

Parkeeronderzoek Dorpsstraat Zoetermeer en omgeving

Definitieve rapportage



gemeente

Zoetermeer



Inhoudsopgave

Samenvatting.....	3
1 Inleiding.....	5
2 Opzet en verantwoording van het onderzoek	6
2.1 Onderzoeksgebied	6
2.2 Uitvoering parkeeronderzoek.....	7
2.3 Weersomstandigheden en bijzonderheden tijdens het veldwerk	9
3 Parkeersituatie Dorpsstraat op hoofdlijnen.....	10
3.1 Parkeerdruk onderzoeksgebied	10
3.2 Doelgroepenanalyse	14
3.3 Analyse parkeerduur bezoekers	17
3.4 Parkeersituatie Engelse en Franse buurt	19
4 Toekomstige ontwikkelingen	23
4.1 Algemeen kader	23
4.2 Werkwijze	23
4.3 Beschrijving toekomstige ontwikkelingen	25
4.4 Parkeerbehoefte toekomstige ontwikkelingen	27
5 Advies uitbreiden parkeercapaciteit	32
5.1 Resumé parkeerbehoefte toekomstige ontwikkelingen	32
5.2 Compensatie verdwijnen parkeercapaciteit.....	32
5.3 Mogelijkheden inzet restcapaciteit openbare ruimte	34
5.4 Parkeeroplossing toekomstige ontwikkelingen.....	36
5.5 Conclusie en vervolgstappen	37
Bijlage 1 – Kaart sectie-indeling onderzoeksgebied.....	39
Bijlage 2 – Parkeerbezetting per sectie	41
Bijlage 3 – Verdeling doelgroepen	45
Bijlage 4 – Overzichtskaart toekomstige ontwikkelingen	47
Bijlage 5 – Parkeernormen en aanwezigheidspercentages	48
Bijlage 6 - Parkeerbilans toekomstige ontwikkelingen	49
Bijlage 7 - Beschouwing acceptabele loopafstanden.....	51

Samenvatting

De gemeente Zoetermeer heeft Empaction gevraagd onderzoek te doen naar de feitelijke parkeersituatie rondom de Dorpsstraat in Zoetermeer en inzichtelijk te maken wat het effect is van ontwikkelingen op de toekomstige parkeersituatie. Daartoe zijn in de periode eind augustus tot en met begin oktober diverse parkeeronderzoeken op parkeerlocaties rondom de Dorpsstraat en in de Engelse en Franse buurt uitgevoerd. Aan de hand van deze parkeeronderzoeken is de huidige parkeerbehoefte in kaart gebracht en is vastgesteld waar we 'op dit moment staan'. Op die manier kan met een parkeerbalans voor de nieuwe ontwikkelingen de basis worden gelegd voor betrouwbare uitspraken over de effecten van toekomstige ontwikkelingen op de parkeersituatie rondom de Dorpsstraat.

Parkeeronderzoek bestaande situatie

Op basis van het uitgevoerde parkeeronderzoek is vastgesteld dat het maatgevend moment (drukste moment in de week) van de Dorpsstraat zaterdagmiddag betreft. De populariteit en de daarmee samenhangende parkeerdruk op de koopavond neemt af. Hierin is Zoetermeer niet uniek, er bestaat een landelijk trend dat de koopavond inlevert ten opzichte van de steeds vaker voorkomende koopzondagen.

De uitgevoerde parkeeronderzoeken op zaterdag tonen een wisselend beeld in de parkeerdruk. Het parkeeronderzoek op zaterdag 27 augustus toont een beduidend hogere parkeerdruk dan de andere metingen op zaterdag (zaterdag 3 september en 1 oktober). Met name de combinatie van weersomstandigheden en de boerenmarkt is hierop van invloed geweest. Er kan worden geconcludeerd dat er overall gezien in de omgeving Dorpsstraat op dit moment geen parkeerprobleem is, ook niet op de drukke zaterdag 27 augustus waarop het parkeeronderzoek heeft plaatsgevonden (gemiddelde parkeerdruk van 76%). Deze conclusie wil overigens niet zeggen dat er zich lokaal geen hoge parkeerdruk kan voordoen. Aan de zuidzijde van de Dorpsstraat is de parkeerdruk tijdens alle uitgevoerde metingen hoog, terwijl de parkeergarage Osyiaan in de regel voldoende restcapaciteit heeft. In de parkeergarage (incl. de hellingbaan) zijn op het drukte moment van de week (zaterdagmiddag) op een gemiddelde zaterdag ruim 90 parkeerplaatsen onbezet.

Parkeerbalans toekomstige ontwikkelingen

Op basis van de geplande ontwikkelingen is voor de Dorpsstraat west (gebied ten westen van Delftsewallen) en Dorpsstraat oost (gebied ten oosten van de Delftsewallen) een parkeerbalans opgesteld. Een parkeerbalans is een *middel* om te komen tot een cijfermatig inzicht om de (on)balans tussen *parkeervraag* en *parkeeraanbod* binnen een bepaald gebied te berekenen. In de balansberekening is tevens rekening gehouden met het effect van het verdwijnen van bestaande parkeercapaciteit. In Dorpsstraat west verdwijnt de openbare parkeergelegenheid op het Nicolaasplein ten behoeve van het toekomstig programma aan functies, waaronder de ondergrondse parkeervoorziening.

Op basis van het toekomstige programma aan functies in Dorpsstraat west, toont de uitgevoerde balansberekening dat de geplande parkeervoorziening onder het Nicolaasplein (met een omvang van 120 parkeerplaatsen (pp.), waarvan 20 pp. voor bewonersparkeren), voldoende is om de toekomstige parkeerbehoefte van de ontwikkeling Culturele As te kunnen faciliteren. De gemeente laat op dit moment een strategisch locatieonderzoek uitvoeren naar een voorkeurslocatie voor een parkeervoorziening ten behoeve van deze ontwikkelingen.

In het gebied Dorpsstraat oost bestaat op basis van de toekomstige ontwikkelingen een extra parkeerbehoefte van 116 pp. op zaterdagmiddag. Een deel van deze toekomstige parkeerbehoefte kan worden gefaciliteerd in de parkeergarage Osylaan (ca. 90 pp.). Doordeweeks en op koopavond is de parkeerbalans sluitend (parkeervraag en parkeeraanbod in evenwicht). In het gebied Dorpsstraat oost bestaat op zaterdagmiddag een resterende parkeerbehoefte van 26 pp.

De parkeerbalansberekening geeft een beeld van de eindsituatie als alle geplande ontwikkelingen doorgaan. Hierbij is uitgegaan van de vastgestelde parkeernormen van de gemeente Zoetermeer, die op ervaringscijfers gebaseerd zo goed mogelijk de verwachte parkeerbehoefte aangeven.

De huidige economische recessie zorgt ervoor dat er minder parkeeruren in binnensteden worden gemaakt. De huidige winkelleegstand in de Dorpsstraat zal naar verwachting op enig moment minder worden, waardoor een mogelijke extra druk op de openbare ruimte ontstaat. Het is daarom aan te bevelen de parkeersituatie te blijven monitoren en na te denken over de vraag waar eventuele extra parkeer capaciteit in de toekomst kan worden bijgemaakt. Daarbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een eventuele uitbreiding van een huidige parkeerlocatie.

Verder moet geconstateerd worden dat een behoorlijk deel van de beschikbare plaatsen worden ingenomen door vergunninghouders. Zeker als het werknemers betreft is dit een groep die bereid is verder te lopen. Op deze manier komen de meest aantrekkelijke plaatsen (dichtbij de winkels) beschikbaar voor bezoekers van het winkelgebied.

1 Inleiding

In het kader van toekomstige ontwikkelingen en lopende projecten rondom de autobereikbaarheid van de Dorpsstraat Zoetermeer, heeft de gemeente Zoetermeer Empaction gevraagd onderzoek te doen naar de huidige *feitelijke* parkeersituatie rondom de Dorpsstraat. In 2008 en 2009 zijn er reeds parkeertellingen uitgevoerd. Om betrouwbare uitspraken te kunnen doen over de effecten van toekomstige ontwikkelingen in en rondom de Dorpsstraat, is een actueel en integraal parkeeronderzoek op meerdere momenten uitgevoerd.

Met de Culturele As (Stadsforum) staan in de omgeving Dorpsstraat diverse ontwikkelingen op stapel. Op dit moment is het nog onduidelijk hoeveel extra parkeercapaciteit rondom deze ontwikkelingen noodzakelijk is om de autobereikbaarheid van de Dorpsstraat ook in de toekomst te kunnen waarborgen. Een parkeertelling is een middel om de huidige parkeerbehoefte in kaart te brengen en vast te stellen waar we 'op dit moment staan', zodat met een parkeerbalans voor de nieuwe ontwikkelingen de basis wordt gelegd voor betrouwbare uitspraken over de effecten van toekomstige ontwikkelingen op de parkeersituatie rondom de Dorpsstraat.

Deze rapportage schetst eerst de gehanteerde werkwijze (paragraaf 2). Vervolgens wordt in paragraaf 3 aan de hand van de uitgevoerde parkeertellingen de huidige parkeersituatie beschreven. In paragraaf 4 wordt het resultaat van de parkeerbalans voor de nieuwe ontwikkelingen gepresenteerd, waarna in paragraaf 5 het advies over het al dan niet toevoegen van extra parkeercapaciteit wordt uitgewerkt.

2 Opzet en verantwoording van het onderzoek

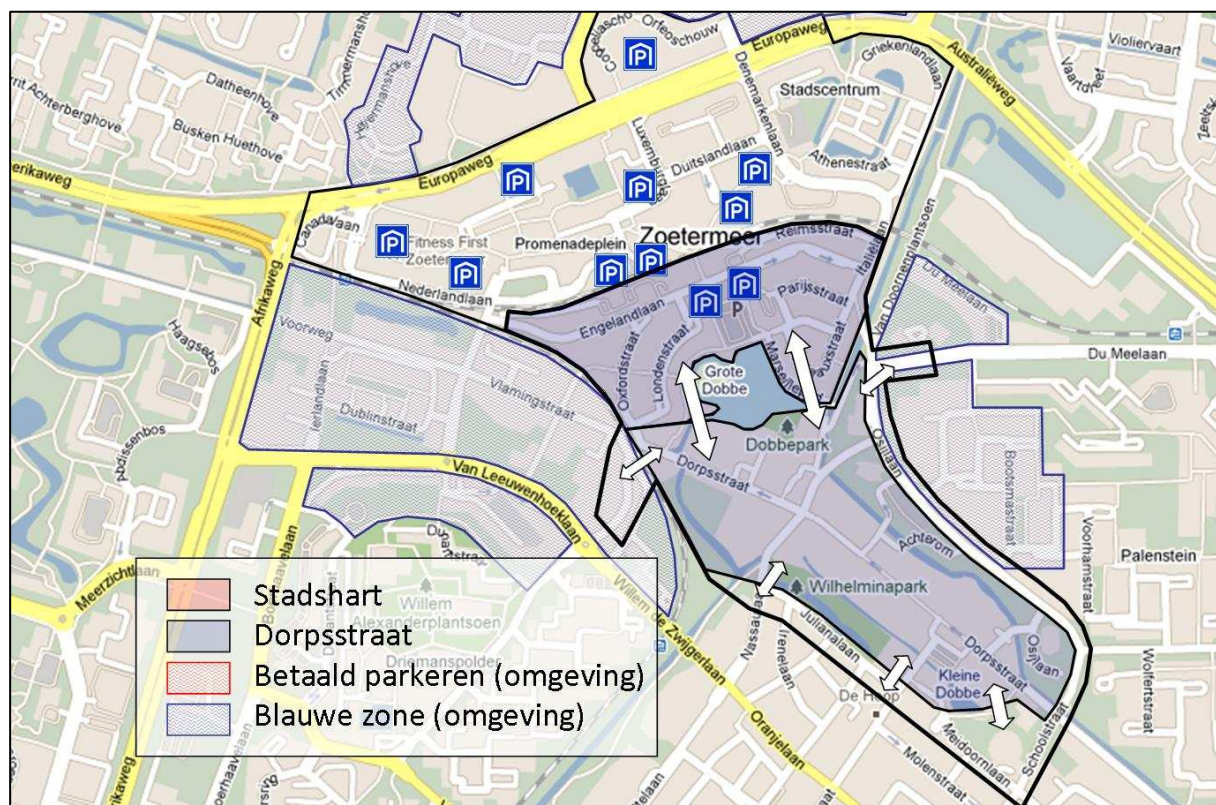
In dit hoofdstuk worden de gemaakte keuzes in de opzet en de verantwoording van het uitgevoerde parkeeronderzoek behandeld.

2.1 Onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied is weergegeven in afbeelding 1. Het onderzoeksgebied bevat tenminste die parkeerlocaties die meegenomen zijn in de parkeeronderzoeken Dorpsstraat uit 2008 en 2009. Aan dit onderzoeksgebied is een 'schil' toegevoegd waar zich (mogelijk) uitwijkgedrag zal voordoen, zoals de Julianalaan, Du Meelaan, Meidoornlaan, Schoolstraat en Bijdorplaan. Uitwijkgedrag in de wijk Palenstein komt nagenoeg niet voor, doordat langparkeerders worden geweerd door de ingestelde blauwe zone en voor bezoekers capaciteit dicht bij bestemming beschikbaar is.

Het parkeeronderzoek is tevens uitgevoerd op de voor publiek toegankelijk parkeerplaatsen in de Engelse- en Franse buurt, waaronder de parkeergarages Engelandlaan en Frankrijklaan. Daarbij dient opgemerkt te worden dat de parkeercapaciteit in deze buurten niet per definitie beschouwd wordt als overloopcapaciteit voor bezoekers van de winkels aan de Dorpsstraat en omgeving. Bij het toerekenen van parkeercapaciteit zal rekening gehouden worden met maximale loopafstanden, zoals deze zijn opgenomen in de nieuwe Nota Parkeernormen, die op dit moment in de inspraak is.

Het onderzoeksgebied is in overleg met de gemeentelijke projectleider en diverse beleidsadviseurs bepaald.



Afbeelding1: onderzoeksgebied parkeeronderzoek Dorpsstraat

2.2 Uitvoering parkeeronderzoek

Het parkeeronderzoek is uitgevoerd op zaterdag 27 augustus en zaterdag 1 oktober op een drietal tijdstippen. Daarnaast is ter referentie op vrijdag 26 augustus en zaterdag 3 september een parkeeronderzoek uitgevoerd op de belangrijkste parkeerlocaties in de omgeving van Dorpsstraat. De data voor de uitgevoerde parkeeronderzoeken zijn in overleg met de gemeentelijke projectleider en diverse beleidsadviseurs bepaald.

2.2.1 Inventarisatie parkeercapaciteit

Voorafgaand aan het parkeeronderzoek is de basissituatie in het onderzoeksgebied geïnventariseerd. Tijdens deze inventarisatie is per parkeersectie uit het onderzoek van 2009 de parkeercapaciteit bepaald. Een parkeersectie is een wegdeel van hoek tot hoek of een duidelijk afgescheiden terrein.

In aanvulling op eerder uitgevoerde onderzoeken zijn de volgende categorieën parkeerplaatsen afzonderlijk geïnventariseerd:

- openbare parkeerplaatsen, vrij parkeren;
- openbare parkeerplaatsen, betaald parkeren (incl. parkeergarages);
- openbare parkeerplaatsen, blauwe zone;
- gehandicapten parkeerplaatsen (algemeen en op kenteken);
- overige parkeerplaatsen zoals:
 - parkeerplaats gereserveerd voor arts;
 - privé parkeerplaatsen die in eerdere onderzoeken zijn meegenomen.

2.2.2 Parkeerdrukmeting

Tijdens de parkeerdrukmeting zijn per registratieronde en per sectie de geparkeerde voertuigen geregistreerd op het volgende detailniveau:

- goed geparkeerde voertuigen;
- fout geparkeerde voertuigen (onder andere: op het trottoir, in een parkeerverbod e.d.);
- obstakels (onder andere: container, caravan e.d.);
- geparkeerd op een gehandicapten parkeerplaats (geen onderscheid in legaal en illegaal).

De categorie laad- en losplaatsen zijn niet meegenomen in de bepaling van de totale parkeercapaciteit, aangezien voertuigen zonder eventuele ontheffing niet op deze parkeerplaatsen mogen parkeren. De parkeerdrukmetingen zijn uitgevoerd op alle openbare parkeerplaatsen in het gehele onderzoeksgebied gedurende de volgende registratieronden:

Integraal parkeeronderzoek op zaterdag 27 augustus en zaterdag 1 oktober 2011

- 10:45 – 11:15 uur (meting 11:00 uur);
- 13:45 – 14:15 uur (meting 14:00 uur);
- 15:45 – 16:15 uur (meting 16:00 uur).

Check parkeersituatie op vrijdag 26 augustus 2011 en zaterdag 3 september

Uit het parkeeronderzoek dat is uitgevoerd in 2009 is gebleken dat het maatgevende moment in de parkeersituatie van de Dorpsstraat de zaterdagmiddag betreft. De parkeerdruk tijdens de koopavond lag in dit onderzoek iets lager dan op zaterdagmiddag. De vrijdagavond is intussen vermoedelijk geen maatgevend moment meer, zeker ook omdat de landelijke trend is dat de koopavond aan populariteit verliest. Om de feitelijke situatie te kunnen vaststellen is op vrijdagavond een parkeerdrukmeting uitgevoerd op de belangrijkste (grotere) parkeerlocaties rondom de Dorpsstraat en in de Engelse en Franse buurt (zie bijlage 2c en 2d). Om een vergelijk met het onderzoek uit 2008 en 2009 mogelijk te maken is het onderzoek uitgevoerd tussen 19:15 en 19:45 uur (meting 19.30 uur).

Omdat een parkeeronderzoek altijd een momentopname betreft is voor de nauwkeurigheid en de betrouwbaarheid van de onderzoeksresultaten op de grote parkeerlocaties rondom de Dorpsstraat een extra check uitgevoerd op zaterdag 3 september om 14:00 uur (zie bijlage 2c en 2d).

Aan de hand van de registratie is tijdens de analyse de parkeerbezetting per sectie bepaald. De parkeerbezetting is in een dataset geplaatst met alle gegevens: sector, sectienummer, straatnaam, capaciteiten per categorie, registratieronde en bezetting op detailniveau. De bezetting is berekend door het aantal goed en fout geparkeerde voertuigen te delen door de capaciteit van de sectie. Aan deze dataset zijn tevens de onderzoeksgegevens uit 2008 en 2009 toegevoegd.

2.2.3 Parkeermotief-analyse

In aanvulling op eerdere parkeeronderzoeken is er meer inzicht verkregen welke doelgroepen op welke locaties parkeren (doelgroepenanalyse).

In de omgeving Dorpsstraat en Stadshart is op nagenoeg alle beschikbare parkeerplaatsen een parkeerregime van toepassing in de vorm van een blauwe zone of betaald parkeren. Op basis van het te inventariseren parkeerrecht¹ (vergunning, parkeerticket, parkeerschijf) van de geparkeerde voertuigen is een nauwkeurig beeld verkregen van de verdeling en de mate waarin verschillende doelgroepen gebruik maken van de parkeervoorzieningen.

Deze doelgroepenanalyse is uitgevoerd gedurende alle registratieronden op de onderzoeksdag 27 augustus.

2.2.4 Parkeerduuronderzoek

Rondom de Dorpsstraat kunnen bezoekers in de blauwe zone maximaal 3 uur parkeren. Op de betaalde parkeerplekken is geen maximum parkeertijd. Om een goed beeld te krijgen van de gemiddelde bezoekduur van de bezoekers aan de Dorpsstraat is dit middels een representatieve steekproef in beeld gebracht. Hiertoe is op de onderzoeksdag 27 augustus op 122 aangewezen parkeerplaatsen verspreid over verschillende parkeerlocaties in de omgeving van de Dorpsstraat gedurende een periode van 4,5 uur (11:00 tot 15:30 uur) een kentekenonderzoek uitgevoerd.

Op de Pilatusdam heeft de gemeente Zoetermeer als pilot zogenaamde 'datatubes' aangebracht. Deze datatubes hebben gegevens over het gebruik van alle parkeerplaatsen op de Pilatusdam over

¹ Ontheffing-/vergunninghouders vallen onder de doelgroep bewoners of werker. Zowel op de ontheffing, als de vergunning is dit onderscheid tussen deze doelgroepen herkenbaar. De parkeerschijf of een parkeerticket worden gebruikt door bezoekers.

een groot deel van het jaar 2010 vastgelegd. De gegevens die met deze datatubes zijn verkregen zijn tevens geanalyseerd voor wat betreft de bepaling van de parkeerduur van bezoekers.

