

RAPPORT

Herontwikkeling Oranjerie Apeldoorn

Verkeer en parkeren

Versie: 5.0

Status: Vrijgegeven

Datum: 20-01-2023

Kenmerk: E82-HZ-RAP-22006640



Autorisatieblad

Herontwikkeling Oranjerie Apeldoorn

Verkeer en parkeren

Alleen voor intern gebruik

	Naam	Akkoord	Datum
Opgesteld door	Zuiver H (Hans)	✓	20-01-2023
Gecontroleerd door	Bronzwaer EAEN (Enzo)	✓	20-01-2023
Vrijgegeven door	Zuiver H (Hans)	✓	20-01-2023

Versiehistorie

Versie	Naam	Datum	Korte toelichting
0.1	Rapportage	01-09-2022	Parkeerbalans en verkeersgeneratie
0.2	Rapportage	09-09-2022	Aanvullingen en actueel programma
0.3	Rapportage	20-09-2022	Programma aangepast
1.0	Rapportage	07-10-2022	Definitief rapport
2.0	Rapportage	07-11-2022	Opmerkingen verwerkt
3.0	Rapportage	18-11-2022	Programma aangepast
4.0	Rapportage	22-12-2022	Opmerkingen verwerkt
5.0	Rapportage	20-01-2023	Opmerkingen gemeente verwerkt

Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
2	Beleidsachtergrond	2
2.1	Gemeentelijke mobiliteitsvisie binnenstad	2
2.2	Beleidsregels parkeernormen	2
3	Parkeeropgave	4
3.1	Parkeerbezetting huidige situatie	4
3.2	Parkeerbalans huidige situatie	5
3.3	Toekomstige parkeervraag	6
3.4	Toekomstige parkeervraag met maatwerk	7
4	Verkeersgeneratie	8
4.1	Verkeersgeneratie huidige situatie	8
4.2	Verkeersgeneratie toekomstige situatie	8
4.3	Verkeersafhandeling	9
5	Samenvatting en conclusie	10
	Colofon	11

1 Inleiding

Er zijn plannen voor de herontwikkeling van winkelcentrum De Oranjerie in Apeldoorn. Movares is gevraagd om de effecten van deze herontwikkeling op parkeren en verkeersgeneratie inzichtelijk te maken.

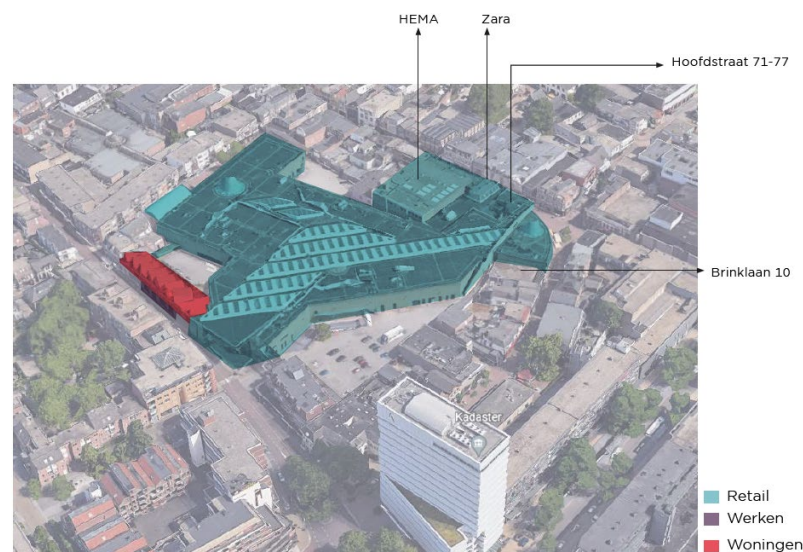
De Oranjerie bevindt zich in het hart van Apeldoorn en heeft ingangen aan de Hoofdstraat en de Mariastraat. Het bus- en treinstation bevinden zich op circa 500 meter van het winkelcentrum. Onder het winkelcentrum zit parkeergarage Q-Park Oranjerie met een capaciteit van 517 parkeerplaatsen. Tevens zit onder het winkelcentrum een fietsenstalling met capaciteit voor 360 fietsen.

Het huidige programma van winkelcentrum De Oranjerie omvat 30.000 m² BVO, waarvan 28.000 m² BVO detailhandel. De plannen voorzien in sloop van het huidige winkelcentrum, realisatie van meerdere torens met een mix van wonen-werk en herhuisvesting van de bestaande voorzieningen (detailhandel).

Het toekomstig programma van Stadspark De Oranjerie omvat 55.000 m² BVO, waarvan afgerond 14.000 m² detailhandel, 35.000 m² wonen, 4.000 m² hotel (100 kamers) en 2.000 m² overige centrumfuncties.

Het woonprogramma omvat 500 woningen, onderverdeeld in:

- 112 huurappartementen, midden/goedkoop,
- 113 koopappartementen, goedkoop segment
- 175 koopappartementen, midden segment
- 100 koopappartementen, duur segment



Figuur 1 Huidige situatie Oranjerie

Bijlagen:

1. Parkeerbalans huidige situatie
2. Parkeerbalans toekomstige situatie
3. Verkeersgeneratie huidige situatie
4. Verkeersgeneratie toekomstige situatie
5. Resultaten parkeeronderzoek augustus 2022
6. Resultaten parkeeronderzoek november 2022

2 Beleidsachtergrond

2.1 Gemeentelijke mobiliteitsvisie binnenstad

De gemeente Apeldoorn heeft de ambitie om haar binnenstad te ontwikkelen als stadspark. De stad heeft immers een unieke ligging tussen de Veluwe en de IJsselvallei, maar deze kwaliteiten zijn nog niet zichtbaar in de binnenstad. Deze mist hierdoor een eigen, aantrekkelijke uitstraling.

De gemeenteraad heeft in 2021 ingestemd met een nieuw ontwikkelperspectief voor de binnenstad, waarin wordt gewerkt aan het ontwikkelen van de binnenstad als Stadspark. Mobiliteit vormt een belangrijk onderdeel van dit plan. In de Mobiliteitsvisie Binnenstad (2021) staat beschreven wat deze toekomstplannen voor voetgangers, fietsers, autoverkeer, parkeren en het openbaar vervoer in de stad betekenen. Hierin wordt ook benoemd dat de auto minder ruimte krijgt in de binnenstad.

De belangrijkste punten uit de Mobiliteitsvisie voor de ontwikkeling van Stadspark De Oranjerie staan hieronder beschreven:

- In het centrum zijn 6 parkeergarages en 4 parkeervelden. Daarnaast zijn er mogelijkheden om 'op straat' te parkeren. Dit komt neer op een parkeercapaciteit van in totaal 5.367 parkeerplaatsen (3.102 in parkeergarages, 2.265 op straat). De parkeerdruk in het centrumgebied is maximaal 50%. Lokaal is de parkeerdruk echter soms veel hoger. In enkele gebieden is de parkeerdruk soms zelfs meer dan 100%. Er zijn ten behoeve van de planvorming parkeertellingen uitgevoerd, deze staan in paragraaf 3.1.
- In 2019 waren het vooral bewoners (40- 60%) en bezoekers die relatief kort (minder dan 2 uur) in de binnenstad verbleven (30-45%). Het aantal parkeerders dat langer dan 2 uur in de binnenstad doorbrengt is relatief klein (5-12%).
- Eén van de speerpunten van de Mobiliteitsvisie is het herschikken van de parkeervelden (Kanaalstraat, Markt Centrum, Rosarium, plein Oranjerie en Nieuwendijk) door het parkeren zoveel mogelijk onder te

brengen in parkeergarages. Hierdoor ontstaat ruimte voor nieuwe functies, zoals groen.

