

Parkeerbalans 2014 en 2020

Centrumgebied Venray



Empaction B.V.

Eindhoven, 19 september 2014

Versie: definitief

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	Uitleg en verantwoording werkwijze	4
2.1	Algemeen.....	4
2.2	Theoretische parkeerbalans	4
2.3	Praktijktoets ‘theoretische’ parkeerbalans	6
2.4	Parkeerbalans 2020	7
3	Resultaten ‘theoretische’ parkeerbalans 2014	8
4	Analyse parkeertellingen – praktijktoets	9
4.1	Resultaten centrumgebied	9
4.2	Resultaten schil	13
4.3	Praktijktoets theoretische balans.....	16
4.4	Trends parkeeruren bezoekers	17
4.5	Resumé parkeertellingen	19
5	Resultaten parkeerbalans 2020.....	20
5.1	Overzicht relevante ontwikkelingen	20
5.2	Parkeerbehoefte toekomstige ontwikkelingen.....	20
5.3	Parkeerbalans 2020.....	23
6	Conclusies en aanbevelingen	25
6.1	Conclusies.....	25
6.2	Aanbevelingen.....	27
	Bijlagen	28
	Bijlage 1 – Achtergrondinformatie ontwikkelingen functies en parkeeraanbod 2014 versus 2010.	28
	Bijlage 2 – Achtergrondinformatie ontwikkelingen functies en parkeeraanbod 2020.....	29
	Bijlage 3 – Functie- en parkeerdata.....	32
	Bijlage 4 – Parkeernormen en aanwezigheidspercentages	33
	Bijlage 5 – Analyse bezoekersparkeren Venray	34
	Bijlage 6 – Parkeerbalans 2020 per deelgebied	36

1 Inleiding

De gemeente Venray wil een actueel inzicht in de parkeersituatie van het centrumgebied. Gezien diverse toekomstige ontwikkelingen in de stad is tevens een doorkijk naar de parkeersituatie in 2020 gewenst, zodat de gemeente vervolgens keuzes kan maken voor het toekomstige parkeerbeleid. De gemeente Venray heeft Empaction gevraagd voor advies en ondersteuning bij de uitwerking en beoordeling van de parkeerbalans.

Een parkeerbalans is een *middel* om te komen tot een cijfermatig inzicht in de (on)balans tussen *parkeervraag* en *parkeeraanbod* binnen een bepaald gebied. Nieuwe ontwikkelingen zijn vaak de aanleiding voor het opstellen van een parkeerbalans om zo vast te kunnen stellen wat er in kwantitatieve zin moet gebeuren om te voorkomen dat de parkeerbehoefte behorende bij het ontwikkelprogramma tot parkeertekorten in de omgeving leidt. De stap na de uitvoering van de berekeningen is ook belangrijk: hoe worden de cijfers geïnterpreteerd, welke conclusies zijn hieruit op te maken en op hoe kan er op slimme en praktische wijze invulling worden gegeven aan de parkeeropgave? De conclusies en aanbevelingen in de voorliggende rapportage kunnen derhalve het vertrekpunt vormen voor toekomstige beleidsafwegingen en keuzes ten aanzien van functies en de realisatie van bijbehorende parkeervoorzieningen.

Empaction heeft voor de gemeente Venray in 2010 een parkeerbalans voor het centrumgebied uitgewerkt. Voor de vergelijkbaarheid zijn de uitgangspunten in deze parkeerbalans en de aanpak voor het opstellen van de parkeerbalans zoveel mogelijk gelijk gehouden. Naast de theoretische parkeerbalans wordt de huidige praktijksituatie beschreven en beoordeeld. Hiervoor worden de parkeertellingen van bureau Datacount geanalyseerd en financiële informatie aangeleverd door de gemeente Venray.

Deze notitie schetst eerst de gehanteerde werkwijze (paragraaf 2). Vervolgens wordt in paragraaf 3 het resultaat van de ‘theoretische’ parkeerbalans 2014 gepresenteerd. In paragraaf 4 wordt aan de hand van de parkeertellingen en financiële parkeergegevens een praktijktoets uitgevoerd, waarna in paragraaf 5 de parkeerbalans voor 2020 wordt uitgewerkt. Tot slot volgt in paragraaf 6 een resumé en aanbevelingen voor het vervolgtraject.

2 Uitleg en verantwoording werkwijze

2.1 Algemeen

Bij het opstellen van een parkeerbalans is het van belang om een goed onderscheid te maken tussen de kwantitatieve (feitelijke) en kwalitatieve (beleidsmatige) gegevens.

Kwantitatieve gegevens zijn feitelijke gegevens zoals:

- Aantallen woningen, m2 bvo winkels m2 bvo kantoor, overige functies;
- Toekomstige ontwikkelingen;
- De aanwezige parkeercapaciteit in de (aangrenzende) deelgebieden.

Kwalitatieve gegevens zijn gegevens die afhankelijk kunnen zijn van gemeentelijk beleid en waarvoor keuzes mogelijk zijn. Dit betreft onder andere:

- Gemeentelijke parkeernormen van de verschillende functies;
- (Maximale) loopafstanden tussen de parkeervoorzieningen en de functies: overlooptmogelijkheden tussen deelgebieden;
- Dubbelgebruik en de beleidsregels daaromtrent, waarbij gebruik kan worden gemaakt van de beleidsnota parkeernormen gemeente Venray (december 2013);

Het benodigde aantal parkeerplaatsen (de parkeervraag) wordt ingeschat op basis van de gemeentelijke parkeernormen. Deze berekening geeft inzicht in de ‘theoretische’ parkeerbalans van de huidige situatie (jaar 2014). Dit is de parkeersituatie zoals deze zou zijn als de parkeervraag van functies zich conform de gemeentelijke parkeernormen voordoet. De daadwerkelijke parkeersituatie wordt in kaart gebracht met behulp van parkeertellingen.

2.2 Theoretische parkeerbalans

De parkeerbalans wordt opgesteld voor het centrumgebied van de gemeente Venray. Het centrumgebied bestaat uit de deelgebieden C1, C2, C3, C4 en C5.

De overige deelgebieden (N1, N2, NW, O1, O2, W, Z1 en Z2) vormen de schil rondom het centrum van Venray.

2.2.1 Functies en parkeeraanbod

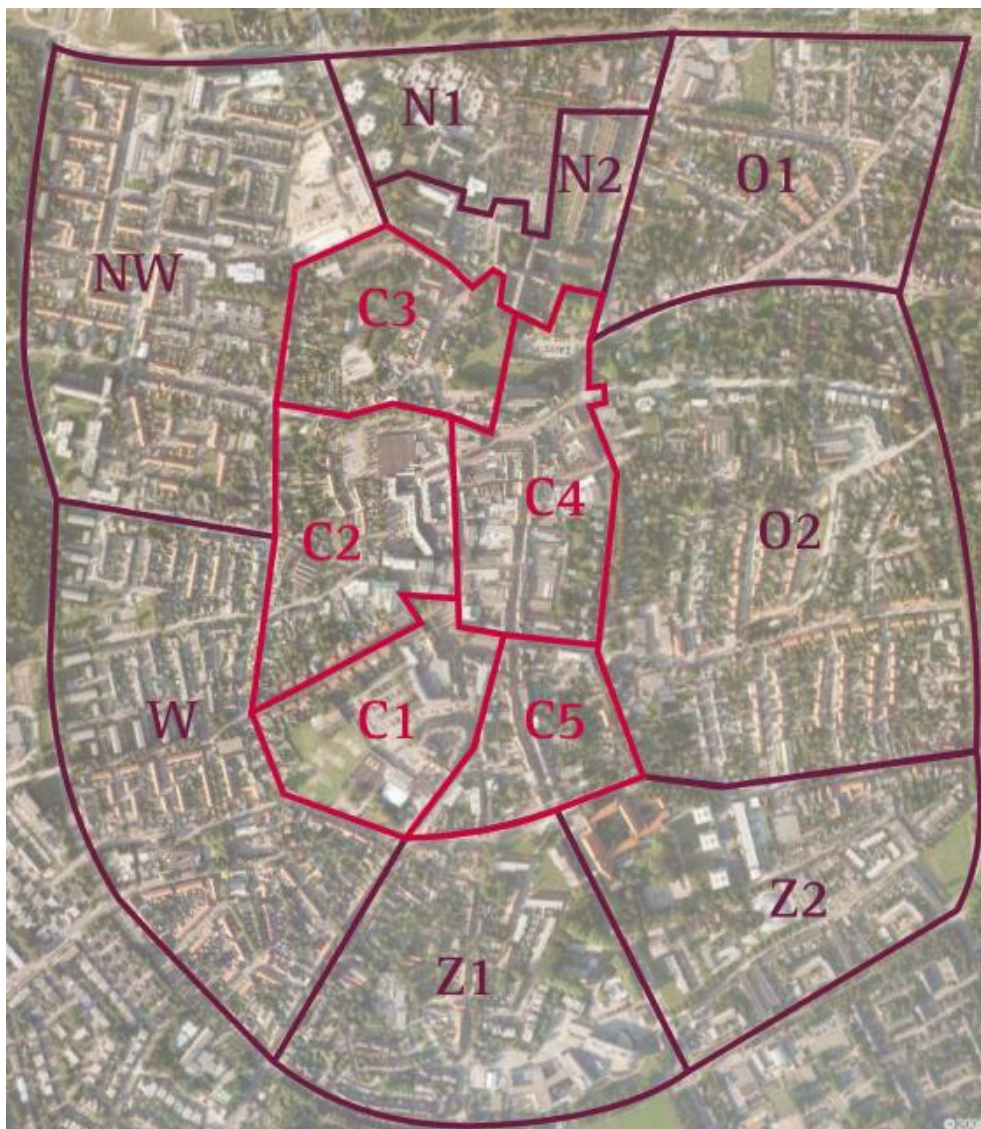
Voor het opstellen van de parkeerbalans 2014 wordt de functiedata uit de parkeerbalans van 2010 als uitgangspunt gehanteerd. In 2010 zijn ten behoeve van de parkeerbalans de aanwezige functies geïnventariseerd aan de hand van het gemeentelijk WOZ-bestand. Op basis van een overzicht van de ontwikkelingen die zich vanaf 2010 hebben voorgedaan (zie bijlage 1) zijn mutaties op het functieaanbod inzichtelijk gemaakt die van invloed zijn op de parkeerbalans (openbare parkeergelegenheid). Gerealiseerde functies na 2010 die geen invloed hebben op de openbare parkeergelegenheid zijn in de parkeerbalans buiten beschouwing gelaten.

Eind juni/begin juli 2014 heeft Bureau Datacount het parkeeraanbod in het centrumgebied van Venray geïnventariseerd en vastgelegd. In het centrumgebied (deelgebieden C1, C2, C3, C4 en C5) en de schil (deelgebieden N1, N2, NW, O1, O2, W, Z1, Z2) liggen in totaal 2.342 pp waar betaald moet worden. Dit aantal is inclusief het parkeeraanbod van de terreinen achter de slagboom (Blekersveld en Raadhuisplein) en de parkeergarages (Gouden Leeuw en Van Schaijk) met een totale capaciteit van 775 plaatsen. Verder bevinden zich in het centrumgebied en de schil in totaal 2.103 ongereguleerde pp (vrij parkeren), 79 pp gereserveerd voor vergunninghouders, 13 blauwe zone pp,

72 gehandicapten pp en 2.514 pp op eigen terrein¹ (stallingsgarages, terreinen, garageboxen en opritten).

omvang parkeren – 2014	centrumgebied	schil	
aantallen conform Datacount rapport	C1, C2, C3, C4, C5	N1, N2, NW, O1, O2, W, Z1, Z2	totaal 2014
openbare parkeerplaatsen - betaald	1.520	822	2.342
openbare parkeerplaatsen – vrij	10	2.093	2.103
exclusieve vergunninghoudersplaatsen	42	37	79
blauwe zone parkeerplaatsen	0	13	13
gehandicapten parkeerplaatsen	27	45	72
parkeren 'eigen terrein'	939	1.575	2.514
Totaal	2.538	4.585	7.123

Tabel: Omvang parkeercapaciteit in het centrumgebied en de schil



Afbeelding: Indeling deelgebied centrum en schilgebied Venray

¹ De parkeercapaciteit op eigen terrein is in 2014 niet opnieuw geïnventariseerd. Verondersteld wordt dat er in het aanbod van parkeren op eigen terrein zeer beperkt mutaties hebben voorgedaan. Daar waar mutaties zijn hebben deze veelal te maken met nieuw gerealiseerde functies die in de eigen parkeerbehoefte voorzien. Deze functies hebben nagenoeg geen effect op het gebruik van openbare parkeergelegenheid en worden in de parkeerbalans buiten beschouwing gelaten.

2.2.2 Parkeernormen en aanwezigheidspercentages

In december 2013 heeft de gemeente Venray haar parkeernormen vastgesteld in de beleidsnota parkeernormen Venray. Deze parkeernormen zijn gebaseerd op de parkeerkcijfers van het CROW en de studie die Empaction in 2010 heeft uitgevoerd. In deze studie is geconcludeerd dat het minimum parkeerkcijfer van het CROW in het centrumgebied het beste aansluit bij de praktijkcijfers. De gemeente Venray heeft er daarom voor gekozen om dit minimum kencijfer als uitgangspunt te nemen bij het definiëren van haar parkeernormen voor het centrumgebied.

In de parkeerbalans wordt specifiek onderscheid gemaakt in het aandeel vaste gebruikers (bewoners en werkers) en het aandeel bezoekers. Afhankelijk van het type functie kunnen de wensen en eisen ten aanzien van de parkeerplaatsen voor vaste gebruikers en bezoekers namelijk variëren, waardoor verschillende parkeeroplossingen nodig zijn. Sommige functies wensen bijvoorbeeld plaatszekerheid of accepteren een maximale loopafstand.

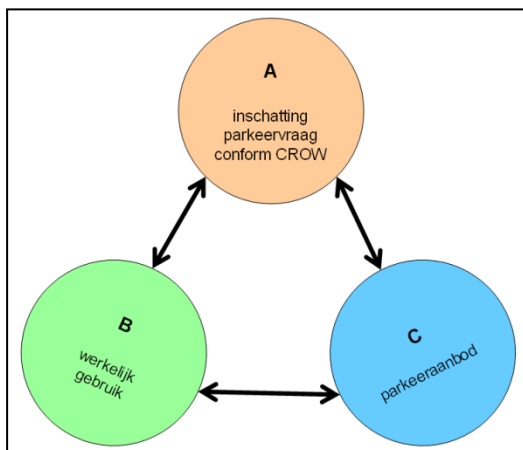
Om de mogelijkheden van dubbelgebruik in kaart te brengen is gebruik gemaakt van de aanwezigheidspercentages conform de beleidsnota. **Bijlage 4** bevat een overzicht van de gehanteerde parkeernormen en aanwezigheidspercentages.

2.2.3 Acceptabele parkeersituatie

Van een acceptabele parkeersituatie is sprake als de zoektijd naar een parkeerplaats beperkt blijft. Wanneer de zoektijd toeneemt, zal de bereikbaarheid van een locatie afnemen en de verkeersoverlast voor de omgeving toenemen. Binnen de gemeente Venray wordt naar aanleiding van eerder onderzoeken een parkeerdruk van 85% als 'norm' gebruikt voor een acceptabele parkeersituatie. Bij de beoordeling van de toekomstige parkeersituatie wordt deze 'norm' toegepast en bekeken of de parkeervraag en het parkeeraanbod met elkaar in balans zijn. Bij een parkeerdruk lager dan 85% is dit het geval. Bij een parkeerdruk hoger dan 85% zijn er nog parkeerplaatsen beschikbaar, maar wordt niet meer gesproken van in balans zijn. Bij een parkeerdruk hoger dan 100% overstijgt de parkeervraag het parkeeraanbod en kan gesproken worden van een tekort aan parkeerplaatsen.