2.3 Weersomstandigheden en bijzonderheden tijdens het veldwerk

Gedurende het parkeeronderzoek heeft zich de volgende weersomstandigheid voorgedaan:

Onderzoeksmoment		Beschrijving weersituatie
Dag	tijdstip	
vrijdag 26 augustus 2011	19:30 uur	Zwaar bewolkt. Dreigend weer, maar tijdens onderzoeksrondje wel droog. Temperatuur ca. 18 graden.
Zaterdag 27 augustus 2011	11:00 uur	Half bewolkt. Zonnige weersomstandigheden. Temperatuur ca. 18 graden.
	14:00 uur	Bewolkt. Om 12:00 uur een flinke regenbui. Tijdens de onderzoeksrondje regenachtig, met een temperatuur van ca. 16 graden
	16:00 uur	Wisselvallig. Tijdens de onderzoeksrondje slechts sprake van droge perioden en lichte regen.
Zaterdag 3 september 2011	14:00 uur	Onbewolkt. Zonnige weersomstandigheden. Warm: temperatuur ca. 28 graden.
Zaterdag 1 oktober 2011	11:00 – 14:00 en 16:00 uur	Zonnige onbewolkte dag. Warm nazomers weer: temperatuur ca. 25 graden.

Tabel 2: weersomstandigheden tijdens uitvoering veldwerk

Ter bepaling van de onderzoeksdagen is de evenementenkalender voor de Dorpsstraat geraadpleegd. Op 36 dagen in het jaar (waarvan 25 zaterdagen) worden in de Dorpsstraat activiteiten georganiseerd. Gezien dit aantal georganiseerde evenementen is een zaterdag waarin een activiteit plaatsvindt geen bijzonderheid. Wel zijn er verschillende soorten evenementen, die in grootte en aantrekkingskracht verschillen.

Tijdens de onderzoeksdag zaterdag 27 augustus is in de Dorpsstraat het thema Boerendag georganiseerd. Tijdens deze Boerendag is de Dorpsstraat aan de oostzijde (zijde Schinkelweg) afgesloten voor autoverkeer. Dit heeft tot gevolg dat het parkeerterrein Pilatusdam voor autoverkeer alleen vanaf de zuidzijde (via de Eerste Stationsstraat) te bereiken is.

Op de onderzoeksdag zaterdag 3 september vond in de Dorpsstraat een boekenmarkt plaats. Deze activiteit werd georganiseerd in het voetgangersgebied van de Dorpsstraat en heeft geen effect op de beschikbare parkeercapaciteit.

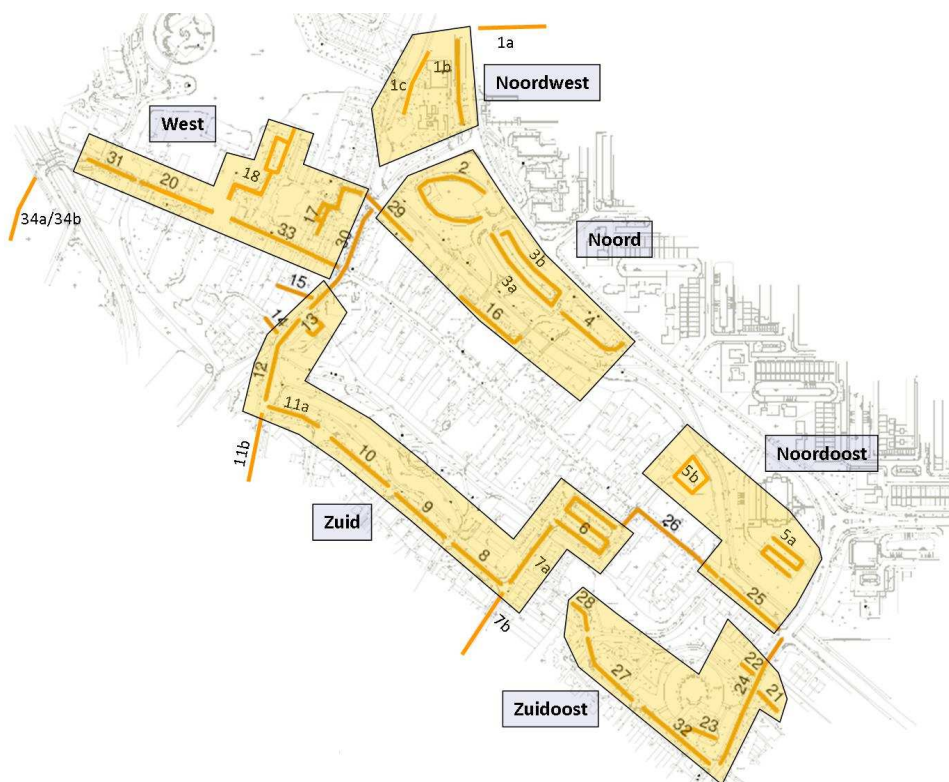
Gedurende de onderzoeksdag 1 oktober is het parkeerterrein Dorpsstraat – Hovestein afgesloten voor autoverkeer in verband met het evenement 'Oktober bierfeest'. Dit evenement begon om 16:00 uur, maar er kon op deze locatie de gehele dag niet geparkeerd worden. Hierdoor waren 30 pp. tijdelijk niet bereikbaar. Daarnaast vond er in de Dorpsstraat zelf een boekenmarkt plaats. Op de Pilatusdam waren 4 parkeerplaatsen afgezet vanwege bouwwerkzaamheden. Deze konden op de onderzoeksdag niet gebruikt worden.

3 Parkeersituatie Dorpsstraat op hoofdlijnen

Het parkeeronderzoek heeft in de periode eind augustus tot begin oktober op verschillende momenten plaatsgevonden. Het uitgebreide parkeeronderzoek geeft ons inzicht in de parkeersituatie op zaterdag 27 augustus en 1 oktober om 11:00, 14:00 en 16:00 uur. Daarnaast is een extra check uitgevoerd op de grotere parkeerlocaties op vrijdag 26 augustus en zaterdag 3 september. Deze gegevens worden vergeleken met de eerder uitgevoerde parkeertellingen in 2008 en 2009 (par. 3.2). In paragraaf 3.3 en 3.4 volgt een nadere analyse naar de doelgroepen en verblijfsduur van de bezoeker aan de Dorpsstraat. In bijlage 2 is een samenvattend overzicht van de uitkomsten van het parkeeronderzoek in de Dorpsstraat opgenomen. Alle onderzoeksdata is beschikbaar gesteld via een Excel-bestand (dataset).

3.1 Parkeerdruk onderzoeksgebied

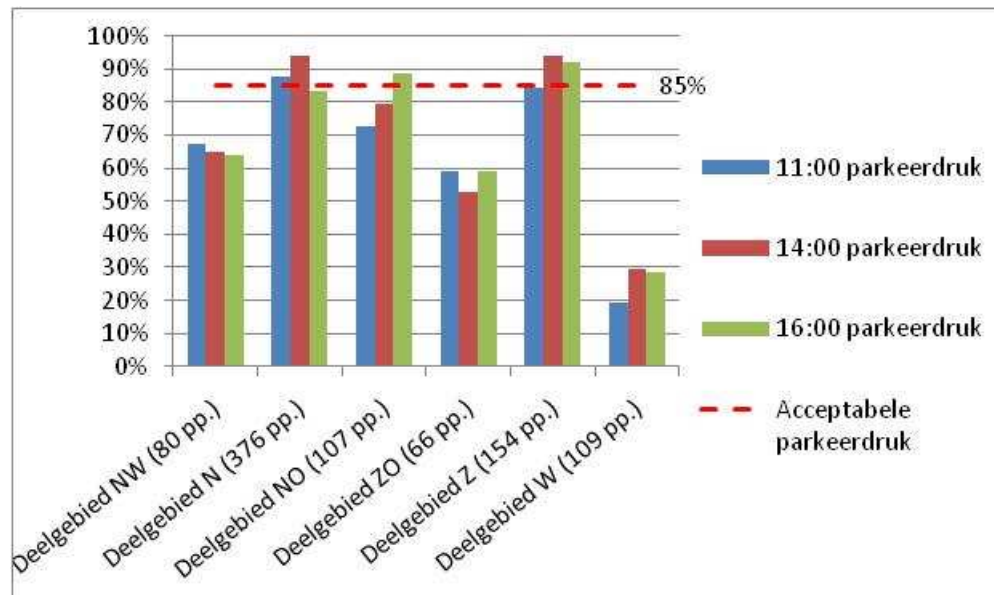
Voor de analyse is het onderzoeksgebied opgedeeld in de deelgebieden noordwest (NW), noord (N), noordoost (NO), zuidoost (ZO), zuid (Z) en west (W), zoals onderstaande afbeelding. Op basis van deze indeling in deelgebieden worden de uitkomsten op een kleiner schaalniveau gepresenteerd.



De deelgebieden ten noorden van de Dorpsstraat bevinden zich voor het grootste deel in de blauwe zone (515 pp.) en op een beperkt aantal parkeerplaatsen geldt betaald parkeren (34 pp.). Deelgebied zuidoost kent geen parkeerregime, het parkeren is vrij op de 66 aanwezige parkeerplaatsen.

Deelgebied zuid kent zowel parkeerplaatsen in de blauwe zone (92 pp.), in betaald parkeren (26 pp.) en vrij parkeren (36 pp.). In deelgebied west kent blauwe zone (86 pp.) en betaald parkeren (23 pp.).

In deze analyse zijn de parkeerplaatsen bestemd voor speciale doelgroepen, zoals parkeerplaatsen voor gehandicapten en artsen, niet meegenomen.



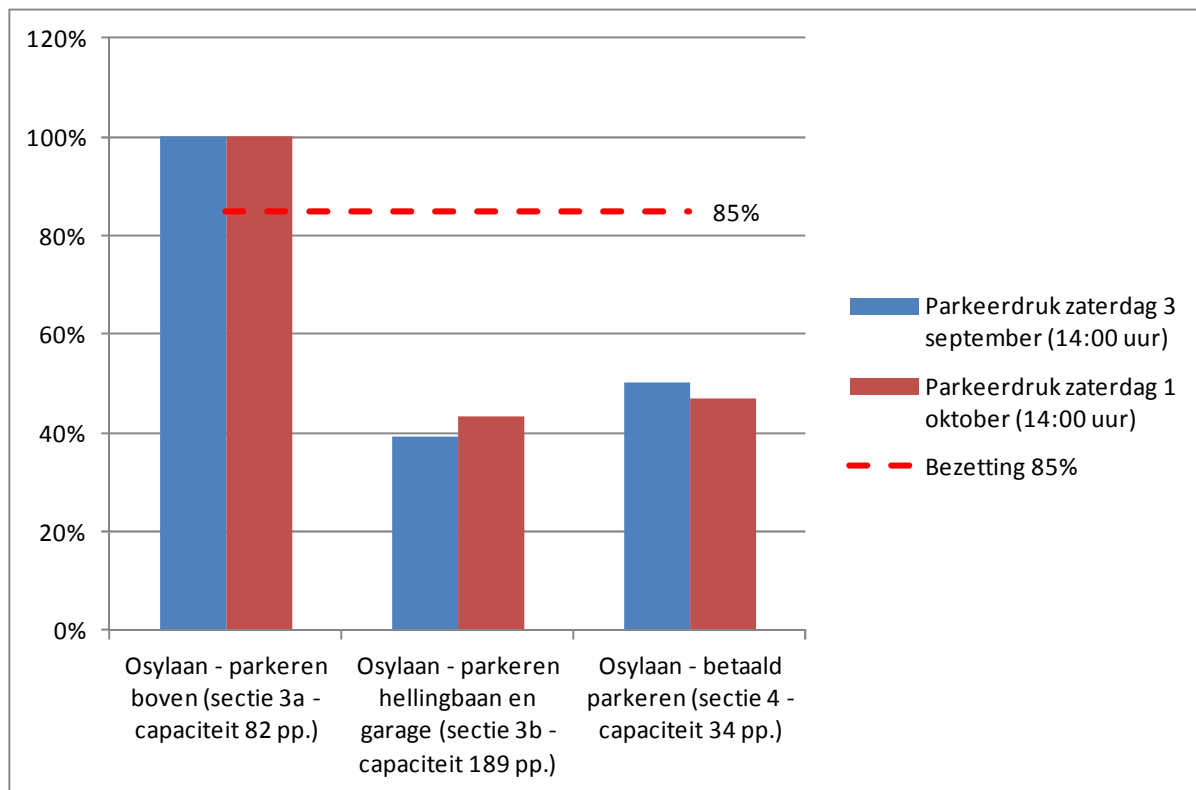
Afbeelding 3: parkeerdruk per deelgebied op de onderzoeksmomenten (bestaande situatie – onderzoek 27 augustus 2011)

Uit het onderzoek blijkt dat het maatgevend moment zaterdagmiddag rond 14:00 uur is. De parkeerdruk op de parkeerlocaties rondom de Dorpsstraat bedraagt dan gemiddeld 76%². In de deelgebieden noordoost en zuidoost is het om 16:00 uur iets drukker dan om 14:00 uur.

In de deelgebieden noord en zuid overstijgt de parkeerdruk op zaterdag 27 augustus de 85%. Deelgebied noordoost benadert de acceptabele parkeerdruk met een gemiddelde parkeerdruk van 80%. De parkeerdruk is het laagste in deelgebied west (gemiddelde bezetting van 26%), deelgebied zuidoost (gem. bezetting van 57%) en deelgebied noordwest (gem. bezetting van 65%). Als we inzoomen op belangrijke parkeerlocaties dan is op diverse grotere locaties om 14:00 uur een hoge parkeerdruk geregistreerd (85% of hoger). Alleen in deelgebied west (parkeerterreinen Vuurtorenplein, Nicolaasplein en parkeerlocatie Dorpsstraat-west) is de parkeerdruk een stuk lager (gemiddeld 26%).

De uitgevoerde parkeeronderzoeken op zaterdag 3 september en 1 oktober tonen een aanmerkelijk lagere parkeerdruk in de omgeving van de Dorpsstraat dan is geconstateerd in het parkeeronderzoek van 27 augustus. Dit geldt voornamelijk op de parkeerlocatie Osylaan (zie afbeelding 4). Daarbij valt op dat de parkeerplaatsen bovenop de parkeergarage (maaiveldniveau – sectie 3a) vol staan, maar dat de hellingbaan naar de parkeergarage en de parkeergarage zelf op zaterdagmiddag om 14:00 uur voldoende restcapaciteit hebben. Ook de betaalde parkeerplaatsen op de Osylaan (sectie 4 - capaciteit 34 pp.) zijn tijdens de metingen van 3 september en 1 oktober op het piekmoment 14:00 uur voor de helft bezet.

² Een parkeerdruk van 76% houdt in dat 76 van de 100 beschikbare parkeerplaatsen bezet zijn.



Afbeelding 4: parkeerdruk zaterdagmiddag 14:00 uur op parkeerlocatie Osylaan

De hellingbaan naar de parkeergarage (64 pp.) en de parkeergarage Osylaan (125 pp.) hebben op het maatgevend moment zaterdagmiddag 14:00 uur een gemiddelde bezetting van 41%. Deze lage parkeerdruk heeft voornamelijk te maken met het matige gebruik van de parkeergarage. In de parkeergarage (incl. de hellingbaan) zijn op het drukste moment van de week (zaterdagmiddag 14:00 uur) op een *gemiddelde* zaterdag ruim 90 parkeerplaatsen onbezet.

3.1.1 Vergelijking parkeeronderzoek 2008-2009

In 2008 heeft de gemeente Zoetermeer een parkeeronderzoek uitgevoerd in de Dorpsstraat op vrijdag 18 januari (19:30 uur) en zaterdag 19 januari (14:00 uur). Daarnaast is er in 2009 in het kader van de binnenstadsvisie een parkeeronderzoek uitgevoerd door bureau De Groot Volker op donderdag, vrijdag en zaterdag. Dit onderzoek is uitgevoerd op zowel de parkeerlocaties van de Dorpsstraat, als de Engelse en Franse buurt.

De gegevens uit 2008 en 2009 worden vergeleken met de gegevens verkregen in 2011. In deze vergelijking zijn alleen de grotere parkeerlocaties rondom de Dorpsstraat meegenomen (zie bijlage 2c), omdat het onderzoek uit 2008 zich hiertoe heeft beperkt.

Vergelijking parkeercapaciteit

Ten opzichte van 2008 zijn er een aantal belangrijke verschillen in parkeercapaciteit te constateren:

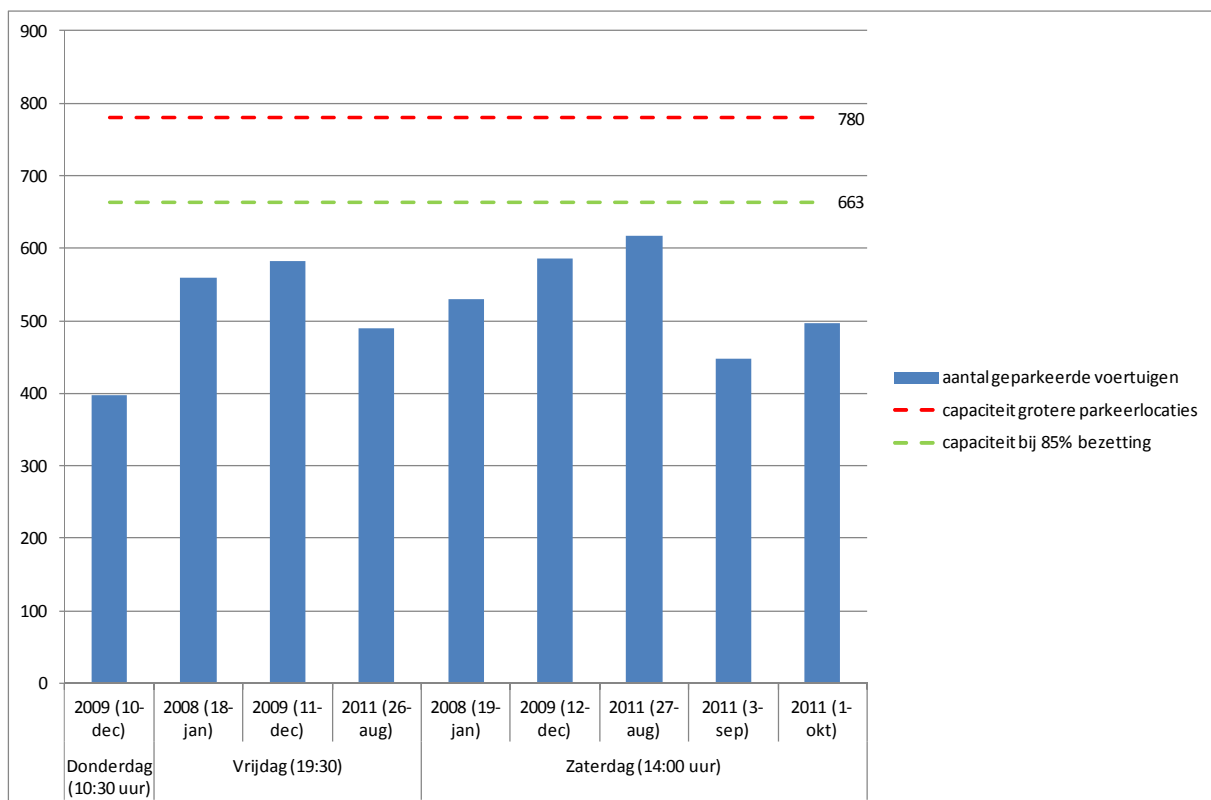
1. Parkeerterrein Dorpsstraat – Hovestein: Het project Hovestein is in 2008 gerealiseerd op de voormalige sparlocatie in de Dorpsstraat tussen huisnummer 176 en 200. Op deze locatie zijn detailhandel/horeca (1.335 m² bvo), 16 appartementen, 2 stadwoningen en 1 villa gerealiseerd. Met dubbelgebruik levert dit op zaterdagmiddag een extra parkeerbehoefte

van ca. 70 pp. op. In het project Hovestein zijn 30 openbare parkeerplaatsen gerealiseerd. De overige behoefte is opgevangen in de directe omgeving;

- Op de Schinkelweg (sectie 26) waren in het parkeeronderzoek van 2009 23 pp. beschikbaar. Na reconstructie van een gedeelte van deze weg zijn de parkeerplaatsen in sectie 23 niet teruggebracht. De parkeercapaciteit bedraagt nul;

Vergelijking parkeerdruk 2008 en 2009

De parkeerbezetting is vergeleken met de metingen die zijn uitgevoerd in 2008 en 2009. Een totaaloverzicht van deze metingen is opgenomen in **bijlage 2c**. Hierin zijn tevens de voertuigen die zijn geregistreerd als foutparkeren opgeteld bij de bezetting. Immers betreft het in de regel voertuigen die bij een lagere parkeerdruk of bij adequate handhaving wel in de vakken zouden parkeren. Het parkeerterrein Dorpsstraat – Hovestein is in deze vergelijking buiten beschouwing gelaten, omdat dit terrein in eerdere metingen (2008 en 2009) nog niet bestond. Dit parkeerterrein was tijdens alle meetmomenten in 2011 'vol' (parkeerbezetting > 93%).



