



Memo

Aan : Hugo Greeven (gemeente Rhenen)

C.c. : -

Van : Eelco Bos en Johan Eggink (Mobycon)

Betreft : Parkeerberekening ondernemershuis Rhenen

Datum : 22 juni 2020

Kenmerk : 6661-M1-C02

Aanleiding

De gemeente Rhenen werkt op dit moment aan de herontwikkeling van twee gebouwen in het oude centrum, te weten het Rode Kruisgebouw en het Rondeel. De voormalige functies van deze gebouwen waren respectievelijk een verenigingsgebouw en een museum. De gebouwen worden verkocht aan een collectief van zzp-ers, die de panden willen herontwikkelen tot een Ondernemershuis. In de huidige situatie ervaren omwonenden van de panden met name 's avonds al een hoge parkeerdruk en de verwachting is dat de parkeerdruk door de beoogde functie verder toeneemt.

Onderzoek

Vanwege de beschreven ontwikkeling en huidige ervaren problematiek wil de gemeente onderzoek naar de manier waarop het aspect parkeren van het Ondernemershuis ingevuld kan worden. Daarnaast wil de gemeente graag oplossingsrichtingen voor de structurele aanpak van de huidige parkeerdruk.

In deze notitie beschrijven wij dit onderzoek en de resultaten hiervan. De notitie bestaat uit twee delen. Deel A behandelt de parkeerberekening van het toekomstige Ondernemershuis en dient als onderbouwing van deze ruimtelijke ontwikkeling. Deel B gaat in op oplossingsrichtingen tegen het structurele parkeerprobleem.

Deel A – Parkeerberekening Ondernemershuis

Uitgangspunten

Parkeerdrukonderzoeken

Voor het onderzoek hebben wij gebruikgemaakt van het parkeerdrukonderzoek dat in oktober 2019 is uitgevoerd. Het onderzoeksgebied van deze parkeerdrukmeting is weergegeven op Afbeelding 1. Het onderzoek bevat de volgende meetmomenten:

- werkdagochtend;
- werkdagmiddag;
- koopavond;
- zaterdagmiddag;
- zondagochtend.



Afbeelding 1 – Onderzoeksgebied parkeerdrukmetingen

Omdat het parkeerdrukonderzoek geen meting in de werkdagavond en werkdagnacht bevat, hebben wij een aanvullend parkeerdrukonderzoek uitgevoerd op dinsdagavond 24 maart 2020 tussen 19.00 en 20.00 uur en woensdagochtend 25 maart 2020 tussen 0.00 en 1.00 uur.

Op deze dagen waren verschillende corona-maatregelen van kracht, die van invloed zijn op het verkeersbewegingen in Nederland. De uitgevoerde werkdagavond en werkdagnacht-metingen zijn desondanks representatief te noemen. Zowel in de situatie met corona-maatregelen, als in de normale situatie is de aanwezigheid van bewoners op deze meetmomenten namelijk 100% en de aanwezigheid van andere hier relevante functies 0% (CROW-publicatie Toekomstbestendig parkeren hoofdstuk 5).



Volgens de vigerende *Beleidsnota parkeernormen en parkeervonds* uit 2011 van de gemeente Rhenen dient er in het centrumgebied binnen maximaal 750 meter loopafstand voldoende parkeerruimte te zijn, waarbij de parkeerdruk (inclusief het tekort van de initiatiefnemer) niet boven de 85% bezettingsgraad mag komen. In de parkeeronderzoeken is een straal tot 500 meter rondom het toekomstige Ondernemershuis aangehouden.

Parkeerbehoefte

Voor het bepalen van de parkeervraag van de toekomstige functies zijn we uitgegaan van de *Beleidsnota parkeernormen en parkeervonds* van de gemeente Rhenen. Waar nodig hebben we aanvullende bronnen gebruikt. Om een worstcasescenario te berekenen, zijn we uitgegaan van de maximale kencijfers voor de toekomstige functies. Waar nodig hebben we het aantal parkeerplaatsen conform de *Beleidsnota parkeernormen en parkeervonds* afgerond. Verder zijn we uitgegaan van weinig stedelijk gebied in het centrum.

Om een worstcasescenario te berekenen, hebben we ervoor gekozen de parkeervraag van de voormalige functies niet te verrekenen met de parkeervraag van het toekomstige Ondernemershuis.

