



Onderbouwing parkeerbehoefte
bestemmingsplan
“Elst, Rijksweg Zuid 1-3-5”

Rapport

Onderbouwing parkeerbehoefte bestemmingsplan “Elst, Rijksweg Zuid 1-3-5”

Rapport

in opdracht van:
Gemeente Overbetuwe

datum: 11 februari 2016
rapportnummer: 5457-R-E
auteur(s): D. Vermeer



Hooikade 13
Postbus 2873
2601 CW Delft
Tel. 015 - 2147899

Badhuiswal 3
8011 VZ Zwolle
Tel. 038 - 4225780

Hoff van Hollantlaan 6
5243 SR Rosmalen
Tel. 073 - 5231065

Inhoudsopgave

1	INLEIDING	1
1.1	Voorgeschiedenis plan “Elst, Rijksweg Zuid 1-3-5”	1
1.2	Herstelopdracht aspect parkeren: aanleiding voor dit rapport	1
1.3	Specifieke aandachtspunten parkeren uit de tussenuitspraak	2
1.4	Leeswijzer	3
2	OPZET PARKEERONDERZOEKEN	4
2.1	Vaststellen omvang onderzoeksgebied parkeeronderzoeken	4
2.2	Onderzoeksdagen en -tijden	7
2.3	Vorbereiding metingen	7
2.4	Uitvoering(sverantwoording)	8
3	PARKEERDRUK OMGEVING RWZ 1-3-5	9
3.1	Parkeerdruk omgeving Rijksweg Zuid 1-3-5	9
3.2	Minimaal beschikbare restcapaciteit op acceptabele loopafstand	9
4	UITGANGSPUNTEN PARKEERBALANS	13
4.1	Uitgangspunt 1: planologische mogelijkheden bestemmingsplan	13
4.2	Uitgangspunt 2: stedelijkheidsgraad en stedelijke zone	13
4.3	Uitgangspunt 3: te hanteren parkeerkencijfers	14
4.4	Uitgangspunt 4: aanwezigheidspercentages	14
4.5	Vertaling registratietijden parkeeronderzoek naar dagdelen t.b.v balans	15
5	PARKEERBALANS	16
5.1	Berekening parkeervraag locatie Rijksweg Zuid 1-3-5	16
5.2	Is de totale parkeervraag RWZ 1-3-5 op eigen terrein in te passen?	18
5.3	Langparkeren faciliteren op eigen terrein + restcapaciteit omgeving?	18
5.4	Biedt de Stationsstraat voldoende capaciteit voor kortparkeren?	19
5.5	Resumerend overzicht parkeerbehoefte vs beschikbare (rest)capaciteit	20
5.6	Wat betekent dit voor de bezettingsgraad in het gebied?	21

6	CONCLUSIES	23
6.1	Uitgangspunt bij alle berekeningen is een “worst case scenario”	23
6.2	Conclusie: parkeerbehoefte is niet geheel op eigen terrein in te passen	24
6.3	Conclusie: kortparkeren is binnen 100 meter loopafstand te faciliteren	24
6.4	Conclusie: parkeren bewoners is binnen 100 meter lopen te faciliteren	24
6.5	Conclusie: parkeren werknemers is binnen 200 meter lopen te faciliteren	24
6.6	Conclusie: bezettingsgraad in het onderzoeksgebied ligt onder de 85%	25

BIJLAGEN

1. Resultaten parkeerdrukmeting

1 Inleiding

1.1 Voorgeschiedenis plan "Elst, Rijksweg Zuid 1-3-5"

Het bestemmingsplan "Elst, Rijksweg Zuid 1-3-5", dat voorziet in de ontwikkeling van 403 m² commerciële ruimte en 14 wooneenheden, kent een lange voorgeschiedenis. De belangrijkste punten van deze geschiedenis zijn, kort weergegeven, als volgt:

- 22 februari 2011: de gemeenteraad besluit de coördinatieregeling toe te passen. Het bestemmingsplan en de aanvraag omgevingsvergunning worden hierdoor aan elkaar gekoppeld.
- 28 oktober 2014: de gemeenteraad stelt het bestemmingsplan "Elst, Rijksweg Zuid 1-3-5" vast.
- 20 november 2014: het college verleent de omgevingsvergunning ten behoeve van het bestemmingsplan "Elst, Rijksweg Zuid 1-3-5".
- Omwonenden stellen beroep in bij de Raad van State.
- 11 maart 2015: de voorzieningenrechter schorst de besluiten van de gemeente totdat op de beroepen einduitspraak is gedaan. Ten aanzien van het aspect parkeren is volgens de voorzieningenrechter onvoldoende onderbouwd waarom met de gehanteerde parkeernormen kan worden volstaan.
- 12 mei 2015: Mobycon levert haar rapport "Nadere onderbouwing parkeernormen "Rijksweg Zuid 1-3-5 Elst" op, welke is opgesteld in opdracht van de gemeente Overbetuwe.
- 30 september 2015: de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State doet een tussenuitspraak waarin zij de raad en het college van de gemeente Overbetuwe opdraagt enkele geconstateerde gebreken ten aanzien van de besluitvorming inzake het bestemmingsplan "Elst, Rijksweg Zuid 1-3-5" te herstellen. De opdracht van de Afdeling heeft betrekking op twee aspecten die in de beroepen van omwonenden aan de orde zijn gesteld: (de aantasting van) het gemeentelijk monument en het aspect parkeren.

1.2 Herstelopdracht aspect parkeren: aanleiding voor dit rapport

In het rapport van Mobycon d.d. 12 mei 2015 is de parkeerbehoefte, die uit het bestemmingsplan "Elst, Rijksweg Zuid 1-3-5" volgt, berekend aan de hand van een methodiek die neerkomt op een vergelijking van de representatieve invullingen van het oude en nieuwe planologische regime. Op basis van deze methodiek luidde de conclusie dat de extra parkeerbehoefte van het bestemmingsplan op eigen terrein gefaciliteerd kon worden en het plan derhalve geen negatieve (parkeer)effecten op de omgeving tot gevolg zou hebben.

Uit de tussenuitspraak van de Afdeling valt af te leiden dat deze methode op zich aanvaardbaar wordt geacht, maar dat hier een aantal omissies in zit die aanleiding hebben gegeven tot het formuleren van de herstelopdracht. In dat verband heeft de gemeente Overbetuwe aan Mobycon gevraagd om de parkeernormering en parkeerbehoefte van het bestemmingsplan "Elst, Rijksweg Zuid 1-3-5" opnieuw te onderzoeken en onderbouwen, rekening houdende met de (aandachts)punten die volgen uit de tussenuitspraak van de Afdeling.

1.3 Specifieke aandachtspunten parkeren uit de tussenuitspraak

Bij het vaststellen en onderbouwen van de parkeerbehoefte van het bestemmingsplan "Elst, Rijksweg Zuid 1-3-5" is rekening gehouden met de volgende specifieke aandachtspunten die uit de tussenuitspraak van de Afdeling volgen:

1. Ter bepaling van de parkeerbehoefte dient uitgegaan te worden van de parkeernormen van de gemeente zoals vastgesteld in de "Nota parkeernormen Overbetuwe 2014".
2. In de regels van het vastgestelde bestemmingsplan "Elst, Rijksweg Zuid 1-3-5" is het gebiedstype van de ontwikkellocatie op "centrum" gesteld. Dit is incorrect: het juiste gebiedstype is "rest bebouwde kom".
3. Met betrekking tot de parkeerbehoefte van de wooneenheden binnen het bestemmingsplan, is in het Mobycon rapport van 12 mei 2015 gerekend met een onderverdeling van 4 woningen in het goedkope segment en 10 woningen in het middeldure segment. Op basis van de plantoelichting wordt echter als representatief beschouwd: 4 woningen in het goedkope segment en 10 woningen in het dure segment.
4. In het rapport van 12 mei 2015 wordt bij het vergelijken van de parkeerbehoefte van verschillende planologische regimes geen rekening gehouden met het bestaande tekort binnen het plangebied. De Afdeling draagt de gemeenteraad op om hier wel rekening mee te houden.

Rekening houdende met de bovenvermelde aandachtspunten, is in onderhavig rapport een parkeerbalans opgesteld voor het bestemmingsplan "Elst, Rijksweg Zuid 1-3-5". Deze is, in tegenstelling tot het eerdere onderzoek van 12 mei 2015, niet tot stand gekomen op basis van een vergelijking tussen planologische regimes, maar op basis van de concrete parkeervraag- en aanbod die uit de voorgestane ontwikkeling volgt. Hierbij is tevens de huidige parkeersituatie in de directe omgeving van de ontwikkellocatie inzichtelijk gemaakt aan de hand van een parkeerdrukmeting die in oktober 2015 heeft plaatsgevonden en een aanvullende parkeerdrukmeting in januari 2016. Daarmee wordt duidelijk in welke mate er al dan niet nog vrije parkeerruimte aanwezig is om een eventueel parkeertekort binnen de ontwikkellocatie in de directe omgeving daarvan op te kunnen vangen.

1.4 Leeswijzer

Onderzoek: parkeerdrukmetingen omgeving ontwikkellocatie

- Hoofdstuk 2: beschrijft de opzet, aanpak en uitgangspunten die ten behoeve van de parkeerdrukmetingen zijn gevolgd en de wijze waarop het onderzoek is uitgevoerd.
- Hoofdstuk 3: beschrijft de belangrijkste onderzoeksresultaten van de parkeerdrukmeting.