- Een ander speerpunt is het sturen op de inzet van duurzame mobiliteitsconcepten. Bij ruimtelijke ontwikkelingen in de binnenstad worden lagere parkeernormen gehanteerd. Parkeren wordt zoveel mogelijk aan de rand van de binnenstad gefaciliteerd.

2.2 Beleidsregels parkeernormen

De gemeentelijke parkeernormen zijn vastgelegd in de Beleidsregels Parkeernormen 2019. De belangrijkste punten zijn:

- Voor het hanteren van parkeernormen voor auto's spelen stedelijkheidsgraad en de bereikbaarheidskenmerken van de verschillende gebieden binnen de gemeente een belangrijke rol. Het stedelijke gebied van Apeldoorn valt volgens de beleidsregels onder de categorie 'sterk stedelijk' en het plangebied Oranjerie binnen de zone 'centrum'.
- Apeldoorn heeft bij het opstellen van de beleidsregels gekozen om de gemiddelde CROW-parkeerkencijfers als uitgangspunt te hanteren. Bij de parkeernormen is het bezoekersaandeel inbegrepen.
- Uitgangspunt is dat de voor een ontwikkeling benodigde parkeerplaatsen (parkeerbehoefte) op eigen terrein worden gerealiseerd. Dit kan zijn in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw hoort.
- Als het op eigen terrein niet of niet geheel mogelijk is om de benodigde parkeerplaatsen te realiseren, dan verwacht de gemeente dat de initiatiefnemer met een alternatieve oplossing komt om aan de parkeerbehoefte te voldoen.
- Bij een ontwikkeling is het mogelijk om gebruik te maken van bestaande parkeerplaatsen of nieuwe parkeerplaatsen in de openbare ruimte aan te leggen. Bij het gebruik maken van bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte zal de initiatiefnemer door middel van verkeerskundig onderzoek moeten aantonen dat er

voldoende vrije parkeerplaatsen in de omgeving zijn om de parkeerbehoefte op te vangen zonder dat de parkeerdruk op de omgeving toeneemt. Er ontstaat geen exclusief gebruiksrecht op de parkeerplaatsen, ze blijven openbaar.

- Voor het centrumgebied geldt een nuancering op het uitgangspunt dat benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein moet worden gerealiseerd. Bij ontwikkelingen die binnen het voetgangersgebied zijn gelegen worden de parkeerplaatsen in beginsel in de bestaande gebouwde parkeervoorzieningen opgevangen. Deze dient binnen een acceptabele loopafstand (circa 250 meter) te zijn gelegen. Binnen deze ontwikkeling betreft dit de bestaande parkeergarage van Q-park onder De Oranjerie .

3 Parkeeropgave

3.1 Parkeerbezetting huidige situatie

Om inzicht te krijgen in de huidige parkeercapaciteit en de bezetting hiervan op verschillende momenten is een parkeeronderzoek uitgevoerd (doordeweekse avond en nacht, zaterdagmiddag).

Onderstaande tabel bevat de parkeerdruk per meetmoment, uitgesplitst naar parkeergarages, straatparkeren met betaald parkeren en vergunninghoudersparkeren en straatdelen met alleen speciale parkeerplaatsen (taxi, laden en lossen etc.). De volledige uitkomsten zijn opgenomen in bijlage 5.

	Capaciteit	Bezetting avond	Bezetting Nacht	Bezetting zaterdag- middag
Betaald Parkeren	234	65%	25%	88%
Vergunninghouders	219	73%	70%	56%
Parkeergarage Brinklaan	238	31%	8%	48%
Parkeergarage Oranjerie	517	21%	2%	44%
Speciale parkeerplaatsen	21	14%	24%	52%
TOTAAL	1.229	41%	20%	55%

Tabel 1 Uitkomsten parkeeronderzoek omgeving Oranjerie (eind augustus 2022)

Op het drukste moment (de zaterdagmiddag) is 55% van de beschikbare parkeerplaatsen rondom de Oranjerie bezet.

De parkeergarage onder de Oranjerie stond tijdens de telling eind augustus 2022 voor maximaal 44% vol (225 geparkeerde voertuigen). Dit betekent dat op de zaterdagmiddag 292 van de 517 beschikbare parkeerplaatsen niet was bezet. Deze restcapaciteit kan in principe door de beoogde ontwikkeling worden benut, zonder dat de parkeerdruk in de omgeving hierdoor toeneemt.

Het parkeeronderzoek is eind augustus 2022 uitgevoerd; hierdoor kan er mogelijk een kleine onderschatting van de parkeerdruk zijn in verband met de vakantieperiode. Op zaterdag 26 november is daarom een aanvullende parkeertelling in de parkeergarage De Oranjerie uitgevoerd (zie bijlage 6). Op dit moment stonden er 258 voertuigen in de parkeergarage geparkeerd. Dit komt overeen met een parkeerbezetting van 50%.

Dit betekent op dat de zaterdagmiddag eind november 259 van de 517 beschikbare parkeerplaatsen niet was bezet. Dit zijn 33 beschikbare parkeerplaatsen minder dan tijdens de telling eind augustus 2022.

Naast de ingang van de parkeergarage bevindt zich een parkeerterrein met 29 vergunninghoudersplaatsen. Deze parkeergelegenheid komt in de plannen te vervallen. Dit terrein stond op elk van de drie meetmomenten vol. Deze parkeerplaatsen dienen derhalve te worden gecompenseerd. Dit kan door de vergunninghouders elders in het vergunninggebied te laten parkeren. Uit het parkeeronderzoek blijkt dat er hiervoor voldoende ruimte is in het vergunninghoudersgebied: er zijn 's avonds nog 60 parkeerplaatsen beschikbaar en op zaterdagmiddag bijna 100 parkeerplaatsen.

3.2 Parkeerbilans huidige situatie

In de Beleidsregels Parkeernormen 2019 is Apeldoorn opgedeeld in verschillende zones met eigen parkeernormen. De Oranjerie bevindt zich in het gebied 'centrum'.

Parkeervraag op basis van parkeernorm 'binnenstadfuncties'

De parkeervraag van de huidige functie is allereerst berekend met behulp van de gemeentelijke parkeernormen voor binnenstadfuncties (3,9 per 100m²) en aanwezigheidspercentages.

Als we vervolgens uitgegaan van de huidige omvang, dan komen we uit op een theoretische parkeervraag van **1.076 parkeerplaatsen op een zaterdagmiddag bij volledige bezetting** van het winkelcentrum. Gezien de parkeercapaciteit van de parkeergarage en gezien het feit dat deze voor de helft leegstaat (zie paragraaf 3.1), is dit niet realistisch.

Het deel dat momenteel leegstaat (ruim 11.000 m² BVO) is daarom in minder gebracht op de parkeervraag. Dit deel trekt nu immers geen bezoekers aan. De doorrekening van de parkeervraag op basis van gemeentelijke parkeernormen komt vervolgens uit op **639 parkeerplaatsen op de zaterdagmiddag / koopzondag**. Dit is eveneens meer dan de parkeercapaciteit van de parkeergarage en fors meer dan de huidige bezetting van de parkeergarage op de zaterdagmiddag (225 parkeerplaatsen). De berekening is terug te vinden in bijlage 1 – tabel 1.