Op het moment van uitvoeren van dit onderzoek is de precieze invulling van het Ondernemershuis nog niet bekend. De belangrijkste functies zullen werkplekken voor ondernemers en vergaderruimtes voor kleinschalige maatschappelijke activiteiten, tentoonstellingen en ondernemers zijn. Daarnaast worden er een kleinschalige bed & breakfast en daghoreca gerealiseerd.

Om inzicht te geven in de mogelijkheden die het aspect parkeren voor de precieze invulling geeft, hebben we gewerkt met twee scenario's:

1. Scenario 1: Werkplekken 40%, vergader- en tentoonstellingsruimtes 60%
2. Scenario 2: Werkplekken 60%, vergader- en tentoonstellingsruimtes 40%

Hierbij hebben we aangenomen dat de bed & breakfast 10% en daghoreca ook 10% van het totale bruto-vloeroppervlakte zullen beslaan. De resterende 80% wordt verdeeld volgens de bovengenoemde scenario's. Voor de werkplekken gaan we uit van de kentallen die horen bij *Kantoor zonder baliefunctie*. Omdat de vergader- en tentoonstellingsruimtes hoofdzakelijk een maatschappelijke functie zullen bedienen, passen we hierop de kentallen van *Cultureel centrum/wijkgebouw* toe. Verder hebben we voor de Bed & breakfast de kentallen voor *1* Hotel* en voor de daghoreca de kentallen voor *Cafe/bar* gebruikt. Op basis hiervan gaan we uit van de volgende kentallen, eenheden en parkeerbehoefte per scenario:

Functie	Functie parkeerkental	Parkeerkental maximaal	Per eenheid	Eenheden	Parkeer-behoefte
Werkplekken	Kantoor zonder baliefunctie ¹	2,0	100 m ² bvo	2,8	5,6
Vergader- en tentoonstellings-ruimtes	Cultureel centrum/wijkgebouw ¹	4,0	100 m ² bvo	4,2	16,8
Daghoreca	Café/bar ¹	7,0	100 m ² bvo	0,875	6,1

Functie	Functie parkeerkental	Parkeerkental maximaal	Per eenheid	Eenheden	Parkeer-behoefte
Bed & breakfast	1* hotel ²	0,5	10 kamers	3 (0,875 m ² bvo)	0,2
Totaal					29

Tabel 1 – Parkeerbehoefte toekomstige functies scenario 1 – ¹Beleidsnota parkeernormen en parkeerfonds, ²CROW-publicatie Toekomstbestendig parkeren

Functie	Functie parkeerkental	Parkeerkental	Per eenheid	Eenheden	Parkeer-behoefte
Werkplekken	Kantoor zonder baliefunctie ¹	2,0	100 m ² bvo	4,2	8,4
Vergader- en tentoonstellings-ruimtes	Cultureel centrum/ wijkgebouw ¹	4,0	100 m ² bvo	2,8	11,2
Daghoreca	Café/bar ¹	7,0	100 m ² bvo	0,875	6,1
Bed & breakfast	1* hotel ²	0,5	10 kamers	3 (0,875 m ² bvo)	0,2
Totaal					26

Tabel 2 – Parkeerbehoefte toekomstige functies scenario 2 – ¹Beleidsnota parkeernormen en parkeerfonds, ²CROW-publicatie Toekomstbestendig parkeren

Aanwezigheid

De berekende parkeerbehoefte betreft de totale parkeerbehoefte van de functies. Door dubbelgebruik van parkeerplaatsen toe te passen, maken we inzichtelijk wat de daadwerkelijk parkeervraag per moment en daarmee de maximale parkeeropgave is. Om de parkeervraag per moment te bepalen, hebben we gebruikgemaakt van de aanwezigheidspercentages uit *Beleidsnota parkeernormen en parkeerfonds*. Waar nodig hebben we aanvullende bronnen gebruikt.