Vaststellen uitgangspunten t.b.v. parkeerbalans ontwikkellocatie

- Hoofdstuk 4: beschrijft de uitgangspunten die gebruikt worden ten behoeve van het opstellen van de parkeerbalans voor het bestemmingsplan “Elst, Rijksweg Zuid 1-3-5”.

Opstellen parkeerbalans ontwikkellocatie

- Hoofdstuk 5: toont de parkeerbalans, inclusief toelichting.
- Hoofdstuk 6: conclusies.

2 Opzet parkeeronderzoeken

In dit hoofdstuk wordt een korte toelichting gegeven op de opzet en uitvoering van de parkeeronderzoeken die in oktober 2015 en januari 2016 zijn uitgevoerd alsmede de uitgangspunten die hieraan ten grondslag liggen.

2.1 Vaststellen omvang onderzoeksgebied parkeeronderzoeken

2.1.1 Acceptabele loopafstanden bieden richtlijn voor selectie van het onderzoeksgebied

Het CROW hanteert voor verschillende functies onderstaande richtlijnen qua acceptabele loopafstand van de functie naar de geparkeerde auto en vice versa (zie tabel 2.1).

Hoofdfunctie	Acceptabele loopafstand
1. Wonen	100 meter
2. Winkelen	200 – 600 meter
3. Werken	200 – 800 meter
4. Ontspanning	100 meter
5. Gezondheidszorg	100 meter
6. Onderwijs	100 meter

Tabel 2.1: acceptabele loopafstanden volgens richtlijnen CROW-kencijfers 2012 (publicatie 317, p. 108)

Het bestemmingsplan "Elst, Rijksweg Zuid 1-3-5" voorziet in de ontwikkeling van 14 woningen en 403 m² commerciële ruimte voor dienstverlening en/of kantoren (maximaal 50% van deze oppervlakte mag als kantoor of dienstverlening met baliefunctie gebruikt worden).

Gelet op tabel 2.1 geldt voor de woningen binnen het bestemmingsplan een acceptabele loopafstand van maximaal 100 meter. Met betrekking tot de commerciële ruimte is op dit moment niet duidelijk welke bedrijven en/of instellingen hier bij voltooiing van het plan hun intrek nemen. Met als uitgangspunt het "worst case scenario", wordt daarom in het kader van dit onderzoek rekening gehouden met zo kort mogelijke loopafstanden. Met betrekking tot de commerciële ruimte wordt daarom het volgende aangehouden:

- a) De commerciële ruimtes worden ingevuld met hoofdfunctie "werken".
- b) Voor bezoekers (=kortparkeerders) van de commerciële ruimte wordt een maximaal acceptabele loopafstand van 100 meter gehanteerd vanuit de gedachte dat bezoekers over het algemeen zo dicht mogelijk bij de plaats van bestemming willen parkeren.

- c) Voor werknemers (=langparkeerders) van de commerciële ruimte wordt in principe een maximaal acceptabele loopafstand van 200 à 300 meter gehanteerd vanuit de gedachte dat werknemers over het algemeen bereid zijn een iets grotere afstand te voet af te leggen naar de plaats van bestemming. Aangezien voor de hoofdfunctie "werken" een loopafstand van 200 – 800 meter acceptabel wordt geacht, is dit een "worst case scenario" omdat met 200 à 300 meter de ondergrens van deze marge wordt gehanteerd.
- d) Het feit dat voor de hoofdfunctie "werken" een acceptabele loopafstand van 200 – 800 meter als richtlijn wordt gehanteerd, maakt duidelijk dat bezoekers en werknemers van deze functies in de praktijk bereid zijn om op dergelijke afstanden van de bestemming te parkeren. De richtlijnen vloeien immers onder meer voort uit praktijkervaringen die door het CROW zijn gehanteerd om de richtlijnen op te stellen. Dit betekent ook dat met betrekking tot onderhavig onderzoek nog enige "rek" zit in de acceptabele loopafstand die gehanteerd wordt voor werknemers (= langparkeerders). Alhoewel het uitgangspunt is om deze in principe een parkeermogelijkheid te bieden binnen een afstand van 200 meter lopen (zie voorgaande punt), bieden de richtlijnen ruimte om ook te kijken naar de parkeermogelijkheden die op grotere afstand dan dit liggen. In verband hiermee is een onderzoeksgebied gehanteerd dat verder reikt dan 200 meter loopafstand vanaf de ontwikkellocatie, mede omdat op voorhand niet vast is te stellen of de parkeerfaciliteiten binnen 200 meter lopen van de ontwikkellocatie Rijksweg 1-3-5 uitkomst gaan bieden. De afbakening van het definitieve onderzoeksgebied is uiteindelijk mede bepaald op basis van "natuurlijke" barrières die meespelen in het keuzgedrag van bestuurders om ergens wel of niet te parkeren (zie toelichting in onderstaande paragraaf 2.1.2).

2.1.2 Selectie onderzoeksgebied ook mede op basis van "natuurlijke barrières"

De keuze om ergens wel of niet te parkeren en vervolgens vanaf die locatie naar de plaats van bestemming te lopen, hangt niet alleen af van de loopafstand in meters. De locatiekeuze wordt ook mede bepaald door "natuurlijke" barrières in het gebied, zoals grotere doorgaande wegen, sloten of spoorlijnen. Gevoelsmatig zijn dit voor veel bestuurders van voertuigen namelijk grenzen die zij liever niet overschrijden dan wel die het niet logisch maken om ergens te gaan parkeren. Het gebied waar de ontwikkellocatie Rijksweg 1-3-5 in ligt, bevat ook twee van dergelijke "natuurlijke" barrières, namelijk: de Rijksweg Noord en Rijksweg Zuid aan de westzijde en de spoorlijn Arnhem – Nijmegen aan de oostzijde.

2.1.3 Definitieve vaststelling grootte onderzoeksgebied

Qua loopafstand liggen de Rijksweg Noord en Rijksweg Zuid vrijwel direct naast de ontwikkellocatie Rijksweg 1-3-5. De spoorlijn Arnhem – Nijmegen ligt op een afstand van ongeveer 350 tot 400 meter. Dit valt ruim binnen de marges van de acceptabele loopafstanden die door het CROW gehanteerd worden (200-800 meter). Gelet op het voorgaande is derhalve besloten het gebied gelegen tussen de volgende locaties als onderzoeksgebied te hanteren:

- Rijksweg Noord / Rijksweg Zuid = westelijke grens;
- Thorbeckestraat = noordelijke grens;
- Spoorlijn Arnhem – Nijmegen = oostelijke grens.

- Marga Klompélaan = zuidelijke grens.

Figuur 2.1 toont het onderzoeksgebied zoals dat gehanteerd is in de parkeeronderzoeken van oktober 2015 en januari 2016.



Figuur 2.1: onderzoeksgebied parkeeronderzoek omgeving ontwikkellocatie

2.2 Onderzoeksdagen en -tijden

Het parkeeronderzoek van oktober 2015 heeft in een representatieve periode plaatsgevonden, te weten in week 42 van 2015 (de week van 12 t/m 18 oktober 2015). Gedurende deze week is op de volgende dagen en tijdstippen de parkeerdruk geregistreerd:

- **dinsdag 13 oktober: 07.00u, 10.00u, 13.00u, 16.00u, 19.00u, 22.00u;**
- **donderdag 15 oktober: 07.00u, 10.00u, 13.00u, 16.00u, 19.00u, 22.00u;**
- **zaterdag 17 oktober: 07.00u, 10.00u, 13.00u, 16.00u, 19.00u.**

Bovenstaande dagen en tijdstippen zijn over het algemeen de drukste momenten van de week en zijn derhalve maatgevend voor wat betreft het bepalen van de parkeerdruk.

Het aanvullende parkeeronderzoek in januari 2016 heeft op woensdag 27 januari 2016 plaatsgevonden, waarbij op de volgende tijdstippen de parkeerdruk is geregistreerd:

- **woensdag 27 januari: 06.00u, 07.00u, 08.00u, 09.00u, 10.00u, 11.00u, 13.00u, 15.00u, 16.00u, 19.00u, 22.00u.**

Opgemerkt dient te worden dat het parkeeronderzoek van oktober 2015 een meting betreft die in de omgeving van station Elst is uitgevoerd in het kader van een periodiek parkeeronderzoek ter monitoring van de parkeerdruk in het gebied. Het onderzoeksgebied van dit onderzoek is dermate groot, dat hier ook het in figuur 2.1 weergegeven onderzoeksgebied ten behoeve van de ontwikkellocatie binnen valt. Dit betekent dat de resultaten van het parkeeronderzoek in kwestie ook bruikbaar zijn voor onderhavig onderzoek. Het parkeeronderzoek van oktober 2015 betrof voorts zowel een parkeerdruk- als parkeermotiefmeting. In het kader van het bestemmingsplan "Elst, Rijksweg Zuid 1-3-5" zijn vooral de resultaten van de parkeerdrukmeting relevant, die derhalve in dit rapport worden toegelicht en aangevuld met de parkeerdrukmeting van 27 januari 2016.