Parkeervraag op basis van parkeernorm 'woonwarenhuis/woonwinkel'

De huidige parkeerbehoefte is ook doorgerekend met de parkeernorm voor de functie 'woonwarenhuis/woonwinkel' (1,2 per 100 m² BVO). Dit resulteert in een theoretische parkeerbehoefte van **208 parkeerplaatsen op de zaterdagmiddag / koopzondag**. Dit komt overeen met de getelde bezetting van 225 parkeerplaatsen. Het verschil kan worden verklaard door omliggende functies. De parkeergarage Oranjerie heeft ook een functie voor een groter deel van de binnenstad. De berekening is terug te vinden in bijlage 1 – tabel 2.

Conclusie huidige situatie

Oftewel, het doorrekenen van de parkeervraag met gebruik van de gemeentelijke parkeernorm voor binnenstadfuncties resulteert in een forse overtekening van de huidige bezetting van parkeergarage De Oranjerie.

Het toepassen van de parkeernorm voor woonwarenhuis/woonwinkel geeft voor de zaterdagmiddag een meer accuraat en dus betrouwbaarder beeld van de getelde parkeersituatie. Deze parkeernorm is daarom ook toegepast bij de berekening van de toekomstige parkeervraag.

3.3 Toekomstige parkeervraag

De plannen voor Stadspark De Oranjerie voorzien in de realisatie van:

- 500 woningen,
- een hotel met 100 kamers (4 sterren),
- 14.000 m² detailhandel,
- 2.000 m² overige functies zoals kantoorruimte.

De huidige omvang van de detailhandel bedraagt afgerond 28.000 m², waarvan een groot deel leegstaat. Dit wordt in de toekomst 14.000 m² BVO. De beoogde ontwikkeling zou hiermee in theorie voor het onderdeel detailhandeling leiden tot een lagere parkeervraag.

We verwachten geen substantieel effect op de parkeervraag (niet hoger dan nu) omdat enerzijds de huidige winkels terugkomen in de beoogde ontwikkeling (het is niet voorzien dat er andere winkels met een hogere verkeersaantrekkende werking komen) en anderzijds omdat De Oranjerie onderdeel uitmaakt van het totale winkelaanbod van de binnenstad.

Daarom is voor de toekomstige parkeersituatie alleen gekeken naar de extra parkeervraag (wonen en werken) en de huidige parkeerbezetting van de parkeergarage is als uitgangspunt meegenomen voor het winkel-deel. Hiermee zorgen we ervoor dat na realisatie van de beoogde plannen ook daadwerkelijk voldoende parkeerruimte voor de huidige en toekomstige functies beschikbaar is.

In de gemeentelijke parkeernormen wordt uitgegaan van de omvang van de woning, niet van het soort woning: huis versus appartement / koop versus huur. Voor het woon-programma is daarom de volgende vertaling toegepast:

- voor de huurappartementen, midden/goedkoop is gekozen voor de parkeernorm die overeenkomt met 'Woning < 40 m²': 0,50 parkeerplaats per woning;
- voor de koopappartementen is gekozen voor de parkeernorm die overeenkomt met 'Woning > 40 m² en < 75 m² bvo': 1,00 parkeerplaats per woning.

Op basis van de huidige gemeentelijke parkeernorm zijn de volgende resultaten berekend. In de volgende paragraaf is een lagere parkeernorm gehanteerd, die beter past bij deze ontwikkeling en de ambities van de gemeente Apeldoorn (zie paragraaf 2.1):

- De parkeervraag van de ontwikkeling (wonen, werken, hotel) bedraagt **414 parkeerplaatsen op een doordeweekse avond**. In de avonden staat de parkeergarage grotendeels leeg en 's nachts staat deze bijna helemaal leeg.
- De restcapaciteit van de parkeergarage Oranjerie bedraagt op de zaterdagmiddag (eind november) 259 parkeerplaatsen. De parkeervraag van de ontwikkeling (wonen, werken, hotel) bedraagt **298 parkeerplaatsen op de zaterdagmiddag**.
- Dit betekent dat er 's avonds en 's nachts dus (meer dan) voldoende restcapaciteit is om de volledige additionele parkeervraag op te vangen. De beschikbare parkeercapaciteit in de parkeergarage is op de zaterdagmiddag echter niet voldoende om de volledige parkeervraag (gebaseerd op de gemeentelijk parkeernormen) te faciliteren. In de omgeving zijn echter voldoende alternatieve parkeervoorzieningen aanwezig om de zaterdagmiddagpiek op te vangen (zie paragraaf 3.1).

De berekening is terug te vinden in bijlage 2 – tabel 2.

3.4 Toekomstige parkeervraag met maatwerk

Uitgangspunt van de Mobiliteitsvisie Binnenstad is dat bij ruimtelijke ontwikkelingen wordt ingezet op een duurzaam mobiliteitsconcept door lagere parkeernormen te hanteren. Dit om een aantrekkelijk en leefbaar centrum te realiseren (zie paragraaf 1.1). Deze visie sluit niet aan op de gemeentelijke parkeernormen, die zijn gebaseerd op de gemiddelde CROW-parkeerkencijfers (zie paragraaf 1.2). In de Mobiliteitsvisie Binnenstad staat echter niet benoemd wat onder een lagere parkeernorm wordt verstaan.

Voor Stadspark De Oranjerie moet dus maatwerk worden geleverd voor wat betreft de parkeernormering van het woon-programma. Hiervoor is gebruik gemaakt van de meest recente CROW-kencijfers (publicatie 381 - Toekomstbestendig Parkeren). Gezien de gemeentelijke ambitie om de ontwikkeling zo duurzaam mogelijk te realiseren, met zo'n min mogelijke toevoeging van extra auto's in het centrum, is hierbij gekozen voor het minimum van de CROW-bandbreedte.

De gemeente gaat voor de parkeernormen uit van 'sterk stedelijk' (zie paragraaf 2.2). Het centrum van Apeldoorn valt met een omgevingsadressendichtheid van 3.128 per km² (CBS 2020) echter in de categorie stedelijkheidsgraad 'zeer sterk stedelijk'. Bij het bepalen van de parkeernormering zijn wij daarom uitgegaan van 'zeer sterk stedelijk' om dit overeenkomt met de daadwerkelijke situatie in het centrum en hiermee het meest betrouwbare beeld van de te verwachte parkeerbehoefte wordt geschetst.

Dit resulteert in de volgende parkeernormen:

- | | |
|-------------------------------------|---------------|
| • huurwoningen midden/goedkoop | 0,5 pp/woning |
| • koopappartement, goedkoop | 0,7 pp/woning |
| • koopappartementen, midden segment | 0,8 pp/woning |
| • koopappartementen, duur segment | 0,9 pp/woning |

Bovenstaande parkeernormen zijn inclusief 0,25 pp/woning voor bezoek.

