

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Job Heimans

Parkeerbalans Volkskrantgebouw

Datum
Kenmerk
Eerste versie

19 januari 2012
HMS001/Bkd

1 Inleiding

Sinds begin 2007 zijn delen van het Volkskrantgebouw in gebruik genomen door creatieve bedrijven (broedplaatsondernemingen) en Club Canvas. Het gebouw is nu aangekocht en zal herontwikkeld worden tot een multifunctioneel pand, waarin de huidige broedplaatsondernemingen en Club Canvas aangevuld worden met een driesterren hotel, open werkplekken en meeting rooms.

Het hotel zal gericht zijn op een vrij jong internationaal publiek, zowel zakelijk als particulier/vrije tijd. Net als bij de broedplaatsondernemingen zal bij het hotel ook sprake zijn van een creatief publiek.

Goudappel Coffeng is gevraagd om in het kader van de bestemmingsplanprocedure te onderzoeken wat de verwachte parkeerbehoefte is van de nieuwe functies. Door bij de inrichting van het plangebied rekening te houden met het voorzien in de parkeerbehoefte, wordt parkeeroverlast in de omgeving voorkomen en wordt invulling gegeven aan het Amsterdamse locatiebeleid.

Onderzoeksopzet

Jurisprudentie leert dat bij de beantwoording van de vraag of voorzien wordt in voldoende parkeermogelijkheden, rekening gehouden moet worden met de toename van de parkeerbehoefte. De onderzoeksopzet in deze notitie is daarom enerzijds gericht op de bestaande parkeersituatie in en om het plangebied en anderzijds op de functionele en programmatische verandering die met het bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt. Omdat een deel van de huidige voorziening op deze locatie blijft bestaan (deel van de huidige broedplaats en Club Canvas), is de verwachte parkeerbehoefte voor een deel te

herleiden uit de ervaringscijfers van de huidige situatie. Voor het bepalen van de parkeerbehoefte van de nieuwe functies (open werkplekken, hotel, kleine vergroting van de bestaande Club Canvas) in het bestaande pand, is enerzijds inzicht nodig in de kencijfers die doorgaans voor deze functies in beleidsdocumenten worden gehanteerd. Door deze af te zetten tegen de ervaringscijfers uit de praktijk, locatiespecifieke kenmerken, inzichten in het autogebruik van specifieke doelgroepen en de mogelijkheden voor dubbelgebruik, ontstaat een goed inzicht in het aantal benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein om in de verwachte parkeerbehoefte van de nieuwe functies te kunnen voorzien.

2 Huidige situatie plangebied e.o.

In de omgeving in de openbare ruimte is de parkeerdruk hoog. Uit parkeeronderzoek van het stadsdeel Oost van de gemeente Amsterdam is gebleken dat op een dinsdagmiddag de parkeerbezetting 90% is.

In het Volkskrantgebouw zitten op dit moment broedplaatsondernemingen en Club Canvas. De oppervlakten zijn als volgt:

- Universiteit/college/zaalverhuur: 400 m²;
- Broedplaats: 10.500 m²;
- Club Canvas: 540 m².

Op eigen terrein bij het Volkskrantgebouw zijn 43 parkeerplaatsen gelegen. De parkeerplaatsen worden verhuurd aan zowel broedplaatsondernemers als aan buurtbewoners. De onderverdeling is als volgt:

- 18 parkeerplaatsen zijn verhuurd aan de broedplaatsondernemers;
- 2 parkeerplaatsen zijn verhuurd aan Canvas;
- 20 parkeerplaatsen zijn verhuurd aan buurtbewoners;
- 3 parkeerplaatsen zijn verhuurd aan de stichting die het gebouw exploiteert.

In november 2011 zijn diverse parkeerdrukmetingen gehouden op eigen terrein. In tabel 2.1 zijn de resultaten weergegeven. Uit tabel 2.1 kan geconcludeerd worden dat de huidige parkeerdruk op eigen terrein laag is. Gemiddeld is de bezetting per gehuurde parkeerplek 31% bezet. De huidige gebruikers van het pand maken dus weinig gebruik van de aanwezige parkeervoorzieningen.