2.3 Praktijktoets 'theoretische' parkeerbalans

De berekeningen voor de parkeerbalans 2014 op basis van de gemeentelijke parkeernormen geven inzicht in de 'theoretische' parkeerbalans. De daadwerkelijke parkeersituatie wordt in kaart gebracht door parkeertellingen. Deze parkeertellingen worden gebruikt als controle voor de uitkomsten van de 'theoretische' parkeerbalans. Bij deze toets wordt inzichtelijk gemaakt hoe de praktische parkeersituatie scoort ten opzichte van de parkeernormen van Venray.



Afbeelding: De theorie wordt getoetst aan de praktijk

2.4 Parkeerbalans 2020

In de parkeerbalans 2020 wordt het effect van verwachte ontwikkelingen tot het jaar 2020 inzichtelijk gemaakt. Voor de toekomstige situatie (parkeerbalans 2020) is in overleg met de gemeentelijke projectleider bepaald welke belangrijke projectontwikkelingen plaats gaan vinden.

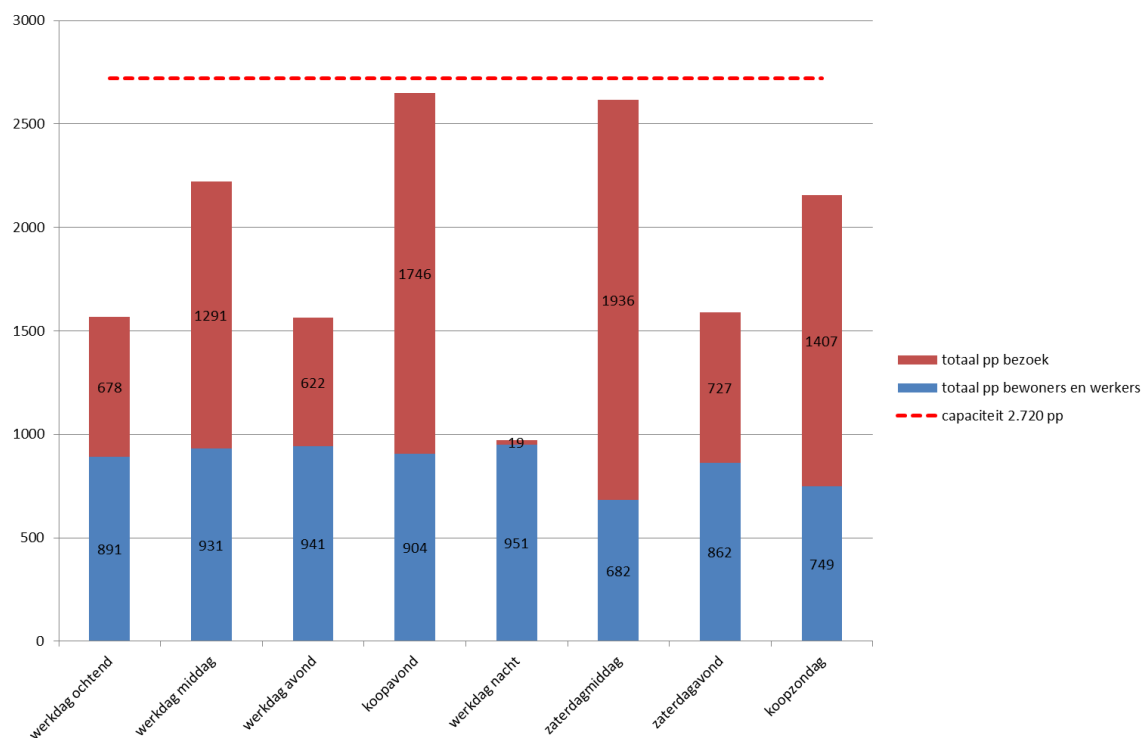
Ook hiervoor geldt dat alleen toekomstige ontwikkelingen die van invloed zijn op het gebruik van openbare parkeergelegenheid worden opgenomen in de parkeerbalans 2020. Dit betekent dat ontwikkelingen die naar verwachting zullen voorzien in voldoende parkeeraanbod op eigen terrein in de parkeerbalans 2020 buiten beschouwing zijn gelaten. De resultaten van de parkeerbalans 2020 worden vervolgens gepresenteerd op deelgebiedniveau.

Bijlage 2 bevat een tabel en overzichtskaart van de relevante ontwikkelingen en projecten die beschouwd en zijn meegenomen in de parkeerbalans voor 2020.

3 Resultaten 'theoretische' parkeerbalans 2014

In deze paragraaf worden de resultaten van de parkeerbalans alleen voor het totale centrumgebied gepresenteerd. De lokale verschillen tussen vraag en aanbod op deelgebiedniveau worden buiten beschouwing gelaten. De toegepaste functie- en parkeerdata zijn opgenomen in bijlage 3.

In onderstaande grafiek is de theoretische parkeervraag op basis van de parkeernormen van Venray per onderscheiden periode weergegeven.



Grafiek: Theoretische parkeerbalans 2014

In vergelijking met de parkeerbalans uit 2010 wordt met het toepassen van de parkeernormen van Venray de parkeerbehoefte lager ingeschat. Op basis van deze theoretische parkeerbalans blijkt dat er geen sprake is van een tekort aan parkeerplaatsen. De parkeerdruk is het hoogste in het centrumgebied op een koopavond (97%) en een zaterdagmiddag (96%). Ook op de overige momenten in de week is er volgens de berekening sprake van een overschot aan parkeerplaatsen.

In tegenstelling tot de parkeerbalans uit 2010 is geen sprake meer van een (theoretisch) tekort aan parkeerplaatsen.

Periode	berekende parkeervraag 2010	berekende parkeervraag 2014	parkeeraanbod 2014	parkeerdruk
werkdag ochtend	1.604	1.569	2.720	58%
werkdag middag	2.543	2.222	2.720	82%
werkdag avond	2.028	1.563	2.720	57%
Koopavond	3.369	2.650	2.720	97%
werkdag nacht	-	970	2.720	36%
zaterdagmiddag	2.800	2.618	2.720	96%
Zaterdagavond	1.511	1.589	2.720	58%
Koopzondag	2.340	2.156	2.720	79%

Tabel: Theoretische parkeerbalans 2010 versus 2014 (parkeernormen Venray)

4 Analyse parkeertellingen – praktijktoets

Eind juni/begin juli 2014 is een parkeeronderzoek uitgevoerd door Datacount. Vergelijkbare parkeeronderzoeken zijn uitgevoerd in 2006 en 2010. Bij het onderzoek in 2014 is gebruik gemaakt van de deelgebied- en sectie-indeling conform de eerdere onderzoeken. In deze paragraaf worden de resultaten van de parkeeronderzoeken gebruikt om de werkelijke parkeersituatie in kaart te brengen en de uitkomsten van de ‘theoretische’ parkeerbalans uit paragraaf 3 te toetsen aan de praktijk (paragraaf 4.3). Eerst worden in paragraaf 4.1 (centrumgebied) en 4.2 (schil) de resultaten van de onderzoeken met elkaar vergeleken. Vervolgens wordt in paragraaf 4.3 de trend in de parkeersituatie van Venray beschreven en de parkeersituatie van 2014 beoordeeld.

4.1 Resultaten centrumgebied

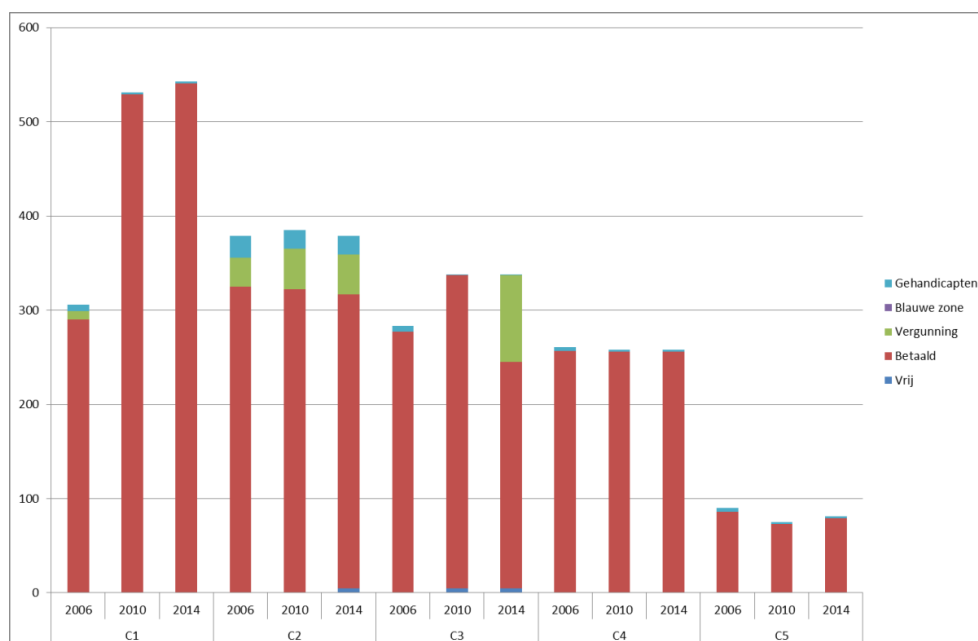
4.1.1 Ontwikkeling parkeercapaciteit

In de analyse van de parkeertellingen zijn de uitgevoerde parkeertellingen van 2006, 2010 en 2014 betrokken. Op deze wijze ontstaat een beeld van de ontwikkeling en trends van het parkeeraanbod en de parkeervraag in het centrumgebied Venray.

In het centrumgebied is de parkeercapaciteit over de jaren heen per saldo met respectievelijk 285 pp (2010) en 12 pp (2014) toegenomen. De toename van de parkeercapaciteit in 2010 is vanwege de realisatie van parkeergarage de Gouden Leeuw is en de (tijdelijke) ingebruikname van parkeerterrein Langeweg in gebied C1. In 2014 hebben zich ten opzichte van 2010 minimale verschuivingen in de beschikbare parkeercapaciteit voorgedaan.

deelgebied	capaciteit 2006	capaciteit 2010	capaciteit 2014
C1	299	529	541
C2	356	365	359
C3	277	337	337
C4	257	256	256
C5	86	73	79
totaal centrum	1.275 pp	1.560 pp	1.572 pp

Tabel: Omvang parkeercapaciteit in het centrumgebied (excl. gehandicaptenplaatsen en laad- en losplaatsen)

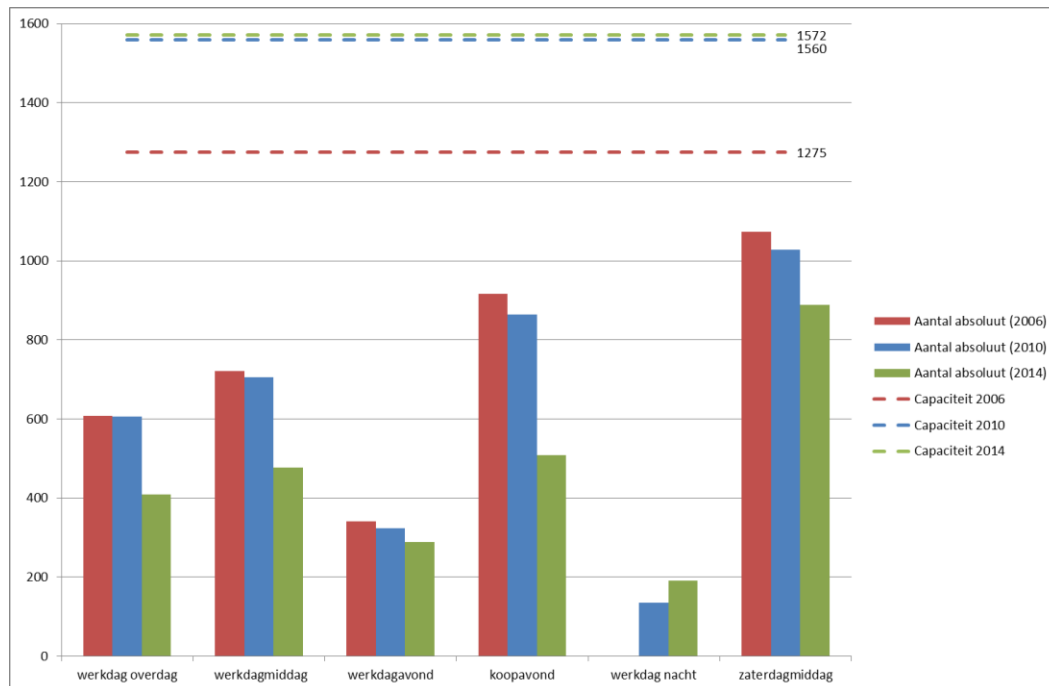


Tabel en grafiek: Ontwikkeling parkeercapaciteit in centrumgebied 2006 – 2010 - 2014

In deelgebied C3 heeft in 2014 een verschuiving plaatsgevonden in het aantal beschikbare betaalde parkeerplaatsen. Het parkeerregime op parkeerterrein Hoenderstraat (92 pp) is gewijzigd van betaald parkeren naar vergunninghouderparkeren.

4.1.2 Ontwikkeling parkeerdruk

Om de ontwikkeling in parkeerdruk inzichtelijk te maken zijn het aantal geregistreerde voertuigen (absolute aantallen) in de parkeeronderzoeken van 2006, 2010 en 2014 op een aantal momenten met elkaar vergeleken.



Grafiek: Ontwikkeling aantal auto's in centrumgebied 2006 – 2010 - 2014

In 2010 is vastgesteld dat er in het centrumgebied van Venray in een gemiddelde week circa 4% minder auto's geparkeerd dan in 2006². In 2014 zien we ten opzichte van de meting in 2010 opnieuw een daling van de parkeerdruk. Gemiddeld is in 2014 op alle telmomenten het aantal geparkeerde auto's afgenomen ten opzichte van 2010. Op een koopavond is deze daling het sterkst, maar ook op zaterdagmiddag is een daling van het aantal geparkeerde auto's waarneembaar.

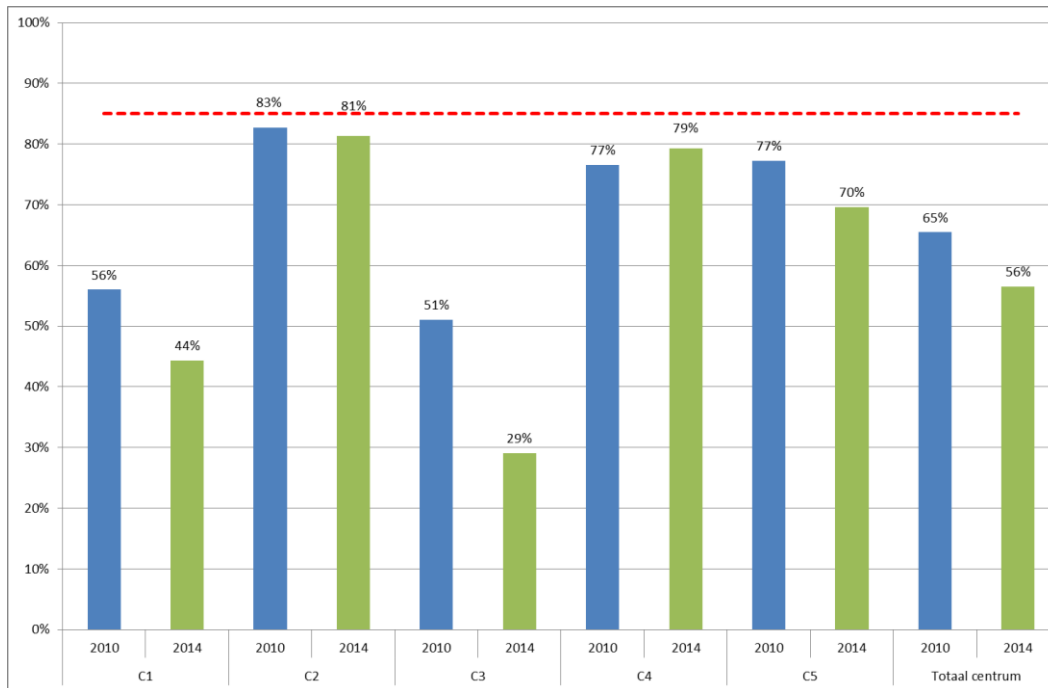
4.1.3 Beoordeling parkeerdruk 2014

Op werkdagen blijft de parkeerdruk in het centrumgebied ruim onder de acceptabele grens van 85%. Op straatsectieniveau ligt de bezettingsgraad incidenteel een paar keer hoger dan 85%, maar op dat moment zijn er voldoende alternatieve parkeermogelijkheden beschikbaar.

