

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Postbus 161
7400 AD Deventer
T +31 (0)570 666 222
goudappel@goudappel.nl

Den Haag
Casuariestraat 9a
2511 VB Den Haag

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Bogor Projectontwikkeling BV

Parkeerbalans transformatie Dordrecht

Datum 26 oktober 2018
Kenmerk 002656.20181026.N1.01
Eerste versie

1 Context en conclusies

Bogor Projectontwikkeling BV is voornemens de locatie van de huidige Maranathakerk in Dordrecht te transformeren tot 9 appartementen en 28 verpleegeenheden van Martha Flora. Bogor Projectontwikkeling heeft Goudappel Coffeng BV gevraagd een parkeerbalans op te stellen ten behoeve van de voorgenomen transformatie. In voorliggende notitie worden de resultaten uit de analyse gepresenteerd, waaruit de volgende conclusies worden getrokken:

- De parkeervraag van de geplande ontwikkeling bedraagt ongewogen 31 parkeerplaatsen en op het maatgevende moment 27 parkeerplaatsen.
- Op eigen terrein worden 20 parkeerplaatsen gerealiseerd. In de avond en nacht (werkdag en zaterdag) is dit niet voldoende om de parkeervraag te faciliteren. Op de overige momenten is het aanbod voldoende.
- In de directe omgeving rondom de ontwikkellocatie is op basis van een in het verleden gehouden parkeeronderzoek voldoende restruimte beschikbaar om de beperkte resterende theoretische parkeervraag in de openbare ruimte te faciliteren.

2 Aanpak en uitgangspunten

2.1 Aanpak

De gemeente Dordrecht heeft parkeernormen vastgelegd in 'Beleidsregels parkeren bij nieuwbouwprojecten Dordrecht' d.d. 19 juni 2017. De parkeerbehoefte van een nieuwbouwproject is berekend op basis van de parkeernormen en (indien sprake is van een combinatie van functies binnen het project) aanwezigheidspercentages. Door aanwezigheidspercentages toe te passen wordt rekening gehouden dat niet alle bewoners de gehele week thuis zijn en bezoek hebben. De parkeerplaatsen kunnen door meerdere functies gebruikt worden (dubbelgebruik). Als bewoner A niet thuis is kan het bezoek aan bewoner B van deze parkeerplaats gebruik maken.

Het college van de gemeente Dordrecht hanteert voor haar parkeernormen de meest recente landelijke parkeerkencijfers van CROW¹. Indien voor een functie geen CROW-parkeerkencijfer² bekend is, wordt gemotiveerd gekozen voor de best passende parkeernorm.

De berekende parkeervraag van de geplande ontwikkeling is vervolgens afgezet tegen de beschikbare parkeercapaciteit op eigen terrein. Hieruit is geconcludeerd of het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein voldoende is om de parkeervraag op de verschillende momenten in de week te faciliteren.

2.2 Uitgangspunten

2.2.1 Functieprogramma

Conform de ontwerptekeningen bestaat het toekomstige functieprogramma³ uit:

- 9 appartementen;
- 28 verpleegeenheden van Martha Flora;
- 20 nieuw aan te leggen parkeerplaatsen op eigen terrein.

Om de beschreven functies op de geplande locatie (hoek Gravensingel/Beukenlaan te Dordrecht) mogelijk te maken wordt de bestaande Maranathakerk gesloopt. Deze kerk heeft een omvang van circa 1.000 m² bvo en een capaciteit van circa 600 zitplaatsen, maar is echter de laatste jaren niet meer als zodanig in functie geweest. Daarom wordt de kerk **niet** in mindering gebracht op de parkeervraag van de geplande ontwikkeling.

¹ Het CROW is een landelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, verkeer & vervoer en werk & veiligheid.

² CROW Publicatie 317 – Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie (oktober 2012).

³ Kolpa Architecten: Gravensingel 19 Dordrecht d.d. 12 april 2018.