Functie	Functie kentallen	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Koop-avond	Werk-dagnacht	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-ochtend ^a
Werkplekken	Kantoor ¹	100%	100%	5%	10%	0%	5%	0%	0%
Vergader- en tentoonstellings-ruimtes	Sociaal cultureel ¹	10%	40%	100%	100%	0%	60%	90%	25%
Daghoreca	Lunchroom ²	50%	100%	25%	25%	0%	100%	25%	100%
Bed & breakfast	Bed&Breakfast ²	50%	60%	100%	100%	100%	60%	75%	60%

Tabel 3 – Aanwezigheid toekomstige functies – ¹Beleidsnota parkeernormen en parkeerfonds, ² Berekening Verkeer en parkeren Dorpsstraat 28 Heerjansdam, Goudappel-Coffeng

Resultaten

Als we de aanwezigheid per functie toepassen op de berekende parkeerbehoefte, dan resulteert dat per scenario in de volgende parkeerbehoefte per meetmoment.



Functie	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Koop-avond	Werk-dagnacht	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-ochtend
Werkplekken	5,6	5,6	0,3	0,6	0,0	0,3	0,0	0,0
Vergader- en tentoonstellings-ruimtes	1,7	6,7	16,8	16,8	0,0	10,1	15,1	4,2
Daghoreca	3,1	6,1	1,5	1,5	0,0	6,1	1,5	6,1
Bed & breakfast	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1
Totaal	10	19	19	19	0	17	17	10

Tabel 4 – Toekomstige parkeerbehoefte scenario 1

Functie	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Koop-avond	Werk-dagnacht	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-ochtend
Werkplekken	8,4	8,4	0,4	0,8	0,0	0,4	0,0	0,0
Vergader- en tentoonstellings-ruimtes	1,1	4,5	11,2	11,2	0,0	6,7	10,1	2,8
Daghoreca	3,1	6,1	1,5	1,5	0,0	6,1	1,5	6,1
Bed & breakfast	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1
Totaal	13	19	13	14	0	13	12	9

Tabel 5 – Toekomstige parkeerbehoefte scenario 2

Om de uiteindelijke parkeeropgave inzichtelijk te maken, hebben we de toekomstige parkeerbehoefte afgezet tegen de parkeerdruk die door middel van de parkeerdrukonderzoeken is gemeten. Hierbij zijn wij conform *Beleidsnota parkeernormen en parkeerbonds* van de gemeente Rhenen uitgegaan van een maximale parkeerdruk van 85%.

	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Koop-avond	Werk-dagnacht	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-ochtend
Capaciteit	1180	1180	1180	1180	1180	1180	1180	1180
Aantal bezette parkeerplaatsen	672	672	564	848	536	970	931	770
Bestaande parkeerdruk	57%	57%	48%	72%	45%	82%	79%	65%
Vrije parkeerdruk tot 85%	28%	28%	37%	13%	40%	3%	6%	20%
Vrije parkeerplaatsen tot 85% parkeerdruk	331	331	439	155	467	33	72	233
Parkeerbehoefte ontwikkeling	10	19	19	19	0	17	17	10
Saldo	321	312	420	136	467	16	55	223

Tabel 6 – Parkeeropgave scenario 1 bij maximaal 500 meter loopafstand



	Werkdag- ochtend	Werkdag- middag	Werkdag- avond	Koop- avond	Werk- dagnacht	Zaterdag- middag	Zaterdag- avond	Zondag- ochtend
Capaciteit	1180	1180	1180	1180	1180	1180	1180	1180
Aantal bezette parkeerplaatsen	672	672	564	848	536	970	931	770
Bestaande parkeerdruk	57%	57%	48%	72%	45%	82%	79%	65%
Vrije parkeerdruk tot 85%	28%	28%	37%	13%	40%	3%	6%	20%
Vrije parkeerplaatsen tot 85% parkeerdruk	331	331	439	155	467	33	72	233
Parkeerbehoefte ontwikkeling	13	19	13	14	0	13	12	9
Saldo	318	312	426	141	467	20	60	224

Tabel 7 – Parkeeropgave scenario 2 bij maximaal 500 meter loopafstand

Gevoeligheidsanalyse

Zoals aangegeven is de precieze invulling van het Ondernemershuis op dit moment nog onbekend. Om naast de twee berekende scenario's te berekenen wat er qua parkeeropgave maximaal voor deze ontwikkeling mogelijk is, hebben we een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd. In deze gevoeligheidsanalyse gaan we ervanuit dat het gehele Ondernemershuis zal bestaan uit de hoofdfunctie met de hoogste parkeernorm en de grootste aanwezigheid op de momenten met de minst beschikbare parkeerplaatsen (zaterdagmiddag en zaterdagavond). Deze functie zijn de vergader- en tentoonstellingsruimtes. De totale parkeerbehoefte hiervan is $(875/100 \text{ bvo} * 4,0 =)$ 35 parkeerplaatsen. Onderstaande tabel geeft de parkeerbehoefte en het saldo per moment weer.