2.3 Voorbereiding metingen

Voorafgaand aan het onderzoek is de volledige parkeercapaciteit in het onderzoeksgebied geïnventariseerd (privé parkeerplaatsen zijn buiten beschouwing gelaten). De inventarisatie van de parkeercapaciteit heeft op wegvakniveau (van kruispunt tot kruispunt) plaatsgevonden. Het voordeel hiervan is dat er op een hoger detailniveau inzicht mogelijk is in de parkeerdruk binnen het onderzoeksgebied. Daarnaast maakt dit het uitvoeren van de meting makkelijker aangezien het voor de veldwerkers helder is welke geparkeerde voertuigen aan welk wegvak toebedeeld moeten worden. Elk wegvak heeft daartoe een uniek sectienummer toegewezen gekregen. De zone- en sectie-indeling zoals deze bij het uitvoeren van het parkeeronderzoek zijn gehanteerd zijn weergegeven in figuur 2.1.

2.4 Uitvoering(sverantwoording)

2.4.1 Meetperiode

Het parkeeronderzoek is uitgevoerd op de dagen en tijdstippen zoals vermeld staan in paragraaf 2.2. Op deze dagen hebben onze veldwerkers op de aangegeven tijden een vaste ronde gelopen in het onderzoeksgebied, waarbij zij in elke wegvaksectie het aantal geparkeerde voertuigen hebben genoteerd.

2.4.2 Omstandigheden

Binnen de meetperiode zijn geen omstandigheden geconstateerd die het parkeergedrag en daarmee de resultaten hebben beïnvloed. Voor zover waarneembaar tijdens het veldwerk verliepen alle onderzoeksdagen goed en kunnen zij als representatief worden beschouwd.

2.4.3 Resultaten parkeeronderzoek

In hoofdstuk 3 van onderhavig rapport worden de resultaten van de parkeeronderzoeken nader toegelicht.

3 Parkeerdruk omgeving RWZ 1-3-5

3.1 Parkeerdruk omgeving Rijksweg Zuid 1-3-5

Bijlage 1 van dit rapport toont een overzichtstabel met de resultaten van de uitgevoerde parkeerdrukmetingen. De tabel in bijlage 1 toont voor elke sectie per onderzoeksdag en per meetmoment hoeveel parkeerplaatsen bezet waren en welke parkeerdruk daaruit volgt. Daarnaast zijn de verschillende secties binnen het onderzoeksgebied in deze tabel gerubriceerd naar loopafstand, zodat ten behoeve van de op te stellen parkeerbalans meteen duidelijk is op hoeveel meter lopen de parkeercapaciteit in elke sectie ten opzichte van de ontwikkellocatie Rijksweg Zuid 1-3-5 ligt.

3.2 Minimaal beschikbare restcapaciteit op acceptabele loopafstand

Bij het opstellen van de parkeerbalans voor het bestemmingsplan "Elst, Rijksweg Zuid 1-3-5" (zie hoofdstuk 5) kan blijken dat de parkeerbehoefte van het plan niet op eigen terrein opgelost kan worden. In dat geval kan, conform hoofdstuk 3 van de "Nota parkeernormen gemeente Overbetuwe 2014", het berekende tekort eventueel in de omgeving opgevangen worden indien uit het in oktober 2015 en januari 2016 gehouden parkeeronderzoek blijkt dat hiervoor nog parkeercapaciteit in de omgeving resteert. Deze restcapaciteit dient echter wel op acceptabele loopafstand van de ontwikkellocatie te liggen. Zoals in hoofdstuk 2, paragraaf 2.1 reeds toegelicht is, wordt in dit onderzoek rekening gehouden met de volgende maximaal acceptabele loopafstanden:

- **bewoners/bezoekers van de woningen (kortparkeerders):** maximaal 100 meter lopen;
- **bezoekers van de commerciële ruimte (kortparkeerders):** maximaal 100 meter lopen;
- **werknemers van de commerciële ruimte (langparkeerders):** maximaal 200 à 300 meter lopen, met de kanttekening dat de CROW richtlijnen een maximum van 800 meter hanteren voor de hoofdfunctie werken. In dat verband zal verder dan de aangegeven 200 meter gekozen worden indien binnen 200 meter loopafstand van de ontwikkellocatie onvoldoende restcapaciteit te vinden is. Als deze wel gevonden wordt wanneer ook restcapaciteit op een loopafstand tot bijvoorbeeld 300 of 400 meter bij het onderzoek betrokken wordt, dan is dit nog steeds acceptabel aangezien dit ruim binnen de bandbreedte van het CROW ligt.

Vanuit het "worst case scenario" is het, gelet op het voorgaande, wenselijk om de minimaal beschikbare restcapaciteit in de omgeving van Rijksweg Zuid 1-3-5 vast te stellen op basis van de onderzoeksgegevens. Dit kan bewerkstelligd worden door in **bijlage 1** op te zoeken wat de maximaal geregistreerde parkeervraag in een gebied is geweest en dit in mindering te brengen van de parkeercapaciteit die in het betreffende gebied aanwezig is.

Blijft er na deze exercitie nog een positief getal onder de streep over, dan is dat de minimaal beschikbare restcapaciteit. Verder is bij het uitvoeren van deze exercitie rekening gehouden met het feit dat het voor de parkeerbalans (zie hoofdstuk 5) noodzakelijk is dat de gegevens uit **bijlage 1** worden vertaald naar gegevens per dagdeel voor een werkdag en zaterdag, conform de dagdelen zoals deze in tabel 4.1 zijn weergegeven. In dat verband is het volgende gehanteerd:

- onder de ochtenduren vallen: 06.00 – 12.00 uur;
- onder de middaguren vallen: 12.00 – 18.00 uur;
- onder de avonduren vallen: 18.00 – 00.00 uur;
- onder de nachtelijke uren vallen: 00.00 – 06.00 uur.

Een voorbeeld om het voorgaande te verduidelijken: in het gebied dat op 100 – 200 meter lopen vanaf de ontwikkellocatie ligt, is een parkeercapaciteit van 37 parkeerplaatsen voor langparkeren aanwezig. Om de minimaal beschikbare restcapaciteit de werkdagochtend te bepalen, is gekeken naar de meetresultaten in bijlage 1 die betrekking hebben op de ochtenduren van de dinsdag, woensdag en de donderdag. Hieruit blijkt dat zich op zowel de dinsdagochtend om 10.00 uur als op de donderdagochtend 10.00 uur de grootste parkeervraag voordoet: 26 parkeerplaatsen zijn dan bezet. Van alle ochtendmetingen is dit het hoogst gemeten aantal. De minimale restcapaciteit is hiermee te berekenen op: 37 aanwezige parkeerplaatsen – maximaal 26 bezette parkeerplaatsen = 11 nog beschikbare parkeerplaatsen. Tabel 3.1 toont de minimale restcapaciteit die op deze wijze voor alle dagdelen is berekend.

	WERKDAG			ZATERDAG		
	ochtend	middag	avond	ochtend	middag	avond
Loopafstand tot 100 meter						
AANWEZIGE PARKEERCAPACITEIT LANGPARKEREN:	43pp	43pp	48pp	43pp	43pp	48pp
MAXIMAAL GEREgistREERDE PARKEERVRAAG:	45pp	45pp	22pp	21pp	20pp	14pp
MINIMAAL BESCHIKBARE RESTCAPACITEIT LANGPARKEREN:	-3pp	-3pp	26pp	27pp	28pp	34pp
AANWEZIGE PARKEERCAPACITEIT KORTPARKEREN:	5pp	5pp	5pp	5pp	5pp	-
MAXIMAAL GEREgistREERDE PARKEERVRAAG:	5pp	4pp	3pp	0pp	0pp	-
MINIMAAL BESCHIKBARE RESTCAPACITEIT KORTPARKEREN:	0pp	1pp	2pp	5pp	5pp	
Loopafstand 100 tot 200 meter						
AANWEZIGE PARKEERCAPACITEIT LANGPARKEREN:	37pp	37pp	37pp	37pp	37pp	37pp
MAXIMAAL GEREgistREERDE PARKEERVRAAG:	26pp	26pp	23pp	16pp	18pp	19pp
MINIMAAL BESCHIKBARE RESTCAPACITEIT LANGPARKEREN:	11pp	11pp	14pp	21pp	19pp	18pp
Loopafstand 200 tot 300 meter						
AANWEZIGE PARKEERCAPACITEIT LANGPARKEREN:	126pp	126pp	126pp	126pp	126pp	126pp
MAXIMAAL GEREgistREERDE PARKEERVRAAG:	70pp	71pp	81pp	66pp	70pp	75pp
MINIMAAL BESCHIKBARE RESTCAPACITEIT LANGPARKEREN:	56pp	55pp	45pp	60pp	56pp	51pp
Loopafstand 300 tot 400 meter						
AANWEZIGE PARKEERCAPACITEIT LANGPARKEREN:	27pp	27pp	27pp	27pp	27pp	27pp
MAXIMAAL GEREgistREERDE PARKEERVRAAG:	15pp	15pp	18pp	14pp	12pp	13pp
MINIMAAL BESCHIKBARE RESTCAPACITEIT LANGPARKEREN:	12pp	12pp	9pp	13pp	15pp	14pp

Tabel 3.1: aantal nog vrije parkeerplaatsen in de omgeving van Rijksweg Zuid 1-3-5

Met betrekking tot tabel 3.1 dient genoemd te worden dat in de Van Oldenbarneveltstraat (sectie 306), die in de zone tot 100 meter lopen vanaf de ontwikkellocatie valt, een parkeerschijfzone van kracht is op ma t/m za 09.00 – 18.00 uur en op donderdag ook nog van 18.00 – 21.00 uur. In verband hiermee is de parkeercapaciteit van deze sectie in **bijlage 1** als langparkeren opgenomen op het moment dat de parkeerschijfzone niet van kracht is en als kortparkeren wanneer deze wel van kracht is.