2.2.2 Gemeentelijke parkeernormen

In tabel 2.1 zijn de gehanteerde parkeernormen van de gemeente Dordrecht gepresenteerd. De parkeernorm is gepresenteerd in het benodigde aantal parkeerplaatsen per eenheid. Een uitgebreide toelichting over de totstandkoming van de gehanteerde parkeernormen is gepresenteerd in bijlage 1.

functie	gehanteerde parkeernorm	eenheid
koop, etage, midden	1,7 (aandeel bezoek 0,3)	woning
Martha Flora bezoek	0,18	verpleegeenheid

Tabel 2.1: Gehanteerde parkeernormen

In tabel 2.1 ontbreekt een parkeernorm voor het personeel voor de zorgwoningen van Martha Flora. Uit ervaringscijfers van de opdrachtgever is bekend dat bij een dergelijke instelling met een vergelijkbare omvang maximaal 10 personeelsleden gelijktijdig aanwezig zijn. Overdag is sprake van een beperkt autogebruik, maar in de avond- en nachtperiode is er, vanwege de sociale veiligheid, vanuit gegaan dat alle personeel met de auto komt. Dit leidt tot een parkeervraag van het personeel van Martha Flora van minimaal 5 (dagperiode) en maximaal 10 (nachtperiode).

2.2.3 Aanwezigheidspercentages

De aanwezigheidspercentages voor de appartementen zijn conform het gemeentelijke parkeerbeleid gebaseerd op de meest recente publicatie van CROW (publicatie 317). Voor de verpleegeenheden zijn de aanwezigheidspercentages door Goudappel Coffeng bepaald (bijlage 1). De gehanteerde aanwezigheidspercentages zijn opgenomen in tabel 2.2.

	werkdag- ochtend	werkdag- middag	werkdag- avond	koop- avond	werkdag- nacht	zaterdag- middag	zaterdag- avond	zondag- middag
appartementen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
appartementen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
verpleegeenheden bezoek	100%	100%	80%	80%	0%	100%	80%	100%
verpleegeenheden personeel	50%	50%	100%	100%	100%	50%	100%	50%

Tabel 2.2: Gehanteerde aanwezigheidspercentages per doelgroep

3 Resultaten

3.1 Parkeervraag ontwikkeling

Appartementen

Voor de ontwikkeling van de 9 koopappartementen is een (ongewogen) parkeervraag berekend van 16 parkeerplaatsen, waarvan 3 voor bezoekers⁴.

Verpleegeenheden

In de parkeervraagberekening voor de verpleegeenheden is onderscheid gemaakt naar parkeerplaatsen voor bewoners- en bezoekers en personeelsparkeerplaatsen:

- Bewoners van het te realiseren complex bezitten geen auto en hebben daardoor geen eigen parkeervraag.
- Het zorgcomplex (28 verpleegeenheden) heeft een bezoekersparkeervraag van 5 parkeerplaatsen (28x0,18). Deze parkeervraag doet zich vooral overdag voor.
- Voor personeelsparkeren is overdag een parkeervraag van 5 parkeerplaatsen berekend. In de nacht kan dit oplopen tot maximaal 10 personeelsparkeerplaatsen.

Dit leidt, zonder rekening te houden met aanwezigheidspercentages/dubbelgebruik, tot een parkeervraag van 31 parkeerplaatsen (16+5+10).

⁴ $9 \times 1,7 = 15,3$ dus afgerond 16 parkeerplaatsen, waarvan $9 \times 0,3 = 2,7$, dus afgerond 3, voor bezoek.

3.2 Parkeerbalans op eigen terrein

In tabel 3.1 is de parkeerbalans gepresenteerd naar de verschillende momenten van de week. Een positief getal betekent dat het parkeeraanbod voldoende is om de parkeervraag op eigen terrein te faciliteren. Bij een negatief getal is sprake van een tekort.