Zaterdagmiddag blijft het maatgevende moment in het centrum van Venray, maar toont vanaf het begin van de metingen in 2006 een dalende trend. Zo bedroeg de parkeerdruk op zaterdagmiddag in 2006 nog gemiddelde 88%. In 2010 was de parkeerdruk op zaterdagmiddag gedaald naar 65%, mede door uitbreiding van het parkeeraanbod. In 2014 zien we opnieuw een verlaging van de parkeerdruk

² Deze daling werd veroorzaakt door het vertrek van de bedrijven Praxis en Leenbakker uit het centrumgebied. Deze winkels waren gevestigd op de plek waar parkeergarage de Gouden Leeuw is gerealiseerd. De parkeercapaciteit is in 2010 met 285 pp toegenomen. Dit resulteerde op alle momenten van de week in een aanzienlijke verlaging van de parkeerdruk.

naar gemiddeld 56%. In absolute aantallen betekent dat er op zaterdagmiddag 140 voertuigen minder in het centrum van Venray geparkeerd staan ten opzichte van 2010.



Grafiek: Ontwikkeling parkeerdruk centrumgebied 2010 – 2014 (zaterdagmiddag 15.00 uur)

Uitgezonderd deelgebied C4 is in alle deelgebieden de parkeerdruk in 2014 gedaald ten opzichte van 2010. Deelgebied C2 en C4 kennen de hoogste bezettingsgraad, maar blijven precies binnen de grens van 85%.

In **deelgebied C1** bevindt zich de grootste parkeerlocatie in Venray, parkeergarage de Gouden Leeuw (376 pp). Deze parkeergarage heeft op basis van het parkeeronderzoek een lagere bezetting dan in 2010. De hoogst gemeten bezettingsgraad bedraagt op zaterdagmiddag 42%. Op basis van de financiële gegevens blijkt echter dat parkeergarage Gouden Leeuw vanaf 2010 gemiddeld een betere bezetting heeft (zie paragraaf 4.4). De lagere bezetting tijdens het parkeeronderzoek in 2014 is een momentopname en blijkt dus niet conform de trend. De lagere parkeerdruk in gebied C1 komt ook vanwege een lagere bezetting van parkeerterrein Langeweg (122 pp). Op zaterdagmiddag is hier de bezetting 32%.

In **deelgebied C2** hebben weinig verschuivingen plaatsgevonden. Het parkeerterrein Blekersveld (186 pp) kent op zaterdagmiddag een hoge bezetting van 85%, maar is ten opzichte van 2010 wel in populariteit geminderd.

Deelgebied C3 kent de grootste verlaging van de parkeerdruk. De parkeerterreinen Mgr. Goumansplein (96 pp) en het parkeerterrein St. Jozefweg (101 pp) hebben in 2014 een betere bezetting, maar hebben beide nog veel restcapaciteit. De bezetting van deze terrein samen bedraagt op zaterdagmiddag gemiddeld 44% (in 2010: 32%). De grote verlaging van de parkeerdruk komt vanwege de regimewijziging op parkeerterrein Hoenderstraat (92 pp). Deze voorheen betaalde parkeerlocatie met een bezetting op zaterdagmiddag van 93%, heeft door de regimewijziging naar vergunningparkeren op zaterdagmiddag een bezetting van slechts 1%.

Deelgebied C4 heeft een iets hogere parkeerdruk. Het parkeerterrein Raadhuisplein is in populariteit geminderd en heeft een bezetting van 79% (in 2010: 96%). Daarentegen staan er in dit deelgebied meer auto's geparkeerd in parkeergarage Van Schaijk (2014: 86%; 2010 61%).

In **deelgebied C5** zien we een verlaging van de parkeerdruk op alle in het gebied aanwezige straten. Omdat in dit deelgebied slecht 83 pp aanwezig zijn, gaat het hier in absolute aantallen om slechts enkele auto's minder.

De parkeersituatie in het centrumgebied van Venray anno 2014 kan als acceptabel worden omschreven. Op basis van de parkeertellingen blijkt dat er een dalende trend is in de parkeerdruk in het centrumgebied. Tijdens het maatgevende piekmoment (zaterdagmiddag) dient opgemerkt te worden dat enkele parkeerterreinen een goede bezetting hebben, terwijl er in parkeergarage de Gouden Leeuw nog relatief veel restcapaciteit aanwezig is.

4.1.4 Ontwikkeling parkeermotief

In zowel 2006 als 2010, is ook in 2014 onderzoek gedaan naar het parkeermotief. In het centrumgebied is het parkeermotief bepaald op basis van de aanwezigheid van een bewoners- of bedrijfsvergunning of parkeerticket. De geparkeerde auto's op de parkeerterreinen en in de parkeergarages zijn meegenomen als doelgroep bezoekers.

De vergunningregistraties zijn uitgevoerd op dinsdag tussen 11.00 en 12.00 uur.

Centrumgebied	2006	2010	2014
aandeel bewoners en werkers	7%	19%	29%
aandeel bezoekers	93%	81%	71%

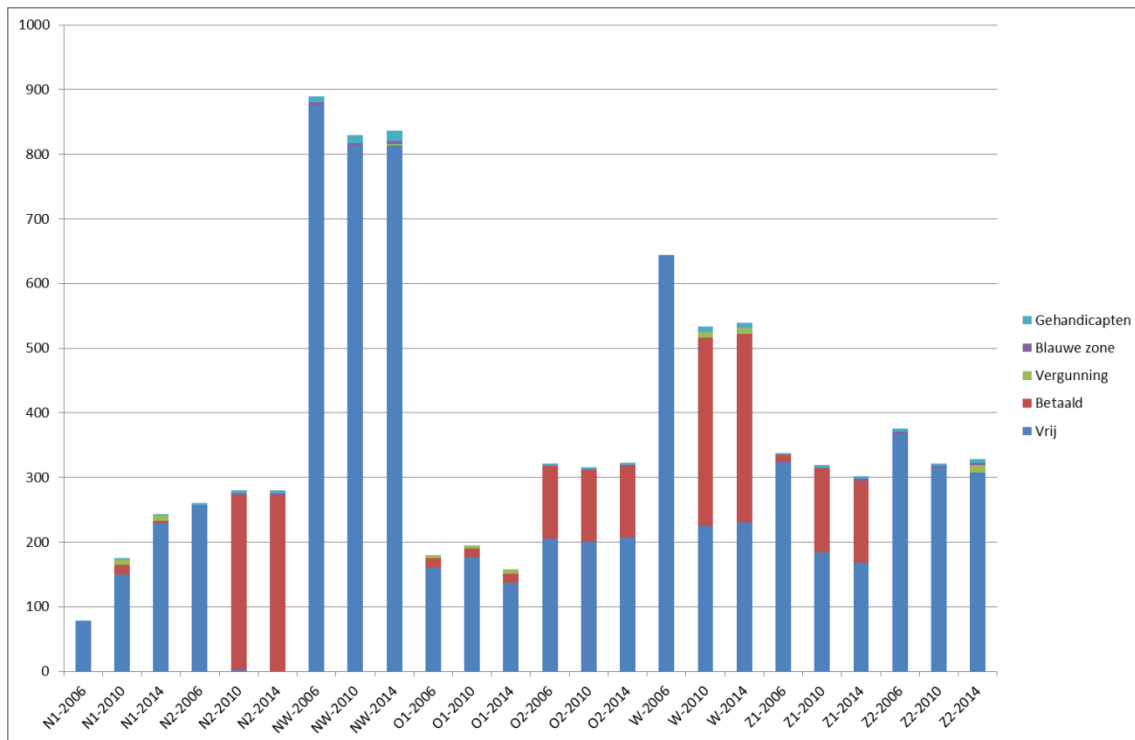
Tabel: Ontwikkeling parkeermotief in centrumgebied 2006, 2010, 2014

Uit bovenstaande tabel kan worden afgeleid dat er vanaf 2006 relatief meer vergunninghouders parkeren in het centrumgebied. De toename van het aantal vergunninghouders in 2010 kwam doordat de uitgifte van vergunningen mede door de uitbreiding van het gereguleerd gebied aanzienlijk is toegenomen. In 2014 zien we dat het aandeel vergunninghouders verder is toegenomen. Dit heeft niet zozeer te maken dat het daadwerkelijk aantal vergunninghouders is gestegen, maar wordt veroorzaakt doordat het aantal geparkeerde bezoekers in het centrum van Venray is teruggelopen.

4.2 Resultaten schil

4.2.1 Ontwikkeling parkeercapaciteit

In de deelgebieden in de schil is de parkeercapaciteit ten opzichte van 2010 per saldo met 35 pp toegenomen. Dit komt hoofdzakelijk door kleinschalige herinrichting en reconstructie van openbaar gebied. In onderstaande afbeelding staat de parkeercapaciteit per deelgebied over de jaren 2006, 2010 en 2014 weergegeven.



Afbeelding: Ontwikkeling parkeercapaciteit schil in 2006, 2010 en 2014 0

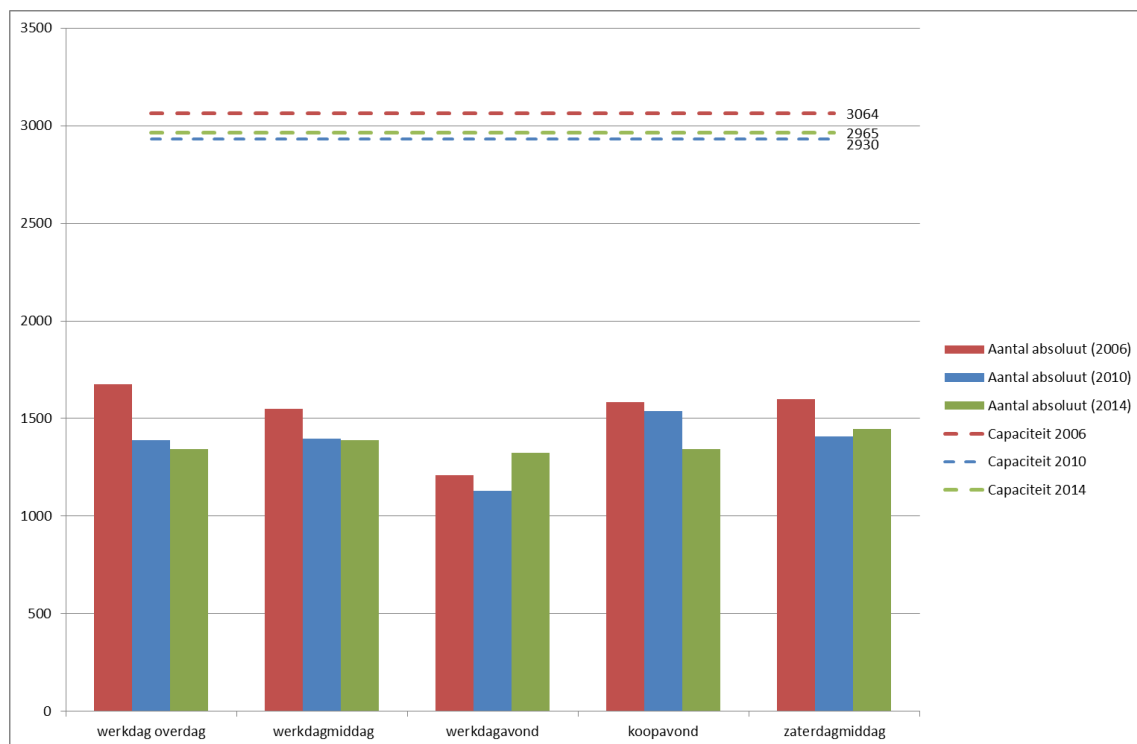
4.2.2 Ontwikkeling parkeerdruk

Om de ontwikkeling in parkeerdruk inzichtelijk te maken zijn het aantal geregistreerde voertuigen (absolute aantallen) in de parkeeronderzoeken van 2006, 2010 en 2014 op een aantal momenten met elkaar vergeleken³.

	deelgebieden noord (N1, N2, NW), oost (O1, O2), west (W), zuid (Z1, Z2)		
	meting 2006	meting 2010	meting 2014
werkdag ochtend	dinsdag 21 nov. 11:00 uur	dinsdag 28 sep. 12:30 uur	dinsdag 1 jul. 12:30 uur
werkdag middag	dinsdag 21 nov. 15:00 uur	dinsdag 28 sep. 15:00 uur	dinsdag 1 jul. 15:00 uur
werkdag avond	dinsdag 21 nov. 06:00 uur	dinsdag 28 sep. 05:00 uur	dinsdag 1 jul. 05:00 uur
koopavond	vrijdag 17 nov. 19:00 uur	vrijdag 1 okt. 19:00 uur	vrijdag 4 jul. 19:00 uur
zaterdagmiddag	zaterdag 18 nov. 15:00 uur	zaterdag 2 okt. 15:00 uur	zaterdag 28 jun. 15:00 uur

Tabel: Overzicht meetmomenten vergelijking parkeerdruk 2006, 2010 en 2014

³ In het onderzoek van 2006 ontbreekt voor de doordeweekse avond een meting van de parkeersituatie in de 'schilgebieden' om 18.00 uur. Voor een vergelijk van het aantal geparkeerde voertuigen voor de avondsituatie is daarom een ochtendmeting als basis is genomen. Kanttekening hierbij is dat de parkeerdruk in de ochtend circa 10% lager uitvalt dan in de avondsituatie.



Grafiek: Ontwikkeling parkeerdruk in schil 2006, 2010 en 2014

In 2010 werd vastgesteld dat ten opzichte van 2006 in een gemiddelde week circa 9% minder auto's geparkeerd in de schil, wat resulteerde in de verlaging van de parkeerdruk. In 2014 zien we ten opzichte van 2010 nagenoeg geen verschil in het aantal geparkeerde auto's. Wel kan worden vastgesteld dat het aantal geparkeerde auto's op koopavond is afgenomen en op werkdagavond en zaterdagmiddag is toegenomen. Op deelgebiedniveau zijn wel een aantal verschuivingen in het aantal geparkeerde auto's waarneembaar.

