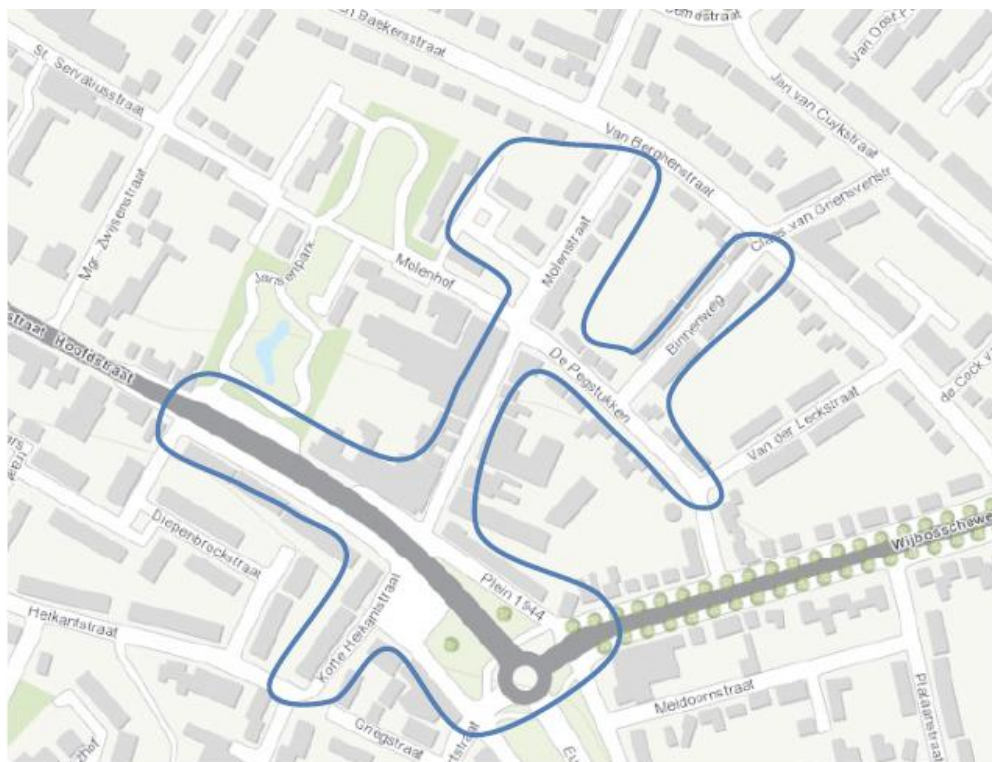
Opsteller: Ed van Savooyen

Datum: 21 maart 2013

Versie : 2.0 (definitief)

1 Vraagstelling aan Spark

Onderzoeksbureau Dufec heeft In opdracht van de gemeente Schijndel het bestaande parkeerareaal van het in onderstaand figuur weergegeven gebied in beeld gebracht en gedurende drie dagen in februari 2013 de bezetting daarvan gemeten¹.



Figuur 1. Parkeeronderzoekgebied

De Gemeente Schijndel heeft aan Spark gevraagd om op basis van de onderzoeksresultaten van Dufec een conclusie te formuleren over de mate waarin de aanwezige parkeerplaatsen en het gebruik daarvan een uitbreiding van de in het gebied aanwezige functies (conform het bestemmingsplan) mogelijk maakt.

¹ Zie rapport 'Parkeeronderzoek Molenstraat Schijndel', Dufec, februari 2013.

Daarbij zijn de volgende 3 deelvragen geformuleerd:

1. voldoet het huidige parkeeraanbod aan de huidige parkeerbehoefte;
2. biedt het huidige parkeeraanbod ruimte voor uitbreiding van de parkeerbehoefte (en zo ja, hoe veel kan de parkeerbehoefte worden uitgebreid);
3. indien er sprake van een tekort is, welke (planologische) maatregelen moeten er dan getroffen worden.

2 Het parkeeronderzoeksgebied nader beschouwd

2.1 Aanwezige functies

Volgens opgave van de gemeente Schijndel zijn in het parkeeronderzoeksgebied (zie figuur 1 op pagina 1) 147 woningen gesitueerd alsmede ca. 8.100 m² overige functies (winkel, kantoor, gezondheidszorg, industrie, bijeenkomst e.d.), waarvan 4.338 m² detailhandel in het wijkwinkelcentrum 't Zuid.