	werkdag- ongewogen	werkdag- ochtend	werkdag- middag	werkdag- avond	koop- avond	werkdag- nacht	zaterdag- middag	zaterdag- avond	zondag- middag
appartementen bewoners	13	6	6	11	10	13	8	10	9
appartementen bezoekers	3	0	1	2	2	0	2	3	2
verpleegeenheden bezoek	5	5	5	4	4	0	5	4	5
verpleegeenheden personeel	10	5	5	10	10	10	5	10	5
totale parkeervraag	31	16	17	27	26	23	20	27	21
beschikbare parkeercapaciteit		20	20	20	20	20	20	20	20
overschot/tekort		4	3	-7	-6	-3	0	-7	-1

Tabel 3.1: Parkeerbalans geplande ontwikkeling

In tabel 3.1 is de berekende (totale) parkeervraag afgezet tegen de beschikbare parkeercapaciteit op eigen terrein. Te zien is dat in de avond en nacht een theoretisch tekort ontstaat van maximaal 7 parkeerplaatsen. Op werkdagen overdag en op zaterdagmiddag is het aantal te realiseren parkeerplaatsen op eigen terrein voldoende om de parkeervraag te faciliteren. Dit betreft een 'worst case'-situatie, waarin is uitgegaan van de maximale gelijktijdige aanwezigheid van het personeel van de verpleegeenheden.

3.3 Restcapaciteit in de omgeving

Het theoretische tekort dat in de avond en nacht ontstaat dient in de praktijk gefaciliteerd te worden in de openbare ruimte. Hiervoor is gebruik gemaakt van een parkeer-onderzoek⁵ dat in 2013 door de gemeente Dordrecht uitgevoerd is. De beschikbare resultaten uit dit parkeeronderzoek zijn opgenomen in bijlage 2.

Ten opzichte van het parkeeronderzoek is de parkeercapaciteit (hoeveelheid beschikbare parkeerplaatsen) in de directe omgeving van de planlocatie gewijzigd. Doordat de straten rondom de ontwikkellocatie op dit moment opnieuw ingericht worden, neemt de parkeercapaciteit⁶ toe (tabel 3.2). Dat maakt een actualisatie van de parkeerdrukmeting momenteel niet ook niet mogelijk.

zone	parkeercapaciteit		
	voor herbestrating	na herbestrating	verschil
2	22	26	+ 4
4	13	13	0
5	19	18	1
6	19	25	+ 6
totaal	73	82	+ 9

Tabel 3.2: Wijzigingen parkeercapaciteit na herbestrating

Ten opzichte van de huidige situatie worden in het gebied in de directe omgeving rondom de ontwikkellocatie in totaal 9 parkeerplaatsen toegevoegd ten opzichte van de bestaande situatie. Deze toevoeging zorgt ervoor dat de parkeersituatie, ondanks het berekende tekort van 7 parkeerplaatsen op het maatgevende moment, in de praktijk niet zal veranderen. Het tekort van 7 parkeerplaatsen op eigen terrein kan in de praktijk gefaciliteerd worden op de 9 nieuw te realiseren parkeerplaatsen.

Daarnaast is op basis van de resultaten uit de parkeerdrukmeting een inschatting gemaakt van de beschikbare restcapaciteit in de directe omgeving. Hiervoor is gebruikgemaakt van een parkeeronderzoek uit 2013 en zijn de volgende uitgangspunten genomen:

- De restcapaciteit is berekend voor het gebied direct rondom de planlocatie;
- De wijzigingen in de parkeercapaciteit als gevolg van de herbestrating zijn verwerkt in de analyse;
- Omdat het parkeeronderzoek uitgaat van een gemiddelde parkeerbezetting, wordt ook een 'worst case' scenario (factor 2,5) berekend;
- De restcapaciteit wordt berekend op basis van een maximale parkeerdruk van 85%⁷.

⁵ Parkeeronderzoek t.b.v. herontwikkeling Maranathakerk Dordrecht, 2013

⁶ De parkeercapaciteit in de directe omgeving van de planlocatie is alleen meegenomen. De directe omgeving: Magnoliastraat (zone 4, 5a/b), Beukenlaan (zone 6) en Gravensingel (zone 2)

⁷ In een situatie tot 85% parkeerdruk is sprake van een acceptabele parkeersituatie. Bij een hogere parkeerdruk neemt de overlast van zoekverkeer toe, wat een verhoogde kans op verkeersonveilige situaties geeft.