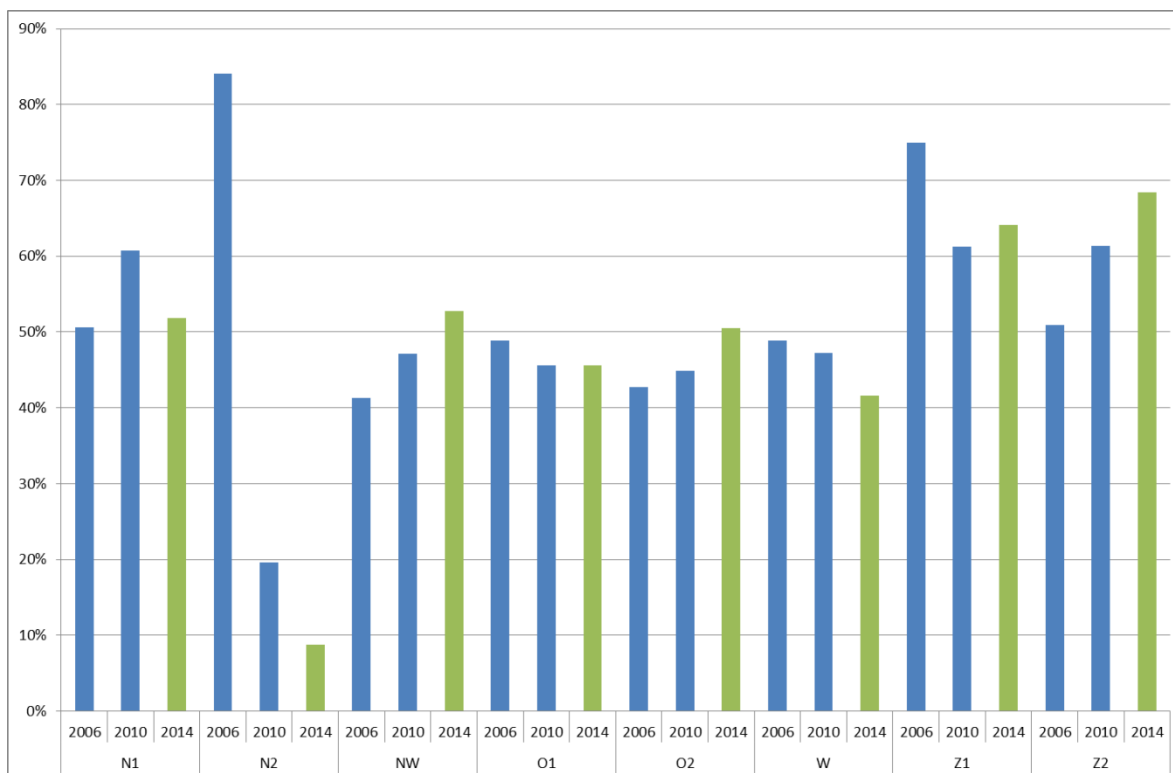
Deelgebied	daling (-) / stijging (+) aantal auto's 2010 t.o.v. 2006	daling (-) / stijging (+) aantal auto's 2014 t.o.v. 2010
Noord: N1, N2, NW	- 6%	- 1,0%
Oost: O1, O2	+7%	+ 7,3%
West: W	-27%	- 13,6%
Zuid: Z1, Z2	-7%	+ 6,7 %

Tabel: ontwikkeling aantal auto's in deelgebieden schil 2006, 2010 en 2014

In deelgebied noord is een beperkte verlaging van het aantal geparkeerde auto's geconstateerd. In de deelgebieden oost is zowel in 2010 als in 2014 het aantal geparkeerde auto's toegenomen. In west zien we een tegenovergestelde trend; hier is opnieuw sprake van een forse daling van de gemiddelde parkeerdruk⁴. In deelgebied zuid zien we na een afname van het aantal geparkeerde auto's in 2010, weer een toename.

Op parkeerterrein Hoenderstraat heeft een wijziging van het parkeerregime plaatsgevonden. Hier mogen nu alleen vergunninghouders parkeren. Dit heeft ertoe geleid dat de voorheen drukke parkeerlocatie op dit moment een matige bezetting kent. Deze wijziging van het regime heeft echter nauwelijks effect gehad op de parkeerdruk in de omgeving. Op het maatgevende moment (zaterdagmiddag) is per deelgebied de parkeerdruk over de jaren heen in onderstaande opgenomen.

⁴ In 2010 werd de relatief forse daling van de parkeerdruk (t.o.v. 2006) deels veroorzaakt door de invoering van betaald parkeren.



Grafiek: Parkeerdruk deelgebieden schil op zaterdagmiddag in 2006, 2010 en 2014.

4.2.3 Beoordeling parkeerdruk schil 2014

In de schil is een kleine toename van de parkeercapaciteit, terwijl de parkeervraag per saldo redelijk constant is gebleven. Dit maakt dat de bezettingsgraad in de schil van Venray is in alle deelgebieden acceptabel is. De bezettingsgraad is over de jaren heen ook redelijk constant. Op een incidentele uitschieter na komt deze gemiddeld in geen enkel deelgebied boven de 55% uit. Deelgebied Z2 is het gebied met de hoogste parkeerdruk. Hier is op koopavond sprake van een parkeerdruk van 71%. Echter, ook in dit gebied is op het piekmoment dus nog restcapaciteit aanwezig.

4.2.4 Ontwikkeling parkeermotief

In zowel 2006, 2010 als 2014 is onderzoek gedaan naar het parkeermotief van de parkeerders. Het parkeermotief in het gereguleerde deel van de schil is bepaald op basis van de aanwezigheid van een bewoners- of bedrijfsvergunning. In het ongereguleerde deel van de schil is aan de hand van geregistreerde kentekens en de parkeerduur een onderscheid gemaakt naar parkeermotieven. De motiefmetingen zijn uitgevoerd op dinsdag.

Gereguleerd gebied – schil	2006	2010	2014
aandeel bewoners en werkers	48%	82%	91%
aandeel bezoekers	52%	18%	9%

Ongereguleerd gebied – schil	2006	2010	2014
aandeel bewoners	32%	36%	53%
aandeel werkers	41%	34%	28%
aandeel bezoekers	28%	30%	19%

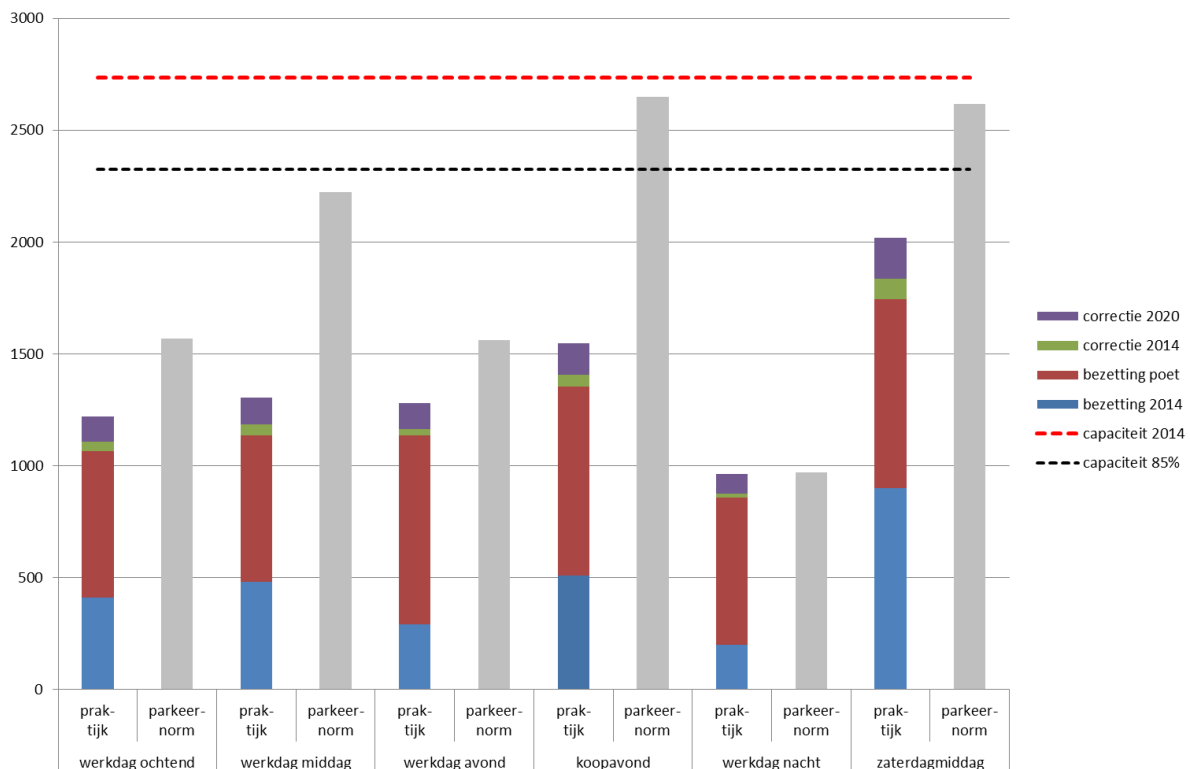
Tabellen: Ontwikkeling parkeermotief in schil 2006, 2010 en 2014

Zowel in de gereguleerde als de ongereguleerde schil staan ten opzichte van 2010 minder bezoekers geparkeerd.

4.3 Praktijktoets theoretische balans

De parkeertellingen worden gebruikt als controle voor de uitkomsten van de ‘theoretische’ parkeerbalans. Bij deze toets wordt inzichtelijk gemaakt hoe de praktische parkeersituatie scoort ten opzichte van de parkeernormen van Venray. Bij de praktijktoets zijn de volgende uitgangspunten en aannames gehanteerd:

- De basis van de parkeervraag wordt gevormd door de parkeerdrukmeting van het openbaar parkeerareaal uit 2014 (bezetting 2014).
- De parkeerdruk van de parkeercapaciteit op eigen terrein is niet in beeld gebracht. Voor het in kaart brengen van de totale parkeervraag wordt de parkeerdruk van het openbaar parkeerareaal derhalve opgeplust met aantal geparkeerde auto’s op eigen terrein (poet). Uitgangspunt hierbij is een bezettingspercentage van 70% tijdens werkdag overdag en werkdag middag en 90% tijdens werkdag avond, koopavond en weekenddagen.
- Gezien de huidige laagconjunctuur moet in 2014 rekening worden gehouden met een verminderde parkeervraag. Op basis van de vergelijking 2010 is de bezetting van het openbaar parkeerareaal uit 2014 met 10% gecorrigeerd⁵ (correctie 2014).
- De automobiliteit in Nederland, bezit én gebruik, groeit elk jaar met een gemiddeld percentage dat rond de 1% schommelt. Voor een ‘toekomstvaste’ inschatting van de parkeervraag is de totale parkeervraag gecorrigeerd met 10%.



Grafiek: Toets parkeervraag praktijk aan parkeernormen Venray

De praktijktoets laat zien dat zaterdagmiddag de maatgevend parkeersituatie is. Op koopavond is er ook sprake van een hoge parkeerbehoefte, maar deze komt beduidend lager uit dan de theoretische berekening volgens de parkeernormen. Op de koopavond is er volgens de berekening een piek die in

⁵ In het totale onderzoeksgebied (centrumgebied + schil gezamenlijk) staan in een gemiddelde week in 2014 8,6% minder auto’s geparkeerd dan in 2010.

grote mate veroorzaakt wordt door het samenvallen van de parkeervraag voor winkels, theater, bioscoop en overige bezoekersaantrekkelijke functies (o.a. gymzaal, sportschool, cultureel centrum). In de praktijk blijkt deze parkeervraag zich minder gelijktijdig voor te doen en meer over de avondperiode uitgesmeerd te worden. Daarnaast blijkt dat een koopavond het aan populariteit verliest ten opzichte van de steeds vaker voorkomende koopzondagen.

De berekende parkeervraag volgens de parkeernorm van Venray ligt op het maatgevend moment zaterdagmiddag circa 25% hoger dan de cijfers uit de praktijk. Met circa 10% onder de acceptabele norm van 85% parkeerbezetting tijdens het maatgevend piekmoment (zaterdagmiddag) geeft dit een voldoende betrouwbaar beeld.

Bij de parkeerbalans 2020 wordt voor het bepalen van de parkeerbehoefte gekeken naar zaterdagmiddag als de maatgevende parkeersituatie. De koopavond kan vanwege de 'mis match' met de praktijk buiten beschouwing worden gelaten.

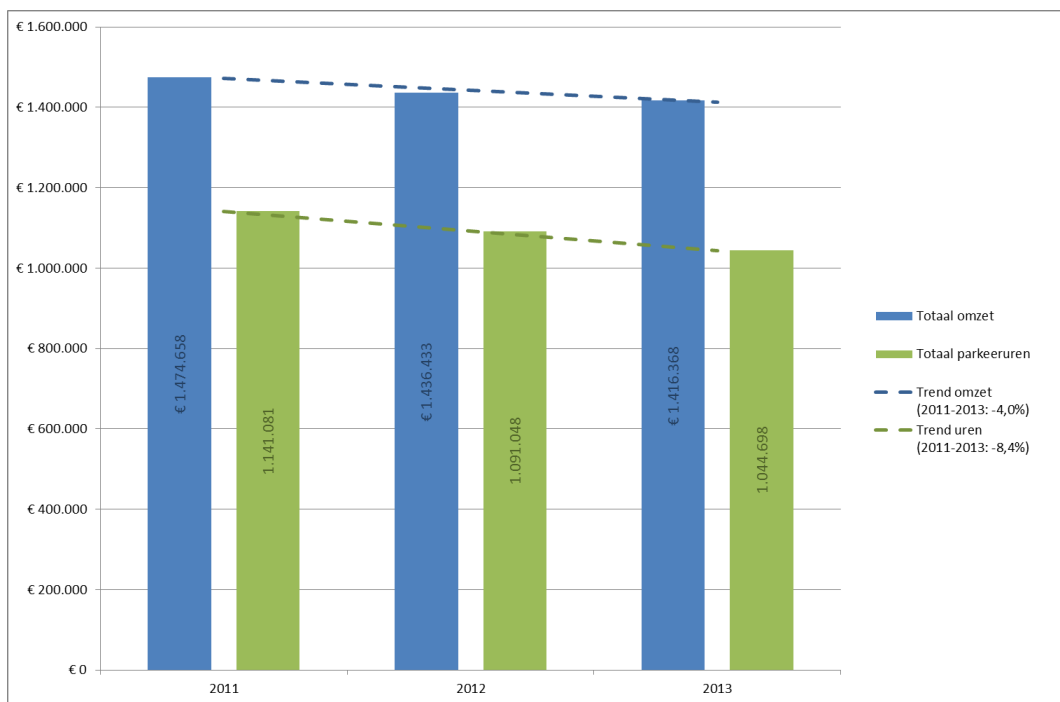
Resumé

- In tegenstelling met de parkeerbalans uit 2010 wordt met het toepassing van de parkeernormen van Venray de parkeerbehoefte iets lager, maar daarmee realistischer ingeschat.
- Uit de parkeerbalans blijkt dat er op koopavond volgens de theoretische berekening nog een grote overschatting van de werkelijke parkeerbehoefte is. Deze koopavond wordt in de parkeerbalans 2020 daarom buiten beschouwing gelaten.
- Bij de toekomstige parkeerbalans wordt voor het bepalen van de parkeerbehoefte gekeken naar zaterdagmiddag als de maatgevende parkeersituatie.

4.4 Trends parkeeruren bezoekers

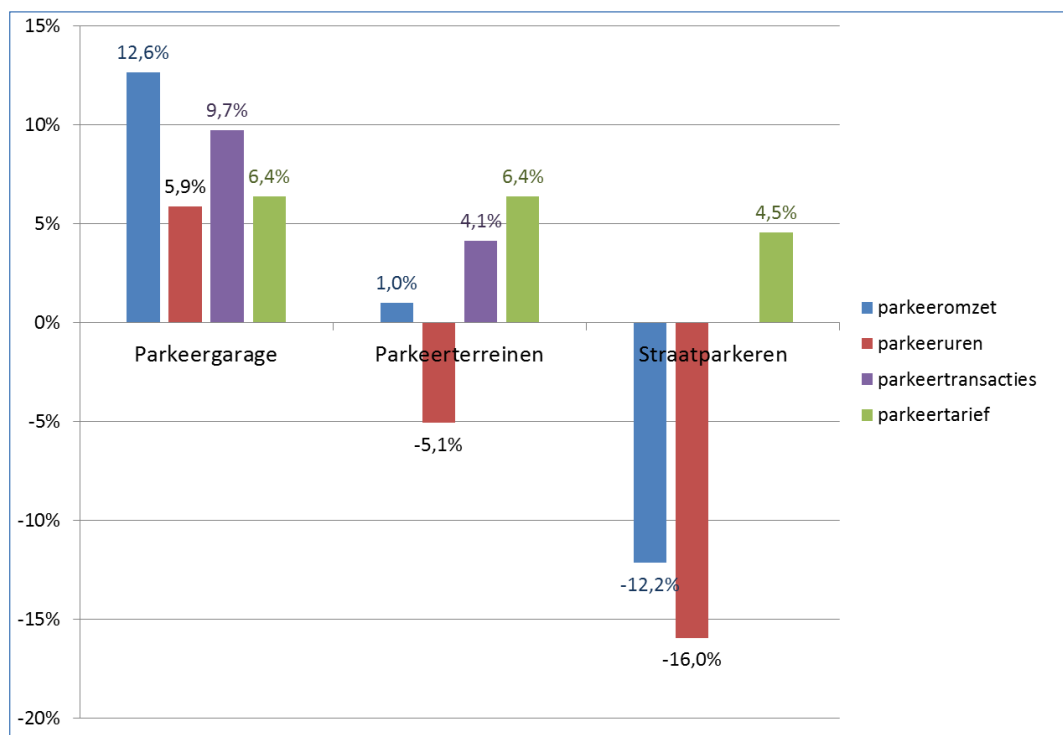
Op basis van de parkeertellingen is vastgesteld dat het aantal geparkeerde voertuigen in Venray (centrum en schil) over alle telmomenten gemiddeld genomen is gedaald. Parkeertellingen zijn echter altijd een momentopname in het bepalen van de parkeersituatie. Bekend is dat het aantal geparkeerde auto's en daardoor de parkeerdruk sterk schommelt in de tijd, onder andere afhankelijk van de weergesteldheid en activiteiten in het centrum. Parkeertellingen geven een goede inschatting van de werkelijkheid, maar moeten met enige voorzichtigheid worden geïnterpreteerd.