	Werkdag- ochtend	Werkdag- middag	Werkdag- avond	Koop- avond	Werk- dagnacht	Zaterdag- middag	Zaterdag- avond	Zondag- ochtend
Capaciteit	1180	1180	1180	1180	1180	1180	1180	1180
Aantal bezette parkeerplaatsen	672	672	564	848	536	970	931	770
Bestaande parkeerdruk	57%	57%	48%	72%	45%	82%	79%	65%
Vrije parkeerdruk tot 85%	28%	28%	37%	13%	40%	3%	6%	20%
Vrije parkeerplaatsen tot 85% parkeerdruk	331	331	439	155	467	33	72	233
Parkeerbehoefte ontwikkeling	4	14	35	35	0	21	32	9
Saldo	327	317	404	120	467	12	40	224

Tabel 8 – Parkeeropgave gevoeligheidsanalyse bij maximaal 500 meter loopafstand



Conclusies

De resultaten laten zien dat in beide scenario's en ook in de gevoeligheidsanalyse er binnen een loopafstand van maximaal 500 meter voldoende parkeerruimte is om de extra parkeerdruk van het Ondernemershuis te faciliteren. Dit wordt veroorzaakt door de parkeerterreinen De Brakken, de Paardenmarkt en het Veerplein en parkeergarage Het Rhenense Hof, die zich binnen deze loopafstand bevinden.

De Beleidsnota parkeernormen en parkeerbonds van de gemeente Rhenen stelt dat voor er nieuwe ontwikkelingen in het centrumgebied binnen maximaal 750 meter loopafstand voldoende parkeerruimte moet zijn, met een maximale parkeerdruk (inclusief het tekort van de initiatiefnemer) van 85%. Lokaal beleid gaat boven landelijke richtlijnen en is daarom bepalend voor de conclusie ten aanzien van de parkeeropgave van het Ondernemershuis.

Derhalve kan gesteld worden dat het aspect parkeren de ontwikkeling van het Ondernemershuis volgens het vigerende beleid niet in de weg staat. Aanvullende maatregelen zijn conform dit beleid dus niet noodzakelijk.



Deel B – Oplossingsrichtingen structureel parkeerknelpunt Benedenstad

De conclusie in deel A van deze notitie is gebaseerd op de 750 meter loopafstand waarbinnen volgens de *Beleidsnota parkeernormen en parkeerfonds* van de gemeente Rhenen voldoende parkeerruimte moet zijn. Volgens CROW-publicatie Toekomstbestendig parkeren paragraaf 7.1 is de maximale loopafstand voor wonen echter 100 meter, voor werken 200 tot 800 meter en voor ontspanning 100 tot 600 meter. 600, 750 en 800 meter reiken tot ver buiten de Benedenstad, waarvan de grens vanaf het Ondernemershuis op ongeveer 200 meter loopafstand ligt. Daarom hebben we in onderstaande tabellen de parkeeropgave van het Ondernemershuis ook inzichtelijk gemaakt voor een loopafstand van 200 meter (zie hiervoor afbeelding 1 op pagina 2).

	Werkdag- ochtend	Werkdag- middag	Werkdag- avond	Koop- avond	Werk- dagnacht	Zaterdag- middag	Zaterdag- avond	Zondag- ochtend
Capaciteit	275	275	275	275	275	275	275	275
Aantal bezette parkeerplaatsen	204	213	205	280	209	309	304	296
Bestaande parkeerdruk	74%	77%	75%	102%	76%	112%	111%	108%
Vrije parkeerdruk tot 85%	11%	8%	10%	-17%	9%	-27%	-26%	-23%
Vrije parkeerplaatsen tot 85% parkeerdruk	30	21	29	-46	25	-75	-70	-62
Parkeerbehoefte ontwikkeling	10	19	19	19	0	17	17	10
Saldo	19	2	10	-65	25	-92	-87	-73