In tabel 3.3 wordt de toekomstige parkeersituatie in de openbare ruimte gepresenteerd.

	aantal parkeerplaatsen	
	parkeerdrukmeting	worstcase situatie
parkeercapaciteit	82	82
maximale parkeerbezetting *	69	69
huidige gemiddelde bezetting	22	55**
restcapaciteit	47	14
resterende parkeervraag	7	7
ontwikkeling		
overschot na ontwikkeling	+ 40	+ 7
* op basis van maximaal 85% parkeerdruk		
** 22 x 2,5		

Tabel 3.3: Parkeerbalans openbare ruimte

Uit beide berekeningen blijkt dat het overschot van 7 parkeerplaatsen ruimschoots gefaciliteerd kan worden in de directe omgeving van de planlocatie. Zelfs wanneer uitgegaan wordt van een 'worst-case' scenario, waarin de parkeerbezetting in theorie 2,5 x hoger ligt dan in 2013 geteld, wat onwaarschijnlijk is omdat de overige functies in de wijk niet zijn gewijzigd ten opzichte van 2013, blijft het theoretische overschot na ontwikkeling 7 parkeerplaatsen. Geconcludeerd wordt dat er ook in de toekomstige situatie sprake is van een acceptabele parkeersituatie.

In de directe omgeving van de planlocatie is voldoende restruimte beschikbaar is om de resterende theoretische parkeervraag van 7 parkeerplaatsen op het maatgevende moment in de openbare ruimte te kunnen faciliteren.

4 Conclusies

Uit het gehouden onderzoek worden de volgende conclusies getrokken:

- De parkeervraag van de geplande ontwikkeling bedraagt ongewogen 31 parkeerplaatsen en op het maatgevende moment 27 parkeerplaatsen.
- Op eigen terrein worden 20 parkeerplaatsen gerealiseerd. In de avond en nacht (werkdag en zaterdag) is dit niet voldoende om de parkeervraag te faciliteren. Op de overige momenten is het aanbod voldoende.
- In de directe omgeving rondom de ontwikkellocatie is op basis van een in het verleden gehouden parkeeronderzoek voldoende restruimte beschikbaar om de beperkte resterende theoretische parkeervraag in de openbare ruimte te faciliteren.

Bijlage 1 Toelichting gehanteerde parkeernormen

Appartementen

De gemeente Dordrecht hanteert bij de bepaling van de parkeervraag van nieuwbouwprojecten de meest recente CROW kencijfers. Dordrecht is hierin 'sterk stedelijk gebied' (stedelijkheidsgraad) en de planlocatie is gelegen in stedelijke zone 'rest bebouwde kom'. Voor de appartementen wordt uitgegaan van de functie 'koop, etage, midden'. Uitgaande van het gemiddelde kencijfer bedraagt de parkeernorm voor deze woningen **1,7 parkeerplaatsen per woning inclusief 0,3 parkeerplaatsen voor bezoekers.**

Verpleegeenheden Martha Flora

Het type zorgfunctie (dementerende ouderen) van Martha Flora is niet als zodanig terug te vinden in de CROW publicatie 317⁸. De functie van 'verpleeg- en verzorgingstehuis' in CROW publicatie 317 komt het meest overeen met de te realiseren functie⁹. Om die reden is bij het opstellen van de parkeerbalans als basis aansluiting bij de parkeerkencijfers die bij deze functie horen gezocht. In CROW publicatie 317 is bij de kencijfers tevens de opmerking opgenomen dat voor deze functie enkel globale parkeerkencijfers gegeven kunnen worden. Conform de publicatie dient bij het toepassen van deze cijfers een marge in acht te worden genomen¹⁰.