Conclusie doorrekening op basis van maatwerk parkeernorm:

- Het toepassen van maatwerk parkeernormen resulteert in een lagere parkeervraag van maximaal **343 parkeerplaatsen in de avond**. In de avonduren staat de parkeergarage grotendeels leeg en 's nachts staat deze bijna helemaal leeg.
- De parkeervraag van de ontwikkeling (wonen, werken, hotel) bedraagt **op de zaterdagmiddag 251 parkeerplaatsen**. De beschikbare restcapaciteit op dit moment bedraagt zoals eerder aangegeven 259 (telling eind november) parkeerplaatsen.

De berekening is terug te vinden in bijlage 2 – tabel 3.

Bovenstaande betekent dat op het piekmoment de beschikbare parkeercapaciteit in de parkeergarage voldoende is om de vraag van de beoogde ontwikkeling op te vangen.

Het toepassen van een lagere parkeernorm dan opgenomen in de gemeentelijke beleidsregels zal niet leiden tot extra druk op de omgeving. Toekomstige bewoners van de ontwikkeling hebben namelijk geen recht op een parkeervergunning op straat binnen het betaald parkeergebied of vergunninghoudersgebied. Dit moet door de gemeente worden geregeld in de Parkeerverordening van de gemeente Apeldoorn.

4 Verkeersgeneratie

4.1 Verkeersgeneratie huidige situatie

Naast parkeren is ook de verkeersgeneratie relevant voor een dergelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Bij het berekenen van de verkeersgeneratie is gekozen voor de categorieën 'zeer sterk stedelijk' en 'centrumgebied'.

De gemeente gaat voor de parkeernormen uit van 'sterk stedelijk'. Het centrum van Apeldoorn valt met een omgevingsadressendichtheid van 3.128 per km² (CBS 2020) echter in de categorie stedelijkheidsgraad 'zeer sterk stedelijk'. Bij de berekening van de verkeersgeneratie zijn wij van 'zeer sterk stedelijk' uitgegaan om dit overeenkomt met de daadwerkelijke situatie in het centrum en hiermee het meest betrouwbare beeld van de te verwachte verkeersgeneratie wordt geschetst.

De huidige verkeersgeneratie is berekend door uit te gaan van de functie 'woonwarenhuis/woonwinkel' (zie toelichting paragraaf 3.2)¹ en het gemiddelde van de CROW-bandbreedte.

Op basis van het huidig programma komen we uit op **828 motorvoertuigen op een gemiddelde werkdag** (de bandbreedte ligt tussen de 601 en 1.055 mvt/dag – zie bijlage 3).

¹ Het CROW hanteert bij verkeersgeneratie-kencijfer een fors hoger getal voor binnenstadsfuncties dan voor een woonwarenhuis/woonwinkel. Dit betekent enerzijds dat toepassing van een binnenstadsnorm tot meer verkeer in de huidige en toekomstige situatie

4.2 Verkeersgeneratie toekomstige situatie

In bijlage 4 is de volledige doorrekening van toekomstige verkeersgeneratie te vinden. Tabel 2 laat zien hoe dit is opgebouwd als, net als bij de parkeernormen, wordt uitgegaan van het minimum van de CROW bandbreedte.

Op basis van het beoogd programma komen we uit op **1.953 motorvoertuigen op een toekomstige werkdag**. Dit is een toename van +1.125 mvt/dag ten opzichte van de huidige situatie.

Tabel 2 Verdeling verkeer per werkdag uitgaande van minimale verkeersgeneratie CROW

	Personen auto's	Licht vracht verkeer	Zwaar vracht verkeer	Totaal
Retail	503	6	2	511
Werk	44	0	0	44
Wonen	1.286	20	7	1.313
Hotel	84	1	0	85
Voertuigen per werkdag	1.917	27	9	1.953

leidt en anderzijds dat de toename in verkeersgeneratie als gevolg van het beoogd plan aanzienlijk lager uitvalt als gevolg van de reductie in het aantal m² retail, dan bij toepassing van de normen voor een woonwarenhuis/woonwinkel.

4.3 Verkeersafhandeling

Het plan voorziet niet in de aanleg van nieuwe parkeervoorzieningen of aanpassingen in de wegenstructuur. De huidige parkeervoorziening wordt alleen beter benut.

Tijdens de ochtendspits verlaten bewoners het gebied. Werknemers en bezoekers (van bewoners en voorzieningen) rijden juist het gebied in. Tijdens de avondspits vindt een omgekeerde verkeersstroom plaats.

Het extra verkeer verspreidt zich via de aansluiting van de parkeergarage op de Nieuwstraat over de Prins Willem-Alexanderlaan en Kalverstraat. Onduidelijk is hoe de verkeersafwikkeling vervolgens exact plaats vindt. Onze aanname hierbij is dat 50% van het verkeer gebruik maakt van de Kalverstraat en de andere 50% van de Prins Willem-Alexanderlaan. Het bestaande wegennet moet de toekomstige verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling op een normale manier kan verwerken.

Er zijn plannen voor het opknippen van de Kalverstraat nabij de Stationsstraat. Dit betekent dat al het verkeer dan richting het westen moet. Deze knip staat echter los van de ontwikkeling van de Oranjerie en is als zodanig niet verder bestudeerd.

5 Samenvatting en conclusie

I. De parkeerbalans

Er zijn plannen voor de herontwikkeling van winkelcentrum De Oranjerie in Apeldoorn. In de gemeentelijke beleidsregels staat dat bij ontwikkelingen die binnen het voetgangersgebied zijn gelegen, de benodigde parkeerplaatsen in bestaande gebouwde parkeervoorzieningen moeten worden opgevangen. In dit geval is dat de bestaande parkeergarage onder het winkelcentrum.

De huidige omvang van de detailhandel bedraagt afgerond 28.000 m², waarvan een deel leegstaat. Dit wordt maximaal 14.000 m² BVO. In theorie zou dit moeten leiden tot een kleinere parkeervraag, maar omdat De Oranjerie onderdeel uitmaakt van het totale winkelaanbod in de binnenstad verwachten we geen substantieel effect op de parkeervraag. Daarom is voor het onderdeel 'retail' uitgegaan van de huidige bezetting van de parkeergarage en vervolgens gekeken naar de extra parkeervraag als gevolg van het toegevoegd programma (wonen, werken, hotel).

De bezetting van de parkeergarage onder de Oranjerie was 50% tijdens de telling eind november 2022. Dit betekent dat er voor de ontwikkeling Oranjerie een potentiële restcapaciteit van 259 parkeerplaatsen beschikbaar is op de zaterdagmiddag. De parkeervraag van de ontwikkeling Stadspark De Oranjerie (wonen, werken, hotel) bedraagt 289 parkeerplaatsen op de zaterdagmiddag als wordt uitgegaan van de gemeentelijke parkeernormen.

II. Lagere parkeernorm en inzet duurzame alternatieven

De gemeente Apeldoorn heeft de ambitie om haar binnenstad te ontwikkelen als stadspark. Een belangrijk speerpunt is het sturen op de inzet van duurzame mobiliteitsconcepten door bij ruimtelijke ontwikkelingen lagere parkeernormen te hanteren dan voorgeschreven in de gemeentelijke beleidsregels. Er is niet vastgelegd hoeveel lager dan de gemeentelijke parkeernormen.

De toekomstige parkeervraag is daarom ook doorgerekend met maatwerk parkeernormen gebaseerd op de minimale kencijfers zoals opgenomen in CROW publicatie 381 (zie paragraaf 3.4). De parkeervraag van de ontwikkeling Stadspark De Oranjerie (wonen, werken, hotel) komt hiermee voor de zaterdagmiddag uit op 251.