Tabel 9 – Parkeeropgave scenario 1 bij 200 meter loopafstand

	Werkdag- ochtend	Werkdag- middag	Werkdag- avond	Koop- avond	Werk- dagnacht	Zaterdag- middag	Zaterdag- avond	Zondag- ochtend
Capaciteit	275	275	275	275	275	275	275	275
Aantal bezette parkeerplaatsen	204	213	205	280	209	309	304	296
Bestaande parkeerdruk	74%	77%	75%	102%	76%	112%	111%	108%
Vrije parkeerdruk tot 85%	11%	8%	10%	-17%	9%	-27%	-26%	-23%
Vrije parkeerplaatsen tot 85% parkeerdruk	30	21	29	-46	25	-75	-70	-62
Parkeerbehoefte ontwikkeling	13	19	13	14	0	13	12	9
Saldo	17	2	15	-60	25	-89	-82	-71

Tabel 10 – Parkeeropgave scenario 2 bij 200 meter loopafstand

Resultaten

Te zien is dat de parkeerdruk in dit gebied in de huidige situatie op koopavonden en in het weekend al boven de 100% uitkomt. Dit kwantificeert de parkeerproblematiek die de bewoners van de Benedenstad reeds hebben aangegeven. Om recht te doen aan deze ervaren problematiek, zetten wij in dit deel van de notitie enkele oplossingsrichtingen voor dit knelpunt uiteen.

Oplossingsrichtingen

De tabellen laten zien dat de bijdrage van het Ondernemershuis aan het bestaande parkeerknelpunt gemiddeld 18% is. Hoewel dit ongeveer een vijfde van de parkeerdruk betreft, zullen maatregelen die alleen de parkeerbehoefte van het Ondernemershuis verlagen (zoals het aanbieden van deelfiets- en deelauto's, of het stimuleren van fietsgebruik) niet afdoende zijn om de gehele problematiek op te lossen. De oplossing zal daarom breder moeten worden benaderd.

Hieronder zetten we daarom de volgende oplossingsrichtingen uiteen, waarbij we het oplossend vermogen (zoekverkeer en parkeerdruk), de voor- en nadelen en de gevolgen voor de gebruikers van het toekomstige Ondernemershuis inzichtelijk maken:

1. Uitbreiden blauwe zone
2. Invoeren betaald parkeren
3. Invoeren vergunninghoudersparkeren
4. Verhogen parkeercapaciteit

Uitbreiden blauwe zone

Op dit moment bevindt zich een blauwe zone in de Herenstraat en de Frederik v.d. Paltshof en een gedeelte van de zijstraten van deze wegen. Deze blauwe zone zou kunnen worden uitgebreid naar bijvoorbeeld de hele Benedenstad. Omdat voor bewonersparkeren volgens de richtlijnen een maximale loopafstand van 100 meter geldt en parkeervoorzieningen buiten dit gebied verder dan 100 meter lopen zijn, dienen bewoners hierbij een ontheffing te krijgen voor de blauwe zone.

Het effect van de blauwe zone is dat dat kortparkeeders eerder het gebied verlaten, waardoor parkeercapaciteit sneller beschikbaar komt voor bewoners. Langparkeeders (zoals werkenden) kunnen op parkeerterreinen buiten het centrum parkeren.

Oplossend vermogen

Tijdens de parkeerdrukmeting in oktober 2019 is ook een parkeermotiefmeting uitgevoerd. Hieruit blijkt de volgende gemiddelde verdeling tussen bewoners, bezoekers en werkenden op het drukste uur op zaterdagmiddag en -avond binnen en buiten de blauwe zones in het centrum. Op koopavonden en zondagochtend is geen parkeermotief gemeten.

	Bewoners	Werkenden	Bezoekers
	<i>Aandeel</i>	<i>Aandeel</i>	<i>Aandeel</i>
Buiten blauwe zone	42%	52%	6%
Binnen blauwe zone	2%	45%	53%
Totale gebied	22%	48%	30%

Tabel 11 – Verdeling parkeermotieven Benedenstad buiten blauwe zone op zaterdagmiddag

Meetmoment	Bewoners	Werkenden	Bezoekers
	<i>Aandeel</i>	<i>Aandeel</i>	<i>Aandeel</i>
Buiten blauwe zone	43%	41%	16%
Binnen blauwe zone	9%	45%	47%
Totale gebied	26%	43%	31%

Tabel 12 – Verdeling parkeermotieven Benedenstad binnen blauwe zone op zaterdagavond

Te zien is dat bezoekers hoofdzakelijk in de blauwe zone parkeren en bewoners en werkers hoofdzakelijk buiten de blauwe zone. Van de werkenden en bezoekers parkeert ongeveer de helft in de blauwe zone. Dit aandeel zal daardoor niet verplaatsen naar parkeergelegenheden buiten het centrum. Wel zullen zij zich meer verspreiden door het gebied en sneller hun parkeervak verlaten. Dit vergroot de beschikbaarheid van parkeervakken in het gebied. Dit leidt dit tot minder zoekverkeer, maar geeft ook meer verkeersbewegingen per parkeervak.