Afbeelding 5: parkeerdruk grotere parkeerlocaties Dorpsstraat (2008, 2009, 2011)

In 2009 heeft op donderdagmorgen een meting plaatsgevonden. Tijdens deze meting was de parkeerdruk het laagst (51%). De parkeerdruk op vrijdagavond (koopavond) is afgenomen, van 72% in 2008, naar 63% in 2011.

Op zaterdag is op basis van de uitgevoerde parkeeronderzoeken geen patroon in de parkeerdruk waar te nemen. Op zaterdag 27 augustus was de gemiddelde parkeerdruk op de grotere parkeerlocaties 79%. De metingen van zaterdag 3 september en 1 oktober tonen een veel rustiger beeld (gemiddelde parkeerdruk bedraagt respectievelijk 57% en 64%).

Opvallende constatering in parkeerdruk:

- Op basis van de resultaten van het parkeeronderzoek uit 2009 blijkt dat de bezetting op een doordeweekse dag (werkdagmorgen) een stuk lager is dan op vrijdagavond (koopavond) en op zaterdagen.
- De populariteit van de koopavond neemt af. De parkeerdruk is ten opzicht van de meting in 2008 en 2009 een stuk lager. Hierin is Zoetermeer echter niet uniek. Er bestaat landelijke een trend dat de koopavond inlevert ten opzichte van de steeds vaker voorkomende koopzondagen. De zaterdagmiddag is het maatgevend moment.
- De parkeerdruk op zaterdag vertoont een grillig beeld. De meting van 27 augustus toont een beduidend hogere parkeerdruk dan de metingen op 3 september en 1 oktober. De reden hiervoor moet waarschijnlijk vooral gezocht worden in de weersomstandigheid tijdens de onderzoeksdagen. Tijdens de meting op 27 augustus was het regenachtig weer, wat een effect heeft gehad op het aantal bezoekers dat met de auto naar de Dorpsstraat is gekomen. De weersgesteldheid op 3 september en 1 oktober was zonnig.
- Uit de metingen op 3 september en 1 oktober blijkt dat de parkeergarage onder de Osylaan matig gebruikt wordt, waar op andere parkeerlocaties (bovenop de parkeergarage Osylaan en de Pilatusdam) de parkeerdruk gedurende de gehele dag hoog is. Dit heeft mogelijk te maken met de bekendheid en de vindbaarheid van de locatie van de parkeergarage, alsmede de mindere entourage

3.2 Doelgroepenanalyse

In deze paragraaf zoomen we nader in op de doelgroepen die gebruik maken van de parkeervoorzieningen rondom de Dorpsstraat. Voor het gehele onderzoeksgebied Dorpsstraat (blauwe zone en betaald parkeren) is de verdeling in doelgroepen in onderstaande tabel 6 aangegeven.

Tijdstip meting	Absoluut aantal							Procentueel						
	Bezoekers	Bewoners	Bedrijven	Dagvergunning	Gehandicaptenkaart	Onbekend	Totaal	Bezoekers	Bewoners	Bedrijven	Dagvergunning	Gehandicaptenkaart	Onbekend	Bezetting totaal
11:00 uur	356	124	49	19	3	38	589	60%	21%	8%	3%	1%	6%	71%
14:00 uur	386	109	60	21	0	68	644	60%	17%	9%	3%	0%	11%	78%
16:00 uur	388	91	54	15	0	58	606	64%	15%	9%	2%	0%	10%	73%

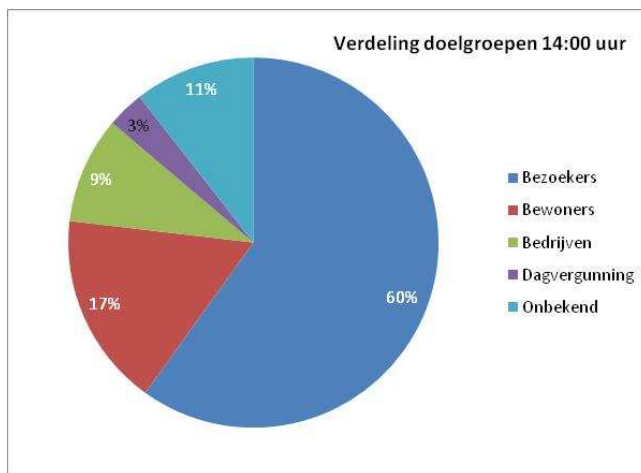
Tabel 6: Verdeling doelgroepen op parkeerplaatsen in blauwe zone (744 pp.) en betaald parkeren (83 pp.) in omgeving Dorpsstraat

Op het maatgevend moment zaterdagmiddag om 14:00 uur maken de in afbeelding 6 weergegeven doelgroepen gebruik van onderzochte parkeerlocaties rondom de Dorpsstraat.

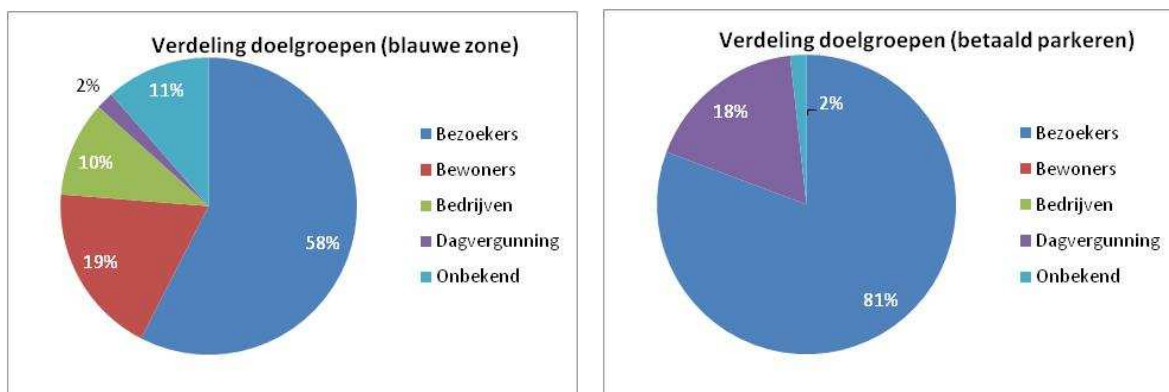
Overall gezien is 60% van de parkeerdruk een bezoeker van de Dorpsstraat (en omgeving). Bewoners vertegenwoordigen circa 17% van de voertuigen. Ongeveer 1 op de 10 voertuigen in de blauwe zone

behoort tot een werknemer. Opvallend is het aandeel parkeerders (11%) waarvan niet duidelijk wordt tot welke categorie zij behoren. Het zijn parkeerders die geen blauwe schijf of parkeerontheffing/-vergunning zichtbaar achter de voorruit hebben liggen. Dit komt voornamelijk voor in de parkeergarages CKC en onder de Osyiaan. Waarschijnlijk is het voor bezoekers onvoldoende duidelijk dat hier een blauwe zone van toepassing is.

Een uitsplitsing tussen de blauwe zone en betaald parkeren (afbeelding 7b) toont dat meer bezoekers dan langparkeerders gebruik maken van de betaalde parkeerplaatsen. Dit heeft alles te maken met de verstrekte parkeerrechten aan bewoners en werknemers (par. 4.3.1.). Daarnaast staan er op betaald parkeren een aantal bezoekers met een dagvergunning (ca. 18%). Het aandeel 'onbekende' parkeerders op betaald parkeren is een stuk lager dan in de blauwe zone.



Afbeelding 7a: verdeling doelgroepen op maatgevend moment 14:00 uur



Afbeelding 7b: verdeling doelgroepen - blauwe zone (707 pp., excl. Bijdorplaan) en betaald parkeren (83 pp.) om 14:00 uur

In bijlage 3a is de verdeling van de doelgroepen over de verschillende parkeerlocaties aangegeven.

De volgende zaken kunnen hierover worden opgemerkt:

- Op een aantal locaties in de blauwe zone is het parkeren met een bedrijfsontheffing niet toegestaan, namelijk op de Osyiaan (parkeren boven), Dorpsstraat – Hovestein en op de Pilatusdam. Uit de registratie blijkt dat werknemers zich goed aan dit verbod houden. Op de

Osylaan en de Pilatusdam zijn om 14:00 uur drie voertuigen met een bedrijfsontheffing aangetroffen;

- In de onderzoeksperiode is gebleken dat op de hellingbaan naar de parkeergarage Osylaan als eerste geparkeerd wordt. Pas als bovenop de parkeergarage Osylaan en de hellingbaan geen plaatsen over zijn, wordt doorgereden tot in de parkeergarage. Relatief veel werknemers bezetten daarbij de eerste plekken die zijn gelegen bovenaan de hellingbaan.
- Bewoners parkeren hun voertuig voornamelijk op de locaties parkeergarage CKC, parkeerterrein Mormonentempel, parkeerterrein Hovestein en de Pilatusdam (blauwe zone). De parkeerlocatie Osylaan is zowel bovenop, als onder in de parkeergarage minder in trek bij bewoners;
- Tijdens de meting van 14:00 uur op 27 augustus zijn in het onderzoeksgebied 21 voertuigen met een dagvergunning geregistreerd. Hiervan stonden er 9 op betaald parkeren op de Osylaan (sectie 4), 4 voertuigen in de blauwe zone Osylaan (boven; sectie 3a) en 5 voertuigen in de blauwe zone op de Pilatusdam (sectie 6).

3.2.1 Uitgegeven parkeerrechten

De blauwe zone in de omgeving van de Dorpsstraat is ingedeeld in één vergunningzone. Op basis van de cijfers aangeleverd door het Parkeerservicebureau (P1) ontstaat inzicht in het aantal verstrekte parkeerrechten (ontheffingen) aan vaste gebruikers (zowel bewoners als werknemers).

	aantal actief
bewonersontheffing	176
zakelijke ontheffing op kenteken	35
1e zakelijke ontheffing	82
2e zakelijke ontheffing	56
3e zakelijke ontheffing	41
4e zakelijke ontheffing	33
5e zakelijke ontheffing	23
meer dan 5 zakelijke ontheffingen	151
totaal actieve ontheffingen	597

Tabel 8: aantal actieve ontheffingen Dorpsstraat (zone 3)

In totaal zijn er voor de omgeving Dorpsstraat (zone 3) 597 parkeerontheffingen verleend. Bij bewoners is er geen onderscheid te maken in wat is toegekend voor de eerste of daaropvolgende voertuigen behorend bij een adres.

Een relatief groot deel van deze ontheffingen is uitgegeven aan bedrijven in de Dorpsstraat (70%). Er zijn in totaal 82 bedrijven die beschikken over één of meerdere parkeerontheffingen op naam van het bedrijf. Wat opvalt is het aantal ontheffingen dat per bedrijf is verleend. Deze 82 bedrijven beschikken gezamenlijk over 386 parkeerontheffingen (op naam) voor de blauwe zone. Dit is gemiddeld bijna 5 ontheffingen per bedrijf. Er zijn 23 bedrijven die over tenminste 5 zakelijke ontheffingen beschikken en 5 bedrijven die over meer dan 10 ontheffingen beschikken.

In het parkeeronderzoek zijn op zaterdagmiddag om 14:00 uur 61 bedrijfsontheffingen in de blauwe zone geregistreerd. Dit is 15% van het totaal aantal actieve bedrijfsontheffingen. Gezien het geringe tarief van de bedrijfsontheffing worden er waarschijnlijk meer aangeschaft dan er in de praktijk noodzakelijk zijn voor de bedrijfsvoering.

Van de 176 actieve bewoneronthefingen zijn er tijdens de meting van 11:00 uur 124 geregistreerd (70%). Tijdens de metingen van 14:00 en 16:00 uur blijken minder bewoners thuis en zijn er respectievelijk 109 en 91 bewonersonthefingen geregistreerd.

3.3 Analyse parkeerdur bezoekers

3.3.1 Uitkomsten kentekenonderzoek

Om een beeld te krijgen van de bezoekduur van de bezoekers aan de Dorpsstraat is op een aantal locaties een kentekenonderzoek uitgevoerd. Hiertoe is op de onderzoeksdag 27 augustus op ruim 122 parkeerplaatsen in de omgeving van de Dorpsstraat gedurende een periode van 4,5 uur (11:00 tot 15:30 uur) een kentekenonderzoek uitgevoerd.

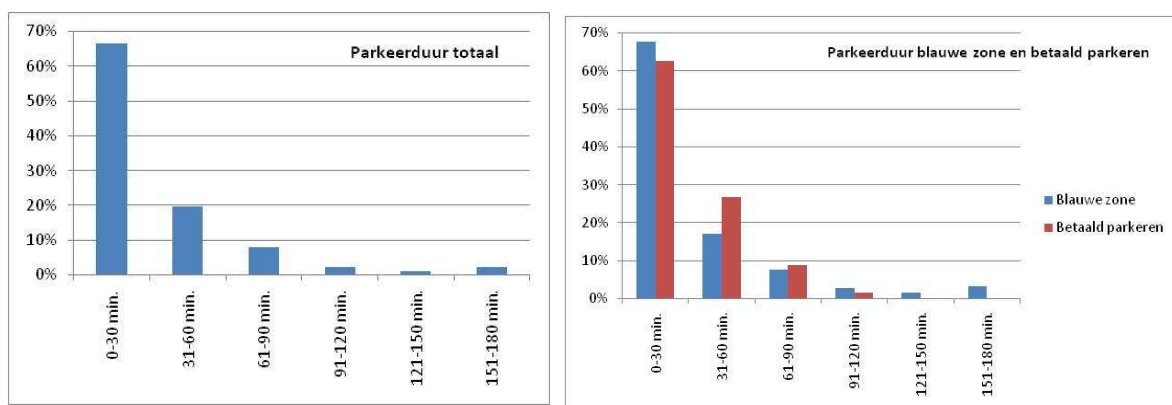
De volgende locaties zijn in dit parkeerduronderzoek betrokken:

Locatie	aantal plaatsen	Parkeerregime
Parkeerterrein Osijlaan (sectie 3a)	35 pp.	Blauwe zone – bedrijfsomheffing niet toegestaan
Dorpsstraat - Hovestein (sectie 5b)	10 pp.	Blauwe zone – bedrijfsomheffing niet toegestaan
Pilatusdam (sectie 6)	16 pp.	Betaald parkeren
Pilatusdam (sectie 6)	15 pp.	Blauwe zone – bedrijfsomheffing niet toegestaan
Nicolaasplein (sectie 18)	28 pp.	Blauwe zone
Delfsewallen (sectie 12)	8 pp.	Blauwe zone
Delfsewallen (sectie 13)	10 pp.	Betaald parkeren

Tabel 9: Locaties uitvoeren kentekenonderzoek t.b.v. analyse parkeerdur bezoekers

Op deze locaties mogen tevens ontheffinghouders parkeren (bewoners en/of medewerkers). Deze doelgroep behoort niet tot de doelgroep bezoekers en zijn apart geregistreerd. In de analyse naar de parkeerdur van bezoekers is deze doelgroep buiten beschouwing gelaten.

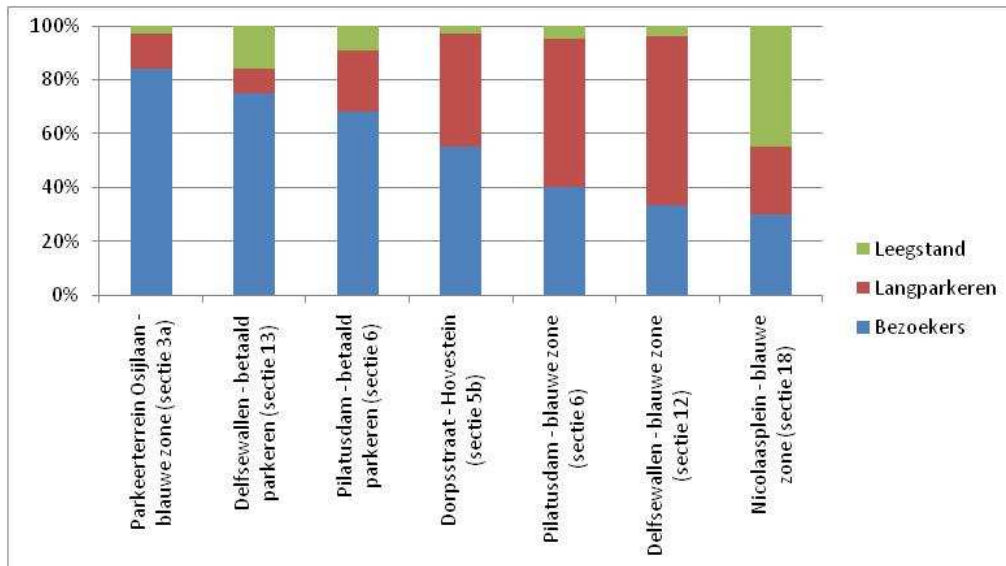
In totaal zijn ruim 250 bezoekers in de analyse betrokken. De parkeerders die over een parkeeromheffing of parkeervergunning beschikken zijn uit de analyse gehaald.



Afbeelding 10: gemiddelde verblijfsduur bezoekers Dorpsstraat

Het merendeel van de bezoekers in de Dorpsstraat is binnen een tijdsperiode van een uur vertrokken (ca. 85%). Daarbij valt op dat de gemiddelde verblijfsduur van bezoekers in betaald parkeergebied ongeveer gelijk is aan de verblijfsduur van parkeerders in de blauwe zone.

In het kader van de analyse naar de bezoekduur van de bezoekers aan de Dorpsstraat, is tevens geregistreerd of het een bezoeker of een langparkeerder (bewoner of werknemer) betrof. Deze kentekenregistratie heeft plaatsgevonden op verschillende locaties (122 pp.) voor de periode van 4,5 uren (10 registratiemomenten). In totaal heeft er dus op deze locaties 1220 keren een waarneming plaatsgevonden. Op basis van deze waarneming kan bepaald worden of een parkeerlocatie met name gebruikt wordt door bezoekers of door langparkeerders.



Afbeelding 11: verdeling doelgroepen op basis van registratie parkeerrecht tijdens kentekenonderzoek

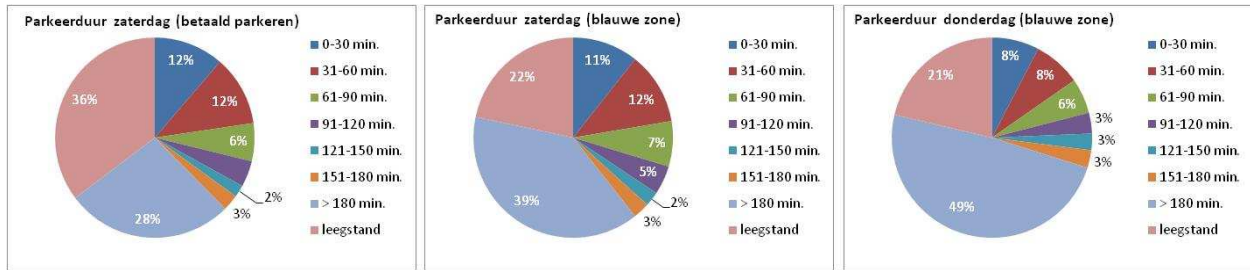
Uit bovenstaande afbeelding 11 blijkt dat met name de onderzochte parkeerplaatsen op de Osijlaan voornamelijk door bezoekers gebruikt worden. Op deze locatie zijn 35 pp. betrokken die gelegen zijn bovenop de parkeergarage Osijlaan (sectie 3a). Hier is het parkeren met een bedrijfsontheffing niet toegestaan. Daarnaast wordt uit de analyse duidelijk dat de betaalde parkeerplaatsen op de Delfsewallen en Pilatusdam door meer bezoekers dan langparkeerders gebruikt worden. Dit heeft alles te maken met de verstrekte vergunningen en ontheffingen aan langparkeerders (zie 3.2.1). De parkeerlocatie Dorpsstraat-Hovestein en Pilatusdam (blauwe zone) wordt voor een groot deel gebruikt door langparkeerders. Op deze locaties is het parkeren met een bedrijfsontheffing niet toegestaan. Het betreft hier dus voornamelijk bewoners.