		Aantal bezette parkeerplaatsen
maandag 21 november 2011	14:00 uur	13 (30%)
dinsdag 22 november 2011	19:30 uur	12 (28%)
woensdag 23 november 2011	11:00 uur	12 (28%)
donderdag 24 november 2011	13:00 uur	17 (40%)
donderdag 24 november 2011	18:00 uur	8 (19%)
vrijdag 25 november 2011	17:00 uur	10 (23%)
zaterdag 26 november 2011	13:45 uur	10 (23%)
zondag 27 november 2011	20:30 uur	8 (19%)
maandag 5 december 2011	13:45 uur	15 (35%)
dinsdag 6 december 2011	14:00 uur	20 (47%)
woensdag 7 december 2011	12:00 uur	17 (40%)
donderdag 8 december 2011	9:00 uur	12 (28%)
vrijdag 9 december 2011	8:40 uur	14 (33%)
zaterdag 10 december 2011	13:20 uur	15 (35%)
zondag 11 december 2011	14:20 uur	8 (19%)
maandag 12 december 2011	11:30 uur	14 (33%)
dinsdag 13 december 2011	16:05 uur	12 (28%)
woensdag 14 december 2011	14:45 uur	14 (33%)
donderdag 15 december 2011	20:30 uur	13 (30%)
vrijdag 16 december 2011	22:15 uur	19 (44%)

Tabel 2.1: Parkeerbezetting eigen terrein Volkskrantgebouw

3 Toekomstige situatie

Plan

De primaire doelstelling is het faciliteren van de parkeerbehoefte van de functies in het Volkskrantgebouw. Bij een restcapaciteit is er de mogelijkheid om in het plangebied ook voor in de omgeving aanwezige functies, een bijdrage te leveren in het voorzien in een parkeerbehoefte. Bijvoorbeeld door de verhuur van de overcapaciteit aan belangstellende buurtbewoners. Een systeem van beheermaatregelen, waaronder betaald parkeren / passysteem, slagboom en inrichting van het terrein, ziet toe op regulering van de parkeerplekken

In tabel 3.1 staan de oppervlakten en omvang van de verschillende functies weergegeven.

	Oppervlakte in m ² bvo
hotel	6.688 (168 kamers)
Canvas (bar, restaurant, club)	600 + 300 (terras)
broedplaats	3.852
open werkplekken en meetingrooms	400

Tabel 3.1: Herontwikkeling Volkskrantgebouw

Op eigen terrein blijven de huidige 43 parkeerplaatsen in ieder geval beschikbaar. De eigenaar van het terrein gaat daarbij uit van de volgende tarieven:

- € 7,50 per parkeerplaats per 4 uur;
- € 17,50 per parkeerplaats per 24 uur.

In de openbare ruimte zijn de tarieven hoger dan op eigen terrein:

- € 16,- per parkeerplaats per 4 uur (4 x € 4,-)
- € 36,- per parkeerplaats per dag.

Door op het eigen terrein lagere parkeertarieven te hanteren dan in de openbare ruimte, wordt voorkomen dat de parkeerbehoefte van de toekomstige situatie wordt afgewenteld op de omgeving.

Met het huidige beleid is het P+R terrein bij metrostation Gaasperplas (bereikbaar met metrolijn 53) of bij stadion ArenA (bereikbaar met metrolijn 54) een voordelig alternatief. Voor beide terreinen geldt een tarief van € 8,- per dag inclusief metrokaartjes.

Geconcludeerd kan worden dat het aantrekkelijk is om gebruik te maken van de parkeerplaatsen op eigen terrein of bij één van de P+R terreinen in Amsterdam.

4 Bepaling van de parkeerbehoefte

4.1 Inleiding

Voor het bepalen van de parkeerbehoefte is in eerste instantie gekeken naar het Locatiebeleid Amsterdam (2008) van de gemeente Amsterdam. Daarin zijn de parkeerkegetallen per functie weergegeven. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in minimale en maximale parkeerkegetallen. Het locatiebeleid gaat uit van een onderverdeling in:

- grootstedelijk kerngebied;
- overig gebied binnen de ring A10;
- gebied buiten de ring A10.

Het Volkskrantgebouw ligt in het 'Grootstedelijk kerngebied'. Vanwege de zeer goede bereikbaarheid per fiets en openbaar vervoer is uitgegaan van de minimale parkeerkegetallen van het Locatiebeleid Amsterdam/CROW.