De parkeertellingen geven vooral een beeld van het totaal aantal geparkeerde voertuigen op de verschillende momenten van de week. Om meer specifiek inzicht te krijgen in de trends onder het aantal parkerende bezoekers op de (betaalde) parkeerlocaties zijn de financiële gegevens over de jaren 2011 tot en met 2013 geanalyseerd. Hierdoor ontstaat een betrouwbaar inzicht in de trend van het bezoekersparkeren in Venray. In onderstaande afbeelding is de gerealiseerde parkeeromzet en het aantal parkeeruren opgenomen.



Grafiek: Parkeeromzet en parkeeruren Venray

De totale parkeeromzet in Venray is over de jaren 2011-2013 met 4,0% afgenomen. Het aantal parkeeruren is sterker afgenomen met gemiddeld 8,4%.



Grafiek: Ontwikkeling parkeeromzet, parkeeruren, parkeertransacties en parkeertarief (2011 vs.2013)

De parkeergarage Gouden Leeuw kent een stijging van het aantal parkeeruren (+5,9%). De parkeerterreinen Raadhuisplein/Blekersveld en het overige straatparkeren kennen een daling van respectievelijk -5,1% en -16,0%.

Overige constatering:

- Het aantal parkeertransacties in de parkeergarage en op de parkeerterreinen is in de periode 2011-2013 gestegen met 5,5% (resp. 9,7% parkeergarage en 4,1% parkeerterreinen).
- De gezamenlijke omzet van de parkeergarage en de parkeerterreinen is gestegen met 4,1%. Deze omzetsijging blijkt vooral het effect van een hoger parkeertarief, want het aantal parkeeruren in de parkeergarage en op de parkeerterreinen is per saldo gedaald met 2,0%.
- Meer transacties, maar minder parkeeruren betekent een kortere verblijfstijd. In de parkeergarage en op de parkeerterreinen is de verblijfstijd gedaald van gemiddeld 67 minuten in 2011, naar 62 minuten in 2013. Een kortere parkeerduur is een landelijke trend, waar Venray geen uitzondering in maakt.
- Het straatparkeren vertoont een sterkere daling in parkeeromzet en -uren dan locaties 'achter de slagboom'. Mogelijk heeft er deels een verschuiving plaatsgevonden van het straatparkeren naar de parkeerlocaties 'achter de slagboom' vanwege een goedkoper tarief.
- De gemiddelde omzetsdaling straatparkeren in Nederland is in de periode 2011 tot en met 2013 gedaald met 4,8%⁶. In Venray blijft de daling van de parkeeromzet met 4,0% net onder dit gemiddelde.

4.5 Resumé parkeertellingen

Op basis van de uitgevoerde parkeertellingen blijkt dat er in het centrumgebied van Venray in 2014 fors minder auto's geparkeerd staan dan in 2010. Parkeertellingen zijn altijd een momentopname in het bepalen van de parkeersituatie. Zeker in binnensteden is sprake van schommelingen in de parkeerdruk, ook op representatieve dagen.

Daarom is naast de uitgevoerde parkeertellingen ook onderzoek is gedaan naar het aantal (betaalde) parkeeruren door bezoekers. Uit deze analyse blijkt dat het aantal parkeeruren door bezoekers in de periode 2011 tot en met 2013 is afgenomen met 8,4%. Een teruglopend aantal parkeeruren in centrumgebieden is een landelijke trend.

⁶ Bron: Benchmark middelgrote gemeenten Nederland
Parkeerbilans centrumgebied Venray 2014

5 Resultaten parkeerbalans 2020

In deze paragraaf wordt een parkeerbalans opgesteld voor de toekomstige situatie. Belangrijk uitgangspunt bij de berekening van de parkeerbalans 2020 zijn de parkeernormen van Venray. Voor het bepalen van de huidige parkeerbehoefte van het deelgebied wordt het parkeeronderzoek uit 2014 als basis gehanteerd.

De resultaten van de parkeerbalans 2020 worden gepresenteerd voor het totale centrumgebied en de schil daaromheen en op deelgebiedniveau.

5.1 Overzicht relevante ontwikkelingen

De komende jaren vinden ontwikkelingen plaats die een effect hebben op de parkeerbehoefte binnen Venray. Dit kan zijn omdat nieuwe functies worden toegevoegd of doordat ontwikkelingen parkeerplaatsen op straat verloren gaan.

Bijlage 2 bevat een tabel en overzichtskaart van de relevante ontwikkelingen en projecten die zijn beschouwd in de parkeerbalans voor 2020. Belangrijke aandachtspunten in dit overzicht:

- De meeste ontwikkelingen voorzien in voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein. Deze ontwikkelingen hebben geen effect op de parkeerdruk in het openbaar gebied en worden in de parkeerbalans buiten beschouwing gelaten.
- Voor alle ontwikkelingen wordt voor de berekening van de parkeervraag uitgegaan van het aangegeven bouwprogramma;
- De parkeerbehoefte van nieuwe ontwikkeling wordt berekend op basis van de parkeernormen voor Venray. Vanwege de overschatting van de parkeervraag op een koopavond (zie praktijktoets par. 4.3), wordt voor het inschatten van de parkeerbehoefte van functies met een groot aandeel bezoekersparkeren een aanwezigheidspercentage voor de koopavond gehanteerd van maximaal 70%.
- Enkele ontwikkelingen zijn van invloed op het parkeeraanbod door een verlies aan parkeer capaciteit. In de parkeerbalans 2020 wordt hier rekening mee door deze capaciteit van het beschikbare parkeeraanbod (anno 2014) af te halen.
- Bij de ontwikkeling die deels voorzien in parkeren op eigen terrein gaan we ervan uit dat deze plaatsen al eerste worden benut door de vaste gebruikers. Een eventueel resterende behoefte van vaste gebruikers en bezoekers parkeren in het openbaar gebied.

5.2 Parkeerbehoefte toekomstige ontwikkelingen

In deze paragraaf wordt de parkeerbehoefte van de ontwikkelingen die van invloed zijn op de openbare parkeersituatie in kaart gebracht. De ontwikkelingen die worden meegenomen in de parkeerbalans zijn in onderstaande tabel opgenomen.

Nr.	Naam ontwikkeling/ locatie	Relevant voor balans deelgebied	Indicatie bouwprogramma	Opmerkingen
N.	Albert Heijn op locatie Langeweg	C1	Bouw Albert Heijn op het tijdelijke parkeerterrein naast parkeergarage Gouden Leeuw.	De ontwikkeling voorziet in parkeren op eigen terrein. Het bestaande pand van AH (ca. 1.800 m ² bvo) wordt ingevuld door een andere functie (kernwinkelgebied). Door deze ontwikkeling vervalt een openbaar parkeerterrein (155 pp.)

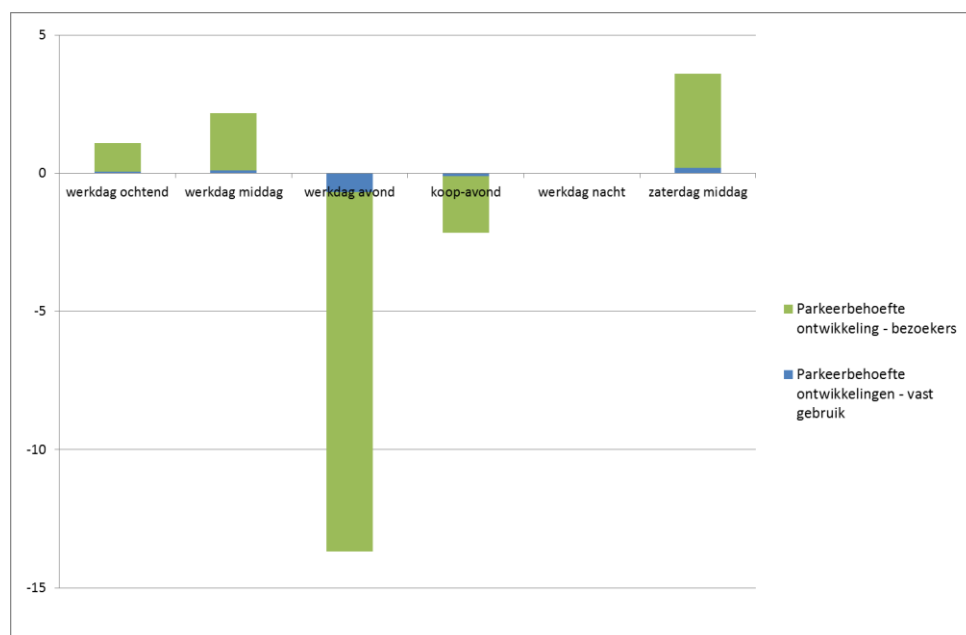
K.	Laathof, Hoenderstraat	C3	10 appartementen, 300 m2 bvo commerciële ruimte	Toevoeging van 7 pp op eigen terrein, restant in openbare ruimte.
L.	Mgr. Goumansplein	C3	700 m2 museum, 100 m2 kernwinkelgebied, 6 woningen en 5 appartementen	64 parkeerplaatsen zullen worden opgeheven. Op eigen terrein wordt voorzien in 22 pp t.b.v. de woningen. Restant parkeerbehoefte wordt opgevangen in de openbare ruimte
			In hoekblok Marktstraat: 12 appartementen en 416 m2 horeca	150 m2 bvo (commerciële) dienstverlening verdwijnt.
C.	Julianasingel, omgeving Eurotel	C4	Mogelijk detailhandel, omvang 900 m2 bvo	Ontwikkeling is nog onzeker. Het parkeerterrein aan de achterzijde kan (deels) worden benut voor het opvangen van de parkeerbehoefte, de rest wordt afgewenteld op gebied C4. Rekening wordt gehouden met een capaciteit op eigen terrein van ca. 50 pp.
D.	Herontwikkeling Wonen Limburg, Zuidsingel	Z2	22 appartementen en 31 grondgebonden woningen.	Ontwikkeling voorziet parkeren op eigen terrein. Door deze ontwikkeling kunnen 8 á 10 garageboxen niet meer gebruikt worden.

Tabel: Ontwikkelingen die van invloed zijn op het gebruik van openbare parkeergelegenheid

In onderstaande grafieken staat per deelgebied de parkeerbehoefte van toekomstige ontwikkelingen die zal worden afgewenteld op de openbare parkeercapaciteit. Bij het bepalen van deze parkeerbehoefte is er rekening mee gehouden dat een deel van de parkeerbehoefte op eigen terrein wordt opgevangen.

Deelgebied C1:

Van invloed op de parkeersituatie in deelgebied C1 is de ontwikkeling van de Albert Heijn op de locatie Langeweg. Deze toekomstige Albert Heijn zal voorzien in parkeren op eigen terrein. Het bestaande pand van Albert Heijn wordt ingevuld door een andere functie (kernwinkelgebied). Daarnaast moet in deelgebied C1 rekening gehouden worden met het vervallen van het tijdelijke parkeerterrein naast parkeergarage De Gouden Leeuw (totaal 155 pp). Onderstaande afbeelding toont het effect op de parkeerbehoefte van deze functiewijziging (excl. vervallen parkeerplaatsen).

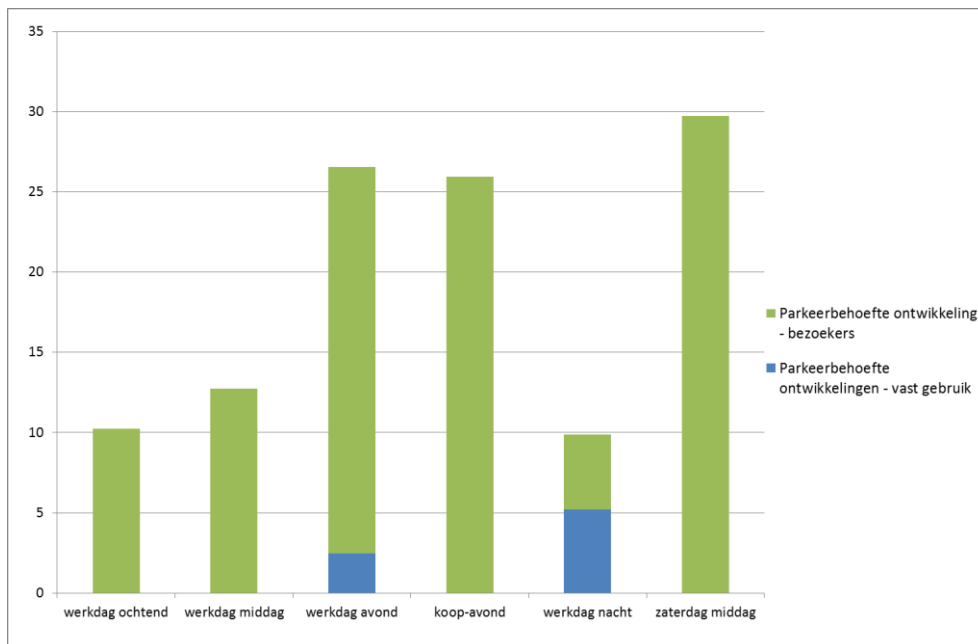


Afbeelding: Effect ontwikkeling N op parkeerbehoefte in deelgebied C1

Vanwege de avondopenstelling van supermarkten (i.t.t. de nieuwe functie detailhandel) is het theoretische effect op de parkeerbehoefte op een werkdagavond negatief: Er is minder parkeerbehoefte. Op de overige momenten in de week moet rekening worden gehouden met een (beperkte) extra parkeerbehoefte. Daarnaast zal in de parkeerbalans (paragraaf 5.3) rekening worden gehouden met het verdwijnen van het parkeerterrein.

Deelgebied C3:

In deelgebied C3 zijn de ontwikkelingen K (Laathof, Hoenderstraat) en L (Mgr. Goumansplein) van invloed op de parkeersituatie. Beide ontwikkelingen voorzien voor een deel in de parkeerbehoefte op eigen terrein (totaal 29 pp). Op zaterdagmiddag moet rekening worden gehouden met een aanvullende parkeerbehoefte van ca. 30 pp. In de parkeerbalans 2020 wordt rekening gehouden met het vervallen van 64 parkeerplaatsen vanwege deze ontwikkeling (zit niet in onderstaande grafiek).



Afbeelding: Effect ontwikkeling K en L op parkeerbehoefte in deelgebied C3

Deelgebied C4:

Aan de rand van deelgebied C4 ligt de Julianasingel. Aan deze singel wordt een ontwikkeling van ca. 900 m² bvo detailhandel voorzien (ontwikkeling C). Alhoewel de ontwikkeling nog onzeker is, kan worden vastgesteld dat er potentieel op eigen terrein ca. 50 pp te realiseren zijn. Op het maatgevend moment zaterdagmiddag heeft deze functie een maximale parkeerbehoefte van ca. 26 parkeerplaatsen. Het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein is voldoende voor het opvangen van de parkeerbehoefte van deze toekomstige functie, tenzij een deel van het eigen terrein wordt bebouwd. In de parkeerbalans 2020 gaan we er niet van uit dat de parkeerplaatsen op eigen terrein kunnen worden benut door andere functies in de omgeving.

Deelgebied Z2:

In dit deelgebied vindt aan de Zuidsingel een herontwikkeling van Wonen Limburg plaats. De appartementen en grondgebonden woningen parkeren op eigen terrein. Door deze ontwikkeling zijn echter 8 á 10 bestaande garageboxen niet meer bereikbaar voor autoverkeer. In de parkeerbalans 2020 wordt rekening gehouden met een aanvullende parkeerbehoefte in het openbaar gebied vanwege het vervallen van de bereikbaarheid van 10 garageboxen. Een garagebox wordt voor circa de helft van de gevallen daadwerkelijk gebruikt voor het parkeren van auto's.