Nb. Op het Nicolaasplein zijn 28 pp. in het onderzoek betrokken. Het betreft hier de parkeerplaatsen gelegen aan het begin van het plein die het beste bezet worden. De geconstateerde leegstand van 45% heeft alleen betrekking op de onderzochte parkeerplaatsen, maar is hoger als we het gehele plein in ogenschouw nemen.

3.3.2 Datatubes Pilatusdam

Op de Pilatusdam is parkeerdata beschikbaar gekomen door de datatubes die in een groot deel van het jaar 2010 op de Pilatusdam zijn aangebracht.

Op basis van de gegevens uit deze datatubes is een analyse naar de verblijfsduur van bezoekers uitgevoerd. In deze analyse wordt een gemiddelde genomen van een aantal zaterdag en donderdagen in 2010 en is derhalve een gemiddelde.



Afbeelding 12: parkeerduur op zaterdag (betaald parkeren en blauwe zone) en donderdag (blauwe zone) op de Pilatusdam

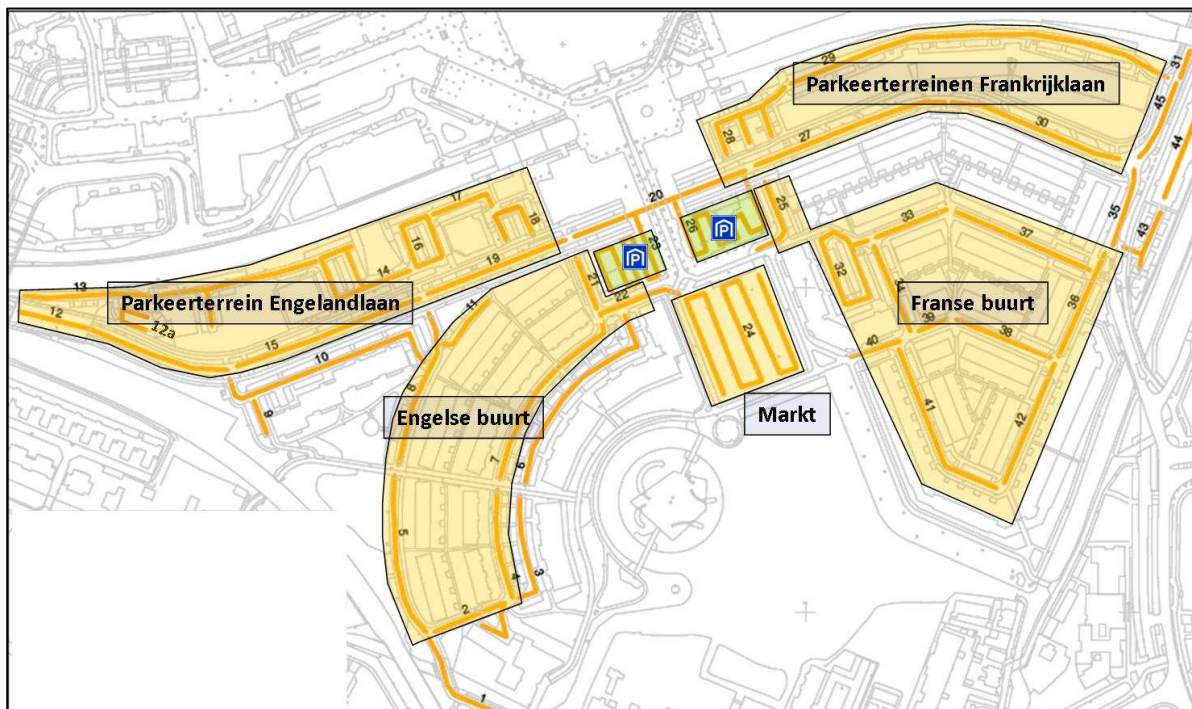
De gemiddelde parkeerduur is op zaterdag langer dan op een doordeweekse dag (gemiddelde van donderdag).

3.4 Parkeersituatie Engelse en Franse buurt

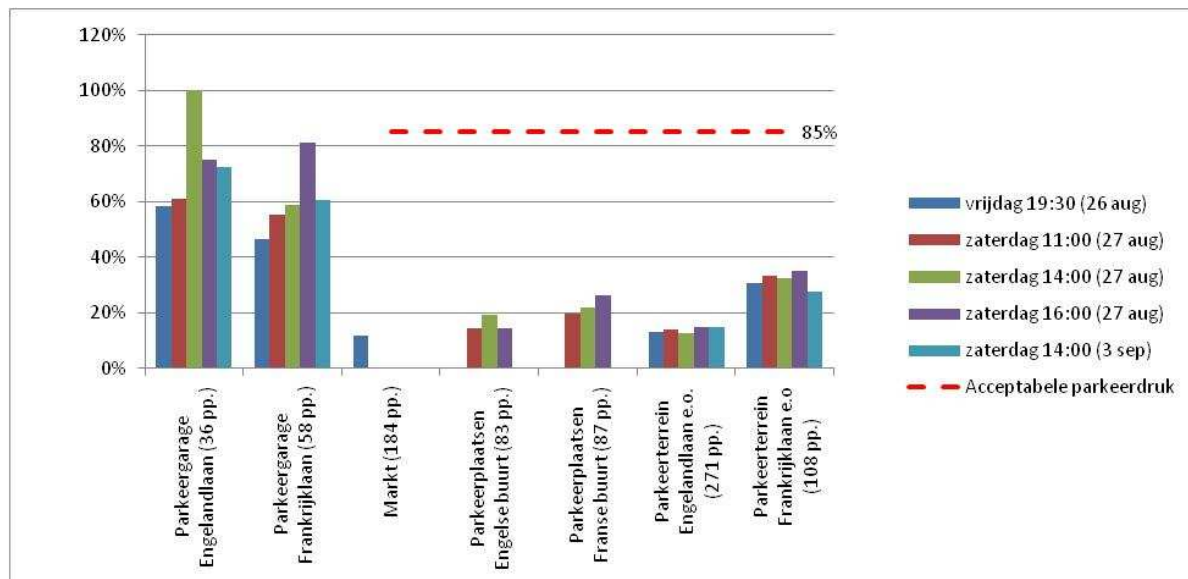
In de Engelse en Franse buurt is tevens op alle onderzoeksmoment op de voor publiek toegankelijk parkeerplaatsen een parkeeronderzoek uitgevoerd. De extra check op de parkeersituatie op vrijdag 26 augustus en zaterdag 3 september heeft alleen plaatsgevonden op de grotere parkeerterreinen (Markt, parkeerterrein Engelandlaan en Frankrijklaan, parkeergarage Engelandlaan en Frankrijklaan)

3.4.1 Parkeerdruk onderzoeksgebied

Voor de analyse is het onderzoeksgebied opgedeeld in diverse deelgebieden zoals onderstaande afbeelding 13. De parkeergelegenheid die in het onderzoek is meegenomen betreft uitsluitende betaalde parkeerplaatsen. De parkeerplaatsen bestemd voor gehandicapten zijn buiten deze analyse gelaten.



Afbeelding 13: gebiedsindeling voor analyse Engelse en Franse buurt



Afbeelding 14: parkeerdruk per deelgebied op de onderzoeksmomenten

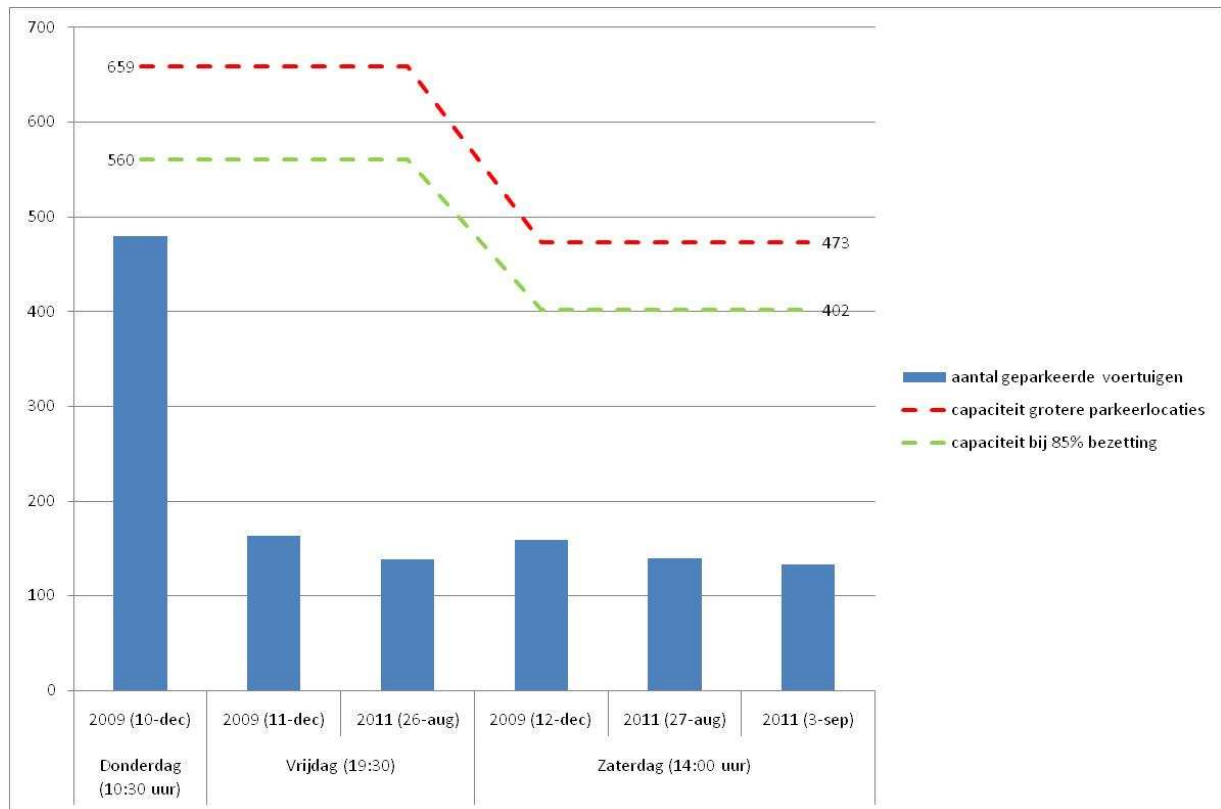
De twee aanwezige parkeergarages Engelandlaan en Frankrijklaan worden redelijk gebruikt. Op zaterdag 27 augustus om 14:00 uur stond parkeergarage Engelandlaan vol (100% bezet). Parkeergarage Frankrijklaan is in het weekend ook toegankelijk voor bezoekers (doordeweeks uitsluitend abonneementhouders) en kent op zaterdag een bezetting van tussen de 55% (vrijdagavond) en 81% (zaterdagmiddag).

De betaalde parkeerplaatsen op maaiveld worden in het weekend minder goed gebruikt. De parkeerterreinen aan de Engelandlaan kennen op de onderzoeksmomenten een bezetting tussen de 13% en 15%. De parkeersectie die het dichtst gelegen is bij de Markt (sectie 18) kent hier de hoogste parkeerdruk. De verderop gelegen parkeerterreinen (tussen de kantoorlocaties) zijn nagenoeg leeg op vrijdagavond en zaterdag. Het parkeerterrein Frankrijklaan en omgeving (108 pp.) wordt in het weekend iets beter gebruikt. Hier schommelt de parkeerdruk op de onderzoeksmomenten tussen de 31% en 35%.

3.4.2 Vergelijking parkeeronderzoek 2009

De parkeerbezetting is vergeleken met de parkeeronderzoeken die zijn uitgevoerd in 2009. Het parkeeronderzoek uitgevoerd in 2008 heeft zich beperkt tot de parkeerlocaties rondom de Dorpsstraat. Hier zijn dus geen gegevens van de Engelse en Franse buurt beschikbaar gekomen. Een totaaloverzicht van deze metingen is opgenomen in **bijlage 2d**. De parkeerplaatsen op de Markt zijn vanwege de weekmarkt op zaterdag op dit moment niet beschikbaar. Vandaar dat op zaterdag de parkeercapaciteit vermindert van 659 naar 473 pp. (minus 186 pp. markt).

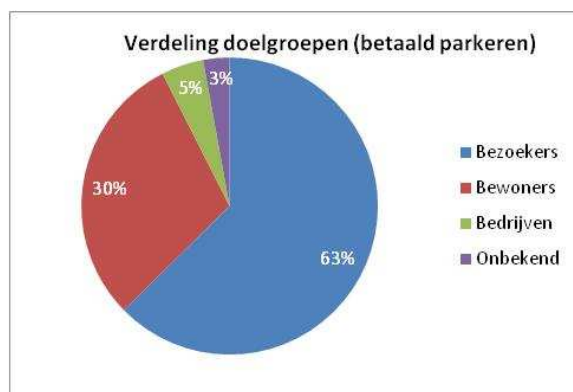
Op vrijdagavond (koopavond) en op zaterdag is op de grotere parkeerlocaties in de Engelse en Franse buurt voldoende parkeercapaciteit beschikbaar. De parkeerlocaties worden doordeweeks beter gebruikt. Uit de meting van donderdag 10 december blijkt om 10:30 uur een parkeerdruk van 73%. Deze grote parkeerlocaties in de Engelse en Franse buurt vervullen doordeweeks een belangrijke rol voor het parkeren door medewerkers van de aanwezige kantoren.



Afbeelding 15: parkeerdruk grotere parkeerlocaties Engelse en Franse buurt, inclusief de parkeergarages (2009, 2011)

3.4.3 Doelgroepenanalyse

Onderstaande afbeelding toont de verdeling in doelgroepen op het onderzoeksmoment op zaterdag om 14:00 uur. 63% van de voertuigen behoort tot bezoekers en 30% tot bewoners. Op zaterdag staan er slechts enkele voertuigen met een bedrijfsvergunningen geparkeerd (3%).



Afbeelding 16: verdeling doelgroepen - incl. parkeergarage Engelandlaan en Frankrijklaan (827 pp.), zaterdagmiddag 14:00 uur

3.4.4 Conclusie huidige parkeersituatie

Er is op de parkeerlocaties in de omgeving Dorpsstraat een duidelijke piekbelasting waarneembaar op zaterdagmiddag tussen 12:00 en 16:00 uur. De overige momenten in de week is het in zijn totaliteit gezien minder druk. Op het piekmoment zaterdagmiddag is het in de regel acceptabel dat op specifieke locaties de parkeerdruk gedurende korte tijd de 100% benadert.

Op basis van de uitgevoerde parkeeronderzoeken in de omgeving Dorpsstraat in de periode eind augustus tot en met begin oktober blijkt zaterdag 27 augustus een uitzonderlijk drukke zaterdagmiddag te zijn geweest. Ook het onderzoek uitgevoerd in 2008 toont op de zaterdag overall gezien een lagere parkeerdruk. Met name de combinatie van weersomstandigheid en de boerenmarkt is hierop van invloed geweest. Uit de uitgevoerde metingen op zaterdag wordt tevens duidelijk dat de parkeerdruk in de omgeving Dorpsstraat op de diverse (onderzoeks)momenten grote verschillen vertoont.

Opvallend is dat op basis van het kentekenonderzoek is vastgesteld dat op zaterdag 27 augustus de verblijfsduur van de bezoekers gemiddeld erg kort was (ca. 85% verbleef korter dan een uur). Mogelijk dat ook hier de weersomstandigheden daar debet aan zijn.

Er kan worden geconcludeerd dat er overall gezien op dit moment geen parkeerprobleem is, ook niet tijdens de meting op zaterdag 27 augustus. Deze conclusie wil overigens niet zeggen dat er zich lokaal geen parkeerdruk kan voordoen. Aan de zuidzijde van de Dorpsstraat (Pilatusdam, Eerste Stationsstraat, Julianalaan) is de parkeerdruk tijdens alle uitgevoerde parkeeronderzoeken hoog, terwijl de parkeergarage Osyiaan in de regel voldoende restcapaciteit heeft. In de parkeergarage (incl. de hellingbaan) zijn op het drukste moment van de week (zaterdagmiddag 14:00 uur) op een *gemiddelde* zaterdag ruim 90 parkeerplaatsen onbezet.

In de Engelse en Franse buurt is op de koopavond (vrijdagavond) en de zaterdag een lage parkeerdruk geconstateerd. Op basis van de parkeeronderzoeken die in 2009 zijn uitgevoerd is hier het maatgevend moment de doordeweekse werkdag. De parkeerlocaties in de Engelse en Franse buurt vervullen doordeweeks een belangrijke rol voor het parkeren door medewerkers van de aanwezige kantoren.

4 Toekomstige ontwikkelingen

In de vorige paragraaf is door middel van de uitgevoerde parkeeronderzoeken de huidige parkeersituatie in kaart gebracht. In dit hoofdstuk worden de toekomstige ontwikkelingen beschreven en wordt de parkeerbalans uitgewerkt. De parkeervraag van de toekomstige ontwikkelingen wordt op basis van de parkeernormen die Zoetermeer hanteert berekend. De Zoetermeerse parkeernormen zijn vraagvolgend en geven daarmee grosso modo de te verwachten parkeerbehoefte aan.

Allereerst volgt een algemeen kader waarin de methode parkeerbalans beschreven wordt. Vervolgens volgt een beschrijving van de ontwikkelingen die in de parkeerbalans zijn opgenomen en in paragraaf 4.4 de uitkomsten van de parkeerbalans.

4.1 Algemeen kader

Gemeenten hanteren parkeernormen bij nieuwe ontwikkelingen om parkeeroverlast in de omgeving te voorkomen. Conform de Nota Parkeernormen 2011 zijn ontwikkelaars in beginsel verplicht om aan deze parkeernorm op *eigen terrein* te voldoen (gemeentelijke parkeereis). Zowel de parkeernormering als de mogelijkheid om hiervan af te wijken zijn op basis van de wet op de ruimtelijke ordening juridisch verankerd in het bestemmingsplan en/of de gemeentelijke bouwverordening.

Een parkeerbalans is een *middel* om te komen tot een cijfermatig inzicht om de (on)balans tussen *parkeervraag* en *parkeeraanbod* binnen een bepaald gebied te berekenen. Nieuwe ontwikkelingen zijn vaak de aanleiding voor het opstellen van een parkeerbalans om zo vast te kunnen stellen wat er in kwantitatieve zin moet gebeuren om te voorkomen dat de parkeerbehoefte behorende bij het ontwikkelprogramma wordt afgewenteld op de omgeving. De stap na de uitvoering van de berekeningen is ook belangrijk: hoe worden de cijfers geïnterpreteerd, welke conclusies zijn hieruit op te maken en op hoe kan er op slimme en praktische wijze invulling worden gegeven aan de parkeeropgave? De conclusies en aanbevelingen in de voorliggende rapportage kunnen derhalve het vertrekpunt vormen voor toekomstige beleidsafwegingen en keuzes ten aanzien van functies en de realisatie van bijbehorende parkeervoorzieningen.

4.2 Werkwijze

Bij het opstellen van een parkeerbalans is het van belang om een goed onderscheid te maken tussen de kwantitatieve (feitelijke) en kwalitatieve (beleidsmatige) gegevens.

Kwantitatieve gegevens zijn feitelijke gegevens zoals:

- Aantallen woningen, m² bvo winkels m² bvo kantoor, overige functies;
- Toekomstige ontwikkelingen;
- De aanwezige parkeercapaciteit in (aangrenzende) deelgebieden.