Indien er geen parkeerkencijfers beschikbaar zijn voor het Locatiebeleid wordt uitgegaan van de parkeerkencijfers van het CROW (ASVV 2004). Deze cijfers worden volgens het Amsterdamse locatiebeleid gehanteerd als hulpmiddel. Het is geen vooropgezette beleidsdoelstelling om meer parkeerplaatsen aan te leggen dan nodig is. Het beleid laat daarom maatwerk toe, bijvoorbeeld door in de berekening van de parkeerbehoefte rekening te houden met dubbelgebruik door verschillende functies.

4.2 Club Canvas

Club Canvas bestaat op dit moment al. Op enkele representatieve momenten is navraag gedaan onder de bezoekers van deze bestaande functie. Uit het onderzoek onder 356 personen blijkt dat het overgrote deel van de bezoekers van Club Canvas niet met de auto komt (zie tabel 4.1).

	auto		fiets	taxi	openbaar vervoer	lopend
	personen	auto's				
maandag 12-12-2011	1	1	16	0	5	2
dinsdag 13-12-2011	1	1	7	0	4	5
woensdag 14-12-2011	3	2	12	0	1	20
donderdag 15-12-2011	3	2	32	0	31	7
vrijdag 16-12-2011	5	3	110	15	30	46
zondag 18-12-2011	6	2	7	0	1	4
Totaal	19		184	15	72	84
	5%		52%	4%	20%	24%

Tabel 4.1: Vervoerwijzekeuze bezoekers Club Canvas

De plannen voorzien in een verbouwing en een beperkte toename van Club Canvas. De totale uitbreiding is circa 60 m² bvo. Club Canvas functioneert overdag als lunchcafé, 's avonds als café-restaurant en in de late avond/nacht als club. Voor Club Canvas wordt daarom uitgegaan van het parkeerkengetal 'café/cafetaria' uit het Locatiebeleid Amsterdam (2008) voor de situatie overdag en van het parkeerkengetal 'restaurant' uit het Locatiebeleid Amsterdam (2008) voor de avond- én nachtsituatie. Uit tabel 4.1 blijkt dat het autogebruik onder bezoekers van Club Canvas zeer beperkt is, omdat er sprake is van een jonge en creatieve doelgroep die veelal uit Amsterdam komen, het autogebruik van en naar uitgaansgelegenheden in Amsterdam laag is en er ook alcohol genuttigd wordt. Door in het berekenen van de parkeerbehoefte uit te gaan van de parkeerkengetallen uit het Locatiebeleid Amsterdam wordt derhalve uitgegaan van een 'worst case' scenario. De verwachting is dat de parkeerbezetting in werkelijkheid lager zal zijn.

De parkeerkengetallen uit het Locatiebeleid Amsterdam zijn als volgt:

- overdag: 3,0 parkeerplaatsen per 100 m² bvo.
- avond/nacht: 6,0 parkeerplaatsen per 100 m² bvo.

Berekening café-restuarant-club uitbreiding

Het aantal benodigde parkeerplaatsen bij 100% aanwezigheid, wordt als volgt berekend:

- situatie overdag: $60 \text{ m}^2 / 100 = 0,60 \times 3,0 = 1,8 = 2$ parkeerplaatsen;
- situatie avond/nacht: $60 \text{ m}^2 / 100 = 0,60 \times 6,0 = 3,6 = 4$ parkeerplaatsen.

4.3 Open werkplekken

Voor de nieuwe open werkplekken wordt uitgegaan van het parkeerkengetal 'kantoren zonder baliefunctie' van het CROW (ASVV 2004). Conform het Locatiebeleid Amsterdam (2008) is het minimale parkeerkengetal vermenigvuldigd met 0,75. Het parkeerkengetal is als volgt: $0,8 \times 0,75 = 0,6$ parkeerplaatsen per 100 m^2 bvo.