3.2.1 Correctie op restcapaciteit in verband met verkeersmaatregel Stationsstraat

Een belangrijk aandachtspunt wordt gevormd door het feit dat de gemeente Overbetuwe kenbaar heeft gemaakt met betrekking tot sectie 284, het doodlopende gedeelte van de Stationsstraat, een verkeersbesluit voor te bereiden tot het instellen van een parkeerschijfzone. Deze maatregel hangt samen met het feit dat langs dit weggedeelte onder andere een kinderdagverblijf gevestigd is. Voor ouders die hun kinderen komen halen/brengen is het wenselijk dat zij hier kunnen parkeren. In de dagelijkse praktijk blijken de parkeerplaatsen in dit weggedeelte echter vaak in gebruik te zijn door langparkeerders, waaronder zowel bewoners en werknemers uit de omgeving. Om onder meer de bereikbaarheid van het kinderdagverblijf te waarborgen wordt derhalve de beoogde parkeerschijfzone ingevoerd, welke gedurende de openingstijden van het kinderdagverblijf van kracht zal zijn: maandag t/m vrijdag vanaf 07.00 uur tot 18.00 uur. De parkeercapaciteit in deze sectie is als gevolg daarvan tussen 07.00 en 18.00 uur niet langer beschikbaar voor langparkeren, enkel voor kortparkeren. Hiermee wordt op de volgende wijze rekening gehouden in onderhavig onderzoek:

- Tussen 07.00 en 18.00 uur wordt de parkeercapaciteit in de berekeningen opgenomen als parkeercapaciteit voor kortparkeren. Buiten deze tijden als capaciteit voor langparkeren.
- Ten aanzien van voertuigen die tijdens het parkeeronderzoek van oktober 2015 zijn geregistreerd in sectie 284, de Stationsstraat, is bekend met welk motief zij hier parkeerden. Dat wil zeggen: op basis van de parkeerduur is vastgesteld of het bewoners of werknemers (=langparkeren) betrof of bezoekers (=kortparkeren). De maximale parkeervraag voor zowel het kort- als het langparkeren zoals deze in sectie 284 is geregistreerd, is weergegeven in tabel 3.2. Deze maximale parkeerbehoefte is vervolgens in tabel 3.3 mede gebruikt om de beschikbare restcapaciteit voor kort- en langparkeren in de omgeving van de ontwikkellocatie Rijksweg Zuid 1-3-5 vast te stellen. Door in tabel 3.2 uit te gaan van de maxima, wordt met het "worst case scenario" rekening gehouden.

SECTIE 284: STATIONSSTRAAT		Maximaal gemeten bezetting	Maximaal gemeten aandeel kortparkeren	Maximale parkeerbehoefte KORTPARKEREN		Maximaal gemeten aandeel langparkeren	Maximale parkeerbehoefte LANGPARKEREN	
Dinsdag / Woensdag / Donderdag	ochtend	14 voertuigen	50%	50% van 14 =	7 pp	67%	67% van 14 =	10 pp
	middag	13 voertuigen	62%	62% van 13 =	8 pp	54%	54% van 13 =	7 pp
	avond	9 voertuigen	14%	14% van 7 =	1 pp	100%	100% van 9 =	9 pp
Zaterdag	ochtend	5 voertuigen	40%	40% van 5 =	2 pp	100%	100% van 5 =	5 pp
	middag	6 voertuigen	67%	67% van 6 =	4 pp	33%	33% van 6 =	2 pp
	avond	5 voertuigen	40%	40% van 5 =	2 pp	60%	60% van 5 =	3 pp

Tabel 3.2: maximale parkeervraag kort- en langparkeren zoals gemeten in sectie 284, de Stationsstraat

De in tabel 3.3 vermelde restcapaciteiten vormen het uitgangspunt voor de parkeerbalans die in hoofdstuk 5 is opgesteld.

	WERKDAG			ZATERDAG		
	ochtend	middag	avond	ochtend	middag	avond
Langparkeren op een loopafstand tot 100 meter						
AANWEZIGE PARKEERCAPACITEIT LANGPARKEREN:	43pp	43pp	48pp	43pp	43pp	48pp
Afname capaciteit i.v.m. maatregel Stationsstraat (p-schijfzone)	-13pp	-13pp	-	-	-	-
GECORRIGEERDE PARKEERCAPACITEIT LANGPARKEREN	30pp	30pp	48pp	43pp	43pp	48pp
Maximale parkeervraag langparkeren sectie 284 (Stationsstraat)	10pp	7pp	9pp	5pp	2pp	3pp
Maximale parkeervraag langparkeren secties 103, 126 en 306	30pp	32pp	14pp	16pp	15pp	8pp
MINIMAAL BESCHIKBARE RESTCAPACITEIT LANGPARKEREN:	-10pp	-9pp	25pp	22pp	26pp	37pp
Kortparkeren op een loopafstand tot 100 meter						
AANWEZIGE PARKEERCAPACITEIT KORTPARKEREN (Van Oldenb.):	5pp	5pp	5pp	5pp	5pp	-
AANWEZIGE PARKEERCAPACITEIT KORTPARKEREN (Stationsstr.):	13pp	13pp	-	-	-	-
Maximale parkeervraag kortparkeren Van Oldenbarneveltstraat	5pp	4pp	3pp	0pp	0pp	-
Maximale parkeervraag kortparkeren sectie 284 (Stationsstraat)	7pp	8pp	1pp	2pp	4pp	2pp
MINIMAAL BESCHIKBARE RESTCAPACITEIT KORTPARKEREN:	6pp	6pp	1pp	3pp	1pp	-2pp
Langparkeren op een loopafstand 100 tot 200 meter						
AANWEZIGE PARKEERCAPACITEIT LANGPARKEREN:	37pp	37pp	37pp	37pp	37pp	37pp
MAXIMAAL GEREgistREERDE PARKEERVRAAG:	26pp	26pp	23pp	16pp	18pp	19pp
OVERLOOP LANGPARKEERDERS VANUIT ZONE TOT 100M	10pp	9pp	-	-	-	-
MINIMAAL BESCHIKBARE RESTCAPACITEIT LANGPARKEREN:	1pp	2pp	14pp	21pp	19pp	18pp
Langparkeren op een loopafstand 200 tot 300 meter						
AANWEZIGE PARKEERCAPACITEIT LANGPARKEREN:	126pp	126pp	126pp	126pp	126pp	126pp
MAXIMAAL GEREgistREERDE PARKEERVRAAG:	70pp	71pp	81pp	66pp	70pp	75pp
MINIMAAL BESCHIKBARE RESTCAPACITEIT LANGPARKEREN:	56pp	55pp	45pp	60pp	56pp	51pp
Langparkeren op een loopafstand 300 tot 400 meter						
AANWEZIGE PARKEERCAPACITEIT LANGPARKEREN:	27pp	27pp	27pp	27pp	27pp	27pp
MAXIMAAL GEREgistREERDE PARKEERVRAAG:	15pp	15pp	18pp	14pp	12pp	13pp
MINIMAAL BESCHIKBARE RESTCAPACITEIT LANGPARKEREN:	12pp	12pp	9pp	13pp	15pp	14pp

Tabel 3.3: minimaal beschikbare parkeercapaciteit omgeving "Rijksweg Zuid 1-3-5"

4 Uitgangspunten parkeerbilans

Met de geplande realisatie van het bestemmingsplan "Elst, Rijksweg Zuid 1-3-5" ontstaat een extra parkeervraag van bezoekers en bewoners die gebruik gaan maken van de voorziene woningen en commerciële ruimte. Alvorens over te gaan tot de berekening van deze parkeervraag en de vraag of dit al dan niet opgevangen kan worden op eigen terrein, is het belangrijk om eerst de uitgangspunten die hiertoe gehanteerd zijn toe te lichten.

4.1 Uitgangspunt 1: planologische mogelijkheden bestemmingsplan

Op de ontwikkellocatie zijn de volgende functies toegestaan:

- Bestemming wonen: volgens artikel 5.1 zijn woningen toegestaan ter plaatse van de specifieke bouwaanduiding MG (Meergezinswoning). Er zijn conform de verbeelding behorende bij het bestemmingsplan maximaal 14 (etage)woningen toegestaan. Conform aandachtspunt 3 uit paragraaf 1.3 wordt hierbij als uitgangspunt een onderverdeling gehanteerd van 4 (etage)woningen in het goedkope segment en 10 (etage)woningen in het dure segment.
- Bestemming dienstverlening: volgens artikel 5.1 zijn commerciële ruimten in de vorm van dienstverlening en/of kantoren ter plaatse van de bouwaanduiding dv (dienstverlening) toegestaan. Hierbij geldt dat de commerciële ruimten uitsluitend op de begane grond zijn toegestaan en dat niet meer dan 50% van de vloeroppervlakte gebruikt mag worden voor de functie "kantoor of dienstverlening met baliefunctie". De omvang van de commerciële ruimte bedraagt conform de omgevingsvergunning 403 m².