Kwalitatieve gegevens zijn gegevens die afhankelijk kunnen zijn van gemeentelijk beleid en waarvoor keuzes mogelijk zijn. Dit betreft onder andere:

- Gemeentelijke parkeernormen van de verschillende functies;

- (Maximale) loopafstanden tussen de parkeervoorzieningen en de functies: overloopmogelijkheden tussen deelgebieden;
- Dubbelgebruik en de beleidsregels daaromtrent, waarbij gebruik kan worden gemaakt van de aanwezigheidspercentages uit de CROW richtlijnen;
- Uitgiftebeleid van vergunningen, ontheffingen en abonnementen.

Het benodigde aantal parkeerplaatsen (de parkeervraag) wordt ingeschat op basis van de gemeentelijke parkeernormen. Deze berekening geeft inzicht in de ‘theoretische’ parkeerbalans van de toekomstige ontwikkelingen.

4.2.1 Parkeernormen en aanwezigheidspercentages

De parkeernormen in Zoetermeer zijn gebaseerd op de parkeerkencijfers uit publicatie 182 van het CROW. Parkeerkencijfers zijn op de praktijk gebaseerde cijfers. Het CROW geeft richtlijnen voor het parkeerkencijfer per functie en klasse van stedelijkheid. De Zoetermeerse parkeernormen zijn onlangs geactualiseerd en worden binnenkort als onderdeel van de Nota Parkeren 2011 ter vaststelling aan de gemeenteraad aangeboden. De parkeerbehoefte van de ontwikkelingen Culturele As wordt op basis van de vastgestelde parkeernormen uit de Beleidsnota Parkeren 2005 berekend, omdat het stedenbouwkundig programma reeds door de gemeente is vastgesteld en bij de ontwikkelingen rekening wordt gehouden met de toen geldende parkeernota. Voor de andere ontwikkelingen is geanticipeerd op de nieuwe parkeernota die reeds in inspraak is geweest.

Per functie/bestemming wordt door Zoetermeer een breedte (minimum en een maximum) van de toe te passen norm aangegeven. Standaard gaat Zoetermeer bij de beoordeling van bouwplannen en het bepalen van de gemeentelijke parkeereis momenteel uit van de minimum parkeernorm, wat de absolute ondergrens aangeeft ten aanzien van het te realiseren aantal parkeerplaatsen. Deze insteek vormt ook het vertrekpunt bij de berekening van de ‘theoretische’ parkeerbalans.

In de parkeernormen van Zoetermeer uit 2005 wordt geen specifiek onderscheid gemaakt in het aandeel vaste gebruikers en het aandeel bezoek. In de berekeningen wordt dit onderscheid wel inzichtelijk gemaakt (conform de geactualiseerde parkeernormen). Afhankelijk van het type functie kunnen de wensen en eisen ten aanzien van de parkeerplaatsen voor vaste gebruikers en bezoekers namelijk variëren, waardoor verschillende parkeeroplossingen nodig zijn. Sommige functies wensen bijvoorbeeld plaatszekerheid of accepteren een maximale loopafstand. Voor de splitsing in *aandeel vast* en *aandeel bezoek* is zoveel mogelijk gebruik gemaakt en aansluiting gezocht bij de geactualiseerde Nota Parkeernormen 2011.

Om de mogelijkheden van dubbelgebruik in kaart te brengen is gebruik gemaakt van de aanwezigheidspercentages conform publicatie 182 van het CROW. Voor de functie horeca is maatwerk toegepast. Een belangrijk deel van de horecabezoekers bezoeken tevens de winkels en overige voorzieningen in de Dorpsstraat en het Stadshart. Om dubbeltelling te voorkomen wordt bij het opstellen van de parkeerbalans ‘slechts’ een beperkt deel van de theoretische parkeerbehoefte meegenomen. Voor de horeca is mede op basis van praktijkervaringen in andere steden een inschatting gemaakt van het toe te passen aanwezigheidspercentage dat aansluit op ‘solitair’ horecabezoek.

Bijlage 4 bevat een overzichtskartaal van de relevante ontwikkelingen en projecten die zijn meegenomen in de toekomstige parkeerbalans. **Bijlage 5** bevat een overzicht van de gehanteerde parkeernormen en aanwezigheidspercentages.

4.3 Beschrijving toekomstige ontwikkelingen

In deze paragraaf volgt een beschrijving van de ontwikkelingen in de Dorpsstraat en omgeving. Een belangrijke ontwikkeling in de (omgeving van de) Dorpsstraat betreft de Culturele As, met onder andere de ontwikkeling van het Stadsforum. Daarnaast zijn er diverse kleinere ontwikkelingen in zowel de west- als in de oostzijde van de Dorpsstraat. Niet alle ontwikkelingen hebben een effect op toekomstige parkeersituatie, omdat deze voorzien in voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein.

Voor de toekomstige situatie is in overleg met de gemeentelijke projectleider en diverse beleidsadviseurs bepaald welke belangrijke projectontwikkelingen al voldoende zijn uitgekristalliseerd om input te zijn voor de parkeerbalans.

De hieronder genoemde ontwikkelingen betreffen concrete projecten waarvan het DO Stedenbouw in december 2008 door de gemeenteraad is vastgesteld of waarvoor reeds een bouwaanvraag is ingediend. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de verdere uitwerking van de programma-onderdelen nog dient plaats te vinden en voor met name het Stadforum nog scenario's en programma's worden uitgewerkt. Daarnaast gaan we op dit moment uit van de omvang van een aantal ontwikkelingen die conform bestemmingsplan maximaal mogelijk wordt gemaakt. In de praktijk kan dit dus minder worden.

Initiatieven en ontwikkelingen die nog niet zijn vastgesteld en waarover enkel verkennend wordt gesproken, hebben de voornoemde status niet en zijn daarom niet meegenomen in dit onderzoek. De ontwikkelingen met bijbehorende indicatie van het bouwprogramma die in deze paragraaf worden beschreven zijn in de parkeerbalans opgenomen.

4.3.1 Ontwikkelingen Culturele As

De te ontwikkelen 'Culturele As' bevindt zich aan de Dobbepas. De Culturele As bestaat uit een looproute vanaf de Delftsewallen en het Nicolaasplein naar de Markt, het Zuidwaarts en het Stadhuisplein. Door deze looproute ontstaat er een directere loopverbinding tussen de Dorpsstraat en de Markt. Rondom de plas zal een aantrekkelijk verblijfsgebied ontstaan waar ruimte is voor toevoeging van diverse functies horeca, wonen en detailhandel. Onderdeel van de Culturele As is het Stadsforum met een vestiging van een museum en nieuwe horecavoorzieningen, mogelijk in combinatie met de inpassing van de bibliotheek (vanuit het Stadshart).

Naam ontwikkeling	Locatie	Indicatie bouwprogramma	Opmerkingen / uitgangspunten
Markt/Marseillepad	1. Markt	126 m2 bvo detailhandel	De weekmarkt zal op zaterdag worden verplaatst. Op de Markt zullen op zaterdag 118 pp. beschikbaar komen.
	2. Marseillepad	190 m2 bvo horecafunctie	
Dobbegebied	3. Dobbe-eiland	250 m2 bvo horecafunctie 1.570 m2 bvo maatschappelijke voorzieningen	Parkeren wordt opgelost op eigen terrein (realisatie 20 pp.).
	4. Dobbepark	15 appartementen	
Nicolaasplein	5. Nicolaasplein	14 appartementen en bovenwoning (bestaand) 921 m2 bvo horeca of detailhandel 443 m2 detailhandel	Door de ontwikkeling vervalt parkeercapaciteit op het Nicolaasplein (68 pp.) en in de Dorpsstraat west (6 pp.). Parkeren tbv woningen (bewoners en hun bezoek) is op eigen terrein (20 pp.) in de geplande parkeervoorziening onder het Nicolaasplein.

Vuurtorenplein en Pastroorsbos	6. Vuurtorenplein	10 grondgebonden woningen 6 woon-werkeenheden	Parkeren voor vaste gebruikers (bewoners) vindt plaats op eigen terrein. Door deze ontwikkeling vervallen op de huidige locatie Vuurtorenplein 25 pp. Ten behoeve van bezoekers toekomstige ontwikkeling worden 20 pp. teruggebracht.
Stadsforum	7. Aan Dobbeplass	250 m2 bvo horecafunctie 1.150 m2 bvo museale functie 1.600 m2 bvo bibliotheek	

Tabel 17: Ontwikkelingen Culturele As

Conform het DO Stedenbouw dat in december 2008 door de gemeenteraad is vastgesteld wordt ten behoeve van de ontwikkelingen Culturele as voorzien in een parkeergarage van ca. 120 pp. onder het Nicolaasplein.

4.3.2 Ontwikkelingen Dorpsstraat oost

De ontwikkeling in Dorpsstraat oost (ten oosten van de Delftsewallen) bestaan uit de uitbreiding van het aantal woningen. Voor de in tabel 18 genoemde ontwikkelingen is een omgevingsvergunning aangevraagd en/of verleend. Deels zijn de projecten in uitvoering. In totaal worden 35 appartementen aan de Dorpsstraat toegevoegd.

Naam ontwikkeling	Locatie	Indicatie bouwprogramma	Opmerking / uitgangspunten
Plan Hekker	8. Dorpsstraat 95/97	circa 11 kleine appartementen	
Ontwikkelingen woningen Dorpsstraat	9. Dorpsstraat 127 – 133	3 grote appartementen 10 appartementen	De grote appartementen beschikken over 1 pp. op eigen terrein.
Ontwikkelingen woningen Dorpsstraat	10. Dorpsstraat 155	11 kleine appartementen en functieverandering winkel	Ten behoeve van de realisatie van 11 appartementen verdwijnt een woonhuis. Uitgangspunt is dat de functieverandering van de winkel geen effect heeft op de parkeersituatie.

Tabel 18: Ontwikkelingen in de Dorpsstraat (oostzijde)

4.3.3 Overige ontwikkelingen

De overige ontwikkelingen bevinden zich ten noorden van de Dorpsstraat. De ontwikkeling van het amateurtoneeltheater betreft de toevoeging van een zaal met maximaal 250 stoelen ten behoeve van deze amateurtoneelgroep. Deze ontwikkeling betreft op dit moment een ambitie van het college, die op haalbaarheid en inpasbaarheid (locatieonderzoek) wordt onderzocht. Daarnaast bevinden zich de ontwikkelingen Park Palenstein en Palenstein (vlek A en F) in deze omgeving. De herontwikkeling van Palenstein voorziet volledig in zijn eigen parkeerbehoefte en zal dus geen effect hebben op de parkeersituatie in de directe omgeving. Deze ontwikkeling betreft een vastgesteld programma dat deels ook al in uitvoering is.

Naam ontwikkeling	Locatie	Indicatie bouwprogramma	Opmerking / uitgangspunten
Amateurtoneeltheater	11. Naast CKC	2.250 m ² bvo toneel / max. 250 stoelen.	Voorstellingen worden georganiseerd op woensdag en in het weekend. De horecafunctie zal vermoedelijk worden gedeeld met het CKC.
Park Palenstein	12. Bernhardschoollocatie	Parkgroen met openluchttheater	Door realisatie van het park worden 69 tijdelijke parkeerplaatsen aan de Osylaan opgeheven. Daarnaast worden 11 openbare parkeerplaatsen gecompenseerd. Het openluchttheater beschikt niet over een horecafunctie.
Palenstein (vlek A en F)	13. Osylaan / Ambachtsherenlaan	8 woningen vrije sector 34 woningen sociale huur 60 huurwoningen vrije sector gezondheidscentrum, commerciële voorzieningen en basisschool	De ontwikkeling voorziet volledig in de eigen parkeerbehoefte. Ontwikkeling parkeergarage met 133 pp. en 80 pp. op maaiveld.

Tabel 19: Overige ontwikkelingen omgeving Dorpsstraat

De tijdelijke parkeerplaatsen op de Osylaan (69 pp.) zullen door de ontwikkeling van Park Palenstein worden opgeheven. De 11 aanwezige openbare parkeervoorzieningen (sectie 1c) worden gecompenseerd, maar is nog onderwerp van studie.

4.4 Parkeerbehoefte toekomstige ontwikkelingen

Het rekenen met dubbelgebruik van parkeervoorzieningen kan alleen indien meerdere functies gebruik kunnen maken van dezelfde parkeergelegenheid. Ten behoeve van de balans van de toekomstige ontwikkelingen is het gebied opgedeeld in Dorpsstraat west (gebied ten westen Delftsewallen) en Dorpsstraat oost (gebied ten oosten van de Delftsewallen). Het rekenen met dubbelgebruik over de ontwikkelingen in zijn totaliteit is niet realistisch gezien de (loop)afstanden tussen deze ontwikkelingen.

4.4.1 Ontwikkeling die voorzien in parkeerbehoefte

In de parkeerbalans is er rekening mee gehouden dat diverse ontwikkelingen op eigen terrein in hun parkeerbehoefte voorzien. Zo voorziet de woonfunctie in de ontwikkeling Culturele As volledig in de parkeerbehoefte op eigen terrein in de geplande voorziening onder het Nicolaasplein. Het betreft de volgende ontwikkelingen:

- **Appartementen Dobbepark** (ontw. 4): Ontwikkeling 15 appartementen in het Dobbepark. Deze ontwikkeling voorziet in 20 pp. op eigen terrein en voorziet daarmee volledig in zijn parkeerbehoefte. Uitgangspunt is dat de parkeergelegenheid ook toegankelijk is voor bezoekers.
- **Appartementen Nicolaasplein** (ontw. 5): Ontwikkeling 14 appartementen voorziet volledig in eigen parkeerbehoefte (in de geplande parkeervoorziening Nicolaasplein, danwel in de nabijheid van de woning), voor zowel het bezoekers- als bewonersdeel.
- **Appartementen Vuurtorenplein** (ontw. 6): De grondgebonden woningen op het Vuurtorenplein voorzien in voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein voor wat betreft de parkeervraag van de bewoners (aandeel vaste gebruikers). Ten behoeve het bezoek van bewoners zal een terrein van 20 pp. worden teruggebracht;

- **Appartementen Dorpsstraat** (ontw. 9): De drie (grotere) appartementen in de ontwikkeling Dorpsstraat 127 – 133 voorzien ieder in 1 pp. op eigen terrein. In de balans wordt rekening gehouden met een parkeervraag van 1,6 pp. per appartement (type groot; normatieve parkeervraag). In de parkeerbalans wordt rekening gehouden met 0,3 pp. ten behoeve van bezoek en de resterende 0,3 pp. ten behoeve van vaste gebruikers.

Conform het DO Stedenbouw wordt in de ontwikkeling Culturele As voorzien in een parkeergarage van ca. 120 pp. onder het Nicolaasplein. Hiervan zijn circa 20 pp. ten behoeve van de appartementen (en hun bezoek) in de ontwikkeling Nicolaasplein. De overige 100 pp. zijn bestemd voor de overige functies) van de ontwikkeling Culturele As (horeca, detailhandel, museum, bibliotheek. De gemeente laat op dit moment een strategisch locatieonderzoek uitvoeren door adviesbureau Oranjewoud naar alternatieve voorkeurslocaties voor deze parkeervoorziening.

4.4.2 Uitgangspunten parkeerbalans

Bij de uitwerking van de parkeerbalans zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Voor de ontwikkelingen Culturele As is de parkeernorm uit de Beleidsnota Parkeren (juni 2005) als uitgangspunt gehanteerd, omdat het stedenbouwkundig programma reeds is vastgesteld door de gemeenteraad en bij de ontwikkelingen rekening wordt gehouden met de toen geldende parkeernorm. Voor de ontwikkelingen in Dorpsstraat oost en ten behoeve van het amateurtoneeltheater is de parkeernorm van 2011 gehanteerd;
- Voor de horeca op het Marseillepad (2) en het Dobbe-eiland (3) wordt uitgegaan van een norm die hoort bij de parkeernorm voor café/bar-functie;
- In het bestemmingsplan worden in de plint van de bebouwing op het Nicolaasplein (5) de functies horeca, detailhandel en atelier mogelijk gemaakt. Voor deze functie is een parkeernorm aangehouden voor een café/barfunctie. De parkeerbehoefte voor detailhandel en café/bar ontloopt elkaar niet veel, alleen het moment waarop de parkeervraag zich voordoet verschilt. De uiteindelijke invulling bepaald de toekomstige parkeerbehoefte.
- Normen kunnen uitstekend worden toegepast voor solitaire functies. In binnenstedelijke gebieden vlakt de parkeerbehoefte af, doordat het bezoekdoel wordt gecombineerd met het bezoek aan andere functies. Dit is met name het geval bij horecafuncties. In ontwikkelingen als deze is de horecafunctie ondersteunend aan de aanwezige detailhandel en vullen deze functies elkaar aan. In de aanwezigheidspercentages is rekening gehouden met het feit dat de helft van de bezoekers van de horeca dit bezoek combineert met een bezoek aan de detailhandel (tijdens openingstijden), om zodoende 'dubbeltellingen' te voorkomen. In de parkeerbalans wordt verondersteld dat de helft van de toekomstige horeca (café/barfunctie) ondersteunend is aan de detailhandel. Dit betekent dat de andere helft van deze horeca voldoende aantrekkingskracht heeft om ook buiten de openingstijden van de winkels (zelfstandig) bezoekers te trekken. Dit uitgangspunt is verwerkt in de aanwezigheidspercentages (zaterdagavond 50% 'aanwezigheid').

In de parkeerbalans is er rekening mee gehouden dat de restaurantfunctie in het Stadsforum buiten openingstijden van de detailhandel (avonduren) zelfstandig publiek trekt. Het aanwezigheidspercentage is op dat moment conform de aanwezigheidspercentages van het CROW (zaterdagavond 100%; werkdagavond 90%).

- Op basis van de laatste inzichten in het kader van het opstellen van een programma voor het Stadsforum (7) wordt uitgegaan van 3.000 m² bvo. De museale functie kent in de

balansberekening een oppervlakte van 1.150 m² bvo en de horeca 250 m² bvo. De bibliotheekfunctie heeft een oppervlakte van 1.600 m² bvo. Voor de horecafunctie in het Stadsforum wordt in het bestemmingsplan uitgegaan van categorie 1 en 2 van de Staat van Horeca activiteiten. Binnen deze categorie vallen zowel een café/bar- als een restaurantfunctie. Het uitgangspunt is de 'hoge' norm voor een restaurantfunctie. Een restaurantfunctie heeft een grotere parkeerbehoefte dan een café/bar-functie;

- Maatschappelijke doeleinden is binnen de CROW-richtlijn en de Zoetermeerse parkeernorm (2005) geen standaard functie. De functie maatschappelijke voorzieningen op het Dobbeiland (3) is daarom gelijkgesteld aan 'kantoren met baliefunctie' conform de CROW-richtlijn, met een minimale norm van 2,0 pp. per 100 m² bvo (aandeel bezoekers 20%), waarbij de functie tevens een parkeerbehoefte heeft op zaterdagmiddag (aanwezigheidspercentage van 60%). Afhankelijk van de invulling van deze functie kan een meer nauwkeurige parkeernorm en aanwezigheidspercentage worden bepaald;
- De aanwezigheidspercentages zijn ontleend aan de Crow-publicatie en de Nota Parkeernormen 2011. Voor wat betreft de functie detailhandel is het aanwezigheidspercentage op basis van praktijkervaring op koopavond gesteld op 70%, ipv 100% zoals in het verleden gebruikelijk was. Dit vanwege de landelijke trend dat de koopavond aan populariteit verminderd door het toenemende aantal koopzondagen. NB: Indien we zouden uitgaan van een (minder realistisch) aanwezigheidspercentage van 100% op de koopavond, heeft dit geen effect op het maatgevende moment zaterdagmiddag.
- Conform opgave van de gemeente Zoetermeer organiseert het amateurtoneeltheater voorstellingen op woensdagmiddag en in het weekend. Hier zijn de aanwezigheidspercentages op afgestemd.

4.4.3 Parkeerbehoefte ontwikkelingen

Ten eerste is de parkeerbehoefte van de toekomstige ontwikkelingen sec in kaart gebracht. In deze berekening wordt geen rekening gehouden met dubbelgebruik, wat een **theoretische bovengrens** oplevert. Vervolgens zijn de mogelijkheden van dubbelgebruik (gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen) in kaart gebracht. Dit is gedaan voor zowel de totale parkeervraag (1) als de parkeervraag uitgesplitst naar aandeel vaste gebruikers en aandeel openbaar (2). In het geval alle parkeerplaatsen dubbel te gebruiken zijn door zowel bezoekers als vaste gebruikers levert dit een **absolute ondergrens** op.