Voordelen

- Parkeerplaatsen komen sneller beschikbaar voor bewoners

Nadelen

- Ongeveer helft werkenden en bezoekers blijft kort parkeren in blauwe zone
- Meer verkeersbewegingen
- Parkeervraag in Benedenstad daalt niet
- Frequentie en intensieve handhaving noodzakelijk vanwege beperkte maximale parkeertijd

Gevolgen gebruikers Ondernemershuis

Het gevolg van het uitbreiden van de blauwe zone is dat werknemers van het Ondernemershuis die de hele dag of een dagdeel aanwezig zijn, dienen te parkeren op de parkeergelegenheden aan de rand van het centrum. Bezoekers kunnen dichtbij parkeren, mits zij binnen de maximale parkeertijd van de blauwe zone (nu 1,5 uur) weer vertrekken. Anders dienen zij aan de rand van het centrum te parkeren. Laden en lossen ten behoeve van het Ondernemershuis is geen parkeren, waardoor dit buiten de regulering van de blauwe zone valt.

Invoeren betaald parkeren

Een alternatief voor het uitbreiden van de blauwe zone is het invoeren van betaald parkeren in de Benedenstad. Dit zorgt ervoor dat het aantrekkelijker wordt om gebruik te maken van de (gratis) parkeerterreinen aan de rand van het gebied. Ook hierbij dienen bewoners, gezien de maximale loopafstand, ontheffingen te krijgen. Daarnaast is een goed parkeerverwijs en looproutesysteem voorwaardelijk voor deze maatregel. Om een uniform systeem te hanteren, kan overwogen worden om de blauwe zone in het winkelgebied ook betaald parkeren te maken.

Oplossend vermogen

Deze maatregelen is voor bezoekers en werkenden een financiële prikkel om op grotere afstand te parkeren. Volgens CROW-publicatie Toekomstbestendig parkeren paragraaf B5.1 leidt dit tot een lagere parkeerdruk. Het zal echter voor iedereen mogelijk blijven om in de Benedenstad te parkeren. Nadeel is wel dat dit het parkeren voor bezoekers in het centrum minder aantrekkelijk maakt, waardoor de economische concurrentiepositie van de Benedenstad negatief wordt beïnvloed. Dit geldt nog sterker als ook de huidige blauwe zone in het winkelgebied wordt omgevormd tot betaald parkeren.



Voordelen

- Parkeerdruk in Benedenstad wordt verlaagd
- Minder verkeersbewegingen in de Benedenstad
- Handhaving kan efficiënt geautomatiseerd worden als op kenteken wordt geparkeerd

Nadelen

- Negatief effect op economische concurrentiepositie

Gevolgen gebruikers Ondernemershuis

Het gevolg van het instellen van betaald parkeren is dat zowel werknemers als bezoekers van het Ondernemershuis moeten te betalen als zij dichtbij het Ondernemershuis willen parkeren. Anders dienen zij te parkeren op de parkeergelegenheden aan de rand van het centrum. Laden en lossen ten behoeve van het Ondernemershuis is geen parkeren, waardoor dit buiten het betaald parkeren valt.

Invoeren vergunninghoudersparkeren

Als alternatief voor het betaald parkeren kan een vergunninghouderssysteem worden ingevoerd. Dit zorgt ervoor dat alleen bewoners in de Benedenstad mogen parkeren en werkenden en bezoekers aan de randen van de Benedenstad moeten parkeren. Ook bij dit alternatief is een goed parkeerverwijs- en looproutesysteem voorwaardelijk.