Gelet op het voorgaande wordt als invulling van het bestemmingsplan "Elst, Rijksweg Zuid 1-3-5" uitgegaan van de volgende functies:

- 4 koopwoningen, etage, goedkoop;
- 10 koopwoningen, etage, duur;
- 50% van 403 = 201,5 m² kantoor met baliefunctie;
- 50% van 403 = 201,5 m² kantoor zonder baliefunctie.

4.2 Uitgangspunt 2: stedelijkheidsgraad en stedelijke zone

Het berekenen van het benodigde aantal parkeerplaatsen om de parkeervraag als gevolg van het bestemmingsplan te faciliteren hangt onder meer af van de stedelijkheidsgraad van de gemeente, de (stedelijke) zone waarin het bestemmingsplan zich bevindt en naar aanleiding hiervan de te hanteren parkeerkencijfers per functie (minimum, maximum of gemiddelde kencijfer). Alvorens over te gaan tot het berekenen van de parkeervraag, dienen deze aspecten te worden vastgesteld. Mobycon hanteert de volgende uitgangspunten:

- **Stedelijkheidsgraad: matig stedelijk**

De gemeente Overbetuwe heeft een stedelijkheidsgraad van 742 adressen per vierkante kilometer en valt daarmee in de stedelijkheidsgraad "weinig stedelijk". De kern Elst heeft echter een regionale verzorgingsfunctie en kent daarom als stedelijkheidsgraad "matig stedelijk" (bron: Nota parkeernormen, gemeente Overbetuwe 2014").

- **Stedelijke zone: rest bebouwde kom.**

In de regels van het bestemmingsplan "Elst, Rijksweg Zuid 1-3-5", vastgesteld op 28 oktober 2014, was opgenomen dat het plangebied in de stedelijke zone "centrum" ligt. Dit is echter onjuist en dient de stedelijke zone "rest bebouwde kom" te zijn, zoals ook opgenomen is in de Nota Parkeernormen gemeente Overbetuwe 2014.

4.3 Uitgangspunt 3: te hanteren parkeercijfers

- **Te hanteren parkeercijfers: conform Nota Parkeernormen 2014**

De parkeercijfers zoals opgenomen in de Nota Parkeernormen 2014 zijn als volgt:

- koopwoning etage, goedkoop: 2,0 parkeerplaats per woning (incl. 0,3 bezoek);
- koopwoning etage, duur: 2,4 parkeerplaats per woning (incl. 0,3 bezoek);
- kantoor met baliefunctie: 3,1 parkeerplaats per 100 m² bvo (incl. 0,62 bezoek);
- kantoor zonder baliefunctie: 2,3 parkeerplaats per 100 m² bvo (incl. 0,12 bezoek).

4.4 Uitgangspunt 4: aanwezigheidspercentages

Elke voorziening kent zijn eigen openings- en sluitingstijden of tijdstippen waarop aanwezige faciliteiten gebruikt kunnen worden. Dit betekent ook dat de verkeers- en parkeerbewegingen van deze voorzieningen op verschillende tijdstippen van de dag plaats zullen vinden. Het CROW noemt in haar richtlijnen in dat verband de zogenaamde aanwezigheidspercentages. Deze percentages zijn gebaseerd op ervaringscijfers en geven per dagdeel een indicatie van het aandeel van de parkeervraag dat zich dan voor een specifieke functie voordoet. Deze percentages worden toegepast wanneer minimaal twee functies gebruik kunnen maken van dezelfde parkeervoorzieningen. In tabel 4.1 zijn in dat verband de aanwezigheidspercentages weergegeven die in het kader van dit onderzoek relevant zijn.

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	koopavond	nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woningen, bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Woningen, bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
Kantoren (zonder baliefunctie)	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%

Tabel 4.1: gehanteerde aanwezigheidspercentages (bron: Nota Parkeernormen gemeente Overbetuwe 2014)

4.5 Vertaling registratietijden parkeeronderzoek naar dagdelen t.b.v. balans

Voor de parkeerbalans (hoofdstuk 5) is het noodzakelijk om de gegevens van de uitgevoerde parkeeronderzoeken (zie bijlage 1) te vertalen naar gegevens per dagdeel, conform de dagdelen zoals deze in de voorgaande tabel 4.1 zijn weergegeven. In dat verband is het volgende gehanteerd, zoals mede al in paragraaf 3.2 is toegelicht:

- onder de ochtenduren vallen: 06.00 – 12.00 uur;
- onder de middaguren vallen: 12.00 – 18.00 uur;
- onder de avonduren vallen: 18.00 – 00.00 uur;
- onder de nachtelijke uren vallen: 00.00 – 06.00 uur;
- tijdens het parkeeronderzoek is gedurende meerdere momenten in de ochtend, middag en avond de parkeerdruk geregistreerd. In het kader van de "worst case" situatie wordt op basis van de maximaal gemeten parkeervraag (=hoogst gemeten bezetting) ten behoeve van de parkeerbalans. Een voorbeeld ter illustratie: in de ochtend is bijvoorbeeld om 07.00 en 10.00 uur de parkeerdruk gemeten. In het gebied op 100-200 meter lopen van de ontwikkellocatie is een parkeercapaciteit van 37 parkeerplaatsen voor langparkeeren aanwezig. Op de dinsdag, woensdag en donderdag is om 07.00 en 10.00 uur een maximale bezetting van respectievelijk 22 parkeerplaatsen en 26 parkeerplaatsen gemeten. De hoogst gemeten bezetting van 26 parkeerplaatsen is in dit geval het "worst case scenario". Dit aantal is derhalve gebruikt om het minimale aantal nog beschikbare parkeerplaatsen voor de werkdagochtend vast te stellen, hetgeen in dit geval uitkomt op $37 - 26 = 11$ parkeerplaatsen.

5 Parkeerbilans

5.1 Berekening parkeervraag locatie Rijksweg Zuid 1-3-5

5.1.1 Normatieve parkeervraag (zonder uitwisselbaarheid)

De normatieve parkeervraag van de juridisch-planologische mogelijkheden voor de locatie "Rijksweg Zuid 1-3-5" is berekend door het type functie (al dan niet op basis van de omvang) te vermenigvuldigen met de parkeernorm. Dit resulteert in een totale parkeerbehoefte van 43 parkeerplaatsen, waarvan 37 voor langparkeren en 6 voor kortparkeren. De onderverdeling van deze parkeerbehoefte op basis van de maximaal acceptabele loopafstanden is als volgt:

Parkeerbehoefte met een acceptabele loopafstand tot maximaal 100 meter

4 woningen, etage, goedkoop (bewoners)	= 4 x 1,7 pp =	6,80 parkeerplaatsen
4 woningen, etage, goedkoop (bezoekers)	= 4 x 0,3 pp =	1,20 parkeerplaatsen
10 woningen, etage, duur (bewoners)	= 10 x 2,1 pp =	21,00 parkeerplaatsen
10 woningen, etage, duur (bezoekers)	= 10 x 0,3 pp =	3,00 parkeerplaatsen
201,5m ² bvo kantoor z. baliefunctie (bezoek)	= 0,12 x 2,015 =	0,24 parkeerplaatsen
201,5m ² bvo kantoor met baliefunctie (bezoek)	= 0,62 x 2,015 =	1,25 parkeerplaatsen +
TOTAAL BEWONERS		= 27,80 parkeerplaatsen
TOTAAL BEZOEKERS		= 5,69 parkeerplaatsen

De parkeervraag voor bewoners en bezoekers is hiermee in totaal, naar boven afgerond, 34 parkeerplaatsen welke als volgt zijn onder te verdelen:

- **28 parkeerplaatsen** voor bewoners (langparkeren);
- **6 parkeerplaatsen** voor bezoekers (kortparkeren).

Parkeerbehoefte met een acceptabele loopafstand tot 200 à 300 meter

201,5m ² bvo kantoor z. baliefunctie (personeel)	= 2,18 x 2,015 =	4,39 parkeerplaatsen
201,5m ² bvo kantoor met baliefunctie (personeel)	= 2,48 x 2,015 =	5,00 parkeerplaatsen +
TOTAAL PERSONEEL		= 9,39 parkeerplaatsen

De parkeervraag voor personeel is hiermee in totaal, naar boven afgerond, 10 parkeerplaatsen welke als volgt zijn onder te verdelen:

- **10 parkeerplaatsen** voor personeel (langparkeren).

5.1.2 Reële parkeervraag (met uitwisselbaarheid)

Toepassing van de in paragraaf 4.4. weergegeven aanwezigheidspercentages leidt tot de reële parkeervraag die per dagdeel verschilt. In tabel 5.1 is voor de planlocatie "Rijksweg Zuid 1-3-5" de reële parkeervraag per dagdeel aangegeven.