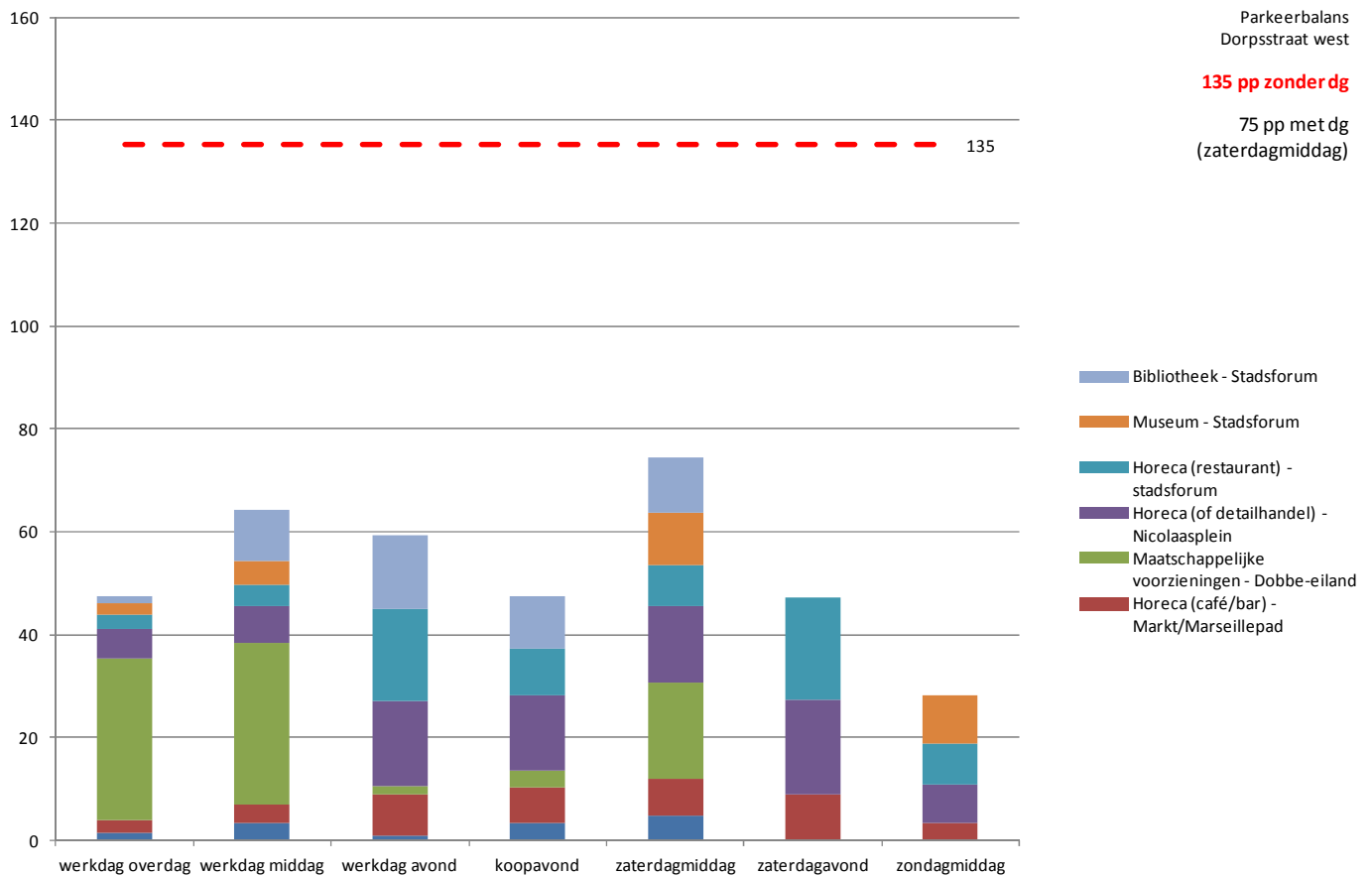
Bijlage 5 geeft een overzicht van de gehanteerde parkeernormen en aanwezigheidspercentages.

Bijlage 6 geeft een overzicht uitgevoerde parkeerbalansberekeningen voor de totale parkeerbehoefte, aandeel vaste gebruikers en aandeel bezoekers.

Parkeerbehoefte Dorpsstraat west

Op basis van de in paragraaf 4.4.2 genoemde uitgangspunten, waarbij tevens rekening gehouden wordt met de ontwikkelingen die voorzien in hun eigen parkeerbehoefte, is de parkeervraag voor de ontwikkelingen Dorpsstraat west in totaal 135 pp. (zonder toepassing van dubbelgebruik (zie afbeelding 20)). Indien rekening wordt gehouden met de mogelijkheden van dubbelgebruik bedraagt de parkeerbehoefte **75 parkeerplaatsen**. De parkeerpiek voor de totale parkeerbehoefte met dubbelgebruik (bij maximale uitwisseling) is de zaterdagmiddag.

Hiervan zijn 54 pp. toe te rekenen aan het gebruik door bezoekers en 21 pp. aan vaste gebruikers (werknemers).



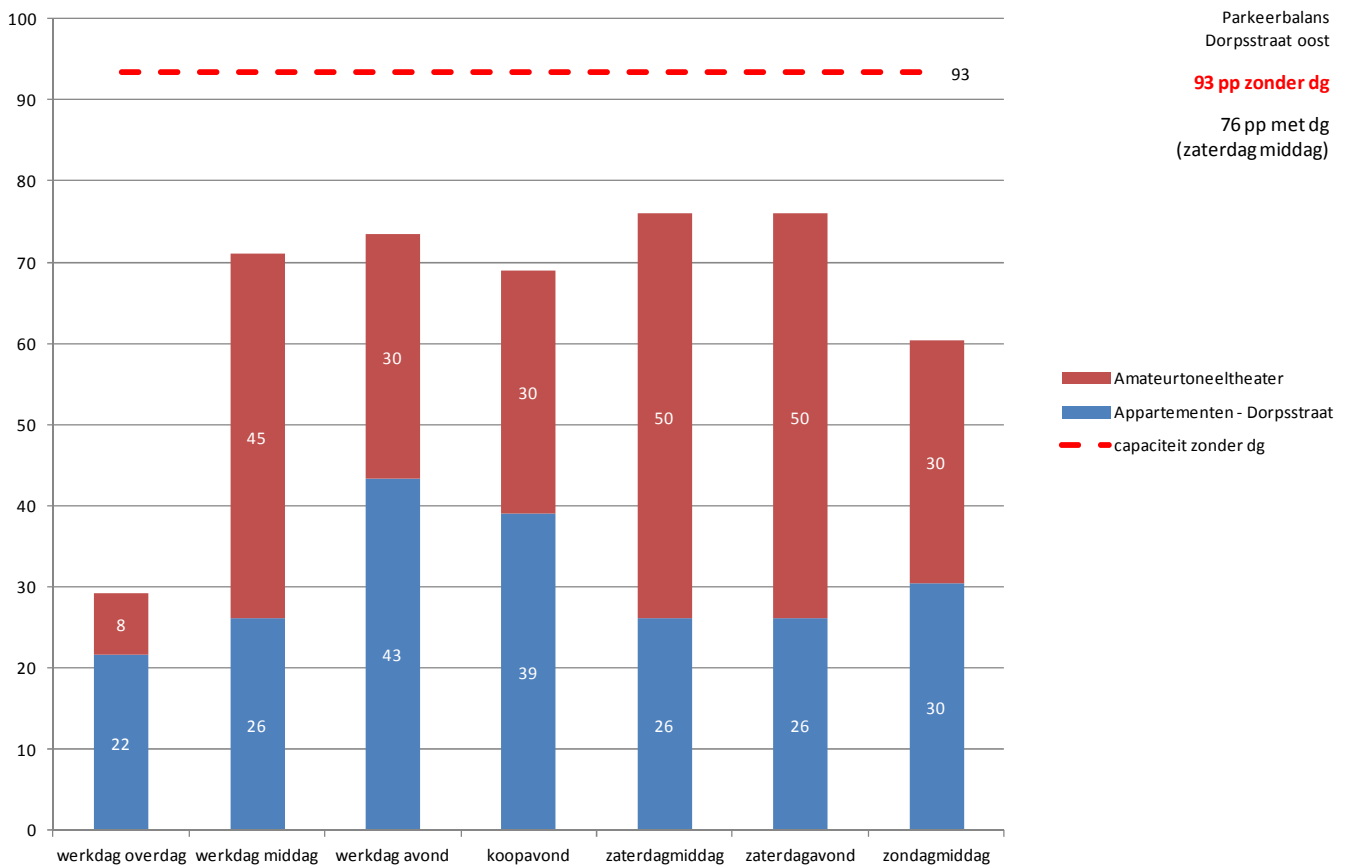
Afbeelding 20: parkeervraag ontwikkelingen Dorpsstraat west (met en zonder toepassing van dubbelgebruik)

Parkeerbehoefte Dorpsstraat oost

De parkeerbehoefte van de ontwikkelingen in Dorpsstraat oost bedraagt, inclusief de parkeervraag van de ontwikkeling 'amateurtoneeltheater' 93 pp. (zonder toepassing van dubbelgebruik (zie afbeelding 21)). Indien rekening wordt gehouden met de mogelijkheden van dubbelgebruik bedraagt de parkeerbehoefte **76 parkeerplaatsen**. De parkeerpiek voor de totale parkeerbehoefte met dubbelgebruik (bij maximale uitwisseling) is de zaterdagmiddag, wat tevens het maatgevende moment van de Dorpsstraat is.

De ontwikkelingen van de woningen in de Dorpsstraat hebben een parkeerbehoefte van 43 pp., waarbij het maatgevend moment de werkdag avond is (100% aanwezigheid). Hiervan worden 33 pp. gebruikt door bewoners en 11 pp. ten behoeve van het bezoek van bewoners. Op zaterdagmiddag zijn dit respectievelijk 20 pp. (aandeel bewoners) en 6 pp. (aandeel bezoekers).

Het amateurtoneeltheater kent een normatieve parkeervraag van 50 pp., waarvan het merendeel (47 pp.) bestemd is voor bezoek.



Afbeelding 21: parkeervraag ontwikkelingen Dorpsstraat oost, inclusief het amateurtoneeltheater (met en zonder toepassing van dubbelgebruik)

5 Advies uitbreiden parkeercapaciteit

5.1 Resumé parkeerbehoefte toekomstige ontwikkelingen

De huidige parkeersituatie in de Dorpsstraat is in kaart gebracht met behulp van parkeertellingen. De theoretische parkeerbalans van de toekomstige ontwikkelingen en de analyse van de parkeertellingen vormt vervolgens de basis voor de doorrekening van het in de toekomst benodigde aantal parkeerplaatsen

In hoofdstuk 4 zijn de toekomstige ontwikkelingen en de bijbehorende parkeerbehoefte gepresenteerd. Samengevat ziet de parkeerbehoefte waar nog niet in wordt voorzien door parkeren op eigen terrein, op de volgende momenten er als volgt uit:

Deelgebied	Parkeerbehoefte		
	Werkdagmiddag	Koopavond	Zaterdagmiddag
Ontwikkelingen Dorpsstraat west	64	47	75
Ontwikkelingen Dorpsstraat oost (excl. amateurtoneeltheater)	26	39	26
Amateurtheater	45	30	50

Tabel 22: Parkeervraag toekomstige ontwikkelingen per deelgebied (met toepassing dubbelgebruik)

5.2 Compensatie verdwijnen parkeercapaciteit

Door de ontwikkeling Culturele As en het Park Palenstein worden twee parkeerlocaties opgeheven. In Dorpsstraat west verdwijnt de openbare parkeergelegenheid op het Nicolaasplein ten behoeve van het toekomstig programma aan functies, waaronder de ondergrondse parkeervoorziening. Vanwege de ontwikkeling Park Palenstein verdwijnen tijdelijke parkeerplaatsen aan de Osyiaan. Daarnaast verdwijnt de parkeerlocatie Vuurtorenplein, maar wordt deze in de toekomstige ontwikkeling voor een belangrijk deel gecompenseerd. Om te bezien wat het effect is van het verdwijnen van parkeercapaciteit worden de uitgevoerde parkeeronderzoeken als basis gebruikt (feitelijk gebruik terreinen).

NB: Voor de parkeersituatie op een doordeweekse dag baseren we ons op het parkeeronderzoek uit 2009 (meting donderdag om 10:30 uur). Het huidige gebruik op de koopavond en zaterdagmiddag zijn gebaseerd op de onderzoeksgegevens uit 2011.

Compensatie parkeerplaatsen Nicolaasplein

Door de ontwikkelingen op het Nicolaasplein vervallen ten opzichte van de huidige situatie in totaal 68 pp en op de Dorpsstraat west 6 pp. Het parkeerterrein Nicolaasplein vervult in de huidige situatie een beperkte rol in het faciliteren van langparkeerders (bewoners en werknemers) en bezoekers. De parkeerplaatsen in Dorpsstraat west (6 pp.) worden in de huidige situatie nauwelijks gebruikt.

Op de koopavond (vrijdagavond) wordt het parkeerterrein iets beter gebruikt dan op zaterdagen. Het aantal bezette parkeerplaatsen bedraagt in 2011 op vrijdagavond circa 38 pp. (56% bezetting). Op zaterdag is de parkeerdruk op dit terrein lager. We gaan uit van een gemiddeld gebruik van ca. 20 pp op zaterdagmiddag.

Compensatie parkeerplaatsen Vuurtorenplein

De ontwikkeling van woningen op het Vuurtorenplein zorgt ervoor dat 25 pp. op de huidige locatie Vuurtorenplein komen te vervallen. In de toekomstige ontwikkeling Vuurtorenplein worden deze parkeerplaatsen echter voor een belangrijk deel gecompenseerd. Circa 20 openbare parkeerplaatsen worden ten behoeve van bezoekers van de toekomstige ontwikkeling en het huidige gebruik teruggebracht. De bezoekersvraag van de toekomstige ontwikkelingen is beperkt (op zaterdagmiddag ca. 6 pp.). Er worden op het maatgevend moment van de Dorpsstraat (zaterdagmiddag) voldoende parkeerplaatsen gecompenseerd in de toekomstige ontwikkeling om het huidige gebruik en de bezoekersvraag van toekomstige ontwikkelingen op te vangen. Op vrijdagavond wordt het parkeerterrein beter bezet dan op zaterdagmiddag, waarschijnlijk door bezoekers van het aanwezige restaurant. Op vrijdagavond is er restcapaciteit aanwezig op de Osyiaan en kan daar naar worden uitgeweken.

Compensatie tijdelijke parkeerplaatsen Osyiaan

Vanwege de ontwikkeling Park Palenstein worden de tijdelijke parkeerplaatsen aan de Osyiaan (tegenover de Bernhardschool) opgeheven. Het betreft in totaal 69 pp. gelegen in de blauwe zone. De parkeervoorziening aan de Osyiaan hoeft niet noodzakelijkerwijs gecompenseerd te worden. Dit terrein is tijdelijk in gebruik genomen als parkeervoorzieningen. Gezien het huidige gebruik van het terrein dient er wel rekening gehouden te worden met extra druk op de parkeervoorzieningen in de omgeving. Uit het uitgevoerde parkeeronderzoek blijkt dat het parkeerterrein op zaterdag gemiddeld voor 60% gebruikt wordt door voornamelijk bezoekers. Dit komt neer op een gebruik van ca. 40 parkeerplaatsen.

De 11 pp. ten behoeve van bewonersparkeren, gelegen aan de achterzijde van de Bernhardschool, worden verplaatst van de Osyiaan naar de Leidsewallen. Deze parkeerplaatsen worden daarmee volledig gecompenseerd.

Resumé

Voor wat betreft de vervallen parkeercapaciteit dient op basis van het feitelijke situatie op dit moment rekening te worden gehouden dat op zaterdagmiddag 60 voertuigen zullen uitwijken naar andere parkeerlocaties in de omgeving) ten gevolge van het verdwijnen van de locaties Nicolaasplein en Osyiaan (thv Bernhardschool). Doordeweeks en op koopavond ligt het geconstateerde gebruik iets lager.

Parkeerlocatie	capaciteit	Geconstateerd gebruik		
		Werkdagmiddag	Koopavond	Zaterdagmiddag
Nicolaasplein (incl. 6 pp. Dorpsstraat west)	74	31	38	20
Osyiaan (thv Bernhardschool)	69	26	19	40
totaal	143	57	57	60

Tabel 23: Geconstateerd gebruik parkeerlocaties Nicolaasplein en Osyiaan (thv Bernhardschool) op verschillende momenten in de week

Vanwege de toekomstige ontwikkelingen en de parkeerlocaties die zullen verdwijnen dient er rekening te worden gehouden met een extra parkeerbehoefte. Deze extra behoefte ziet er voor Dorpsstraat west en oost als volgt uit:

totaaloverzicht Dorpsstraat west	Werkdag overdag	Koopavond	Zaterdagmiddag
Behoefte toekomstige ontwikkelingen Culturele As	64	47	75
Compensatie vervallen parkeercapaciteit Nicolaasplein	31	38	20
totaal Dorpsstraat west	95	85	95

totaaloverzicht Dorpsstraat oost	Werkdag overdag	Koopavond	Zaterdagmiddag
Behoefte toekomstige ontwikkelingen Dorpsstraat oost	26	39	26
Behoefte toekomstige ontwikkeling Amateurtoneeltheater	45	30	50
Compensatie vervallen parkeercapaciteit Osylaan	26	19	40
totaal Dorpsstraat oost	97	88	116

Tabel 24: Extra parkeerbehoefte ten gevolge van toekomstige ontwikkelingen en verdwijnen bestaande capaciteit

Voor beide zijde van de Dorpsstraat geldt dat er voor de zaterdagmiddag de grootste extra parkeerbehoefte bestaat.

5.3 Mogelijkheden inzet restcapaciteit openbare ruimte

Op basis van het uitgevoerde parkeeronderzoek kan worden bepaald in hoeverre restcapaciteit in de openbare ruimte eventueel kan worden ingezet ten behoeve van de toekomstige extra parkeerbehoefte (toekomstige ontwikkelingen of ter compensatie van vervallen parkeercapaciteit). Bij het inzetten van restcapaciteit in de openbare ruimte dient rekening te worden gehouden dat de toekomstige parkeersituatie acceptabel blijft (par. 5.3.1).

5.3.1 Acceptabele parkeersituatie

Van een acceptabele parkeersituatie is sprake als de zoektijd naar een parkeerplaats beperkt blijft en de loopafstand naar de bestemming acceptabel is. Wanneer de zoektijd toeneemt, zal de bereikbaarheid van een locatie afnemen en de verkeersoverlast voor de omgeving toenemen. Binnen de gemeente Zoetermeer wordt naar aanleiding van het onderzoek door de gemeente Zoetermeer uit 2008 een parkeerdruk van 85% als 'norm' gebruikt voor een acceptabele parkeersituatie.

Er dient daarbij tevens gekeken te worden naar de maximaal acceptabele loopafstanden voor de verschillende doelgroepen. Het gehanteerde uitgangspunt voor de maximaal acceptabele loopafstand voor de bezoekers van de winkels in de Dorpsstraat is conform de Nota Parkeernormen 2011 450 meter. Een beschouwing over deze maximaal acceptabele loopafstanden is opgenomen in **bijlage 7**.

Bij de beoordeling van de toekomstige parkeersituatie wordt deze 'norm' toegepast en bekeken of de parkeervraag en het parkeeraanbod met elkaar in balans zijn. Bij een parkeerdruk lager dan 90% is dit in de praktijk het geval. Bij een parkeerdruk hoger dan 90% zijn er nog parkeerplaatsen beschikbaar, maar wordt niet meer gesproken van in balans zijn. Echter, op piekmomenten is het in de regel acceptabel dat de parkeerdruk gedurende korte tijd de 100% benadert.

5.3.2 Beschikbare restcapaciteit bestaande situatie

Dorpsstraat oost

De meeste parkeerlocaties in de omgeving van de Dorpsstaat (oostzijde) bieden op basis van de uitgevoerde parkeeronderzoeken beperkte mogelijkheden voor het faciliteren van extra parkeerbehoefte. Restcapaciteit is op zaterdagmiddag om 14:00 op de meeste parkeerlocaties van de Dorpsstraat oost nagenoeg niet aanwezig. Een uitzondering hierop is de parkeergarage Osyiaan. Op basis van de uitgevoerde metingen op zaterdag blijkt dat de parkeergarage Osyiaan meestal minder goed gebruikt wordt (vult zich als laatste).