Er kan voor gekozen worden om vergunninghoudersparkeren alleen op bepaalde momenten van de dag te laten gelden. Op basis van de toekomstige parkeervraag (dus inclusief Ondernemershuis) zou dit in ieder geval op koopavonden en in de weekenden moeten zijn. Dan is er namelijk een tekort aan parkeerplaatsen. Gezien de kleine marge die er op werkdagmiddagen is, is het aan te bevelen om ook op werkdag(middag)en het vergunninghoudersparkeren te laten gelden.

Oplossend vermogen

Deze maatregelen verlaagt de parkeerdruk en het aantal verkeersbewegingen maximaal, omdat alleen het bewonersparkeren in de Benedenstad blijft. Ook bij deze maatregel geldt echter dat de economische concurrentiepositie van de Benedenstad negatief wordt beïnvloed.

Voordelen

- Parkeerdruk en verkeersbewegingen dalen maximaal
- Handhaving hoeft minder frequent en kan daardoor minder intensief zijn

Nadelen

- Negatief effect op economische concurrentiepositie

Gevolgen gebruikers Ondernemershuis

Het gevolg van het instellen van vergunninghoudersparkeren is dat werknemers en bezoekers van het Ondernemershuis niet dicht bij het Ondernemershuis kunnen parkeren, maar aan de rand van het centrum moeten parkeren. Laden en lossen ten behoeve van het Ondernemershuis is geen parkeren, waardoor dit buiten het vergunninghoudersparkeren valt.

Verhogen parkeercapaciteit

Tot slot kan de oplossing gezocht worden in het verhogen van de parkeercapaciteit van de Benedenstad. Op basis van het parkeerdrukonderzoek moeten hiervoor minimaal 75 parkeerplaatsen worden gerealiseerd om in de huidige situatie op een parkeerdruk van 85% te komen. Inclusief ontwikkeling van het Ondernemershuis zouden dit er 92 moeten zijn.

Deze maatregel raden wij echter af. Er is in de huidige ruimtelijke structuur van de Benedenstad namelijk onvoldoende ruimte om dit aantal parkeerplaatsen te realiseren, zonder daarbij de ruimtelijke kwaliteit ernstig aan te tasten. Alternatief kan zijn om deze parkeercapaciteit aan de rand van het gebied te realiseren. Deze parkeercapaciteit bestaat hier echter al, maar wordt niet optimaal benut. Daarom zal uitbreiding van deze capaciteit geen nut hebben, indien niet eerst met één van de hierboven beschreven maatregelen het verkeer hiernaartoe wordt geleid. Pas als na realisatie de bovenstaande maatregelen een tekort op de parkeerterreinen aan de randen van de Benedenstad blijkt, heeft het zin om de capaciteit hiervan (gericht) uit te breiden.

Conclusies en aanbevelingen

Onderstaande tabel geeft de oplossingsrichtingen overzichtelijk weer. Het oplossend vermogen hebben we hierin met 0, + en ++ aangegeven.

	1. Uitbreiden blauwe zone	2. Instellen betaald parkeren	3. Instellen vergunninghoudersparkeren
Oplossend vermogen	+	+	++
Voordelen	Parkeervakken sneller beschikbaar.	Parkeervraag en verkeersbewegingen dalen. Efficiënte handhaving mogelijk.	Parkeervraag en verkeersbewegingen dalen maximaal. Minder intensieve handhaving mogelijk.
Nadelen	Parkeervraag daalt niet, verkeersbewegingen nemen toe. Intensieve handhaving noodzakelijk.	Negatief effect op economische concurrentiepositie.	Negatief effect op economische concurrentiepositie.
Gevolgen gebruikers	Werknemers en lang bezoek parkeren op afstand, kort bezoek parkeert nabij.	Werknemers en bezoekers betalen voor nabij parkeren en parkeren anders op afstand.	Werknemers en bezoekers parkeren allen op afstand.
Ondernemers-huis			

Tabel 13 – Overzicht oplossingsrichtingen

Op basis van bovenstaande tabel bevelen wij aan om nader onderzoek te doen naar het invoeren van vergunninghoudersparkeren. Onderdeel van dit onderzoek kan een uitwerking zijn van het parkeerverwijs- en looproutesysteem. Ook kan onderzoek worden gedaan naar bijvoorbeeld het aantal motorvoertuigen per huishouden in de Benedenstad, wat handvatten kan geven aan de leges van de vergunningen en het maximaal aantal vergunningen per huishouden.