2.2 Aanwezige parkeercapaciteit en het gebruik daarvan

Uit de rapportage van Dufec blijkt dat er in het parkeeronderzoeksgebied in totaal 306 parkeerplaatsen aanwezig zijn, waarvan :

- 242 openbare parkeerplaatsen (gratis parkeren);
- 11 gehandicaptenplaatsen;
- 53 plaatsen op eigen terrein (excl. garages De Pegstukken).

Het gebruik van de parkeerplaatsen in het parkeeronderzoeksgebied kan als volgt worden samengevat.

Moment	Bezetting parkeercapaciteit			
	Totaal (306 ppl)	Openbaar (242 ppl)	Gehandicapten (11 ppl)	Eigen terrein (53 ppl)
Weekdagmiddag	196	173	5	18
Weekdagavond	149	116	6	27
Koopavond	195	164	6	25
Zaterdagmiddag	235	204	5	26

Tabel 1 "Gebruik parkeerplaatsen"

Hieruit blijkt dat het gebruik van de totale parkeercapaciteit van 306 plaatsen op zaterdagmiddag het hoogst is (235 plaatsen bezet = 77%). Echter de bezetting van de openbare parkeerplaatsen

bedraagt dan 84% en de bezetting van de gehandicaptenplaatsen en plaatsen op eigen terrein ca. 50%.

Het gebruik van de parkeercapaciteit is het laagst gedurende de weekdagavond (23:00 uur). De bezetting is dan 49% (zowel op straat, als op de gehandicaptenplaatsen en de plaatsen op eigen terrein).

Op het drukste moment (zaterdagmiddag) parkeren er 10 voertuigen niet op daartoe bestemde parkeerplaatsen in het openbaar gebied. Deze voertuigen zijn wel meegeteld in de uitkomst. Dit impliceert dat de bezetting op de formele parkeerplaatsen in werkelijkheid lager is en ca. 80% bedraagt.

De bezetting van de parkeerplaatsen op de weekdagavond (23:00 uur) – in totaal zijn dan 149 voertuigen aanwezig – komt grosso modo overeen met een bezetting die behoort bij de 147 woningen (auto's van aanwezige bewoners alsmede van bezoekers van bewoners).

Hiervan kan worden afgeleid dat er doordeweeks overdag ca. 70 voertuigen van bewoners en van bezoekers van bewoners aanwezig zijn en het restant, ca. 125 voertuigen, behoren bij personeel en bezoekers van de 8.100 m2 overige functies. De situatie op de doordeweekse dagen overdag, alsmede op de overige gemeten momenten kan als volgt worden samengevat.

Moment	Totale bezetting	Aandeel bewoners en bezoekers van bewoners	Aandeel personeel en bezoekers van overige functies
Weekdagmiddag	195	70	125
Weekdagavond	149	149	0
Koopavond	195	130	65
Zaterdagmiddag	235	100	135