De gemiddelde bezetting op zaterdagmiddag van de parkeerlocatie Osyiaan (parkeergarage en parkeren bovenop) bedraagt 65%. Daarbij staat de locatie op het maaiveld in de regel helemaal vol (vult zich als eerste). Restcapaciteit is aanwezig op de hellingbaan naar de parkeergarage en in de parkeergarage zelf (capaciteit 189 pp.). Op een gemiddelde zaterdag is hier een bezetting van tussen de 74 pp. en 95 pp. waargenomen, met een duidelijke piek op zaterdag 27 augustus. Dit betekent dat circa de helft van de parkeercapaciteit op een gemiddelde zaterdag onbenut blijft (ca. 90 pp.) (par. 3.1).

De restcapaciteit die is geconstateerd in de parkeergarage van de Osyiaan kan worden gebruikt voor het oplossen van extra parkeerbehoefte. De parkeerlocatie dient voor de gebruikers dan wel bekend te worden. Bij het inzetten van deze capaciteit moet men er rekening mee houden dat op een aantal piekmomenten per jaar de parkeerdruk kan oplopen (tot 100%) en bezoekers moeten uitwijken.

Dorpsstraat west

Aan de westkant van de Dorpsstraat is voldoende parkeercapaciteit aanwezig. Echter, de meeste parkeerlocaties vormen onderdeel van de toekomstige ontwikkelingen en zullen op termijn geheel of gedeeltelijk gaan verdwijnen.

De parkeerlocaties aan de Engelandlaan- en de Frankrijklaan worden op koopavonden en in het weekend beperkt gebruikt. Gezien de loopafstand naar deze parkeervoorzieningen is dit een minder voor de hand liggend alternatief om in te zetten ten behoeve van de ontwikkelingen Culturele As. De Markt biedt echter wel mogelijkheden voor het oplossen van (een deel) van de parkeervraag van de ontwikkelingen Culturele As. Immers heeft dit project tevens als inzet om het Stadshart te verbinden met het winkelgebied Dorpsstraat, waardoor de loopafstanden naar de Markt korter worden. Vanaf het Stadsforum zal in de toekomstige situatie de loopafstand naar de Markt circa 200 meter bedragen.

De warenmarkt wordt momenteel op de locatie de Markt tweemaal per week gehouden. Na afronding van (een deel van) het centrum van de wijk Oosterheem wordt de warenmarkt van de dinsdag verplaatst naar Oosterheem. De warenmarkt blijft op zaterdag plaatsvinden op de huidige locatie. Wegens herinrichting van het openbaar gebied van de Markt en het Marseillepad zal de toekomstige warenmarkt op zaterdag in een lintvorm plaatsvinden en zodanig worden opgesteld dat de parkeerplaatsen op de Markt ook op zaterdag de gehele dag te gebruiken zijn als parkeervoorziening. De toekomstige 118 parkeerplaatsen kunnen een belangrijke rol vervullen in het oplossen van (een deel van) de parkeerbehoefte van de ontwikkelingen in Dorpsstraat west (Culturele As).

Op koopavond (vrijdagavond) is het gebruik van de Markt tevens beperkt. Zowel in de meting van 2011, als die in 2009 is een bezetting geconstateerd van 22 voertuigen. Op zaterdag zal een beperkt deel van de parkeerplaatsen op de Markt worden bezet door andere doelgroepen (o.a. bezoekers Markt). De aanwezige restcapaciteit wordt ingeschat op respectievelijk 100 pp. op zaterdag en 96 pp. op koopavond. Doordeweeks wordt de Markt beter gebruikt door met name langparkeerders (werknemers met een parkeervergunning). In het parkeeronderzoek van 2009 is een aanwezigheid geconstateerd van 165 voertuigen op de Markt. Op de Markt is doordeweeks in de huidige situatie dus nagenoeg geen restcapaciteit aanwezig. Dit geldt tevens voor de verderop gelegen parkeerterreinen aan de Engelandlaan en Frankrijklaan.

Daarnaast wordt aan de zijde van de Dorpsstraat west in het bestemmingsplan ter hoogte van de Bijdorplaan een parkeerterrein met een capaciteit van 70 pp. mogelijk gemaakt (loopafstand naar Culturele As bedraagt ca. 400 meter). Dit parkeerterrein is nog niet gerealiseerd. Voor het parkeren van bezoekers van de Culturele As is de locatie Bijdorplaan een minder geschikte locatie, onder andere door het ontbreken 'zicht' op de bestemming vanwege de fysieke beperkingen op de looproute van de Bijdorplaan naar de Culturele As (barrière spoorverbinding). Daardoor ontbreekt op dit moment een logische looproute tussen de Bijdorplaan en de Dorpsstraat. Mogelijk kan de locatie wel bijdragen aan het parkeren ten behoeve van bezoekers als de parkeervoorziening en de looproute naar de Culturele As duidelijk wordt aangegeven en aantrekkelijk gemaakt wordt. Werknemers zijn makkelijker te verleiden gebruik te maken van parkeervoorzieningen die verder van de eindbestemming afliggen. Voor hen is het aspect 'gratis zijn' van meer doorslaggevend belang dan de aantrekkelijkheid van de looproute. Bovendien zijn zij bereid verder te lopen (800 meter).

5.4 Parkeeroplossing toekomstige ontwikkelingen

Op basis van de informatie in de vorige paragrafen zijn onderstaande tabellen tot stand gekomen (tabel 25 en 26).

totaaloverzicht Dorpsstraat west	Werkdag overdag	Koopavond	Zaterdagmiddag
Behoefte toekomstige ontwikkelingen Dorpsstraat west	64	47	75
Compensatie vervallen parkeercapaciteit Nicolaasplein	31	38	20
totaal Dorpsstraat west	95	85	95

Tabel 25: Overzicht toe te voegen parkeercapaciteit voor Dorpsstraat west

Ten behoeve van de ontwikkelingen Culturele As en het verdwijnen van bestaande parkeercapaciteit dienen in Dorpsstraat west circa 95 pp. te worden toegevoegd (werkdag overdag en zaterdagmiddag). De geplande parkeervoorziening onder het Nicolaasplein ter grootte van 120 parkeerplaatsen (incl. bewonersparkeren appartementen Nicolaasplein) is voldoende om de toekomstige parkeerbehoefte van Dorpsstraat west te kunnen faciliteren. De parkeerbalans voor de ontwikkelingen Dorpsstraat west is daarmee sluitend.

De gemeente laat op dit moment een strategisch locatieonderzoek uitvoeren door adviesbureau Oranjewoud naar een alternatieve locatie voor een parkeervoorziening ten behoeve van de toekomstige parkeerbehoefte van Dorpsstraat. Restcapaciteit in de directe omgeving kan bijdragen aan een toekomstige parkeeroplossing. De parkeercapaciteit die beschikbaar komt op de Markt in het weekend is voldoende om de volledige extra parkeerbehoefte van de ontwikkeling Dorpsstraat west op te vangen. De doordeweekse dag (overdag) betreft in dat geval het knelpunt, omdat er doordeweeks op de Markt en in de omgeving (Engelse en Franse buurt) nagenoeg geen restcapaciteit

aanwezig is. Ook de mogelijk toekomstig te realiseren parkeerlocatie op de Bijdorplan kan onder voorwaarden een bijdrage leveren aan het oplossen van een deel van de extra parkeerbehoefte, zeker voor wat betreft het parkeren door werknemers. Als de parkeerlocatie duidelijk wordt aangegeven en de looproute richting Culturele As aantrekkelijk wordt gemaakt, kan de locatie bijdragen aan het parkeren ten behoeve van bezoekers van de Culturele As.

totaaloverzicht Dorpsstraat oost	Werkdag overdag	Koopavond	Zaterdagmiddag
Behoefte toekomstige ontwikkelingen Dorpsstraat oost	26	39	26
Behoefte toekomstige ontwikkeling amateurtoneeltheater	45	30	50
Compensatie vervallen parkeercapaciteit Osylaan	26	19	40
Inzet restcapaciteit parkeergarage Osylaan	-90	-90	-90
totaal Dorpsstraat oost	7	-2	26

Tabel 25: Overzicht toe te voegen parkeercapaciteit voor Dorpsstraat oost

De geconstateerde restcapaciteit in de parkeergarage Osylaan (ca. 90 pp. gedurende de week en in het weekend) kan worden ingezet ten behoeve van de ontwikkelingen Dorpsstraat oost.

In gebied Dorpsstraat oost bestaat met de inzet van de parkeergarage Osylaan op zaterdagmiddag een parkeertekort van 26 pp. Doordeweeks en op de koopavond is er voldoende parkeercapaciteit om de toekomstige extra parkeerbehoefte op te kunnen vangen.

5.5 Conclusie en vervolgstappen

Gezien het vervallen van enkele parkeerlocaties in zowel de west- als oostzijde van de Dorpsstraat (Nicolaasplein en Osylaan thv Bernhardschool), zal rekening moeten worden met een toenemende parkeerdruk op de bestaande parkeervoorzieningen.

De geplande parkeervoorziening onder het Nicolaasplein met een capaciteit van 120 parkeerplaatsen (incl. bewonersparkeren Nicolaasplein) is voldoende om de toekomstige parkeerbehoefte van Dorpsstraat west te kunnen faciliteren. De parkeerbalans voor de ontwikkelingen Dorpsstraat west is daarmee sluitend.

De gemeente laat op dit moment een strategisch locatieonderzoek uitvoeren naar een voorkeurslocaties voor een parkeervoorziening ten behoeve van de ontwikkelingen van de Culturele As. Bij het bepalen van de capaciteit van de toekomstige parkeeroplossing kunnen alternatieve oplossingen voorzien in een deel van de toekomstige parkeerbehoefte. Op basis van het parkeeronderzoek is in het weekend restcapaciteit geconstateerd op de Markt. Doordeweeks heeft (de omgeving van) de Markt op basis van het huidige gebruik geen restcapaciteit beschikbaar. Tevens kan onder voorwaarden het mogelijk toekomstige parkeerterrein (maaiveld) aan de Bijdorplan (70 pp.) bijdragen aan het oplossen van een deel van de toekomstige parkeerbehoefte.

In gebied Dorpsstraat oost bestaat op zaterdagmiddag een extra parkeerbehoefte van 116 pp. Een deel van deze parkeerbehoefte (ca. 90 pp.) kan worden gefaciliteerd in de parkeergarage Osylaan. Doordeweeks en op koopavond is er voldoende restcapaciteit in de parkeergarage Osylaan (en omgeving) om de toekomstige parkeerbehoefte van Dorpsstraat oost te kunnen faciliteren. In het gebied Dorpsstraat oost bestaat op zaterdagmiddag een resterende parkeerbehoefte van 26 pp. Hier lijkt dubbelgebruik in de parkeerbehoefte van beide deelgebieden mogelijk, onder de voorwaarde dat de toekomstige locatie van de parkeervoorzieningen voor beide gebieden *aantrekkelijk* is, vooral

qua loopafstanden. Tot slot kan worden geconstateerd dat zonder de ontwikkeling van het amateurtoneeltheater de restcapaciteit in de omgeving Dorpsstraat oost zou hebben volstaan.

De parkeerbalans is gebaseerd op de ontwikkelingen zoals verwoord in hoofdstuk 4 van deze rapportage en geeft een beeld van de eindsituatie als alle ontwikkelingen³ doorgaan. Hierbij is uitgegaan van de vastgestelde parkeernormen van de gemeente Zoetermeer, die op ervaringscijfers gebaseerd zo goed mogelijk de verwachte parkeerbehoefte aangeven. Uiteraard kunnen ontwikkelingen als het Stadsforum (incl. bibliotheek) en het amateurtoneeltheater bij eventuele knelpunten in de beschikbare parkeercapaciteit door middel van een vervoersplan de vraag naar parkeercapaciteit beïnvloeden.

De huidige economische recessie zorgt ervoor dat er minder parkeeruren in binnensteden worden gemaakt. De huidige winkelleegstand in de Dorpsstraat zal naar verwachting op enig moment minder worden, waardoor een mogelijke extra druk op de openbare ruimte ontstaat. Het is daarom aan te bevelen de parkeersituatie te blijven monitoren, maar vooral na te denken over de vraag waar eventuele extra parkeercapaciteit in de toekomst kan worden bijgemaakt. Bijvoorbeeld kan daarbij gedacht worden aan een eventuele uitbreiding van een huidige parkeerlocatie.

Verder moet geconstateerd worden dat een behoorlijk deel van de beschikbare plaatsen worden ingenomen door vergunninghouders. Zeker als het werknemers betreft is dit een groep die bereid is verder te lopen. Bovendien wordt het faciliteren van werknemersparkeren steeds minder gezien als een gemeentelijke verantwoordelijkheid. Qua zakelijke vergunningen dienen de volgende mogelijkheden te worden overwogen:

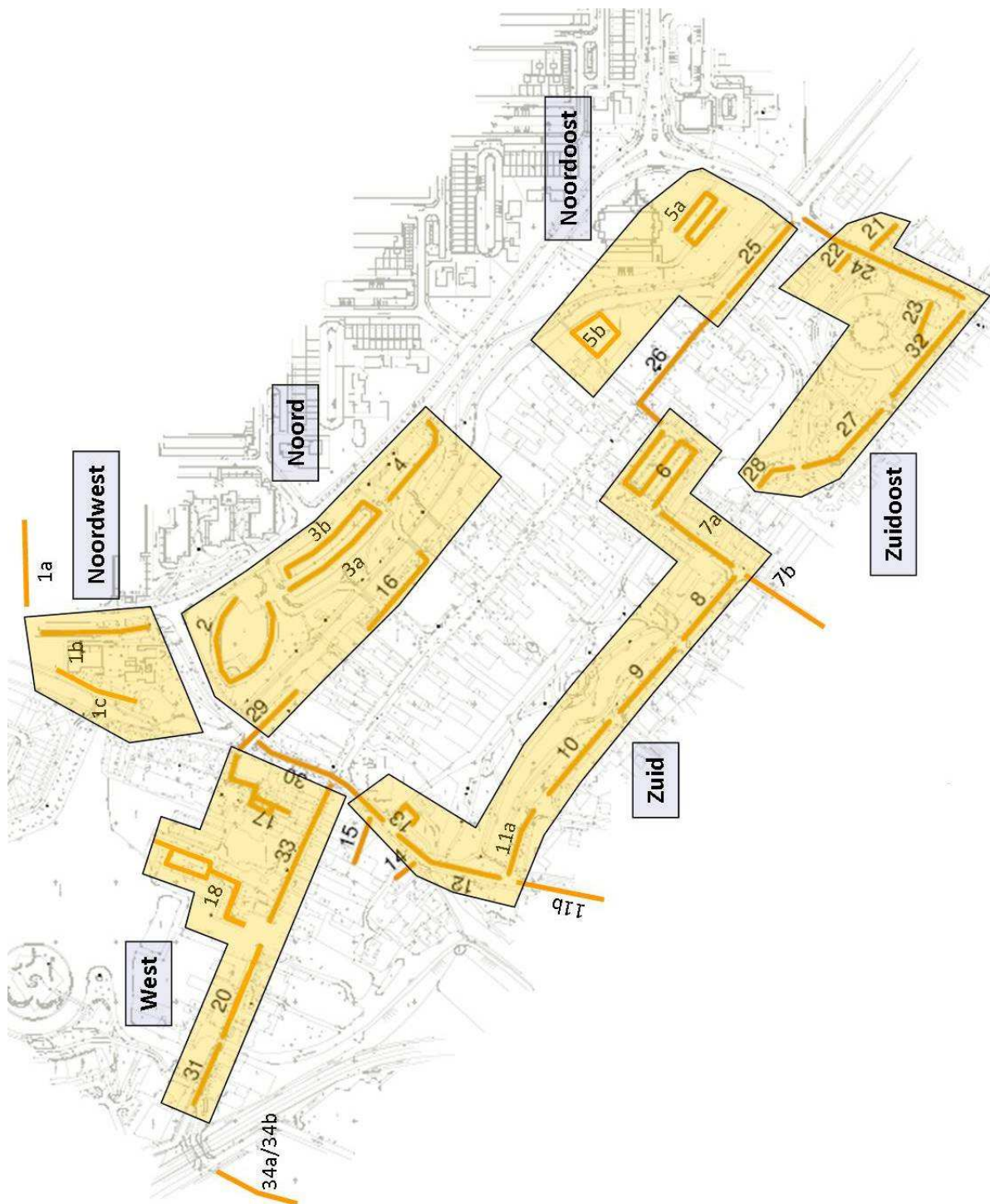
- Minder zakelijke vergunningen verstrekken. Dit kan door middel van een wachtlijst of door hogere aantallen per onderneming (veel) duurder te maken.
- Selectiever te zijn met de locaties waar men met een (zakelijke) vergunning mag parkeren (zeer beperkt op plaatsen met loopafstanden kleiner dan 450 meter; verder weg geen bezwaar).
- Zakelijke vergunninghouders te verwijzen naar minder aantrekkelijke plaatsen, zoals de parkeergarage aan de Osylaan (en dus niet op de hellingbaan) en de mogelijk nieuwe parkeerplaatsen aan de Bijdorplan.

Voor de bewonersvergunningen dient overwogen te worden om het aantal bewonersvergunningen op de Pilatusdam te beperken en te verwijzen naar andere locaties in redelijk directe nabijheid.

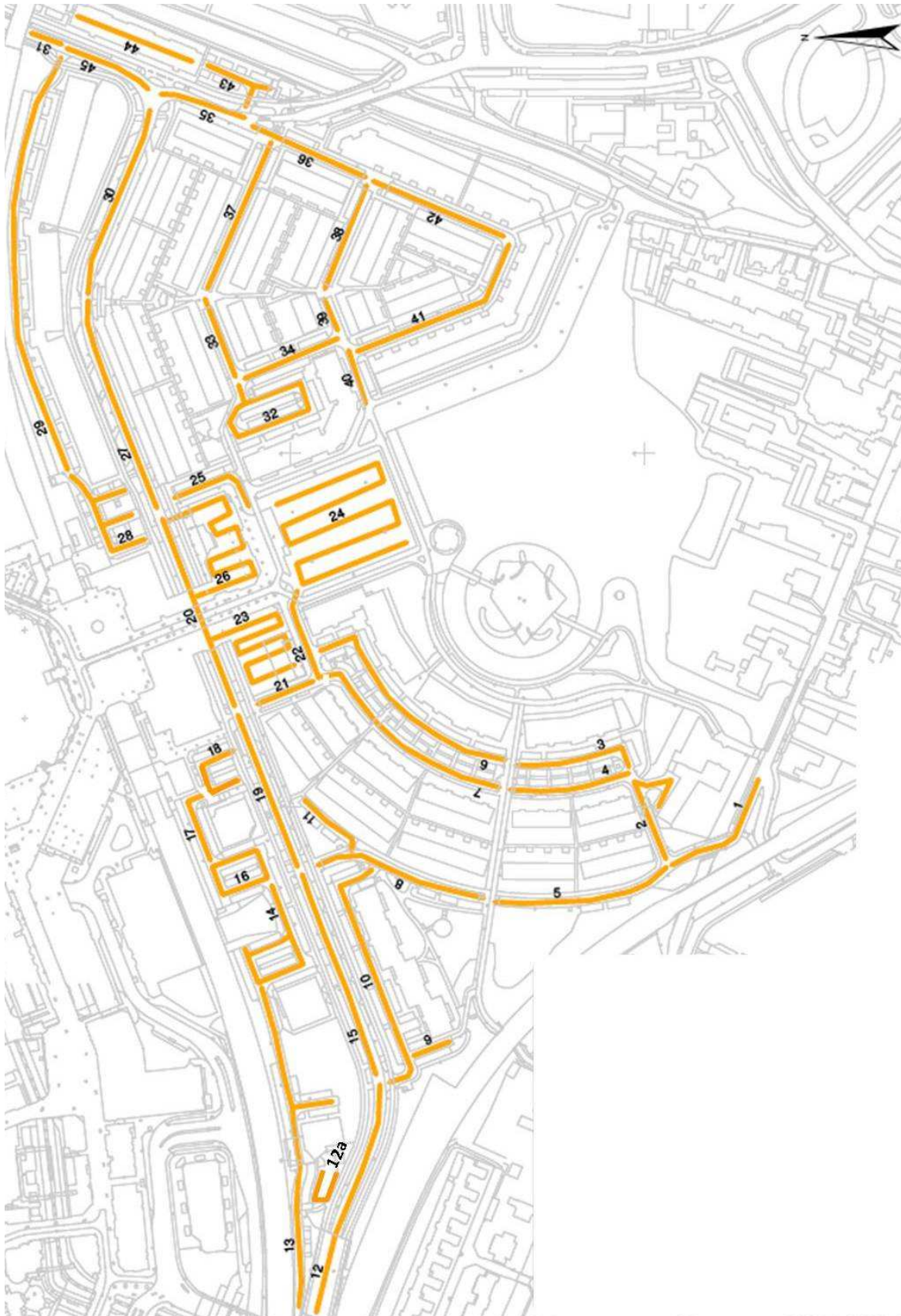
³ Het definitief programma Stadsforum moet nog door de raad worden vastgesteld. In het DO-stedenbouwkundig plan Culturele As (Wiel Arets Architects d.d. 16-09-2009) is uitgegaan van 2.700 m² bvo ontwikkelingen. In dit onderzoek is ook gekeken naar de gewenste modulaire opbouw van het Stadsforum.