5.3 Parkeerbalans 2020

Per deelgebied wordt de parkeerbalans 2020 inzichtelijk gemaakt. Daarbij worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De basis van de parkeersituatie wordt gevormd door de parkeertellingen uit 2014. Vanwege schommelingen in de parkeervraag en de huidige laagconjunctuur en mogelijke leegstand van functies wordt daarbij voor het jaar 2020 10% extra parkeerbehoefte bij opgeteld in de centrumgebieden. Voor de schil geldt een marge van 5%;
- De parkeerbehoefte van de toekomstige ontwikkelingen uit paragraaf 5.2 worden voor de verschillende momenten van de week opgeteld bij de huidige parkeerbezetting per deelgebied. In deelgebied C1 wordt rekening gehouden met een beperkte extra parkeervraag op zaterdagmiddag (4 pp), in deelgebied C3 bedraagt deze extra parkeervraag 30 pp;
- Rekening wordt gehouden met het vervallen van openbare parkeerplaatsen in deelgebied C1 (tijdelijk parkeerterrein Gouden Leeuw met 155 pp) en C3 (-64 pp);
- Per deelgebied wordt de parkeerbehoefte voor 2020 in kaart gebracht.

In bijlage 6 is opgenomen wat de parkeerdruk per deelgebied over de verschillende momenten van de week is. Voor ieder deelgebied in het centrum geldt dat de zaterdagmiddag de maatgevende parkeersituatie is. Op de overige momenten in de week is er in het centrum van Venray veel restcapaciteit aanwezig. In onderstaande afbeelding is de parkeerdruk per deelgebied op deze maatgevende periode zaterdagmiddag weergegeven voor 2014 en in 2020.



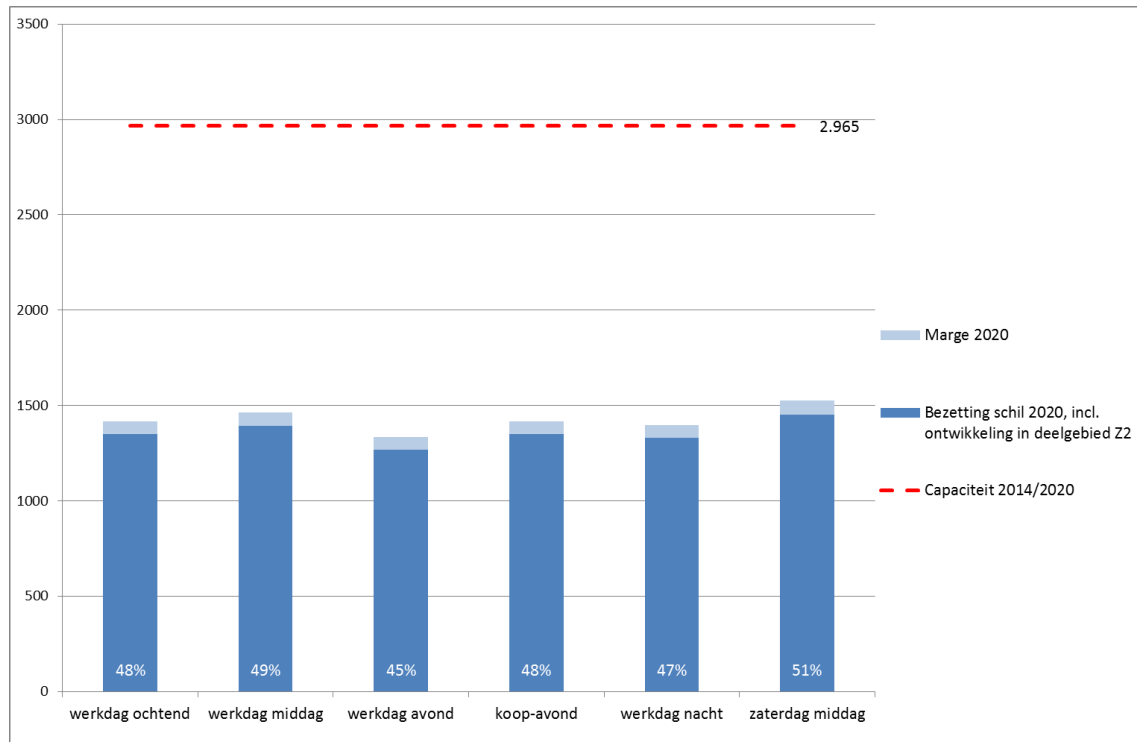
Afbeelding: Parkeerbalans 2020 per deelgebied in het centrum voor de zaterdagmiddag

Voorals in deelgebied C1 en C3 neemt als gevolg van de ontwikkelingen de parkeerdruk toe. Dit zijn nu juist de gebieden in het centrum waar de parkeerdruk in 2014 het laagst is, respectievelijk 44% en 29%. De aanvullende parkeerbehoefte als gevolg van deze ontwikkelingen of als gevolg van het verdwijnen van bestaande parkeerplaatsen kunnen in deze deelgebieden dus prima worden opgevangen binnen de bestaande restcapaciteit in het gebied.

Parkeerbalans 2020 schil:

In de schil is alleen ontwikkeling D, Wonen Limburg Zuidsingel, in zeer beperkte mate van invloed op het gebruik van parkeerplaatsen. In onderstaande afbeelding is de bezetting van de schil rondom het centrum voor het jaar 2020 weergegeven.

Hieruit kan worden opgemaakt dat de schil een redelijk constante bezetting over de week kent. Op het maatgevend moment zaterdagmiddag is de gemiddelde parkeerdruk 51%.



Afbeelding: Parkeerbalans 2020 in de schil voor de verschillende momenten in de week

In bijlage 6 is een overzicht opgenomen van de parkeerdruk per deelgebied. De zuidelijke deelgebieden (Z1 en Z2) kennen in de schil gemiddeld de hoogste parkeerdruk. In deelgebied Z2 is de parkeerdruk op het maatgevende moment koopavond 76% in 2020. De parkeerdruk is dus nog onder het maximaal acceptabele niveau van 85%.

6 Conclusies en aanbevelingen

6.1 Conclusies

Theoretische parkeerbalans 2014

In tegenstelling tot de parkeerbalans uit 2010 die was gebaseerd op de parkeerkencijfers van het CROW, wordt met het toepassing van de parkeernormen van Venray de parkeerbehoefte lager en daarmee realistischer ingeschat. Op basis van de theoretische parkeerbalans 2014 blijkt dat er in het centrum voldoende parkeerplaatsen zijn om aan de vraag te voldoen. De theoretische balans toont dat de koopavond en de zaterdagmiddag de drukste momenten van de week zijn.

Op basis van praktijkgegevens blijkt op dat er ten aanzien van de parkeerbehoefte op koopavond een forse overschatting van deze (theoretische) parkeerbehoefte bestaat. De zaterdagmiddag daarentegen toont op basis van de parkeernormen een meer realistische beeld. In de parkeerbalans voor 2020 worden daarom de parkeernorm uit Venray als basis genomen voor het inschatten van de parkeerbehoefte van nieuwe ontwikkelingen. Daarbij wordt de koopavond buiten beschouwing gelaten, maar dient vooral te worden gekeken naar het maatgevend moment zaterdagmiddag.

Parkeertellingen en parkeerdata

In 2006, 2010 en 2014 zijn door onderzoeksbureau parkeertellingen op straat uitgevoerd. Ten aanzien van het beschikbare parkeeraanbod hebben er in de afgelopen 4 jaar maar enkele kleine wijzigingen plaatsgevonden.

De zaterdagmiddag blijft het maatgevende moment van de parkeerbezetting in Venray, zowel in het centrum als in de schil daaromheen. Deze parkeerbezetting toont in het centrum vanaf de eerste meting in 2006 wel een dalende trend. Bedroeg de parkeerdruk op een zaterdagmiddag in 2006 nog gemiddeld 88%, in 2010 is dit gemiddelde door het realiseren van extra parkeerplaatsen gedaald naar 66%. In 2014 is de gemiddelde parkeerdruk (zaterdagmiddag) in het centrum op basis van de parkeertellingen gedaald naar gemiddeld 56%. Ten opzichte van 2010 staan er gemiddeld op zaterdagmiddag zo'n 140 voertuigen minder geparkeerd. De gemiddelde parkeerdruk op zaterdagmiddag is het hoogst in de deelgebieden C2 en C4, maar nog binnen de acceptabele grens van 85%. In de overige deelgebieden in het centrum is zelfs op het piekmoment zaterdagmiddag nog voldoende restcapaciteit aanwezig.

De parkeerbezetting in de schil rondom het centrum is redelijk stabiel. In 2010 werd vastgesteld dat er ten opzichte van 2006 in een gemiddelde week circa 9% minder auto's geparkeerd stonden. In 2014 zien we ten opzichte van 2010 nagenoeg geen verschil in het aantal geparkeerde auto's. Op koopavond is het aantal geparkeerde auto's wel verder afgenomen; op een werkdagavond en zaterdagmiddag (beperkt) toegenomen. Er is geen verschuiving van het aantal geparkeerde auto's van het centrum naar de schil zichtbaar. Wel zijn op deelgebiedniveau een aantal verschuivingen in de parkeerdruk zichtbaar. Er kan worden vastgesteld dat in ieder deelgebied de gemiddelde parkeerbezetting als acceptabel kan worden beschouwd.

Alhoewel de parkeertellingen op representatieve momenten zijn uitgevoerd is er altijd sprake van een momentopname in de week. Zeker in binnensteden is sprake van schommelingen in de parkeerdruk. Om meer specifiek inzicht te krijgen in de trends onder het aantal parkerende bezoekers op de (betaalde) parkeerlocaties zijn de financiële gegevens over de jaren 2011 tot en met 2013 geanalyseerd. Hieruit blijkt dat het aantal parkeeruren over de jaren 2011 tot en met 2013 met ruim 8% is teruggelopen. Teruglopende parkeeruren is een trend in meerdere binnensteden en stadscentra. Helaas maakt Venray hierop geen uitzondering.

Parkeerbalans 2020

Per deelgebied is de parkeerbalans 2020 inzichtelijk gemaakt. De basis van deze balans is gevormd door de parkeertellingen uit 2014. Vanwege schommelingen in de parkeervraag, de huidige laagconjunctuur en een beperkte toename van de automobilititeit (ca. 1% per jaar) is voor een toekomstvaste inschatting een marge van 10% extra parkeerbehoefte opgeteld bij het centrum en 5% in de schil. Op basis van de parkeernormen van Venray is vervolgens bepaald hoeveel parkeerbehoefte van de toekomstige ontwikkelingen wordt afgewenteld op de openbare ruimte.

Verschuiving in de parkeerbalans 2020 (t.o.v. 2014) vinden vooral plaats in de deelgebieden C1 en C3. In deelgebied C1 heeft dat vooral te maken met het verdwijnen van het tijdelijke parkeerterrein Gouden Leeuw (155 pp) als gevolg van de ontwikkeling van een Albert Heijn. In deelgebied C3 worden diverse functies toegevoegd, waardoor de parkeerdruk op zaterdagmiddag toeneemt en verdwijnen daarnaast ook 64 pp op maaiveld. De deelgebieden C1 en C3 zijn echter juist de deelgebieden in het centrum met ruim voldoende restcapaciteit. Zelfs met toevoeging van deze ontwikkelingen bedraagt de gemiddelde parkeerdruk op zaterdagmiddag respectievelijke 69% en 50%. Deze ontwikkelingen kunnen goed worden gefaciliteerd binnen de bestaande restcapaciteit in deze deelgebieden.

Resumé

- De parkeernormen van Venray geven op het maatgevend moment zaterdagmiddag een goede inschatting van de werkelijke parkeerbehoefte. Deze normen worden als basis genomen voor de parkeerbalans 2020;
- Op het maatgevend moment zaterdagmiddag blijft in ieder deelgebied de parkeerdruk binnen de acceptabele grens van 85%. In alle onderzochten deelgebieden in Venray is sprake van een acceptabele parkeersituatie;
- De parkeerbezetting in Venray vertoont vanaf de eerste meting in 2006 een dalende trend. Vooral in het centrumgebied is de parkeerdruk de laatste jaren afgenomen;
- Op basis van de financiële informatie blijkt dat het aantal parkeeruren van (betalende) bezoekers over de jaren 2011 tot en met 2013 met ruim 8% is teruggelopen;
- De nieuwe ontwikkelingen in Venray hebben vooral effect op de parkeerdruk in de deelgebieden C1 en C3. In deze deelgebieden is in 2014 zoveel restcapaciteit vastgesteld dat, zelf met het toevoegen van deze functies en het verdwijnen van parkeerplaatsen, de parkeerdruk op het maatgevend moment zaterdagmiddag zeer acceptabel blijft.

6.2 Aanbevelingen

1. *Maak onderscheid tussen vaste gebruikers en bezoekers van functies.*

In de parkeernormen van Venray wordt geen specifiek onderscheid gemaakt in de parkeerbehoefte van vaste gebruikers en van bezoekers. Afhankelijk van het type functie kunnen de wensen en eisen ten aanzien van de parkeerplaatsen voor vaste gebruikers en bezoekers variëren, waardoor verschillende parkeeroplossingen nodig zijn of andere eisen worden gesteld aan de parkeervoorziening. Bezoekers accepteren bijvoorbeeld een langere maximale loopafstand dan bewoners. Daarnaast moeten voor bezoekers parkeerplaatsen openbaar toegankelijk te zijn en is onder bezoekers eenvoudiger dubbelgebruik van parkeerplaatsen te realiseren, waardoor bijvoorbeeld restcapaciteit in de omgeving kan worden benut.

Aanbeveling: Omdat eisen en wensen ten aanzien van een parkeeroplossing tussen vaste gebruikers en bezoekers verschillen is het aan te bevelen om in de parkeernormen en in de parkeerbalans onderscheid tussen deze doelgroepen te maken.

2. *Benut beschikbare restcapaciteit.*

Al jaren daalt het aantal bezoekers in Venray. Dit betekent dat in bestaande parkeervoorzieningen in (centrum)gebieden steeds meer restcapaciteit beschikbaar komt. Deze restcapaciteit kan worden aangewend voor de parkeerbehoefte van nieuwe functies. Dit heeft de volgende voordelen:

- Bestaande restcapaciteit wordt benut;
- Het exploitatieresultaat van de parkeervoorzieningen verbetert;
- Er ontstaat een minder versnipperd aanbod aan parkeerplaatsen in het centrumgebied;
- De parkeereis vormt in het centrum niet langer het struikelblok van de ontwikkeling.

Aanbeveling: Wees ten aanzien van nieuwe ontwikkelingen coulant als bijvoorbeeld blijkt dat het uit ruimtelijk of financieel oogpunt het onmogelijk is om parkeren op eigen terrein op te lossen. Beschikbare restcapaciteit in de omgeving kan dan worden benut om gewenste ontwikkelingen toch doorgang te laten vinden. Wees in dat geval coulanter met het bezoekersdeel van de parkeerbehoefte dan met het vaste gebruik. Met bezoekersparkeren is eenvoudiger dubbelgebruik met andere functies te organiseren en bovendien dragen bezoekers bij aan betere exploitatieresultaat van parkeervoorzieningen.

Empaction B.V.