PARKEREN MET ACCEPTABELE LOOPAFSTAND TOT 100 METER	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koopavond	Nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
4 woningen (goedkoop): bewoners	3,40	3,40	6,12	5,44	6,80	4,08	5,44	4,76
4 woningen (goedkoop): bezoekers	0,12	0,24	0,96	0,84	0,00	0,72	1,20	0,84
10 woningen (duur): bewoners	10,50	10,50	18,90	16,80	21,00	12,60	16,80	14,70
10 woningen (duur): bezoekers	0,30	0,60	2,40	2,10	0,00	1,80	3,00	2,10
Kantoor zonder balie: bezoekers	0,24	0,24	0,01	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00
Kantoor met balie: bezoekers	0,38	0,75	0,13	0,94	0,00	1,25	0,00	0,00
REELE PARKEERVRAAG BEWONERS:	13,90	13,90	25,02	22,24	27,80	16,68	22,24	19,46
REELE PARKEERVRAAG BEZOEKERS:	1,04	1,83	3,50	3,89	0,00	3,77	4,20	2,94
	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
NAAR BOVEN AFGEROND								
BEWONERS (langparkeren):	14	14	26	23	28	17	23	20
BEZOEKERS (kortparkeren):	2	2	4	4	0	4	5	3
TOTAAL	16	16	30	27	28	21	28	23

PARKEREN MET ACCEPTABELE LOOPAFSTAND TOT 200 METER	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koopavond	Nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Kantoor zonder balie: personeel	4,39	4,39	0,22	0,22	0,00	0,00	0,00	0,00
Kantoor met balie: personeel	5,00	5,00	0,25	3,75	0,00	0,00	0,00	0,00
REELE PARKEERVRAAG PERSONEEL:	9,39	9,39	0,47	3,97	0,00	0,00	0,00	0,00
	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
NAAR BOVEN AFGEROND	10	10	1					
PERSONEEL (langparkeren):	10	10	1	4	0	0	0	0
TOTAAL	10	10	1	4	0	0	0	0

Tabel 5.1: reële parkeervraag per dagdeel, met onderscheid naar maximaal acceptabele loopafstanden

5.2 Is de totale parkeervraag RWZ 1-3-5 op eigen terrein in te passen?

Uit het bouwplan van de ontwikkellocatie "Rijksweg Zuid 1-3-5" valt op te maken dat binnen het plangebied wordt voorzien in het realiseren van 23 parkeerplaatsen. In onderstaande tabel 5.2 is weergegeven of dit voldoende is om de parkeervraag van zowel het kort- als langparkeren op alle momenten op te kunnen vangen en zo niet, hoeveel parkeerplaatsen er tekort komen.

RWZ 1-3-5 totaal	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koopavond	Nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Geplande parkeercapaciteit	23 pp	23 pp	23 pp	23 pp	23 pp	23 pp	23 pp	23 pp
Totale parkeervraag met loopafstand tot 100m	16 pp	16 pp	30 pp	27 pp	28 pp	21 pp	28 pp	23 pp
Totale parkeervraag met loopafstand tot 200m	10 pp	10 pp	1 pp	4 pp	0 pp	0 pp	0 pp	0 pp
Tekort / overschot aan pp	- 3 pp	- 3 pp	- 8 pp	- 8 pp	- 5 pp	2 pp	- 5 pp	0 pp

Tabel 5.2: overzicht van tekort aan (= rood) of nog resterende parkeercapaciteit (= groen) op het parkeerterrein dat binnen het plangebied van de locatie "Rijksweg Zuid 1-3-5" is voorzien

Uit tabel 5.2 volgt de constatering dat er op werkdagen overdag en in de avonduren alsmede op zaterdagavonden een structureel tekort aan parkeerplaatsen gaat ontstaan. De parkeervraag is dus niet op eigen terrein in te passen met de huidige plannen. In vervolg hierop is daarom in de paragrafen 5.4. en 5.5 onderzocht of het kort- en langparkeren in te passen is indien gebruik gemaakt wordt van restcapaciteit in de omgeving van de planlocatie. Paragraaf 5.3 behandelt de parkeervraag voor het langparkeren en paragraaf 5.4. de parkeervraag voor het kortparkeren.

5.3 Langparkeren faciliteren op eigen terrein + restcapaciteit omgeving?

Tabel 5.3 toont de parkeerbalans met betrekking tot de vraag naar parkeerplaatsen voor langparkeren. Uitgangspunt in tabel 5.3 is dat de volledige parkeercapaciteit die op eigen terrein voorzien is (= 23 parkeerplaatsen) beschikbaar wordt gesteld voor langparkeren.

Conclusie 1: het langparkeren voor bewoners is te faciliteren op eigen terrein in combinatie met restcapaciteit die in de omgeving tot een afstand van 100 meter lopen aanwezig is.

Conclusie 2: het langparkeren voor personeel is te faciliteren op eigen terrein in combinatie met restcapaciteit die in de omgeving tot een afstand van 200 meter lopen aanwezig is.

Conclusie 3: Op de drukste momenten, zijnde de werkdagochtend en werkdagmiddag, is nog 1 parkeerplaats voor langparkeren over binnen een loopafstand van 200 meter van de ontwikkellocatie. In de avond en nacht, wanneer met name bewoners willen parkeren en werknemers niet of minder aanwezig zijn, zijn nog ruim voldoende parkeerplaatsen over: minimaal 21 parkeerplaatsen tijdens werkdagavonden en –nachten en 55 parkeerplaatsen op zaterdagavond.

RWZ 1-3-5: LANGPARKEREN voor alle functies, inclusief restcapaciteit tot maximaal 200m lopen	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koopavond	Nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag	
Geplande parkeer capaciteit langparkeren	23 pp	23 pp	23 pp	23 pp	23 pp	23 pp	23 pp	23 pp	
Parkeervraag tot maximaal 100m lopen:									
• Parkeervraag langparkeren bewoners	14 pp	14 pp	26 pp	23 pp	28 pp	17 pp	23 pp	20 pp	-
Tekort / overschot aan parkeerplaatsen:	9 pp	9 pp	- 3 pp	0 pp	- 5 pp	6 pp	0 pp	3 pp	
Aanwezige restcapaciteit langparkeren tot 100m	0 pp	0 pp	25 pp	25 pp	25 pp	26 pp	37 pp	?	+
Tekort / overschot aan pp tot 100 meter lopen:	9 pp	9 pp	22 pp	25 pp	20 pp	32 pp	37 pp	3 pp	
Totale parkeervraag langparkeren personeel	10 pp	10 pp	1 pp	4 pp	0 pp	0 pp	0 pp	0 pp	-
Tekort / overschot aan pp tot 100 meter lopen:	-1 pp	-1 pp	21 pp	21 pp	20 pp	32 pp	37 pp	3 pp	
Aanwezige restcapaciteit langparkeren tot 200m	1 pp	2 pp	14 pp	14 pp	14 pp	19 pp	18 pp	?	
Tekort / overschot aan pp tot 200 meter lopen:	0 pp	1 pp	35 pp	35 pp	34 pp	51 pp	55 pp	3pp	

Tabel 5.3: overzicht van tekort aan (= rood) of nog resterende parkeer capaciteit (= groen) langparkeren in de omgeving van de locatie "Rijksweg Zuid 1-3-5"

5.4 Biedt de Stationsstraat voldoende capaciteit voor kortparkeren?

Zoals in paragraaf 3.2 is aangegeven, is in de Van Oldenbarneveltstraat een parkeerschijfzone met tijdvenster van kracht en wordt in sectie 284, de Stationsstraat, een parkeerschijfzone met tijdvenster ingesteld. Gedurende de uren dat de parkeerschijfzones van kracht zijn, zijn de parkeerplaatsen in beide secties enkel voor kortparkeren beschikbaar. In de huidige situatie worden deze parkeerplaatsen dan al voor een deel door bezoekers gebruikt, is uit het parkeeronderzoek van oktober 2015 gebleken. De toekomstige bezoekers van de planlocatie Rijksweg Zuid 1-3-5 kunnen van de restcapaciteit gebruik maken zoals die in tabel 3.3 is geconstateerd en weergegeven. Tabel 5.4 laat zien of de beschikbare restcapaciteit aan kortparkeerplaatsen voldoende is voor de parkeerbehoefte van deze bezoekers.

RWZ 1-3-5: KORTPARKEREN voor alle functies, loopafstand tot maximaal 100 meter	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koopavond	Nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag	
Minimale restcapaciteit kortparkeren (zie tabel 3.3)	6 pp	6 pp	1 pp	1 pp	1 pp	1 pp	-2 pp	?	
Parkeervraag kortparkeren alle bezoekers RWZ 1-3-5	2 pp	2 pp	4 pp	4 pp	0 pp	4 pp	5 pp	3 pp	-
Tekort / overschot aan capaciteit kortparkeren	4 pp	4 pp	-3 pp	-3 pp	1 pp	-3 pp	-7 pp	-3 pp	

Tabel 5.4: overzicht van tekort aan (= rood) of nog resterende parkeer capaciteit (= groen) kortparkeerplaatsen in sectie 284, de Stationsstraat, en sectie 306, de Van Oldenbarneveltstraat

Conclusie 1: op werkdagenavond en -nacht ontstaat een tekort van maximaal 3 parkeerplaatsen voor kortparkeren, op de zaterdagen een tekort van maximaal 7 parkeerplaatsen voor kort parkeren. Tabel 5.3 laat echter zien dat op de momenten dat er een tekort is aan parkeerplaatsen voor kortparkeren, er nog voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn in de zone tot 100 meter lopen vanaf de ontwikkellocatie. Kortparkeerders kunnen hiervan gebruik maken en hebben daarmee derhalve de mogelijkheid om binnen 100 meter lopen van de ontwikkellocatie te parkeren.