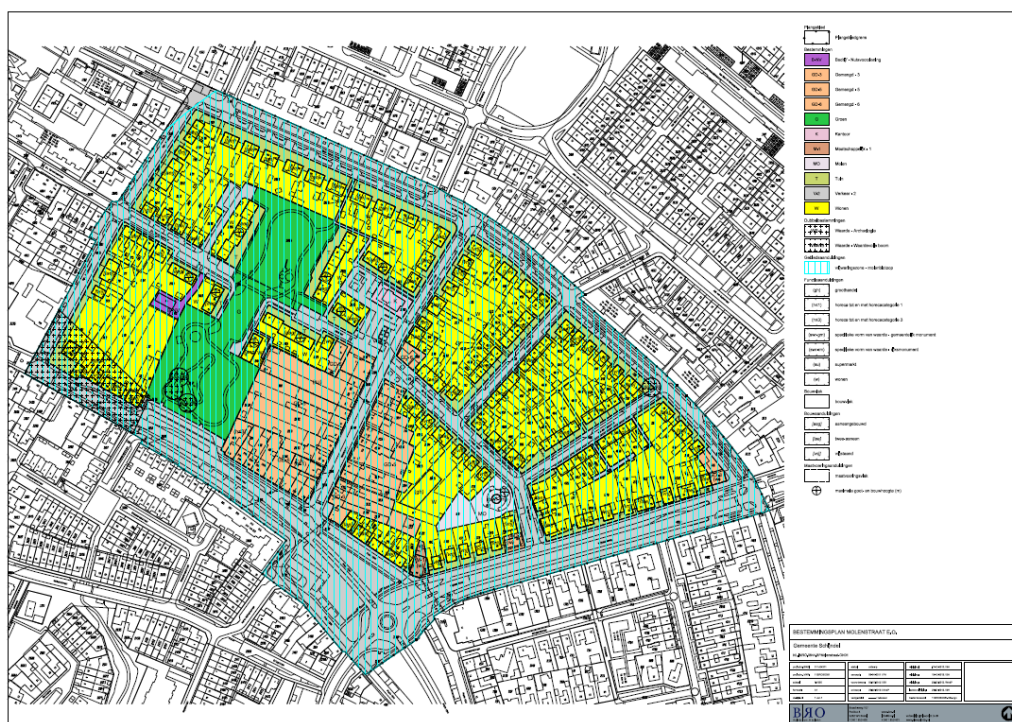
Tabel 2 "Gebruik parkeerplaatsen per doelgroep en functie"

2.3 Uitbreidingsmogelijkheid volgens Bestemmingsplan Molenstraat e.o.

Het in figuur 1. afgebeelde parkeeronderzoeksgebied is niet gelijk aan het plangebied van het Bestemmingsplan Molenstraat e.o. (hierna: bestemmingsplan). In figuur 2 op de hiernavolgende pagina is het plangebied van het bestemmingsplan weergegeven.

Het parkeeronderzoeksgebied concentreert zich op de mogelijkheden die het bestemmingsplan geeft met betrekking tot uitbreidingen of toevoegingen van functies, niet zijnde woningen.

Immers, uit het bestemmingsplan blijkt dat er geen extra woningen in het plangebied mogen komen. De bestaande woningen kunnen onder voorwaarden wel worden uitgebreid.



Figuur 2. Plangebied Bestemmingsplan Molenstraat e.o.

In het plangebied is een gemengde zone aanwezig (Molenstraat/Hoofdstraat en De Pegstukken). Het bestemmingsplan geeft daarover aan, dat:

- de bestaande detailhandel, thans ca. 4.338 m², met 10% mag worden uitgebreid;
- toevoeging van nieuwe functies mogelijk is, uitsluitend zijnde dienstverlening, publieksgerichte maatschappelijke voorzieningen, kantoren en culturele en creatieve activiteiten.

3 Conclusies en aanbevelingen

3.1 Huidig parkeeraanbod en huidige parkeerbehoefte

Het huidige aanbod binnen het parkeeronderzoeksgebied is voldoende om de parkeerbehoefte van de huidige in het parkeeronderzoeksgebied gelegen functies te faciliteren. De parkeerdruk is op zaterdagmiddag het hoogst (77%) en blijft daarmee onder de kritische grens van 85% a 90% (rekening houdend met kleine parkeerclusters en de daarbij behorende 'vol-ervaring' als de bezetting de grens van 85% a 90% bereikt).

Hierbij dienen wel de volgende kanttekeningen te worden geplaatst :

- de parkeerdruk op de openbare parkeerplaatsen is op zaterdagmiddag hoger (84%), maar dit is inclusief 10 voertuigen die niet op daartoe bestemde 'formele parkeerplaatsen' zijn geparkeerd.
- de parkeerplaatsen op eigen terrein en de gehandicaptenplaatsen zijn dan voor 50% bezet.

3.2 Faciliteren extra parkeerbehoefte en daartoe te nemen parkeermaatregelen

De totale parkeerdruk in het parkeeronderzoeksgebied bevindt zich (theoretisch) nog niet op een kritisch maximum. Op basis van de huidige gemeten maximale bezetting op zaterdagmiddag van 77% (235 van de 306 plaatsen zijn dan bezet), kan worden gesteld dat er zeker nog ruimte is voor ca. 30 a 40 extra auto's. Hiermee zou de maximale bezetting op ca. 85% a 90% uitkomen.