Dit past wel binnen de beschikbare parkeercapaciteit van de Q-park parkeergarage. De beschikbare parkeercapaciteit in de avond en nacht is meer dan voldoende om de theoretische, additionele parkeervraag van bewoners en bezoekers te faciliteren. Dit geldt ook voor de omliggende parkeergarages.

III. Verkeersgeneratie

De verkeersgeneratie van de huidige functies is berekend door uit te gaan van de functie 'woonwarenhuis/woonwinkel'. Dit omdat toepassing van de binnenstadfunctie een substantiële overschatting van de parkeervraag en hiermee de verkeersgeneratie geeft.

Op basis van het huidige programma komen we voor een werkdag op een gemiddelde verkeersgeneratie uit van 828 motorvoertuigen per dag. De verkeersgeneratie van de toekomstige situatie komt -uitgaande van de minimale kencijfers van het CROW- voor een werkdag op gemiddeld 1.953 motorvoertuigen per dag uit. Dit komt neer op een toename van 1.125 mvt/dag t.o.v. de huidige situatie.

Het extra verkeer rijdt verspreid over de dag het gebied in en uit. Tijdens de ochtendspits verlaten bewoners het gebied. Werknemers en bezoekers (van bewoners en voorzieningen) rijden juist het gebied in. Tijdens de avondspits vindt een omgekeerde verkeersstroom plaats.

Colofon

OPDRACHTGEVER DGMR
Adviseurs voor bouw, industrie, verkeer, milieu
en software

Casuariestraat 5, 2511 VB Den Haag
Postbus 370, 2501 CJ Den Haag

UITGAVE Movares Nederland B.V.

Daalseplein 100
Postbus 2855
3500 GW Utrecht

TELEFOON +31 (0)30 - 265 5555

ONDERTEKENAAR Zuiver H (Hans)
hans.zuiver@movares.nl

PROJECTNUMMER MN004198

KENMERK E82-HZ-RAP-22006640

© 2022, Movares Nederland B.V.

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Movares Nederland B.V.

Bijlage 1. Berekening huidige parkeervraag Oranjerie te Apeldoorn

1. Berekening parkeervraag op basis van gemeentelijke parkeernorm 'binnenstadfuncties

Locatie	Type	BVO (m2)	Eenheid	Pnorm	Pvraag
Winkelcentrum Oranjerie	retail	19.324	m2 BVO	3,9	754
Passage Oranjerie	retail	1.635	m2 BVO	3,9	64
Hoofdstraat 77	retail	5.391	m2 BVO	3,9	210
Hoofdstraat 71-73	retail	634	m2 BVO	3,9	25
Brinklaan 10	retail	600	m2 BVO	3,9	23
Oranjerie	LEEGSTAND	-11.201	m2 BVO	3,9	-437
	NETTO RESULTAAT	16.383	m2 BVO		639

Totaal BVO

Totaal Retail	27.584	m2 BVO
Toaal leegstand	-11.201	m2 BVO
	16.383	m2 BVO

werkdag					za		zo
ochtend	middag	avond	koopavond	nacht	middag	avond	middag
30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	100%
30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	100%
30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	100%
30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	100%
30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	100%
30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	100%

werkdag					za		zo
ochtend	middag	avond	koopavond	nacht	middag	avond	middag
226	452	75	565	0	754	0	754
19	38	6	48	0	64	0	64
63	126	21	158	0	210	0	210
7	15	2	19	0	25	0	25
7	14	2	18	0	23	0	23
-131	-262	-44	-328	0	-437	0	-437
192	383	64	479	0	639	0	639

Bezetting	-	-	109	-	9	225	-	-
-----------	---	---	-----	---	---	-----	---	---

2. Berekening parkeervraag op basis van gemeentelijke parkeernorm 'woonwarenhuis/woonwinkel

Locatie	Type	BVO (m2)	Eenheid	Pnorm	Pvraag
Winkelcentrum Oranjerie	retail	19.324	m2 BVO	1,2	232
Passage Oranjerie	retail	1.635	m2 BVO	1,2	20
Hoofdstraat 77	retail	5.391	m2 BVO	1,2	65
Hoofdstraat 71-73	retail	634	m2 BVO	1,2	8
Brinklaan 10	retail	600	m2 BVO	1,2	7
Oranjerie	LEEGSTAND	-11.201	m2 BVO	1,1	-123
	NETTO RESULTAAT	16.383	m2 BVO		208

Totaal BVO

Totaal Retail	27.584	m2 BVO
Toaal leegstand	-11.201	m2 BVO
	16.383	m2 BVO

werkdag					za		zo
ochtend	middag	avond	koopavond	nacht	middag	avond	middag
30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	100%
30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	100%
30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	100%
30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	100%
30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	100%
30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	100%

werkdag					za		zo
ochtend	middag	avond	koopavond	nacht	middag	avond	middag
70	139	23	174	0	232	0	232
6	12	2	15	0	20	0	20
19	39	6	49	0	65	0	65
2	5	1	6	0	8	0	8
2	4	1	5	0	7	0	7
-37	-74	-12	-92	0	-123	0	-123
62	125	21	156	0	208	0	208

Bezetting	-	-	109	-	9	225	-	-
-----------	---	---	-----	---	---	-----	---	---

Bijlage 2. Berekening toekomstige parkeervraag Oranjerie te Apeldoorn

1. Berekening parkeervraag op basis van gemeentelijke parkeernorm (retail = binnenstadfuncties)

Type			BVO (m2)	Eenheid	Pnorm	Pvraag
Retail			14.000	m2 BVO	3,90	546
Hotel (3.856m2)			100	kamers	3,20	32
Werk			2.000	m2 BVO	1,20	24
Koop appartement, goedkoop			113	woningen	0,75	85
Huurwoning, midden/goedkoop			112	woningen	0,25	28
Koop appartement, midden			175	woningen	0,75	131
Koop appartement, duur			100	woningen	0,75	75
Bezoek alle woningen			500	woningen	0,25	125

werkdag					za		zo
ochtend	middag	avond	koopavond	nacht	middag	avond	middag
30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	100%
30%	40%	80%	80%	80%	100%	100%	100%
100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
10%	20%	80%	70%	0%	60%	80%	70%

werkdag					za		zo
ochtend	middag	avond	koopavond	nacht	middag	avond	middag
164	328	55	410	0	546	0	546
10	13	26	26	26	32	32	32
24	24	1	1	0	0	0	0
42	42	76	68	85	51	68	59
14	14	25	22	28	17	22	20
66	66	118	105	131	79	105	92
38	38	68	60	75	45	60	53
13	25	100	88	0	75	100	88
369	549	469	779	345	844	387	889