Het is om die reden dat het voor iedere specifieke situatie zaak is om te bezien of de algemene parkeerkencijfers passend zijn en zo niet, op welke wijze dan wél een reële invulling gegeven kan worden aan de parkeerkencijfers. Dit sluit aan bij het gemeentelijke parkeerbeleid van Dordrecht. De theoretische parkeervraag van de geplande ontwikkeling is voor deze ontwikkeling dan ook mede berekend op basis van functie-specifieke kenmerken, gecombineerd met ervaringscijfers van Goudappel Coffeng¹¹ en van de zorginstelling zelf. Voor de functie 'verpleeg- en verzorgingstehuis' leiden bovenstaande uitgangspunten tot een CROW parkeerkencijfer van **0,6 parkeerplaatsen per verpleegeenheid.**

⁸ Goudappel Coffeng is mede-opsteller van de CROW kencijfers gepubliceerd in CROW publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' en is zodoende goed bekend met de achtergrond van de in de publicatie opgenomen kencijfers.

⁹ In welke mate sprake is van zorg is vastgelegd op basis van de brochure Zorgzwaartepakketten Sector Verpleging en Verzorging van de Rijksoverheid. De kencijfers voor verpleeg- en verzorgingstehuis corresponderen met zorgzwaartepakketten 5 t/m 10, van 'Beschermd wonen met intensieve dementiezorg (klasse 5)' tot 'Beschermd verblijf met intensieve palliatief-terminale zorg (klasse 10)'. Bij deze ontwikkeling is sprake van zzp 5 t/m 7.

¹⁰ Afhankelijk van de zorgvraag varieert de parkeervraag.

¹¹ Vanuit verschillende onderzoeken naar de parkeervraag bij zorg-gerelateerde functies heeft Goudappel Coffeng ervaringscijfers beschikbaar.

Bewoners- en bezoekersparkeren

Als gevolg van hun aandoening (dementie) bezitten de bewoners geen auto en genereren daarom geen zelfstandige parkeervraag (ervaring Goudappel Coffeng). Dit wordt door Martha Flora onderschreven¹².

De bewoners van de zorgappartementen ontvangen wel bezoek. Voor de parkeervraag van de bezoekers is uitgegaan van de volgende uitgangspunten:

- In het algemene CROW parkeerkcijfer (van 0,6 parkeerplaats per wooneenheid) is een percentage van 60% verdisconteerd. Dat betekent dat in iedere 0,6 parkeerplaats per wooneenheid 0,36 parkeerplaats is opgenomen voor bezoekers (0,6 * 60%).
- Voor de ontwikkeling Martha Flora is het aandeel van 60% niet realistisch en is uitgegaan van 30%. De reden voor die keuze is erin gelegen dat de bewoners voornamelijk ouderen zijn. Van deze bewonersgroep is het Goudappel Coffeng bekend dat zij gemiddeld minder bezoek ontvangt¹³.
- Het hanteren van het bezoekersaandeel van 30% resulteert in **0,18 bezoekers-parkeerplaats per wooneenheid**.

Personeelsparkeren

In het algemene CROW parkeerkcijfer is het parkeren voor personeel verdisconteerd. Omdat het benodigde aantal parkeerplaatsen voor personeel sterk afhankelijk is van het aantal personeelsleden dat maximaal gelijktijdig aanwezig is, alsmede het autogebruik onder de personeelsleden wordt voor deze specifieke situatie aanleiding gezien om maatwerk te leveren ten aanzien van het personeelsparkeren. Hierna wordt toegelicht welke uitgangspunten daaraan ten grondslag zijn gelegd:

- De bewoners van de te realiseren zorgappartementen krijgen 24/7 zorg, wat betekent dat er te allen tijde medewerkers aanwezig kunnen.
- Voor het bepalen van de parkeervraag is relevant hoeveel medewerkers maximaal tegelijkertijd aanwezig zullen zijn om zorg te verlenen. Uit ervaringscijfers van de opdrachtgever blijkt dat op het piekmoment maximaal 10 medewerkers gelijktijdig aanwezig zijn (maatgevend voor het berekenen van de maximale parkeervraag).
- Voorts wordt bepaald hoeveel van de medewerkers met de auto naar het werk zullen komen. Het autogebruik wordt mede bepaald door de stedelijkheidsgraad¹⁴ van een stad. Bij een hoge stedelijkheidsgraad, waarin de functies dicht op elkaar gelegen zijn, zijn de onderlinge afstanden relatief beperkt en het fietsgebruik daardoor hoog. Dordrecht is sterk stedelijk en kent een gemiddeld fietsgebruik¹⁵. Dit leidt tot een autogebruik in de dagperiode van 50%. In de zorgsector wordt ook gewerkt in de avond- en nachtperiode. Aangenomen wordt dat het fietsgebruik in die periode lager zal liggen dan in de dagperiode (vanwege veiligheid).