Berekening nieuwe open werkplekken

Het aantal benodigde parkeerplaatsen bij 100% aanwezigheid wordt als volgt berekend:

- $400 \text{ m}^2 / 100 = 4 \times 0,6 = 2,4 = 3$ parkeerplaatsen

4.4 Broedplaatsen

Broedplaatsen zijn specifieke bedrijven waar geen parkeerkengetal voor beschikbaar is in het Locatiebeleid Amsterdam en het CROW. De parkeerkengetallen voor 'kantoren zonder baliefunctie' zijn te hoog. Dat blijkt uit het huidige gebruik van de parkeerplaatsen op eigen terrein (maximaal 18 parkeerplaatsen). Wanneer het parkeerkengetal 'kantoren zonder baliefunctie' toegepast zou worden, zouden er 84 parkeerplaatsen beschikbaar moeten zijn. Dit is niet nodig. Het gaat hier immers over bedrijven die een pioniersfunctie vervullen binnen de verschillende ondernemingen. Om de toekomstige parkeerbehoefte van de broedplaatsfunctie te kunnen bepalen, wordt daarom gekeken naar de huidige ervaringscijfers van deze specifieke functie op deze locatie.

Uit de tellingen van de huidige situatie (zie hoofdstuk 2) is op te maken dat slechts een klein deel van de beschikbare parkeerplekken op het terrein worden gebruikt door de verschillende gebruikersgroepen (broedplaatsondernemers, Canvas, buurtbewoners en gebouwexploitanten). Om te achterhalen welk aandeel de verschillende gebruikers hierin hebben, wordt gebruik gemaakt van de landelijke kencijfers uit de CROW-publicatie ASVV 2004 voor wat betreft de aanwezigheidspercentages per functie per periode. Deze zijn mede gebaseerd op het algemene gedachtegoed dat bewoners doorgaans overdag naar het werk zijn en in de avond en nacht thuis zijn en dat dit bij de bedrijven juist andersom is. Met behulp van dit gedachtegoed is vervolgens inzicht te verkrijgen in welk aandeel welke functie inneemt in de getelde parkeerders.

Gebruikers	Verhuurd	Aanwezig percentages Overdag	Omgerekend naar aantal Parkeerplaatsen	Aandeel in de bezetting
Broedplaats	18	100%	18	55%
Canvas	2	100%	2	6%
Wonen	20	50%	10	30%
Gebouwexploitanten	3	100%	3	9%
Totalen	43		33	

Tabel 4.2: Aandeel in parkeerbezetting per functie, situatie werkdag - overdag

In de huidige situatie heeft de broedplaatsfunctie een omvang van circa 10.500 m² en zijn 18 parkeerplaatsen verhuurd aan de broedplaatsen, de creatieve bedrijven die een plek hebben in het Volkskrantgebouw.. Uit de berekening in tabel 4.2 volgt dat het broedplaatsaandeel in het aantal parkeerplaatsen, op het voor deze functie maatgevende moment (werkdag - overdag) gemiddeld circa 55% zal bedragen. De parkeerplaatsbezetting van deze functie op deze locatie met een omvang van 10.500 m² bvo, bedraagt overdag gemiddeld $18 \times 0,55 = 9,9 = 10$ parkeerplaatsen. Omdat de omvang van de broedplaatsfunctie in de toekomstige situatie kleiner is dan in de huidige situatie, zal ook het aantal parkeerplaatsen voor deze functie op deze locatie afnemen.

Berekening nieuwe situatie broedplekken

Het aantal benodigde parkeerplaatsen bij 100% aanwezigheid wordt als volgt berekend:

■ $(3.852 / 10.500) \times 10 = 3,6 = 4$ parkeerplaatsen

4.5 Hotel

Het nieuwe hotel in het Volkskrantgebouw heeft een omvang van 6.688 m² bvo (168 kamers). De classificatie is 3 sterren. Het Locatiebeleid van de gemeente Amsterdam (2008) gaat uit van het volgende minimale parkeerkengetal:

- 0,375 parkeerplaatsen per hotelkamer.

De parkeerkengetallen van het Locatiebeleid Amsterdam leiden tot een aanzienlijke hoeveelheid benodigde parkeerplaatsen. Zelfs uitgaande van de minimumvariant (0,375 parkeerplaats per hotelkamer) zou er sprake zijn van minimaal 63 parkeerplaatsen. Het is de vraag of deze omvang van de parkeervoorzieningen in de praktijk ook werkelijk noodzakelijk zal zijn. Overbemeting van de parkeervoorzieningen is in bestaande stedelijke gebieden geen vooropgezette doelstelling. De parkeerkencijfers zijn op zich dan ook geen parkeernormen; ze bieden een handvat voor het opstellen van een parkeernorm. Om die reden is bekeken wat de ligging is van de locatie ten opzichte van OV-voorzieningen, is een benchmarkonderzoek gehouden naar bestaande hotels in Amsterdam en is bekeken wat het autogebruik is van de beoogde doelgroep. In de volgende paragraaf wordt hier verder op ingegaan.