5.5 Resumerend overzicht parkeerbehoefte vs beschikbare (rest)capaciteit

Het langparkeren blijkt inpasbaar te zijn met medegebruik van nog beschikbare restcapaciteit aan langparkeerplaatsen tot 200 meter lopen van de ontwikkellocatie. Qua kortparkeren binnen 100 meter van de ontwikkellocatie ontstaat met name in de avonden en nacht een tekort aan parkeerplaatsen. Dat wil zeggen: alle parkeerplaatsen in de parkeerschijfzones (Van Oldenbarneveltstraat en Stationsstraat) zijn dan bezet of de parkeerschijfzones zijn op dat moment niet van kracht. Op die momenten is er echter nog een overschot aan vrije parkeerplaatsen in de zone tot 100 meter lopen. Bezoekers kunnen daar dan dus naar uitwijken. Tabel 5.5 toont in dat verband de restcapaciteiten in de zones tot 100 en 100-200 meter lopen, nadat de parkeerbehoefte vanuit het plan Rijksweg Zuid 1-3-5 is ingepast.

CONCLUSIE 1: de parkeerbehoefte voor kortparkeren is te faciliteren op eigen terrein in combinatie met restcapaciteit die in de omgeving tot een afstand van 100 meter lopen aanwezig is.

CONCLUSIE 2: de parkeerbehoefte voor langparkeren is te faciliteren op eigen terrein in combinatie met restcapaciteit die in de omgeving tot een afstand van 200 meter lopen aanwezig is.

	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koopavond	Nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag	
Totaal tekort / overschot langparkeren tot 100 meter	-1 pp	-1 pp	21 pp	21 pp	20 pp	32 pp	37 pp	3 pp	
Tekort / overschot kortparkeren tot 100 meter	4 pp	4 pp	-3 pp	-3 pp	1 pp	-3 pp	-7 pp	-3 pp	-
TOTAAL tekort/overschot aan parkeerplaatsen (100m)	3 pp	3 pp	18 pp	18 pp	21 pp	29 pp	30 pp	0 pp	
Nog beschikbare capaciteit in zone 100-200m lopen	1 pp	2 pp	14 pp	14 pp	14 pp	19 pp	18 pp	?	+
TOTALE NOG BESCHIKBARE RESTCAPACITEIT tot 200m	4 pp	5 pp	32 pp	32 pp	35 pp	48 pp	48 pp	?	

Tabel 5.5: overzicht van tekort aan (= rood) of nog resterende parkeercapaciteit (= groen) tot maximaal 200 meter lopen van de planlocatie Rijksweg Zuid 1-3-5, na inpassing van alle parkeerbehoefte.

5.6 Wat betekent dit voor de bezettingsgraad in het gebied?

5.6.1 Bezettingsgraad in het gebied tot een loopafstand van 200 meter van ontwikkellocatie

Op basis van tabel 5.5 is in onderstaande tabel 5.6 weergegeven wat de voorgaande berekeningen betekenen voor de bezettingsgraad in het onderzochte gebied tot maximaal 200 meter lopen van de planlocatie.

	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koopavond	Nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Aantal parkeervakken eigen terrein RWZ 1-3-5	23 pp	23 pp	23 pp	23 pp	23 pp	23 pp	23 pp	23 pp
Aantal parkeervakken binnen de zone tot 100m lopen	48 pp	48 pp	48 pp	48 pp	48 pp	48 pp	48 pp	48 pp
Aantal parkeervakken binnen de zone 100-200m lopen	37 pp	37 pp	37 pp	37 pp	37 pp	37 pp	37 pp	37 pp
TOTAAL AANWEZIGE PARKEERCAPACITEIT	108 pp	108 pp	108 pp	108 pp	108 pp	108 pp	108 pp	108 pp
Nog beschikbare restcapaciteit tot 200m (zie tabel 5.5)	4 pp	5 pp	32 pp	32 pp	35 pp	48 pp	48 pp	?
Bezettingsgraad in het gebied tot 200m is daarmee:	96%	95%	70%	70%	68%	56%	56%	?

Tabel 5.6: parkeerdruk in het onderzoeksgebied tot maximaal 200 meter lopen van de ontwikkellocatie Rijksweg Zuid 1-3-5, na inpassing van alle parkeerbehoefte.

Constatering: enkel op werkdagochtenden en werkdagmiddagen komt de bezettingsgraad in het gebied als geheel boven de 85% uit. Op alle overige momenten blijft de bezettingsgraad hier ruim onder. In de "Nota parkeernormen gemeente Overbetuwe 2014" is opgenomen dat een parkeerdruk hoger dan 85% niet wenselijk wordt geacht. In deze nota staat niet concreet omschreven wat de omvang van een onderzocht gebied dient te zijn waar deze grenswaarde van 85% betrekking op heeft. In dit geval heeft deze waarde betrekking op het totale gebied dat ten behoeve van de parkeerbilans is onderzocht.

5.6.2 Bezettingsgraad in het gebied tot een loopafstand van 300 meter van ontwikkellocatie

Het totale gebied dat is onderzocht, reikt verder dan een loopafstand van 200 meter. In dat verband is bekeken hoe de bezettingsgraad in het onderzoeksgebied zich ontwikkelt wanneer ook de parkeercapaciteit die op 200 – 300 meter lopen van de ontwikkellocatie ligt in de exercitie wordt betrokken. Immers, deze loopafstand valt nog steeds ruim binnen de acceptabele loopafstand van 200-800 meter die het CROW hanteert voor de hoofdfunctie werken.

Blijkens tabel 3.3 is in de zone die op 200 – 300 meter lopen ligt een parkeercapaciteit van 126 parkeerplaatsen aanwezig, waarvan er te allen tijde minimaal 45 tot 55 nog beschikbaar zijn. Tabel 5.7 toont de bezettingsgraad wanneer deze zone en parkeercapaciteit in de exercitie wordt betrokken.

Constatering: wanneer het onderzoeksgebied tot een loopafstand van 300 meter van de ontwikkellocatie in ogenschouw wordt genomen, dan blijkt de bezettingsgraad in dit gebied ruim onder de 85% te liggen.

	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koopavond	Nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Aantal parkeervakken eigen terrein RWZ 1-3-5	23 pp	23 pp	23 pp	23 pp	23 pp	23 pp	23 pp	23 pp
Aantal parkeervakken binnen de zone tot 100m lopen	48 pp	48 pp	48 pp	48 pp	48 pp	48 pp	48 pp	48 pp
Aantal parkeervakken binnen de zone 100-200m lopen	37 pp	37 pp	37 pp	37 pp	37 pp	37 pp	37 pp	37 pp
Aantal parkeervakken binnen de zone 200-300m lopen	126 pp	126 pp	126 pp	126 pp	126 pp	126 pp	126 pp	126 pp
TOTAAL AANWEZIGE PARKEERCAPACITEIT	234 pp	234 pp	234 pp	234 pp	234 pp	234 pp	234 pp	234 pp
Nog beschikbare restcapaciteit tot 200m (zie tabel 5.5)	4 pp	5 pp	32 pp	32 pp	35 pp	48 pp	48 pp	?
Nog beschikbare restcapaciteit 200-300m (zie tabel 3.3)	56 pp	55 pp	45 pp	45 pp	45 pp	56 pp	51 pp	?
Bezettingsgraad in het gebied tot 300m is daarmee:	74%	74%	67%	67%	66%	56%	58%	?

Tabel 5.7: parkeerdruk in het onderzoeksgebied tot maximaal 300 meter lopen van de ontwikkellocatie Rijksweg Zuid 1-3-5, na inpassing van alle parkeerbehoefte.

5.6.3 Bezettingsgraad in het gebied tot een loopafstand van 400 meter van ontwikkellocatie

Tot slot is voor de volledigheid ook voor het gehele onderzoeksgebied inzichtelijk gemaakt wat de parkeerdruk is. Dit betekent dat ook de parkeercapaciteit en de restcapaciteit van de zone die op 300 – 400 meter lopen van de ontwikkellocatie ligt aan de berekening wordt toegevoegd. Tabel 5.8 toont de bezettingsgraad voor het gehele onderzoeksgebied.

	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koopavond	Nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Aantal parkeervakken eigen terrein RWZ 1-3-5	23 pp	23 pp	23 pp	23 pp	23 pp	23 pp	23 pp	23 pp
Aantal parkeervakken binnen de zone tot 100m lopen	48 pp	48 pp	48 pp	48 pp	48 pp	48 pp	48 pp	48 pp
Aantal parkeervakken binnen de zone 100-200m lopen	37 pp	37 pp	37 pp	37 pp	37 pp	37 pp	37 pp	37 pp
Aantal parkeervakken binnen de zone 200-300m lopen	126 pp	126 pp	126 pp	126 pp	126 pp	126 pp	126 pp	126 pp
Aantal parkeervakken binnen de zone 300-400m lopen	27 pp	27 pp	27 pp	27 pp	27 pp	27 pp	27 pp	27 pp
TOTAAL AANWEZIGE PARKEERCAPACITEIT	261 pp	261 pp	261 pp	261 pp	261 pp	261 pp	261 pp	261 pp
Nog beschikbare restcapaciteit tot 200m (zie tabel 5.5)	2 pp	4 pp	25 pp	28 pp	26 pp	45 pp	55 pp	?
Nog beschikbare restcapaciteit 200-300m (zie tabel 3.3)	71 pp	70 pp	61 pp	61 pp	61 pp	71 pp	66 pp	?
Nog beschikbare restcapaciteit 300-400m (zie tabel 3.3)	12 pp	12 pp	9 pp	9 pp	9 pp	15 pp	14 pp	?
Bezettingsgraad in het gebied tot 400m is daarmee:	67%	67%	64%	62%	63%	50%	48%	?