¹² Opgave Martha Flora per e-mail d.d. 2 juni 2017. Ervaringen op basis van de inmiddels 11 beschikbare locaties in heel Nederland. In andere onderzoeken naar geplande ontwikkelingen welke door Goudappel Coffeng zijn uitgevoerd, wordt dit ook door andere partijen bevestigd.

¹³ In de leeftijdscategorie 74-84 jaar voelt 40% zich matig eenzaam en 10% sterk eenzaam (Bron: Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu, juni 2014). 7% van de ouderen in een zorginstelling krijgt nooit bezoek (Bron: onderzoek Leger des Heils, 2012).

¹⁴ De stedelijkheidsgraad betreft de omgevingsadressendichtheid per km² en is herleidbaar bij CBS.

¹⁵ Fietsberaad: Fietsgebruik per gemeente.

- Bovenstaand uitgangspunt, gecombineerd met een opgave van Martha Flora (ervaringscijfers) leidt tot het autogebruik onder haar medewerkers tijdens de dagperiode van 50%. In de nachtperiode kan dit omwille van de veiligheid oplopen tot maximaal 100%. De parkeervraag van het personeel van Martha Flora bedraagt **minimaal 5 (dagperiode) en maximaal 10 parkeerplaatsen (nachtperiode)**.

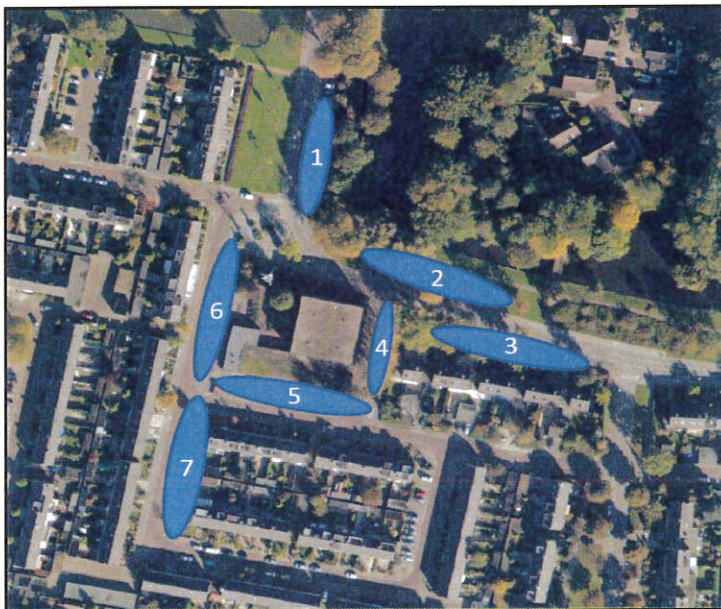
Bijlage 2 Parkeerdrukmeting

Verkeersaspecten

Toen in 2013 bekend werd dat het kerkbestuur de Maranathakerk wilde verkopen en de Gravenhorst belangstelling had is als eerste onderzoek gedaan naar de parkeersituatie rond de kerk. Voor de kerk waren er weliswaar ook openbare parkeerplaatsen beschikbaar, maar de gemeente wilde graag weten hoeveel er feitelijk beschikbaar waren. Uitgangspunt: bewoners moeten op eigen terrein parkeren en bezoekers in de omgeving. Het onderzoek moet aantonen of dit kan.

Bij het onderzoek is de bezettingsgraad van de parkeerplaatsen rond de kerk is de situatie bij 7 zones een week lang, en drie maal per dag onderzocht.