2. Berekening parkeervraag op basis van gemeentelijke parkeernorm ZONDER retail

Type			BVO (m2)	Eenheid	Pnorm	Pvraag
Retail			14.000	m2 BVO	0,00	0
Hotel (3.856m2)			100	kamers	3,20	32
Werk			2.000	m2 BVO	1,20	24
Koop appartement, goedkoop			113	woningen	0,75	85
Huurwoning, midden/goedkoop			112	woningen	0,25	28
Koop appartement, midden			175	woningen	0,75	131
Koop appartement, duur			100	woningen	0,75	75
Bezoek alle woningen			500	woningen	0,25	125

werkdag					za		zo
ochtend	middag	avond	koopavond	nacht	middag	avond	middag
30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	100%
30%	40%	80%	80%	80%	100%	100%	100%
100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
10%	20%	80%	70%	0%	60%	80%	70%

werkdag					za		zo
ochtend	middag	avond	koopavond	nacht	middag	avond	middag
0	0	0	0	0	0	0	0
10	13	26	26	26	32	32	32
24	24	1	1	0	0	0	0
42	42	76	68	85	51	68	59
14	14	25	22	28	17	22	20
66	66	118	105	131	79	105	92
38	38	68	60	75	45	60	53
13	25	100	88	0	75	100	88
206	221	414	370	345	298	387	343

3. Berekening parkeervraag op basis van aangepaste parkeernorm wonen en zonder retail

Type			BVO (m2)	Eenheid	Pnorm	Pvraag
Retail			14.000	m2 BVO	0,00	0
Hotel (3.856m2)			100	kamers	3,20	32
Werk			2.000	m2 BVO	1,20	24
Koop appartement, goedkoop			113	woningen	0,45	51
Huurwoning, midden/goedkoop			112	woningen	0,25	28
Koop appartement, midden			175	woningen	0,55	96
Koop appartement, duur			100	woningen	0,65	65
Bezoek alle woningen			500	woningen	0,25	125

werkdag					za		zo
ochtend	middag	avond	koopavond	nacht	middag	avond	middag
30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	100%
30%	40%	80%	80%	80%	100%	100%	100%
100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
10%	20%	80%	70%	0%	60%	80%	70%

werkdag					za		zo
ochtend	middag	avond	koopavond	nacht	middag	avond	middag
0	0	0	0	0	0	0	0
10	13	26	26	26	32	32	32
24	24	1	1	0	0	0	0
25	25	46	41	51	31	41	36
14	14	25	22	28	17	22	20
48	48	87	77	96	58	77	67
33	33	59	52	65	39	52	46
13	25	100	88	0	75	100	88
166	182	343	306	266	251	324	288

Bijlage 3 - Berekening huidige verkeersgeneratie Oranjerie te Apeldoorn

Uitgangspunten	
Ligging:	Centrum
Dichtheid:	Zeer sterk stedelijk >2,500 adressen per km2 (CBS 2020: 3128 adressen / km2)
Bron:	CROW Toekomstbestendig parkeren - kencijfers parkeren en verkeersgeneratie
Aandeel vrachtverkeer	0,02 per woning of per 100m2 BVO (licht + zwaar)
waarvan licht	0,015 licht verkeer
waarvan zwaar	0,005 zwaar verkeer
Omrekenfactor werkdag	1,11 (-)

Berekening verkeersgeneratie

Locatie	Type	BVO (m2)	Eenheid	Norm CROW		Verkeersgeneratie		Aandeel bezoekers	Tabel CROW
				Min.	Max.	Min	Max.		
Winkelcentrum Oranjerie	retail	19.324	m2 BVO	3,3	5,8	638	1.121	98%	woonwarenhuis/woonwinkel
Passage Oranjerie	retail	1.635	m2 BVO	3,3	5,8	54	95	98%	woonwarenhuis/woonwinkel
Hoofdstraat 77	retail	5.391	m2 BVO	3,3	5,8	178	313	98%	woonwarenhuis/woonwinkel
Hoofdstraat 71-73	retail	634	m2 BVO	3,3	5,8	21	37	98%	woonwarenhuis/woonwinkel
Brinklaan 10	retail	600	m2 BVO	3,3	5,8	20	35	98%	woonwarenhuis/woonwinkel
Oranjerie	LEEGSTAND	-11.201	m2 BVO	3,3	5,8	-370	-650	98%	woonwarenhuis/woonwinkel
						541	950		

Totaal BVO	Totaal Retail	27.584	m2 BVO			Subtotaal	910	1.600	mvt/weekdag
	Toaal leegstand	-11.201	m2 BVO			Subtotaal	-370	-650	mvt/weekdag
		16.383	m2 BVO			Totaal	541	950	mvt/weekdag

Verdeling verkeer per weekdag uitgaande van maximale verkeersgeneratie CROW

	Personenauto's	Licht vrachtverkeer	Zwaar vrachtverkeer	TOTAAL
Totaal Retail	1568	24	8	1600
Toaal leegstand	-637	-10	-3	-650
Voertuigen per weekdag	931	14	5	950

Verdeling verkeer per weekdag uitgaande van minimale verkeersgeneratie CROW

	Personenauto's	Licht vrachtverkeer	Zwaar vrachtverkeer	TOTAAL
Totaal Retail	892	14	5	911
Toaal leegstand	-362	-6	-2	-370
Voertuigen per weekdag	530	8	3	541

Verdeling verkeer per werkdag uitgaande van maximale verkeersgeneratie CROW

	Personenauto's	Licht vrachtverkeer	Zwaar vrachtverkeer	TOTAAL
Totaal Retail	1740	27	9	1776
Toaal leegstand	-707	-11	-3	-721
Voertuigen per werkdag	1033	16	6	1055

Verdeling verkeer per werkdag uitgaande van minimale verkeersgeneratie CROW

	Personenauto's	Licht vrachtverkeer	Zwaar vrachtverkeer	Voertuigen per functie
Totaal Retail	990	16	6	1012
Toaal leegstand	-402	-7	-2	-411
Voertuigen per werkdag	588	9	4	601

828 gemiddeld

Bijlage 4 - Berekening toekomstige verkeersgeneratie Oranjerie te Apeldoorn o.b.v. de minimale CROW kengetallen

Uitgangspunten	
Ligging:	Centrum
Dichtheid:	Zeer sterk stedelijk >2,500 adressen per km2 (CBS 2020: 3128 adressen / km2)
Bron:	CROW Toekomstbestendig parkeren - kencijfers parkeren en verkeersgeneratie
Aandeel vrachtverkeer	0,02 per woning of per 100m2 BVO (licht + zwaar)
waarvan licht	0,015 licht verkeer
waarvan zwaar	0,005 zwaar verkeer
Omrekenfactor werkdag	1,11 (-)

Berekening verkeersgeneratie

Type	BVO (m2)	Eenheid	Norm CROW		Verkeersgeneratie		Aandeel bezoekers	Tabel CROW
			Min.	Max.	Min	Max.		
Retail	6.512	m2 BVO	3,3	5,8	215	378	98%	woonwarenhuis/woonwinkel
Retail	819	m2 BVO	3,3	5,8	27	48	98%	woonwarenhuis/woonwinkel
Retail	838	m2 BVO	3,3	5,8	28	49	98%	woonwarenhuis/woonwinkel
Retail	5.831	m2 BVO	3,3	5,8	192	338	98%	woonwarenhuis/woonwinkel
Hotel (4.000 m2)	100	kamers	7,8	10,7	78	107	81%	4* Hotel
Werk	947	m2 BVO	2,1	3,8	20	36	5%	Kantoor (zonder baliefunctie)
Werk	884	m2 BVO	2,1	3,8	19	34	5%	Kantoor (zonder baliefunctie)
Werk	169	m2 BVO	2,1	3,8	4	6	5%	Kantoor (zonder baliefunctie)
Wonen, appartement, koop, goedkoop	113	woningen	1,2	2,0	136	226	-	Koop, appartement, goedkoop
Wonen, appartement, huur, goedkoop	112	woningen	0,8	1,6	90	179	-	Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)
Wonen, appartement, koop, midden	175	woningen	2,9	3,7	508	648	-	Koop, appartement, midden
Wonen, appartement, koop, duur	100	woningen	4,5	5,3	450	530	-	Koop, appartement, duur
					1.765	2.578		