19 september 2014

Bijlagen

Bijlage 1 – Achtergrondinformatie ontwikkelingen functies en parkeeraanbod 2014 versus 2010

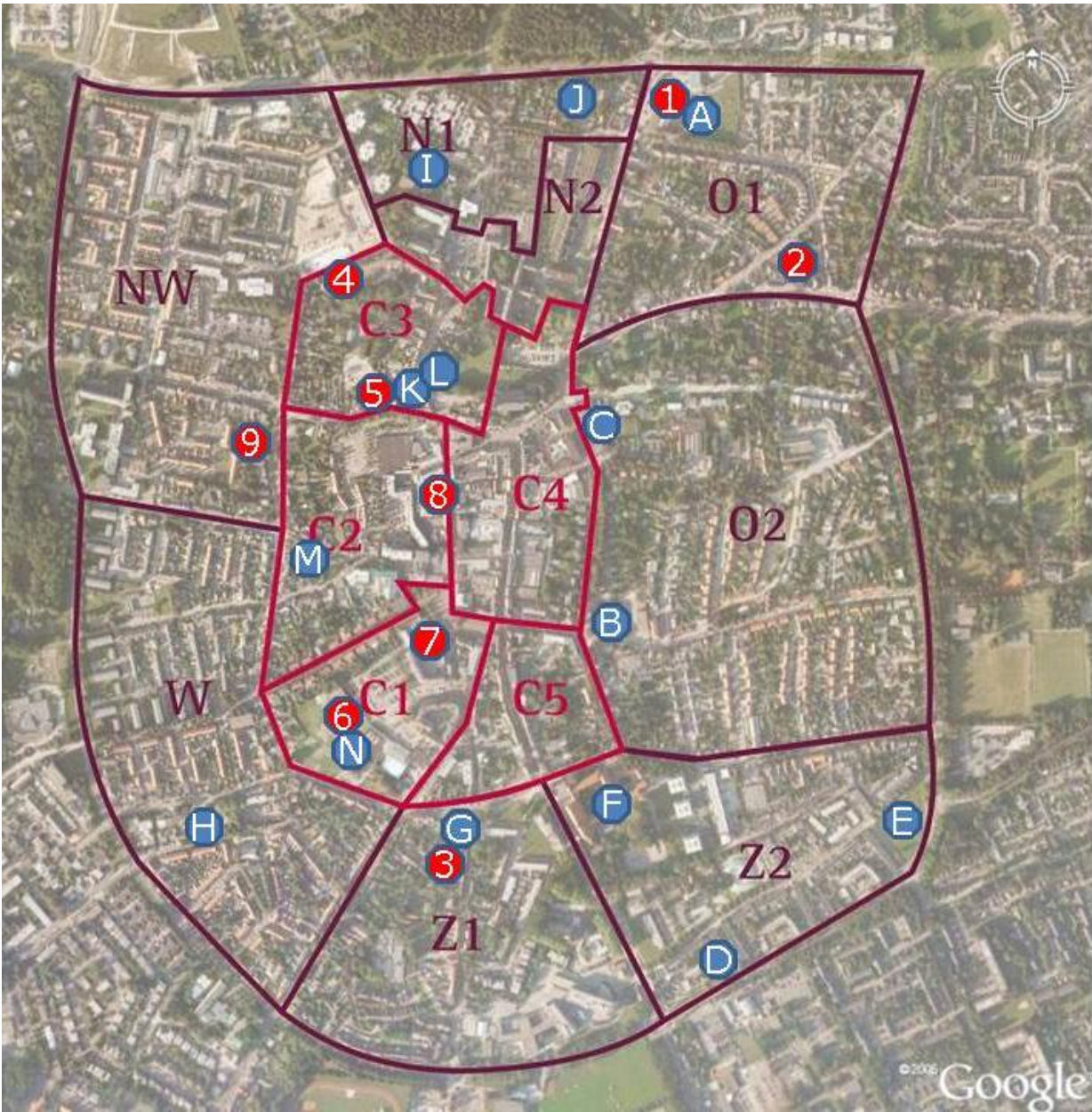
2011 – heden			
Nummer overzichtskaart Naam ontwikkeling/sectie	Bouwprogramma	Relevant voor balans centrum- gebied C1, C2, C3, C4, C5	Opmerkingen
1. Locatie Van Haren, hoek Noordsingel, Raadhuisstraat, Akkerweg Sectie: O1	Herontwikkeling, parkeren op eigen terrein opgelost	Nee	
2. Locatie 'voormalige Jan Linders', tussen Bongerdstraat en Stationsweg Sectie: O1	Woningen	Nee	parkeren op eigen terrein
3. Podium, Anytyme, Paterslaan-Kruisstraat Sectie: Z1	Afgebrand: snackbar Anytime (160m ²) + 8 appartementen, en café Podium (286m ²)	Nee	
4. UWV-gebouw, St. Jozefweg Sectie: C3	UWV is vertrokken, gebouw staat leeg	Ja	Met leegstand wordt in de theoretische parkeerbalans geen rekening gehouden.
5. Odeon, Hoenderstraat Sectie: C3	Div. maatschappelijke functies: 604m ² voor muziekverenigingen, 685m ² voor leerwerkbedrijf	Ja	Parkeren in openbare ruimte Uitgangspunt voor de norm 'maatschappelijke functies' is 1 pp per 100 m ² bvo (conform wijkgebouw)
6. Gouden Leeuw Sectie: C1	Bouw diverse appartementen	Nee	Parkeren opgelost in stallingsdeel parkeergarage Gouden Leeuw
7. Hotel Hulsman, Schouwburgplein Sectie: C1	16 hotelkamers	Ja	Parkeren in openbare ruimte (parkeergarage Gouden Leeuw)
8. Gat van de Schoolstraat Sectie: C2	12 appartementen	Nee	Parkeren in openbare ruimte
9. Uitbreiding gymzaal Langeweg Sectie: NW	Uitbreiding 350m ²	Ja	10 extra parkeerplaatsen aangelegd in openbare ruimte (Houten Hoek)

Bijlage 2 – Achtergrondinformatie ontwikkelingen functies en parkeeraanbod 2020

Heden – 2020			
Letter overzichtskaart Naam ontwikkeling/sectie	Indicatie bouwprogramma	Relevant voor parkeerbalans	Opmerkingen
A. Van Haren, hoek Noordsingel, Raadhuisstraat, Akkerweg Sectie: O1	12 woningen + 2000 m2 kantoren	Nee	Parkeren op eigen terrein
B. Voormalig busstation, Julianasingel-Prins Bernhardstraat Sectie: O2	Onbekend # woningen	Nee	Parkeren op eigen terrein/binnen plangebied
C. Omgeving Eurotel, Julianasingel Sectie: O2	Mogelijke detailhandel Uitgangspunt: 900 m2 bvo.	Mogelijk voor C4	Nog geen concrete ontwikkeling maar invulling is waarschijnlijk. Het was een tapijtwinkel. P-terrein achterzijde (ca. 50 pp) biedt (deels) capaciteit voor beoogde functie.
D. Herontwikkeling Wonen Limburg, Zuidsingel Sectie: Z2	Slopen: 66 appartementen 8 grondgebonden 14 garageboxen/garages Bouwen: 22 appartementen 31 grondgebonden	Ja, voor sectie Z2	Parkeren op eigen terrein/binnen plangebied 8-10 parkeerplaatsen in garage(s)/-boxen van achtergelegen woningen kunnen als gevolg van de bouw niet meer gebruikt worden.
E. Locatie voormalige Biologische school, Eikenlaan, Lindenstraat Sectie: Z2	9 huurappartementen 13 koopappartementen 4 tweekappers 5 starterswoningen	Nee	Parkeren op eigen terrein/binnen plangebied
F. Beukenrode, Beukenlaan Sectie: Z2	Verzorgingstehuis gaat mogelijk weg, herinvulling onbekend	Nee	Nog geen concrete ontwikkeling
G. Podium, Anytyme, Paterslaan-Kruisstraat Sectie: Z1	Snackbar + 8 appartementen erboven, en 280 m2 kantoren + 6 éénpersoonsstudio's erboven	Nee	Vervangende bebouwing i.v.m. brand snackbar in openbaar gebied, toevoeging op eigen terrein
H. Vredeskerk, Kennedyplein Sectie: W	Mogelijk vertrek Proteion Thuiszorg	Nee	Nog geen concrete ontwikkeling

I. Vincentiushuis, Kloosterhof Sectie: N1	Bestaand Vincentiushuis wordt gesloopt, gebouwd worden 12 groepswoningen voor 84 dementerende cliënten	Nee	Parkeren op eigen terrein/binnen plangebied
J. De La Roy, Gasstraat Sectie: N1	Bouw onbekend aantal woningen	Nee	Parkeren op eigen terrein/binnen plangebied
K. Laathof, Hoenderstraat Sectie: C3	10 appartementen, 300m2 commerciële ruimte	Ja, voor sectie C3	7 parkeerplaatsen binnen plangebied, restant in openbare ruimte
L. Mgr. Goumansplein Sectie: C3	Opheffing 64 van de 77 parkeerplaatsen. Ervoor in de plaats: 700m2 museum, 100m2 kernwinkelgebied, 6 woningen, 5 appartementen. In hoekblok Marktstraat 8 zijn 12 appartementen voorzien en 416m2 horeca op de begane grond. Bestaand pand Marktstraat 8 verdwijnt (150 m2 bvo dienstverlening).	Ja, voor sectie C3	Aanleg 22 parkeerplaatsen voor woningen in ondergrondse garage, rest wordt opgevangen in bestaande openbare ruimte. Mogelijk wordt deze uitgebreid met 17 parkeerplaatsen. Wordt in de parkeerbalans (nog) niet van uitgegaan.
M. Bibliotheek, Merseloseweg Sectie: C2	Bibliotheek wordt stuk kleiner	Nee	Details onzeker. Daarnaast is opvulling deel vrijgekomen bibliotheek onduidelijk. Deze krijgt mogelijk andere functie. Uitgangspunt is dat p-situatie nauwelijks wordt beïnvloed.
N. Albert Heijn, locatie Langeweg Sectie: C1	Bouw Albert Heijn op tijdelijke parkeerterrein naast parkeergarage Gouden Leeuw.	Ja, voor sectie C1	De ontwikkeling voorziet in eigen parkeerbehoefte. Door deze ontwikkeling vervalt een openbaar parkeerterrein van 155 pp (sectie 3: 33 plaatsen en sectie 63a: 122 plaatsen. Het bestaande pand van de AH (ca. 1.800 m2 bvo) wordt ingevuld door een andere functie (kernwinkelgebied).

Overzichtskaart ontwikkelingen tot 2020



Bijlage 3 – Functie- en parkeerdata

omvang functies - 2014		deelgebieden					totaal 2010
omschrijving functie	norm per eenheid	C1	C2	C3	C4	C5	
woningen - parkeren bewoners	woning	243	271	66	120	162	862
woningen - parkeren bezoek bewoners	woning	243	271	66	120	162	862
							0
zorgwoning/serviceflat/aanleunwoning	woning						0
binnensteden/hoofdwinkelgebieden	100 m2 bvo	8.224	11.750	1.161	38.061	5.979	65.175
maandagmarkt	1 m kraam	420					420
commerciële dienstverlening (baliefunctie)	100 m2 bvo	473	1.124	327	2.650	1.221	5.795
kantoren (zonder baliefunctie)	100 m2 bvo	1.890	4.495	1.309	10.602	4.886	23.182
arbeidextensieve - en bezoekextensieve bedrijven	100 m2 bvo		256				256
arbeidsintensieve- en bezoekextensieve bedrijven	100 m2 bvo					398	398
snackbar/broodjeszaak	100 m2 bvo	115	100	204			529
restaurant	100 m2 bvo	1.505	873	44	2.392	722	5.536
café/bar/discotheek	100 m2 bvo	1085	238	754	1332	512	3.921
hotel	kamer	16			33		49
museum/bibliotheek	100 m2 bvo		1.850	495			2.345
bioscoop/theater/schouwburg	zitplaats	1.114					1.114
sporthal (binnen)	100 m2 bvo	590	350				940
dansstudio/sportschool	100 m2 bvo					213	213
cultureel centrum/wijkgebouw	100 m2 bvo		849	2.065			2.914
verpleeg/verzorgtehuis	wooneenheid					15	15
arts/maatschap/kruisgebouw/terapeut	behandelkamer	3	5	3	3		14
apotheek	100 m2 bvo				508		508
religiegebouw	zitplaats			350			350
mutaties tov 2010							
C1- toevoegen 16 hotelkamers							
C2 - toevoegen 8 appartementen							
C2 - uitbreiding gymzaal Langeweg 350 m2 (gelegen in NW)							
C3 - toevoegen 604 m2 muzieksvereniging en 685m2 leerwerkbedrijf							

omvang parkeren - 2014		deelgebieden					totaal 2010
aantallen conform Datacount rapport		C1	C2	C3	C4	C5	
openbare parkeerplaatsen		541	317	419	383	79	1.739
exclusieve vergunninghoudersplaatsen		0	42	0	0	0	42
parkeren 'eigen terrein'		194	321	80	81	263	939
totaal		735	680	499	464	342	2.720
Opmerkingen:							
In deelgebied C3 maakt parkeerterrein Sint Jozefklooster (straatsectie 119 (82 pp)) onderdeel uit van de openbare parkeerplaatsen							
In deelgebied C4 maakt parkeerterrein Jerusalem (straatsectie 101 (127 pp)) onderdeel uit van de openbare parkeerplaatsen							
In het rapport van Datacount zijn beide straatsecties (101 en 119) onderdeel van deelgebied N2							

Bijlage 4 – Parkeernormen en aanwezigheidspercentages

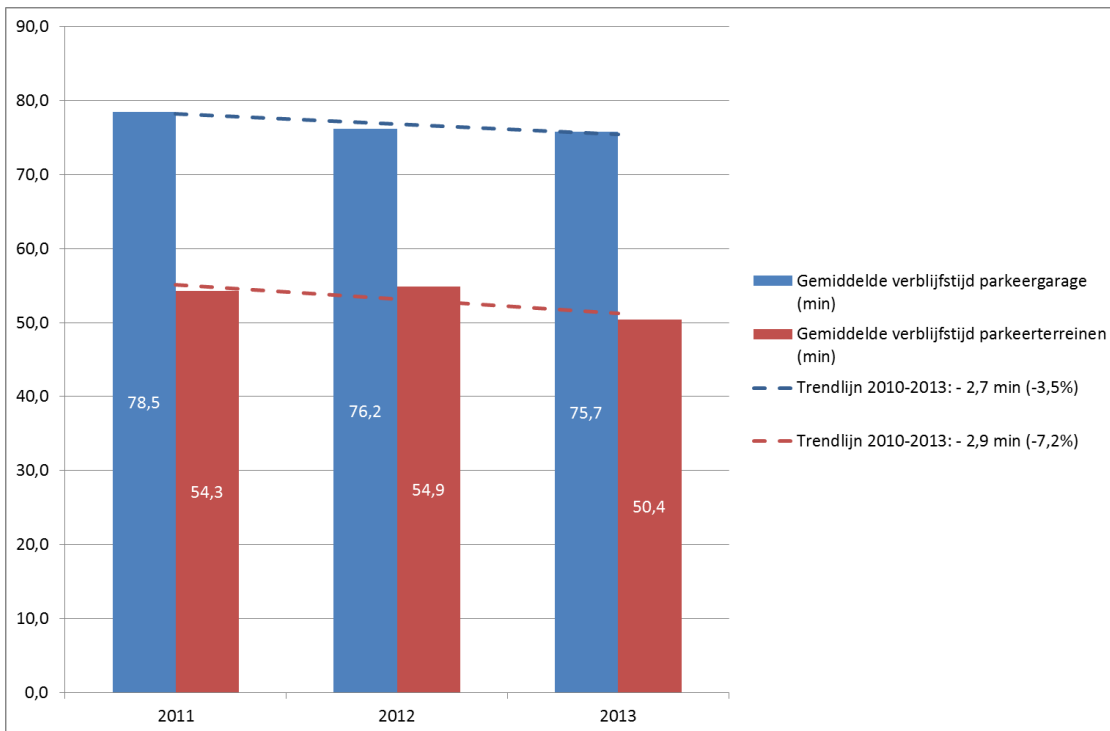
Parkeernormen Venray	norm per eenheid	norm	aandeel bezoek	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	koop zondag
woningen - vast gebruik	woning	1,10	nvt	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
woningen - bezoekers	woning	0,30	nvt	10%	20%	80%	70%	0%	60%	60%	70%
zorgwoning/serviceflat/aanleunwoning	woning	1,10	0,30	50%	60%	100%	90%	70%	60%	60%	70%
binnensteden/hoofdwinkelgebieden	100 m2 BVO	2,80	0,95	30%	70%	20%	100%	0%	100%	0%	70%
maandagmarkt	1 m kraam	0,20	1,00	50%	50%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening (baliefunctie)	100 m2 BVO	1,80	0,20	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
kantoren (zonder baliefunctie)	100 m2 BVO	1,30	0,05	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
arbeidextensieve - en bezoekerextensieve bedrijven	100 m2 BVO	0,40	0,05	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
arbeidsintensieve- en bezoekerextensieve bedrijven	100 m2 BVO	1,30	0,05	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
snackbar/broodjeszaak	100 m2 BVO	4,00	0,90	20%	20%	20%	20%	0%	20%	80%	20%
restaurant	100 m2 BVO	8,00	0,80	0%	10%	40%	40%	0%	10%	80%	10%
café/bar/discotheek	100 m2 BVO	4,00	0,90	20%	20%	40%	40%	0%	20%	80%	20%
hotel 4*	kamer	0,29	1,00	30%	50%	100%	100%	100%	80%	100%	80%
museum/bibliotheek	100 m2 BVO	0,30	0,95	20%	45%	0%	0%	0%	100%	0%	90%
bioscoop/theater/schouwburg	zitplaats	0,20	0,95	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
sporthal (binnen)	100 m2 BVO	1,30	0,95	30%	50%	100%	90%	0%	100%	90%	75%
dansstudio/sportschool	100 m2 BVO	1,00	0,95	30%	50%	100%	90%	0%	100%	90%	75%
cultureel centrum/wijkgebouw	100 m2 BVO	1,00	0,90	10%	40%	60%	60%	0%	40%	100%	25%
verpleeg/verzorgtehuis	wooneenheid	0,50	0,60	50%	50%	90%	80%	100%	60%	60%	70%
arts/maatschap/kruisgebouw/therapeut	behandelkamer	1,30	0,65	100%	100%	30%	15%	0%	15%	5%	5%
apotheek	100 m2 BVO	1,70	0,85	100%	100%	5%	10%	0%	5%	0%	0%
religiegebouw	zitplaats	0,10	1,00	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%	0%