Echter, de praktijk toont dat een substantieel deel van de nog beschikbare parkeerplaatsen is gelegen op eigen terrein (van bewoners).

Van de openbare parkeerplaatsen kunnen er maximaal nog ca. 14 worden benut, indien ook de 10 foutief geparkeerde voertuigen daarop worden gefaciliteerd. Het openbare parkeerareaal bereikt dan een bezettingsgraad van 90% en daarmee het toelaatbare maximum.

Om extra parkeerbehoefte te kunnen faciliteren (> 14 parkeerplaatsen) zijn derhalve twee parkeermaatregelen noodzakelijk:

1. *Het stimuleren van het gebruik van parkeerplaatsen op eigen terrein.*

Omdat uit het parkeeronderzoek niet kan worden geconcludeerd of er nu bewoners ten onrechte of onnodig geparkeerd staan op de openbare parkeerplaatsen terwijl zij beschikken over een parkeerplaats op eigen terrein, zal eerst nader beschouwd moeten worden in welke mate dit parkeergedrag zich thans voordoet. Daarentegen zijn de effectieve maatregelen om dit parkeergedrag te beïnvloeden beperkt. Uiteraard kunnen betreffende bewoners hierop worden aangesproken (vrijblijvend), doch een meer dwingende maatregel impliceert het invoeren van parkeerregulering (bijv. blauwe zone, vooralsnog alleen op zaterdagmiddag) .

2. *Het uitbreiden van de formele parkeercapaciteit .*

Hiervoor dient nader beschouwd te worden welke fysieke mogelijkheden daartoe aanwezig zijn (toevoegen extra parkeervakken).

3.3 Extra parkeerbehoefte volgens bestemmingsplan en te nemen planologische maatregelen

Het bestemmingsplan maakt het niet mogelijk dat er extra woningen aan het plangebied worden toegevoegd. Wel mogen bestaande woningen onder voorwaarden worden vervangen of uitgebreid. Van deze uitbreidingen wordt niet verwacht dat dit ook tot (noemenswaardig) extra autobezit zal leiden en dat daarmee de parkeerdruk in het plangebied zal toenemen.

Het bestemmingsplan maakt het wel mogelijk dat de bestaande detailhandel met 10% kan worden uitgebreid, alsmede een toevoeging van functies zijnde dienstverlening, publieksgerichte maatschappelijke voorzieningen, kantoren en culturele en creatieve activiteiten.

Ook uitbreiding van de bestaande detailhandel met meer dan 10% is mogelijk of toevoeging van nieuwe detailhandel (met een maximum van 100 m² wvo per winkel). Maar hiervoor is reeds in het bestemmingsplan aangegeven dat dit gepaard dient te gaan met een onderbouwing ten aanzien van parkeren.

Of aan de in het bestemmingsplan benoemde mogelijke functieuitbreidingen of -toevoegingen aanvullende planologische voorwaarden moeten worden verbonden (eigen parkeerplan opstellen waarbij de parkeerbehoefte op eigen terrein wordt opgelost), is afhankelijk van de mate waarin de maatregelen uit paragraaf 3.2 kunnen worden geëffectueerd.

Een uitbreiding of toevoeging van een functie die op zaterdagmiddag geen parkeerbehoefte genereert (bijv. kantoren of publieksgerichte maatschappelijk functies) kan probleemloos aan het gebied worden toegevoegd. De bestaande, openbare parkeercapaciteit is dan ruim voldoende om de parkeerbehoefte te faciliteren.

De overige functies zullen in meer of mindere mate altijd op zaterdagmiddag een extra parkeerbehoefte genereren. De bestaande parkeerdruk (op de openbare parkeerplaatsen) laat voor deze functies nog slechts in beperkte mate uitbreidingen of -toevoegingen toe. De som van de extra parkeerbehoefte op zaterdagmiddag mag dan niet groter zijn dan 14 parkeerplaatsen. Voor uitbreidingen of toevoegingen die meer dan 14 parkeerplaatsen nodig hebben geldt dan de planologische randvoorwaarde van een onderbouwing ten aanzien van parkeren (oplossen op eigen terrein).

Van deze overige functies is het de functie detailhandel, voor wat betreft de hoogte van de parkeernorm en het aanwezigheidspercentage op zaterdagmiddag, die de meeste extra parkeervraag genereert.