Retail	6.512	m2 BVO
Retail	819	m2 BVO
Retail	838	m2 BVO
Retail	5.831	m2 BVO
Werk	947	m2 BVO
Werk	884	m2 BVO
Werk	169	m2 BVO
Hotel	100	kamers
Woonprogramma gecombineerd	500	woningen
Totaal woningen	500	woningen
Totaal Retail	14.000	m2 BVO
Totaal Werk	2.000	m2 BVO
Totaal hotelkamers	100	kamers

Subtotaal	215	378	mvt/weekdag
Subtotaal	27	48	mvt/weekdag
Subtotaal	28	49	mvt/weekdag
Subtotaal	192	338	mvt/weekdag
Subtotaal	20	36	mvt/weekdag
Subtotaal	19	34	mvt/weekdag
Subtotaal	4	6	mvt/weekdag
Subtotaal	78	107	mvt/weekdag
Subtotaal	1.183	1.583	mvt/weekdag
Totaal	1.765	2.578	mvt/weekdag

Verdeling verkeer per weekdag uitgaande van minimale verkeersgeneratie CROW (afgerond)

	Personenauto's	Licht vrachtverkeer	Zwaar vrachtverkeer	TOTAAL
Retail	211	3	1	215
Retail	26	0	0	26
Retail	27	0	0	27
Retail	189	3	1	193
Werk	19	0	0	19
Werk	18	0	0	18
Werk	3	0	0	3
Hotel	76	1	0	77
Woonprogramma gecombineerd	1159	18	6	1183
Voertuigen per weekdag	1728	25	8	1761

Verdeling verkeer per werkdag uitgaande van minimale verkeersgeneratie CROW

	Personenauto's	Licht vrachtverkeer	Zwaar vrachtverkeer	TOTAAL
Retail	234	3	1	238
Retail	29	0	0	29
Blok 3 - Retail	30	0	0	30
Retail	210	3	1	214
Werk	21	0	0	21
Werk	20	0	0	20
Werk	3	0	0	3
Hotel	84	1	0	85
Woonprogramma gecombineerd	1286	20	7	1313
Voertuigen per werkdag	1917	27	9	1953

26% retail
2% werk
4% hotel
67% wonen

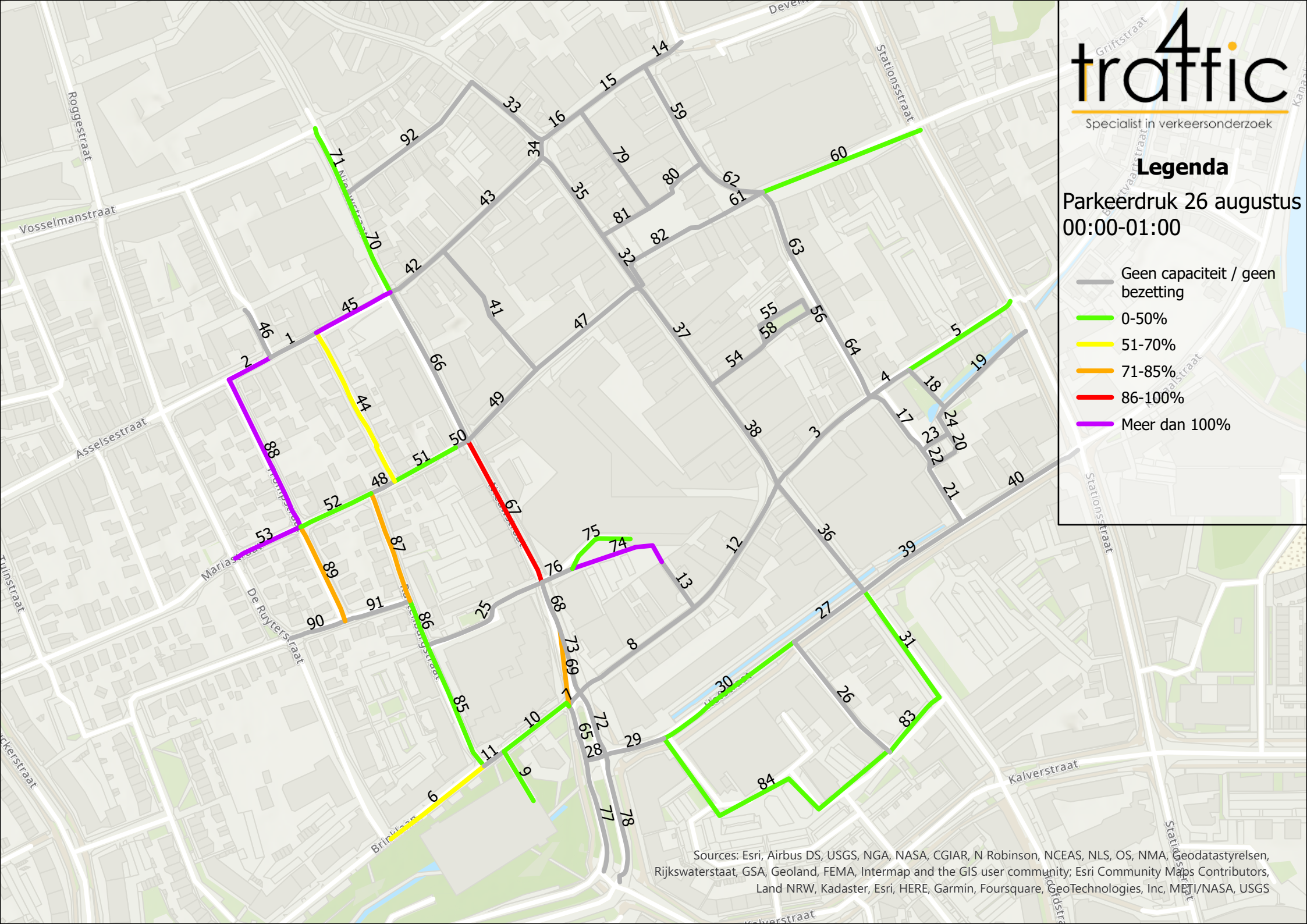
1125 toename mvt/dag

PARKEERONDERZOEK AUGUSTUS 2022[illegible][illegible][illegible][illegible]