Tabel: overzicht gehanteerde parkeernormen en aanwezigheidspercentages

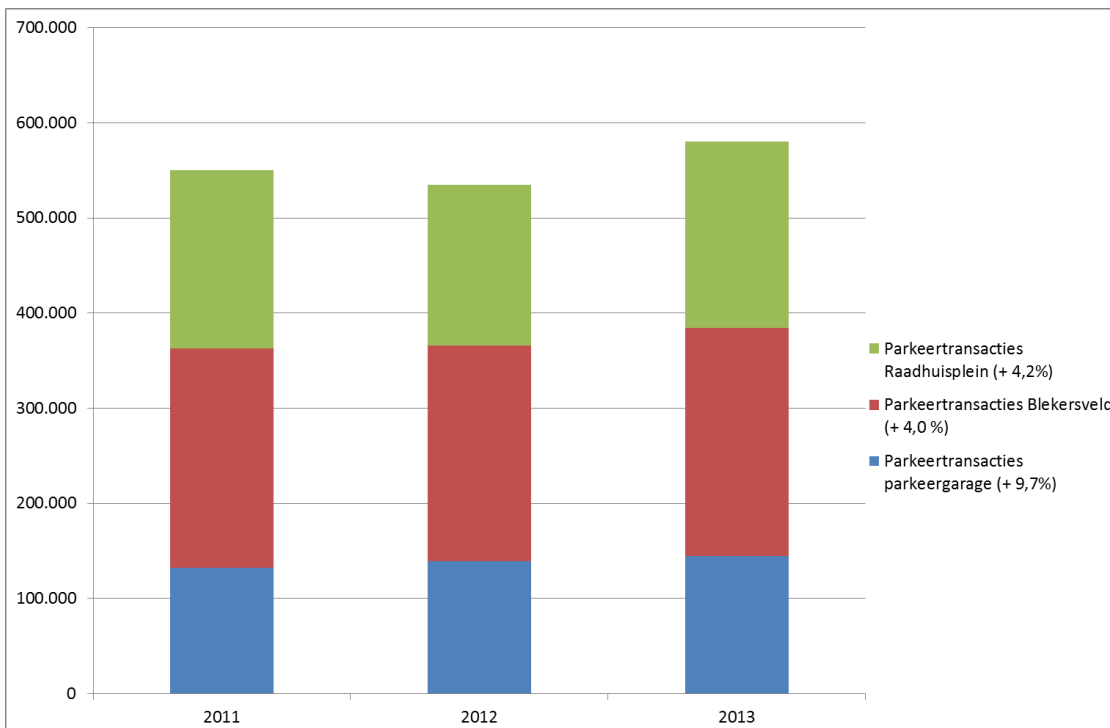
Voor het opstellen van de parkeerbalans is gebruik gemaakt van de parkeernormen van Venray. De volgende regels zijn gehanteerd:

- Voor woonfunctie maakt Venray onderscheid in een parkeernorm voor appartementen en grondgebonden woningen. Omdat dit onderscheid niet blijkt uit het WOZ-bestand is voor het inschatten van de parkeerbehoefte gebruik gemaakt van een gemiddelde norm (1,4 pp per woning).
- Voor de hotelfuncties is aansluiting gevonden bij de norm voor een 4 sterren hotel.
- Voor het inschatten van de parkeerbehoefte van een museum en een bibliotheek werd voorheen eenzelfde kencijfer gehanteerd. In de nieuwe parkeerkencijfers en de parkeernormen van Venray is een aparte norm voor deze functies van 0,5 pp per 100 m2 bvo (museum) en 0,2 pp per 100 m2 bvo (bibliotheek). Omdat de omvang van de bibliotheek het grootste is, wordt voor het inschatten van de parkeerbehoefte gebruik gemaakt van de norm 0,3 pp per 100 m2 bvo.
- Voor een dansstudio/sportschool is gebruik gemaakt van de gemiddelde norm voor deze functies.
- In de parkeernormen van Venray komt de parkeernorm voor een cultureel centrum/wijkgebouw niet voor. Gebruik is gemaakt van het parkeerkencijfer van het CROW (publicatie 182).
- Voor enkele functies is de eenheid waarmee de parkeerbehoefte wordt berekend veranderd. Het betreft bioscoop/theater/schouwburg en arts/therapeut. Voor het inschatten van de parkeerbehoefte voor deze functies is gebruik gemaakt van het kencijfer van het CROW (publicatie 182).
- Voor de functies horeca en de weekmarkt is maatwerk toegepast. Een belangrijk deel van de markt- horecabezoekers bezoeken tevens de winkels en overige voorzieningen in het stadscentrum. Om dubbeltelling te voorkomen wordt bij het opstellen van de parkeerbalans 'slechts' een beperkt deel van de theoretische parkeerbehoefte meegenomen. Voor de weekmarkt bedraagt het aanwezigheidspercentage maximaal 50%. Voor de horeca is mede op basis van praktijkervaringen in andere steden een inschatting gemaakt van het toe te passen aanwezigheidspercentage dat aansluit op 'solitair' horecabezoek.

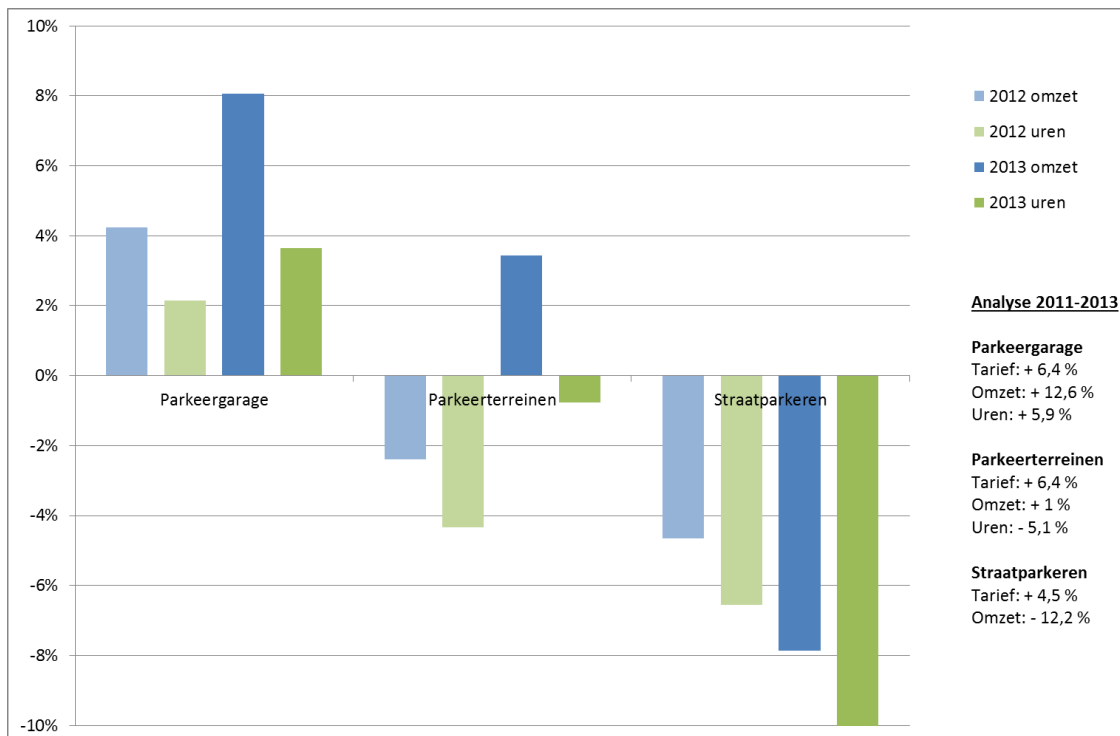
Bijlage 5 – Analyse bezoekersparkeren Venray



Afbeelding: ontwikkeling verblijfstijd parkeergarage en parkeerterreinen (2010-2013)



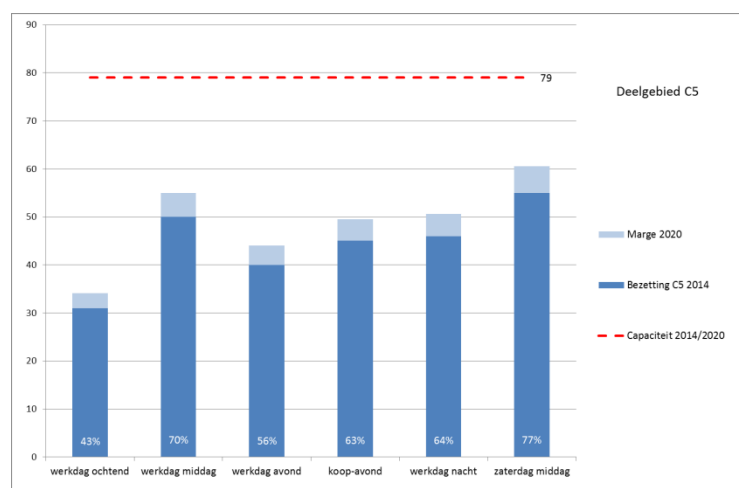
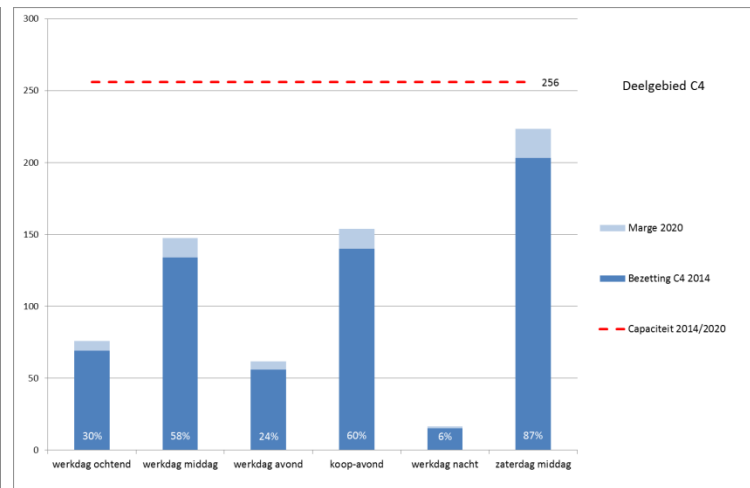
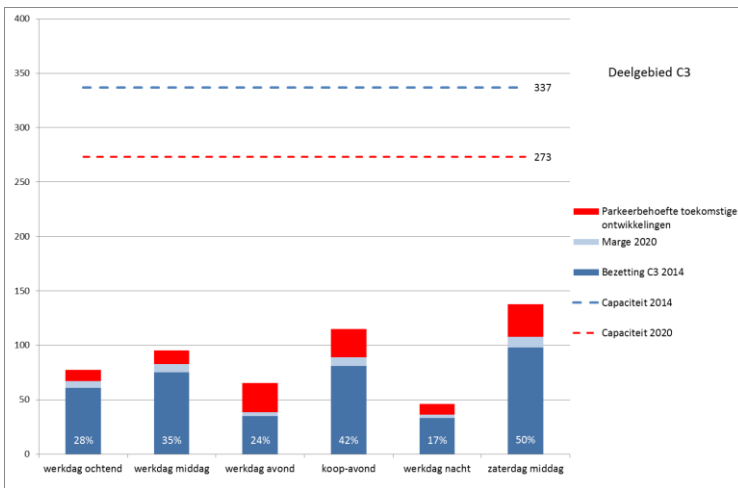
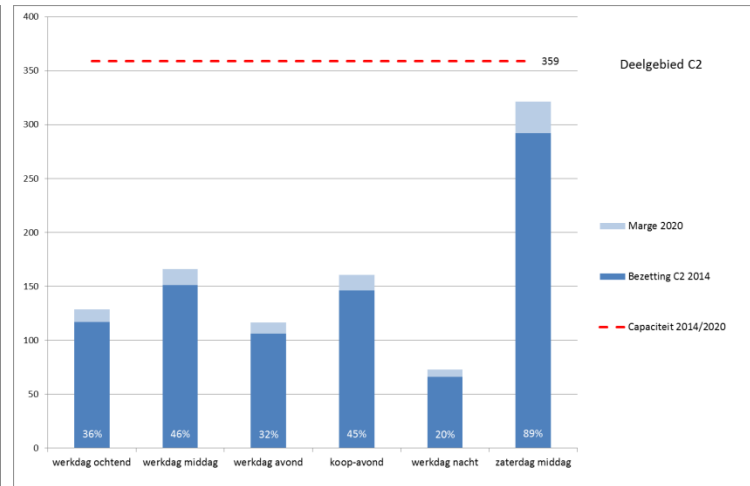
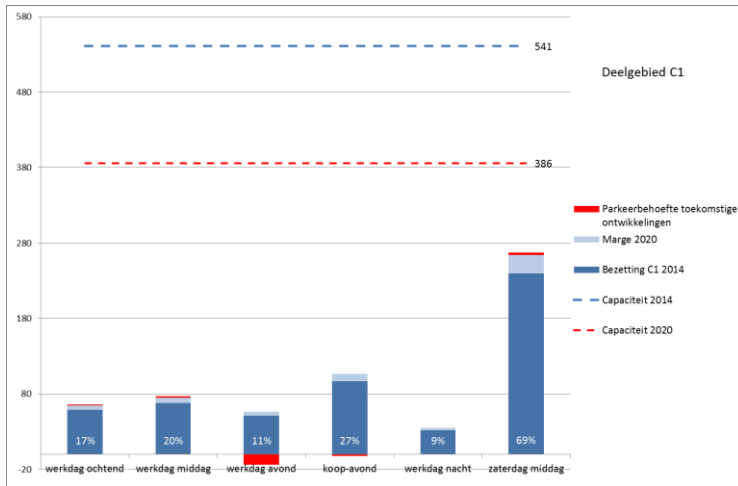
Afbeelding: ontwikkeling parkeertransacties parkeerterreinen en parkeergarage (2011-2013)



Afbeelding: ontwikkeling parkeeromzet en uren (jaar 2012 en 2013 t.o.v. 2011)

Bijlage 6 – Parkeerbalans 2020 per deelgebied

Deelgebieden centrum (C1 t/m C5)



Deelgebieden schil