4.5.1 Motivatie voor afwijkende parkeernorm

Het nieuwe hotel in het Volkskrantgebouw is uitstekend gelegen ten opzichte van het openbaar vervoer. De ingang van metrostation Wibautstraat ligt voor de deur. Het Amstelstation bevindt zich binnen een straal van 1.000 meter van het Volkskrantgebouw. De halte van tramlijn 3 (Muiderpoortstation – Museumplein – Zoutkeetsgracht) bevindt zich op circa 450 meter. Door de nabijheid van de metro is een snelle verbinding met diverse NS-stations in Amsterdam mogelijk. Daarmee is het hotel aangetakt op het internationale treinenennetwerk.

De volgende stations zijn per metro bereikbaar:

- Centraal Station: 5 minuten(internationale (nacht-)treinen richting Ruhrgebied, Frankfurt, Karlsruhe, Basel, Antwerpen, Brussel, Parijs, Kopenhagen, Praag, Berlijn,,Moskou, München, Zurich).
- Amstelstation: 1 minuut.
- Station Bijlmer: 10 minuten.
- Station Zuid: 9 minuten (internationale trein richting Osnabrück, Hannover, Berlijn).

Vanwege de snelle en zeer frequente metroverbinding is de luchthaven Schiphol per openbaar vervoer zeer goed bereikbaar. In circa een half uur kunnen hotelgasten Schiphol bereiken per metro en trein via station Zuid (metro 51) of het Centraal Station (metro 51, 53 en 54).

Alle gasten zullen vallen onder de noemer 'creatief en jong'. Bij deze groep past een vervoerwijze die veelal milieubewust dan wel 'economisch' van aard is, bijvoorbeeld (internationale) treinen en goedkope vluchten op Schiphol (easyjet, transavia.com, bmi-baby, Vueling). Ook heeft deze doelgroep de middelen niet voor een eigen auto.

Uit tabel 4.1 blijkt dat veel toeristen (33%) uit landen komen waar het vliegtuig hoogstwaarschijnlijk de vervoermiddelkeuze is bij een bezoek aan Amsterdam.

		auto	trein	vliegtuig
Nederland	21%	x	x	
Groot-Brittannië	16%		x	X
Verenigde Staten	10%			X
Duitsland	7%	x	x	X
Frankrijk	5%	x	x	X
Spanje	5%			X
Italië	5%			X
Brazilië, Rusland, India, China	4%			X
Overig Europa	18%	x	x	X
Overig Azië	4%			X
Overig Amerika	3%			X
Afrika en Oceanië	2%			X

Tabel 4.1: Herkomst van toeristen uit Amsterdam in 2009 (2010, bron: O+S gemeente Amsterdam) en inschatting vervoerwijze¹

In het kader van dit onderzoek is een benchmark uitgevoerd naar verscheidene hotels in Amsterdam, zodat de parkeernorm uit het Locatiebeleid tot op zekere hoogte geduid kan worden. In tabel 4.2 zijn de resultaten van de benchmark weergegeven.

		Kamers	eigen parkeerplaatsen	parkeerplaats per kamer
Westcord Art Hotel	***	130	40	0,31
Lloyd Hotel	*****	116	30	0,26
Mövenpick Hotel	*****	408	100	0,25
Novotel	*****	610	122	0,20
CrownPlaza	*****	270	45	0,17
Hotel Arena	*****	116	30	0,26
Casa 400	***	520	100	0,19
Mint	*****	553	74	0,13
Citizen M	*****	215	0*	0,00
Hotel Pulitzer	*****	230	0*	0,00
Exchange Hotel	***	61	0	0,00
Easy Hotel		80	0	0,00
College Hotel		40	10	0,25
Hotel V		50	0	0,00

* alleen valet parking of parkeren in de openbare ruimte

Tabel 4.2: Benchmark hotels

¹ De inschatting van de vervoerwijze is gemaakt door Goudappel Coffeng.