Uit het gehouden parkeeronderzoek van Dufec (februari 2013) kan worden afgeleid dat de huidige detailhandelfuncties gemiddeld 2,0 a 2,5 parkeerplaatsen per 100 m² nodig hebben om de bezoekers van deze detailhandelfuncties die met de auto komen te kunnen faciliteren.


Volgens de CROW kencijfers (publicatie 317, weinig stedelijk, rest bebouwde kom) zou het gaan om ca. 5,0 parkeerplaatsen per 100 m2. De uit het gehouden parkeeronderzoek van Dufec te kalibreren parkeernorm voor detailhandel wijkt dus sterk af van de CROW-kencijfers. Een verklaring hiervoor is dat het merendeel (90%) van de bezoekers uit Schijndel komt (waarvan ongeveer de helft uit Schijndel-Oost en Wijbosch) en ook de meerderheid (67%) van alle bezoekers slechts bij 1 winkel komt en dus een korte verblijfsduur heeft. Dit impliceert een laag aandeel auto in de modal-split alsmede een hoge gebruiksintensiteit van de parkeerplaatsen (turn-over).

Het uitgangspunt is dat uitbreiding en/of toevoegingen van functies in de Molenstraat niet leiden tot uitbreiding van het verzorgingsgebied van deze functies. Wijkwinkelcentrum 't Zuid heeft en houdt een wijkwinkelfunctie voor Zuidoost Schijndel en Wijbosch. Dit zou een motief kunnen zijn om de gekalibreerde parkeernorm van 2,5 parkeerplaats per 100 m2 detailhandel van toepassing te verklaren voor de toekomstige uitbreiding en/of toevoegingen van detailhandelsfuncties. Echter, een bestemmingsplan heeft een planperiode van 10 jaar en moet daarmee kunnen anticiperen op een mogelijke intensivering van het huidige detailhandelsgebruik als gevolg van uitbreiding of nieuwvestiging. Om die reden wordt de voorkeur gegeven om het 'theoretische' parkeerkencijfer van het CROW (5 parkeerplaatsen per 100 m2 detailhandel) als parkeernorm te hanteren.

Als we op basis hiervan de toegestane uitbreiding van 10% van de bestaande detailhandel nader beschouwen bedraagt de daarbij behorende extra parkeervraag 22 parkeerplaatsen (10% van $4.338 \times 5,0$ ppl per 100 m2). Om deze extra parkeervraag te kunnen faciliteren zijn alleen de parkeerplaatsen in het openbaar gebied geschikt. In onderstaande tabel zijn volledigheidshalve de in praktische zin nog beschikbare openbare parkeerplaatsen (maximale bezetting = 90% = 208 parkeerplaatsen) afgezet tegen het benodigd aantal parkeerplaatsen bij uitbreiding van de detailhandel met 10%.

Moment	Praktisch beschikbaar	Benodigd (o.b.v. 5,0 ppl per 100 m2)	Overschot of tekort
	Totaal	Minimaal	
Weekdagmiddag	45	14	+ 31
Weekdagavond	102	2	+100
Koopavond	54	16	+ 38
Zaterdagmiddag	14	22	- 8

Tabel 3 Bestaand overschot openbare parkeerplaatsen versus uitbreiding detailhandel met 10%



De parkeervraag die is gerelateerd aan de mogelijke uitbreiding van de detailhandel heeft een omvang die op doordeweekse dagen inpasbaar is in de bestaande parkeersituatie. Op deze momenten in de week is er ruim voldoende parkeercapaciteit.

Op zaterdagmiddag ontstaat er een situatie waarbij de parkeerdruk oploopt tot meer dan 90%. Dit impliceert dat zodra de extra parkeerbehoefte op zaterdagmiddag meer dan 14 parkeerplaatsen bedraagt, de voorgestelde parkeermaatregelen moeten kunnen worden geëffectueerd (stimuleren gebruik plaatsen op eigen terrein, uitbreiden openbare parkeercapaciteit) dan wel de planologische maatregel van toepassing moet worden verklaard (eigen parkeerplan opstellen waarbij de parkeerbehoefte op eigen terrein wordt opgelost).