Legenda

Parkeerdruk 26 augustus
00:00-01:00

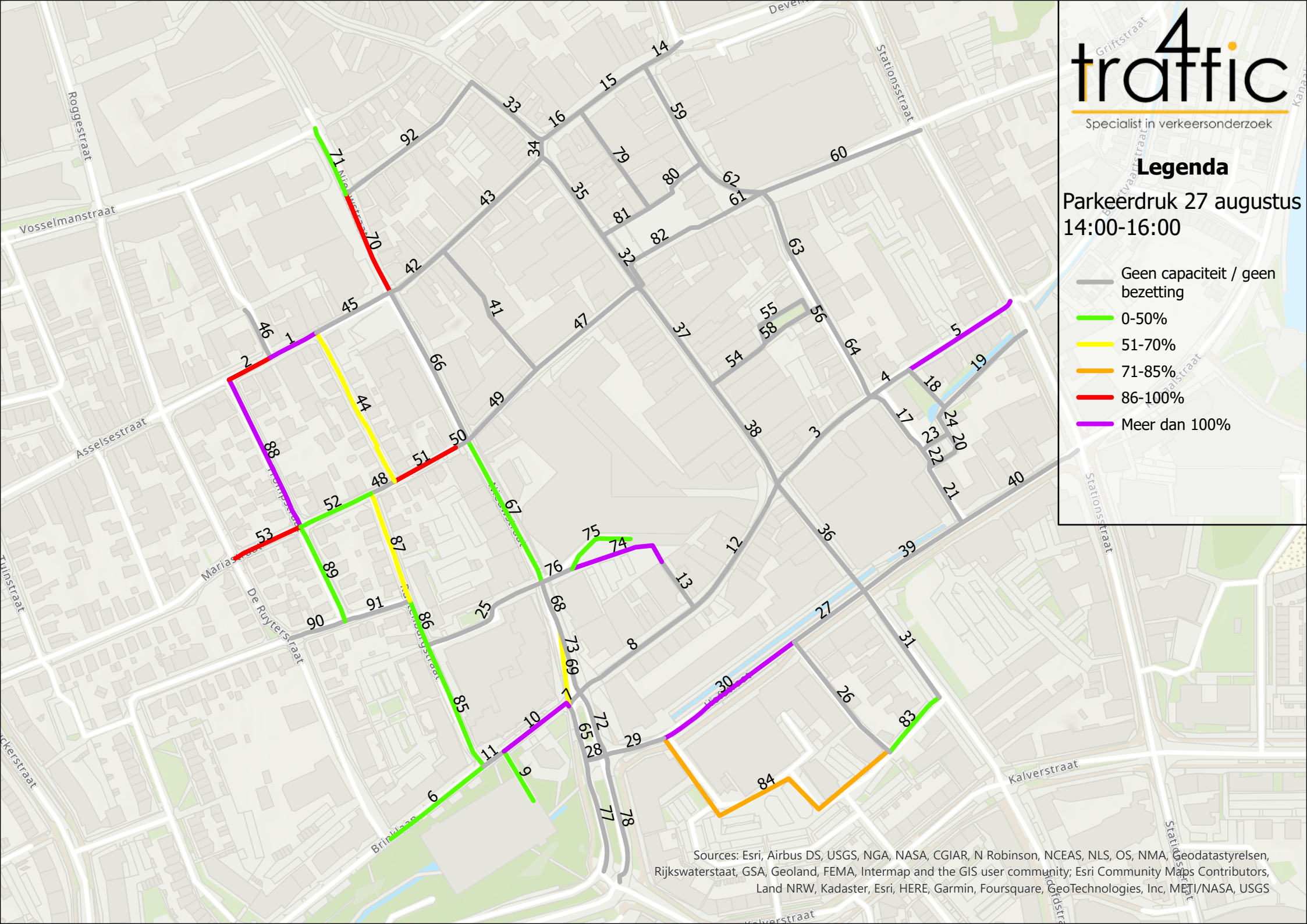
- Geen capaciteit / geen bezetting
- 0-50%
- 51-70%
- 71-85%
- 86-100%
- Meer dan 100%



Legenda

Parkeerdruk 27 augustus
14:00-16:00

- Geen capaciteit / geen bezetting
- 0-50%
- 51-70%
- 71-85%
- 86-100%
- Meer dan 100%



Memo parkeeronderzoek parkeergarage Oranjerie

30 november 2022

Kenmerk: M-0122

An aerial photograph of a road intersection, likely the Oranjerie parking garage location. The image is overlaid with a dark blue semi-transparent layer. On this layer, there are green lines indicating traffic flow or lane markings, and a blue line showing a path or route. Several vehicles are visible on the road, including a white van and a dark car. The word 'traffic' is written in large white letters, with a yellow dot above the 'i'. The number '4' is written in large white letters above the 't'.

4traffic

Specialist in verkeersonderzoek

4-Traffic B.V.
Postbus 4350
7320 AJ Apeldoorn

Auteur: J. Pot
Projectnummer: 0122

Memo parkeeronderzoek parkeergarage
Oranjerie

I: www.4-traffic.nl
E: info@4-traffic.nl
T: 055 234 0000

IBAN: NL14RABO0368947548
BIC: RABONL2U
BTW: NL8626699868B01
Kvk: 82956626

1.1 De vraag

Gevraagd is aan 4-Traffic om een parkeeronderzoek uit te voeren in parkeergarage Oranjerie in Apeldoorn. Deze Q-park garage is gelegen aan de Oranjerie 1 in Apeldoorn. Op zaterdag 26 november is in deze parkeergarage een parkeerdrukmeting uitgevoerd, waarbij is vastgesteld hoeveel voertuigen geparkeerd stonden in deze parkeergarage. In deze memo worden de resultaten van het uitgevoerde parkeeronderzoek weergegeven.

1.2 Uitvoering

Voorafgaand aan het onderzoek is de parkeercapaciteit van de parkeergarage vastgesteld. Tijdens het vaststellen van de parkeercapaciteit is onderscheid gemaakt naar regime (bijvoorbeeld blauwe zone of betaald) en naar de manier van parkeren (bijvoorbeeld haaks- of langsparkeren) en is het genoteerd als bijzondere plaatsen aanwezig zijn (bijvoorbeeld invalidenparkeerplaats, of parkeerplaats voor laden en lossen).

Het onderzoek is op het volgende meetmoment uitgevoerd:

- Zaterdagmiddag 26 november

1.3 Capaciteit

In onderstaande tabel is de parkeercapaciteit weergegeven van de parkeergarage. In totaal zijn 517 parkeerplaatsen beschikbaar in de parkeergarage, waarvan vier plaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen en vier gehandicaptenparkeerplaatsen. De overige 513 parkeerplaatsen zijn betaalde plekken, voor het verlaten van de garage moet voor de geparkeerde tijd worden betaald.

Capaciteit										
Naam	Cap totaal	Cap verg.	Cap betaald	Cap blauw	Cap gratis	Cap geh a.	Cap geh k.	Cap laadlos o.	Cap laadlos t.	Cap elek o.
Q-park Oranjerie	517	0	509	0	0	4	0	0	0	4

Tabel 1: Parkeercapaciteit parkeergarage Oranjerie

1.4 Parkeerdruk

In onderstaande tabel is weergegeven wat de parkeerdruk was op zaterdagmiddag 26 november. Te zien is dat in totaal 258 voertuigen stonden geparkeerd in de parkeergarage, waarvan één voertuig op een algemene gehandicaptenparkeerplaats en twee voertuigen op laadplekken voor elektrische auto's. De overige voertuigen, in totaal 255, stonden op de reguliere betaalde plekken. Wanneer de totale bezetting wordt afgezet tegen de totale capaciteit, resulteert dit in een parkeerdruk van 50%.

Parkeerdruk zaterdagmiddag 26 november										
Naam	Cap totaal	Cap betaald	Bez. totaal	Bez. betaald	Bez. geh a.	Bez. geh k.	Bez. elek o.	Bez. Fout	Niet besch.	Parkeerdruk
Q-park Oranjerie	517	509	258	255	1	0	2	0	0	50%