Volgens het parkeerkengetal op basis van vergelijkbare hotels (goed bereikbaar per openbaar vervoer) zou de volgende parkeercapaciteit 0,15 – 0,20 moeten zijn. De berekening is als volgt:

- 168 kamers x 0,20 = 34 parkeerplaatsen

Met de invulling van het hotel voor de jonge en creatieve doelgroep wordt ruim voldoende voldaan aan dit parkeerkengetal, omdat minder gebruik gemaakt zal worden van de auto dan bij hotels met andere drie sterren hotels. Het bezoekersprofiel zit feitelijk tussen dat van een gemiddeld drie sterren hotel en dat van een hostel. Bij een hostel zijn praktisch altijd geen parkeerplaatsen aanwezig. Om die reden achten we het zeer aan- nemelijk dat in de praktijk een lager parkeerkengetal (0,10) bij het hotel mogelijk zal zijn. Echter aangezien een bestemmingsplan niet voorziet op uitsluitend het eerste concept dat erin komt, gaan we in deze parkeerbalans uit van de hoogste parkeerkengetal- len en dat is 0,20.

4.6 Samenvatting absolute parkeerbehoefte

De absolute parkeerbehoefte is als volgt:

- Club Canvas:
 - Overdag: 2 parkeerplaatsen
 - Avond & nacht: 4 parkeerplaatsen
- open werkplekken: 3 parkeerplaatsen
- broedplaatsbedrijven: 4 parkeerplaatsen
- hotel: 34 parkeerplaatsen

5 Dubbelgebruik van de parkeerplaatsen

De gevonden parkeerbehoefte in hoofdstuk 4 is niet op ieder moment van de week nodig. Door te werken met aanwezigheidspercentages wordt per moment de parkeerbe- hoefte bepaald. In tabel 5.1 is de parkeerbehoefte weergegeven.

	Werkdag			zaterdag			zondag		
	ochtend	middag	avond	ochtend	middag	avond	ochtend	middag	avond
Club	2	2	4	2	2	4	2	2	4
Canvas									
Open	3	3	-	-	-	-	-	-	-
werkplek- ken									
broed- plaatsbe- drijven	4	4	-	-	-	-	-	-	-
hotel	26	26	34	26	26	34	26	26	34
totaal	35	35	38	28	28	38	28	28	38

Tabel 5.1: Parkeerbehoefte per weekmoment

Op eigen terrein zijn op dit moment 43 parkeerplekken aanwezig. Door een efficiëntere inrichting, is het mogelijk om maximaal 50 parkeerplaatsen te creëren. Uit tabel 5.1 blijkt dat de maximale parkeerbehoefte bij genoemde functies maximaal 38 parkeerplaatsen is. Dit betekent dat in ruime mate voorzien wordt in de verwachte parkeerbehoefte. In de praktijk wordt met de geplande concepten echter een nog lagere parkeerbezetting verwacht. Dit heeft te maken met de inschatting van het autogebruik van de beoogde doelgroep van het hotel (zie voorgaande paragraaf).

Als niet uitgegaan wordt van het berekende parkeergetal van hotels elders in Amsterdam (0,2 parkeerplaatsen per kamer), maar van een parkeergetal dat wordt toegedacht aan de beoogde doelgroep van het hotel van voorliggende plan (0,1 parkeerplaats per kamer), dan zal het in de praktijk gemiddeld gaan om ongeveer 21 parkeerplaatsen (0,1 p.p/kamer x 168 kamers + 4 parkeerplaatsen overige functies). Bij gebleken restcapaciteit, ontstaat de mogelijkheid om de verwachte restcapaciteit (12 tot 29 parkeerplaatsen) te gebruiken om aan de buurt te verhuren voor € 200,- per parkeerplaats per maand. Door parkeercapaciteit aan te bieden aan buurtbewoners zal de parkeerbezetting in de omgeving, die hoog is, verlaagd worden.

6 Conclusie

Het plan zorgt niet voor parkeeroverlast in de omgeving. Het aspect 'parkeren' vormt dan ook geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het nieuwe bestemmingsplan.