Bij de bepaling hoeveel parkeerplaatsen er voor de nieuwbouw beschikbaar moeten zijn, gebruikt de gemeente de CROW normering. Deze normen zijn landelijk de standaard en zijn ook bij rechtszaken maatgevend. Voor commerciële huurwoningen met een middelmatige huur adviseert het CROW 1,8 parkeerplaatsen per woning te realiseren, voor de bewoners en hun bezoek. Deze norm wordt in de onderhavige situatie toegepast als 1 parkeerplaats voor bewoners op eigen terrein en 0,8 parkeerplaats voor bezoekers in de omgeving.



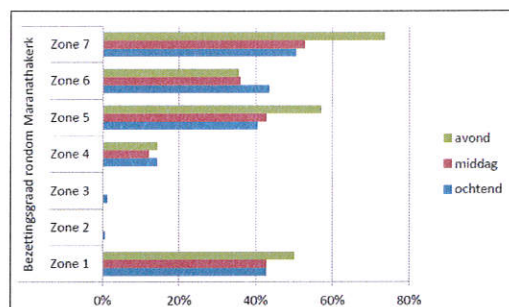
De onderzochte zones

Het gehele rapport is beschikbaar, maar de resultaten staan op de onderstaande pagina van het rapport.

Parkeerzones en bezettingsgraad rondom Maranathakerk

Rondom de locatie aan de Gravensingel is de bezetting van de bestaande parkeerplaatsen onderzocht. Er is een week lang drie maal per dag een telling van het aantal bezette parkeerplaatsen gemaakt. Deze inventarisatie is in de tabel hiernaast weergegeven. De spreiding door de week heen is bij alle zones gelijkmatig per dagdeel opgebouwd.

Zone 1: 10 parkeerplaatsen
 Zone 2: 22 parkeerplaatsen
 Zone 3: 12 parkeerplaatsen
 Zone 4: 13 parkeerplaatsen
 Zone 5: 19 parkeerplaatsen
 Zone 6: 19 parkeerplaatsen
 Zone 7: 13 parkeerplaatsen



Aan de hand van het bezettingspercentage en het aantal beschikbare parkeerplaatsen is berekend hoeveel plaatsen er in de omgeving beschikbaar zijn voor de bezoekers van de nieuwe woningen. Daarbij is rekening gehouden met het feit dat tijdens de herbestrating parkeervakken verbreed worden en daarom het aantal plaatsen verminderd.

Benodigde aantale parkeerplaatsen voor het plan

CROW norm (commerciële huurwoningen)	1,8 parkeerplaats per woning
aantal woningen in het plan	40
benodigde aantal parkeerplaatsen (40 x 1,8)=	72
op eigen terrein van het bouwplan	40
aantal benodigde openbare parkeerplaatsen	32

	openbaar aanwezig		bezetting (onderzoek 2013)		beschikbaar voor plan na herbestrating	opmerking
	voor herbestrating	na herbestrating	perc.	abs.		
zone 1	10	10	50	5,0	5,0	wordt langsparkeren
zone 2	22	22	5	1,1	20,9	
zone 3	12	12	5	0,6	11,4	
zone 4	13	13	17	2,2	10,8	aanleg 6 extra
zone 5	19	18	57	10,8	7,2	
zone 6	19	25	40	7,6	17,4	
zone 7	13	13	72	9,4	3,6	
TOTAAL	108	113		36,7	76,3	
beschikbaar direct rond gebouw (zone 4,5 en 6)					35,4	
extra beschikbaar op korte afstand (zone 1,2,3 en 7)					40,9	

Uit het onderzoek van de bezettingsgraad mag geconcludeerd worden dat er rond de nieuwbouwlocatie voldoende openbare parkeerplaatsen beschikbaar zijn en dat er geen tekort zal ontstaan voor bewoners uit de omgeving. Naast de 40 parkeerplaatsen op eigen terrein zijn er om

het gebouw nog 35 parkeer onbezet. Binnen 100 meter zijn er aanvullend nog eens 40 onbezette parkeerplaatsen beschikbaar.