Tabel 5.7: parkeerdruk in het onderzoeksgebied tot maximaal 400 meter lopen van de ontwikkellocatie Rijksweg Zuid 1-3-5 (=het gehele onderzoeksgebied), na inpassing van alle parkeerbehoefte.

6 Conclusies

6.1 Uitgangspunt bij alle berekeningen is een "worst case scenario"

Bij alle berekeningen ten behoeve van de parkeerbalans voor de ontwikkellocatie Rijksweg Zuid 1-3-5 is gerekend vanuit het "worst case scenario". Concreet is dit op de volgende wijze toegepast:

- Voor de ontwikkellocatie is als uitgangspunt een "maximale" invulling qua toekomstige functies gehanteerd, waardoor met de hoogst mogelijke parkeerkcijfers is gerekend. Ter illustratie: binnen de functie wonen zijn 10 woningen voorzien waarvan niet geheel duidelijk is of deze qua koopprijs in het middensegment of het dure segment vallen. Omdat voor woningen in het dure segment een hoger parkeerkcijfer geldt, is als uitgangspunt gehanteerd dat alle 10 woningen in het dure segment vallen.
- Het CROW geeft in haar publicatie 317 een overzicht van parkeerkcijfers voor specifieke functies. Deze cijfers worden steeds aangeduid met een bepaalde bandbreedte. In de "Nota parkeernormen gemeente Overbetuwe 2014", en derhalve ook in onderhavig onderzoek, is steeds uitgegaan van de maximale waarde binnen deze bandbreedte.
- CROW richtlijnen voor acceptabele loopafstanden geven aan dat voor de hoofdfunctie werken een loopafstand van 200 – 800 meter acceptabel wordt geacht. Het CROW maakt hierbij geen onderscheid tussen werknemers en bezoekers van deze functies. In het kader van onderhavig onderzoek is voor de voorziene commerciële ruimte vanuit het "worst case scenario" echter gerekend met een loopafstand van 100 meter voor de bezoekers en 200 à 300 meter voor werknemers. Hiermee is dus gerekend met loopafstanden die aan de absolute ondergrens van de richtlijn liggen of zelfs hieronder.
- Ten behoeve van de parkeerbalans is de nog beschikbare parkeergelegenheid in de directe omgeving van de ontwikkellocatie inzichtelijk gemaakt op basis van parkeerdrukmetingen die in oktober 2015 en januari 2016 zijn uitgevoerd. Ter bepaling van deze restcapaciteit is vanuit het "worst case scenario" steeds uitgegaan van de maximale parkeerbehoefte die per dagdeel is gemeten en daaruit voortvloeiend de minimale restcapaciteit die in een gebied nog aanwezig is. Dit om te voorkomen dat we ons "rijk" gerekend hebben met een groot overschot aan vrije parkeerplaatsen. Een voorbeeld ter illustratie (fictieve getallen): tot een loopafstand van 100 meter lopen van de ontwikkellocatie liggen in totaal 48 parkeervakken. Op dinsdagochtend is een maximale bezetting (=parkeervraag) van 20 parkeervakken gemeten, op woensdagochtend 25 en op donderdagochtend 30 parkeervakken. De maximaal gemeten parkeervraag op een werkdagochtend is daarmee de bezetting die op donderdagochtend is gemeten. De minimale restcapaciteit aan vrije parkeerplaatsen waarmee dan in de parkeerbalans gerekend kan worden is $48 - 30 = 18$ parkeerplaatsen.

Met inachtneming van het bovenstaande is de parkeerbalans voor de ontwikkellocatie opgesteld. Is de parkeerbehoefte van het plan hiermee in te passen, dan kan de parkeersituatie in de praktijk alleen maar meevallen en niet tegenvallen.

6.2 Conclusie: parkeerbehoefte is niet gehele op eigen terrein in te passen

Het huidige bouwplan voorziet in de realisatie van 23 parkeerplaatsen op eigen terrein. De berekening van de parkeervraag van de ontwikkellocatie (zie paragraaf 5.2) laat zien dat deze parkeercapaciteit onvoldoende is om de totale parkeervraag naar kort- en langparkeren te kunnen faciliteren. Er ontstaat met name in de avond en nacht een tekort, dat oploopt tot maximaal 8 parkeerplaatsen.

6.3 Conclusie: kortparkeren is binnen 100 meter loopafstand te faciliteren

Uit de in oktober 2015 en in januari 2016 uitgevoerde parkeerdrukmetingen, blijkt dat in de straten direct ten oosten van de ontwikkellocatie gedurende vrijwel alle dagdelen nog parkeercapaciteit beschikbaar is. Qua kortparkeren binnen 100 meter van de ontwikkellocatie (=parkeerbehoefte bezoekers) blijkt met name op de werkdagavond en op de zaterdag een tekort aan parkeerplaatsen te ontstaan. Dat wil zeggen: alle parkeerplaatsen in de parkeerschijfzones (Van Oldenbarneveltstraat en Stationsstraat) zijn dan bezet of de parkeerschijfzones zijn op dat moment niet van kracht. Op die momenten is er echter nog een overschot aan vrije parkeerplaatsen in de zone tot 100 meter lopen. Bezoekers kunnen daar dan dus naar uitwijken.

6.4 Conclusie: parkeren bewoners is binnen 100 meter lopen te faciliteren

Uit de parkeerbalans blijkt dat de parkeerbehoefte van bewoners (=langparkeren) op eigen terrein, in combinatie met beschikbare parkeercapaciteit tot 100 meter lopen van de ontwikkellocatie, te faciliteren is.

6.5 Conclusie: parkeren werknemers is binnen 200 meter lopen te faciliteren

Uit de parkeerbalans blijkt dat de parkeerbehoefte van werknemers (=langparkeren) net niet gefaciliteerd kan worden in het gebied tot 100 meter loopafstand van de ontwikkellocatie. Binnen 200 meter lopen blijkt echter voldoende restcapaciteit aanwezig te zijn in het gebied om ook de parkeerbehoefte van deze werknemers te faciliteren.

6.6 Conclusie: bezettingsgraad in het onderzoeksgebied ligt onder de 85%

In de "Nota parkeernormen gemeente Overbetuwe 2014" is in zijn algemeenheid opgenomen dat de gemeente een parkeerdruk van maximaal 85% acceptabel acht. In deze nota staat echter niet concreet omschreven wat de omvang van een (onderzocht) gebied dient te zijn waar deze waarde van 85% betrekking op heeft. In dit geval heeft deze waarde betrekking op het totale gebied dat ten behoeve van de parkeerbalans is onderzocht.

In dat verband is in paragraaf 5.6 stapsgewijs inzichtelijk gemaakt hoe de parkeerdruk in het onderzochte gebied er op basis van de opgestelde parkeerbalans uit ziet:

1. Ten eerste voor het onderzoeksgebied tot een afstand van 200 meter lopen vanaf de ontwikkellocatie.
2. Vervolgens voor het onderzoeksgebied tot een afstand van 300 meter lopen vanaf de ontwikkellocatie.
3. Tot slot voor het onderzoeksgebied tot een afstand van 400 meter lopen vanaf de ontwikkellocatie (het gehele onderzoeksgebied).

De belangrijkste resultaten van deze exercitie zijn, kort samengevat, als volgt:

- De hoogste bezettingsgraad in het onderzoeksgebied doet zich gedurende de werkdagochtend en de werkdagmiddag voor.
- De bezettingsgraad binnen het gebied tot 200 meter lopen van de ontwikkellocatie ligt op de werkdagochtend en de werkdagmiddag respectievelijk op 96% en 95%, op alle andere momenten ruim onder de 80%.
- De bezettingsgraad binnen het gebied tot 300 meter lopen van de ontwikkellocatie ligt op de werkdagochtend en de werkdagmiddag respectievelijk op 74% en 74%, op alle andere momenten ruim onder de 70%.
- De bezettingsgraad binnen het gehele onderzoeksgebied ligt op de werkdagochtend en de werkdagmiddag op 67%, op alle andere momenten op 64% of ruim daaronder.

Het voorgaande wijst uit dat de parkeerdruk binnen het onderzoeksgebied als geheel ruim onder de 85% ligt en derhalve voldoet aan het beleidsuitgangspunt van de "Nota parkeernormen gemeente Overbetuwe 2014". Binnen het onderzoeksgebied zijn op sectieniveau locaties aan te wijzen waar de aanwezige parkeercapaciteit helemaal benut wordt. De aanwezigheid van drukke locaties en minder drukke locaties binnen een onderzoeksgebied is echter normaal en komt in vrijwel elk vergelijkbaar (parkeer)onderzoek voor.

Bijlagen

1 Resultaten parkeerdrukmeting



Mobycon beweegt met u mee

Hoofdkantoor: Delft t (015) 214 78 99 f (015) 214 79 02

Regiokantoor Noord: Zwolle t (038) 422 57 80 f (038) 421 68 70

Regiokantoor Zuid: Rosmalen t (073) 523 10 65 f (073) 523 10 70

info@mobycon.nl

www.mobycon.nl