Bijlage 1 – Kaart sectie-indeling onderzoeksgebied

Sectie-indeling parkeerlocaties Dorpsstraat



Sectie-indeling parkeerlocaties Engelse en Franse buurt



Bijlage 2 – Parkeerbezetting per sectie

Bijlage 2a: Bezetting parkeerlocaties Dorpsstraat

Sectie-nr.	Sectienaam	Capaciteit 2011	Parkeer-regime	Vrijdag 26 augustus 19:30		Zaterdag 27 augustus 11:00		Zaterdag 27 augustus 14:00		Zaterdag 27 augustus 16:00		Zaterdag 3 september 14:00		Zaterdag 1 oktober 11:00		Zaterdag 1 oktober 14:00		Zaterdag 1 oktober 16:00	
				Parkeerdruk	Parkeerdruk	Bezetting	Parkeerdruk	Bezetting	Parkeerdruk	Bezetting	Parkeerdruk	Parkeerdruk	Parkeerdruk	Parkeerdruk	Parkeerdruk	Parkeerdruk	Parkeerdruk	Parkeerdruk	Parkeerdruk
1a	Dumeelaan	14	vrij	-	-	11	79%	11	79%	12	86%	-	-	-	-	-	-	-	-
1b	Osvlaan thv. Prins Bernhardschool	69	blauwe zone	19	28%	49	71%	43	62%	43	62%	45	65%	25	36%	37	54%	32	46%
1c	Parkeren achter Bernhardschool	11	blauwe zone	-	-	5	45%	9	82%	8	73%	-	-	-	-	-	-	-	-
2	Osvlaan - parkeergarage CKC	57	blauwe zone	57	100%	57	100%	56	98%	57	100%	40	70%	50	88%	47	82%	39	68%
3a	Osvlaan - parkeren boven	82	blauwe zone	82	100%	81	99%	81	99%	78	95%	82	100%	81	99%	82	100%	78	95%
3b	Osvlaan - parkeren hellingbaan/onder	189	blauwe zone	94	50%	151	80%	169	89%	139	74%	74	39%	74	39%	82	43%	68	36%
4	Osvlaan	34	betaald	24	71%	29	85%	33	97%	29	85%	17	50%	7	21%	16	47%	12	35%
5a	Osvlaan - Mormonentempel	66	blauwe zone	16	24%	43	65%	44	67%	57	86%	17	26%	33	50%	43	65%	51	77%
5b	Dorpsstraat - Hovestein	30	blauwe zone	29	97%	24	80%	30	100%	26	87%	28	93%	afgesloten ivm voorbereidingen evenement					
6	Pilatusdam	69	blauwe zone	65	94%	67	97%	67	97%	64	93%	55	80%	64	93%	60	87%	60	87%
6		16	betaald	14	88%	4	25%	15	94%	15	94%	3	19%	14	88%	11	69%	12	75%
6		2	gehandicapten algemeen	0	0%	0	0%	1	50%	2	100%	1	50%	1	50%	0	0%	0	0%
6		2	gehandicapten kenteken	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
7a	Eerste Stationsstraat	15	blauwe zone	13	87%	14	93%	14	93%	12	80%	15	100%	15	100%	14	93%	14	93%
7b	Eerste Stationsstraat, tot aan Molenstraat	21	vrij	-	-	18	86%	21	100%	17	81%	-	-	-	-	-	-	-	-
8	Julianalaan	10	vrij	7	70%	12	120%	11	110%	11	110%	11	110%	12	120%	12	120%	12	120%
9	Julianalaan	10	vrij	7	70%	9	90%	10	100%	8	80%	8	80%	7	70%	7	70%	7	70%
10	Julianalaan	10	vrij	8	80%	8	80%	8	80%	10	100%	8	80%	10	100%	8	80%	9	90%
11a	Julianalaan	6	vrij	4	67%	3	50%	5	83%	5	83%	7	117%	4	67%	4	67%	5	83%
11b	Nassaulaan	18	vrij	-	-	13	72%	18	100%	17	94%	-	-	-	-	-	-	-	-
12	Delftsewallen - schuin parkeren	8	blauwe zone	8	100%	8	100%	7	88%	8	100%	7	88%	8	100%	7	88%	7	88%
13	Delftsewallen - parkeerterrein	10	betaald	9	90%	5	50%	8	80%	9	90%	7	70%	5	50%	10	100%	7	70%
14	Delftsewallen - prive terrein	10	prive-terrein	-	-	9	90%	10	100%	10	100%	-	-	-	-	-	-	-	-
15	Delftsewallen - prive terrein	6	prive-terrein	-	-	2	33%	2	33%	3	50%	-	-	-	-	-	-	-	-
16	Achterom	3	gehandicapten algemeen	-	-	0	0%	1	33%	1	33%	-	-	-	-	-	-	-	-
17	P-terrein Vuurtorenplein	14	blauwe zone	13	93%	6	43%	10	71%	10	71%	8	57%	7	50%	10	71%	12	86%
17		10	betaald	10	100%	1	10%	0	0%	2	20%	0	0%	1	10%	0	0%	0	0%
17		1	gehandicapten kenteken	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	1	100%	0	0%	1	100%
18	Nicolaasplein	68	blauwe zone	38	56%	13	19%	17	25%	17	25%	29	43%	42	62%	33	49%	20	29%
20	Dorpsstraat - west	13	betaald	0	0%	0	0%	1	8%	2	15%	0	0%	3	23%	0	0%	0	0%
20		2	gehandicapten algemeen	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	50%	0	0%	0	0%
20		3	gereserveerd voor arts	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	33%	0	0%	0	0%
21	Schoolstraat - parkeerterrein	10	vrij	-	-	5	50%	5	50%	3	30%	-	-	-	-	-	-	-	-
22	Schoolstraat	6	vrij	-	-	3	50%	4	67%	5	83%	-	-	-	-	-	-	-	-
23	Meidoornlaan - parkeerterrein	15	vrij	-	-	2	13%	3	20%	3	20%	-	-	-	-	-	-	-	-
24	Schoolstraat	7	vrij	-	-	5	71%	4	57%	7	100%	-	-	-	-	-	-	-	-
25	Schinkelweg	11	blauwe zone	-	-	11	100%	11	100%	12	109%	-	-	-	-	-	-	-	-
26	Schinkelweg	0	-	-	-	0	-	0	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
27	Meidoornlaan	9	vrij	-	-	8	89%	6	67%	8	89%	-	-	-	-	-	-	-	-
28	Meidoornlaan	6	vrij	-	-	7	117%	7	117%	6	100%	-	-	-	-	-	-	-	-
29	Parkeerterrein Aldi	14	blauwe zone	14	100%	12	86%	15	107%	10	71%	12	86%	16	114%	15	107%	7	50%
30	Leidsewallen	0	-	-	-	0	-	0	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
31	Dorpsstraat - west	4	blauwe zone	-	-	1	25%	4	100%	0	0%	-	-	-	-	-	-	-	-
32	Meidoornlaan	13	vrij	-	-	9	69%	6	46%	7	54%	-	-	-	-	-	-	-	-
34a	Vlamingstraat	17	blauwe zone	-	-	5	29%	2	12%	1	6%	-	-	-	-	-	-	-	-
34b	Bijdorplan	20	blauwe zone	-	-	4	20%	8	40%	7	35%	-	-	-	-	-	-	-	-
34b		6	gehandicapten algemeen	-	-	0	0%	0	0%	0	0%	-	-	-	-	-	-	-	-
33	Dorpsstraat - west	0	-	-	-	0	-	0	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totaal		1017		532	66%	714	70%	777	76%	741	73%	475	59%	482	62%	498	64%	453	58%

Bijlage 2b: Bezetting parkeerlocaties Engelse en Franse buurt

Sectie-nummer	Sectienaam	Capaciteit 2011	Parkeer-regime	Vrijdag 26 augustus 2011 19:30		Zaterdag 27 augustus 2011 11:00		Zaterdag 27 augustus 2011 14:00		Zaterdag 27 augustus 2011 16:00		Zaterdag 3 september 2011 14:00		Zaterdag 1 oktober 11:00		Zaterdag 1 oktober 14:00		Zaterdag 1 oktober 16:00	
				Parkeerdruk	Parkeerdruk	Bezetting	Parkeerdruk	Bezetting	Parkeerdruk	Bezetting	Parkeerdruk	Parkeerdruk	Parkeerdruk	Parkeerdruk	Parkeerdruk	Parkeerdruk	Parkeerdruk	Parkeerdruk	Parkeerdruk
4	Londonstraat	18	betaald	2	11%	2	11%	1	6%	1	6%	1	6%	1	6%	1	6%	1	6%
5	Oxfordstraat	10	betaald	-	-	1	10%	1	10%	0	0%	-	-	-	-	-	-	-	-
7	Londonstraat	32	betaald	6	19%	3	9%	7	22%	6	19%	13	41%	9	28%	4	13%	8	25%
8	Oxfordstraat	8	betaald	-	-	1	13%	1	13%	1	13%	-	-	-	-	-	-	-	-
12a	Engelandlaan	11	betaald	0	0%	1	9%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
13	Engelandlaan - parkeerterrein	68	betaald	3	4%	1	1%	2	3%	8	12%	3	4%	1	1%	8	12%	9	13%
14	Engelandlaan - parkeerterrein	60	betaald	1	2%	1	2%	1	2%	1	2%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
15	Engelandlaan	11	betaald	2	18%	1	9%	1	9%	3	27%	4	36%	2	18%	3	27%	5	45%
16	Engelandlaan - parkeerterrein	59	betaald	0	0%	1	2%	0	0%	1	2%	0	0%	2	3%	1	2%	0	0%
17	Engelandlaan - parkeerterrein	26	betaald	15	58%	12	46%	14	54%	13	50%	14	54%	15	58%	13	50%	10	38%
18	Engelandlaan - parkeerterrein	24	betaald	10	42%	19	79%	13	54%	11	46%	17	71%	13	54%	7	29%	13	54%
18		2	gehandicapten - algemeen	0	0%	1	50%	1	50%	1	50%	2	100%	0	0%	1	50%	0	0%
19	Engelandlaan	12	betaald	4	33%	2	17%	3	25%	3	25%	2	17%	8	67%	5	42%	19	158%
22	Markt - parkeerterrein bedrijven	15	betaald	2	13%	5	33%	6	40%	4	27%	10	67%	3	20%	4	27%	4	27%
22		1	gehandicapten - algemeen	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
23	Parkeergarage Engelandlaan	36	betaald	21	58%	22	61%	36	100%	27	75%	26	72%	17	47%	28	78%	23	64%
24	Markt	184	betaald	22	12%	0	0%	0	0%	0	0%	-	-	-	-	-	-	-	-
24		2	gehandicapten - algemeen	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	-	-	-	-	-	-	-	-
25	Markt	8	betaald	0	0%	7	88%	4	50%	1	13%	5	63%	4	50%	5	63%	3	38%
25		2	gehandicapten - algemeen	0	0%	0	0%	1	50%	1	50%	2	100%	0	0%	0	0%	0	0%
26	Parkeergarage Frankrijklaan	58	betaald	27	47%	32	55%	34	59%	47	81%	35	60%	28	48%	34	59%	29	50%
27	Frankrijklaan	20	betaald	4	20%	8	40%	8	40%	6	30%	5	25%	4	20%	4	20%	4	20%
28	Frankrijklaan - parkeerterrein	42	betaald	9	21%	13	31%	13	31%	12	29%	9	21%	17	40%	9	21%	9	21%
28		1	gehandicapten - algemeen	1	100%	0	0%	1	100%	0	0%	1	100%	0	0%	1	100%	0	0%
29	Reimsstraat	26	betaald	9	35%	9	35%	7	27%	11	42%	8	31%	9	35%	9	35%	7	27%
30	Frankrijklaan	20	betaald	11	55%	6	30%	7	35%	9	45%	8	40%	9	45%	5	25%	8	40%
34	Parijsstraat	17	betaald	-	-	0	0%	6	35%	8	47%	-	-	-	-	-	-	-	-
36	Bordeauxstraat	7	betaald	-	-	1	14%	2	29%	1	14%	-	-	-	-	-	-	-	-
37	Parijsstraat	16	betaald	-	-	0	0%	0	0%	1	6%	-	-	-	-	-	-	-	-
38	Bordeauxstraat	8	betaald	-	-	1	13%	1	13%	5	63%	-	-	-	-	-	-	-	-
40	Bordeauxstraat	4	betaald	-	-	3	75%	0	0%	2	50%	-	-	-	-	-	-	-	-
40		2	gehandicapten - algemeen	-	-	0	0%	0	0%	0	0%	-	-	-	-	-	-	-	-
41	Bordeauxstraat	18	betaald	-	-	0	0%	0	0%	0	0%	-	-	-	-	-	-	-	-
42	Bordeauxstraat	9	betaald	-	-	5	56%	6	67%	5	56%	-	-	-	-	-	-	-	-
		837	betaald en gehandicapten	149	20%	158	19%	177	21%	190	23%	165	22%	142	19%	142	19%	152	21%

Bijlage 2c: Vergelijking bezetting grotere parkeerlocaties Dorpsstraat

Dag (tijdstip)	Jaar (datum)	Sectie-nr.	Capaciteit 2011	Parkeerregerime	Donderdag (10:30 uur)		Vrijdag (19:30 uur)				Zaterdag (14:00 uur)											
					2009 (10-dec)		2008 (18-jan)		2009 (11-dec)		2011 (26-aug)		2008 (19-jan)		2009 (12-dec)		2011 (27 aug)		2011 (3-sep)		2011 (1-okt)	
					Bezetting	Parkeerdruk	Bezetting	Parkeerdruk	Bezetting	Parkeerdruk	Bezetting	Parkeerdruk	Bezetting	Parkeerdruk	Bezetting	Parkeerdruk	Bezetting	Parkeerdruk	Bezetting	Parkeerdruk	Bezetting	Parkeerdruk
	Osyjaan thv. Prins Bernhardschool	1b	69	blauwe zone	26	38%	47	68%	42	61%	19	28%	43	62%	45	65%	36	52%	47	68%		
	Osyjaan - parkeergarage CKC	2	57	blauwe zone	39	68%	59	104%	64	112%	57	100%	57	100%	40	70%	47	82%	47	82%		
	Osyjaan - parkeerzone boven en garage	3a, 3b	271	blauwe zone	125	46%	172	63%	217	80%	176	65%	250	92%	156	58%	164	61%	164	61%		
	Osyjaan	4	34	betaald	7	21%	30	88%	32	94%	24	71%	33	97%	17	50%	16	47%	16	47%		
	Osyjaan - Mormontempel	5a	66	blauwe zone	14	21%	10	15%	32	48%	16	24%	44	67%	17	26%	43	65%	43	65%		
	Dorpsstraat - Hovestein	5b	30	blauwe zone	-	-	-	-	-	-	29	97%	-	-	28	93%	-	-	-	-		
	Pilatusdam	6	89	blauwe zone en betaald	61	69%	89	100%	75	84%	65	73%	87	98%	59	66%	71	80%	71	80%		
	Stationsstraat	7a	15	blauwe zone	10	67%	12	80%	8	53%	13	87%	12	80%	15	100%	14	93%	14	93%		
	Julianalaan	8,9,10,11a	36	vrij	31	86%	26	72%	28	78%	26	72%	36	100%	34	94%	31	86%	31	86%		
	Deftsewallen - schuin parkeren en parkeerterrein	12,13	18	blauwe zone en betaald	17	94%	15	83%	14	78%	17	94%	16	89%	14	78%	17	94%	17	94%		
	P-terrein Vuurtorenplein	17	25	blauwe zone en betaald	17	68%	22	88%	22	88%	24	96%	12	48%	9	36%	10	40%	10	40%		
	Nicolaasplein	18	68	blauwe zone	31	46%	46	68%	30	44%	38	56%	22	32%	29	43%	33	49%	33	49%		
	Dorpsstraat - west	20	18	betaald	6	33%	13	72%	5	28%	0	0%	1	6%	0	0%	0	0%	0	0%		
	Parkeerterrein Aldi	29	14	blauwe zone	13	93%	18	129%	13	93%	14	100%	15	107%	12	86%	15	107%	15	107%		
	Totaal (excl. Hovestein)		780		397	51%	559	72%	582	75%	489	63%	585	75%	447	57%	497	64%	497	64%		

Bijlage 2d: Vergelijking bezetting grotere parkeerlocaties Engelse en Franse buurt

Dag (tijdstip)	Donderdag (10:30 uur)				Vrijdag (19:30 uur)				Zaterdag (14:00 uur)											
	Jaar (datum)	Sectie-nr.	Capaciteit 2011	Parkeerregime	2008 (18-jan)	2009 (11-dec)	2011 (26-aug)	2009 (12-dec)	2011 (27 aug)	2011 (3-sep)	2011 (1-okt)	2008 (18-jan)	2009 (11-dec)	2011 (26-aug)	2009 (12-dec)	2011 (27 aug)	2011 (3-sep)	2011 (1-okt)		
Parkeergarage Engelandlaan	23	36	betaald	Bezetting	34	94%	Bezetting	1	3%	21	58%	Bezetting	6	17%	36	100%	26	72%	28	78%
				Parkeerdruk	33	57%	27	47%	41	71%	34	59%	35	60%	34	59%	34	59%	35	60%
Parkeergarage Frankrijklaan	26	58	betaald	Bezetting	165	89%	Bezetting	20	34%	27	47%	Bezetting	41	71%	34	59%	35	60%	34	59%
				Parkeerdruk	159	59%	22	12%	22	12%	22	12%	35	13%	35	13%	35	13%	42	15%
Markt	24	186	betaald	Bezetting	89	82%	Bezetting	59	22%	35	13%	Bezetting	57	21%	35	13%	42	15%	38	14%
				Parkeerdruk	89	82%	61	56%	34	31%	55	51%	30	28%	30	28%	27	25%	27	25%
Parkeerterein Engelandlaan e.o.	12-19	271	betaald	Bezetting	89	82%	Bezetting	61	56%	34	31%	Bezetting	55	51%	30	28%	30	28%	27	25%
				Parkeerdruk	89	82%	61	56%	34	31%	55	51%	30	28%	30	28%	27	25%	27	25%
Parkeerterein Frankrijklaan e.o	27-30	108	betaald	Bezetting	89	82%	Bezetting	61	56%	34	31%	Bezetting	55	51%	30	28%	30	28%	27	25%
				Parkeerdruk	89	82%	61	56%	34	31%	55	51%	30	28%	30	28%	27	25%	27	25%

Bijlage 3 – Verdeling doelgroepen

Dorpsstraat - blauwe zone en betaald parkeren in onderzoeksgebied (827 pp.)

Tijdstip meting	Absoluut aantal							Procentueel					
	Bezoekers	Bewoners	Bedrijven	Dagvergunning	Gehandicaptenkaart	Onbekend	Totaal	Bezoekers	Bewoners	Bedrijven	Dagvergunning	Onbekend	Bezetting totaal
11:00 uur	356	124	49	19	3	38	589	60%	21%	8%	3%	6%	71%
14:00 uur	386	109	60	21	0	68	644	60%	17%	9%	3%	11%	78%
16:00 uur	388	91	54	15	0	58	606	64%	15%	9%	2%	10%	73%

Dorpsstraat - blauwe zone (excl. Blijdorplan) (707 pp.)

Tijdstip meting	Absoluut aantal							Procentueel					
	Bezoekers	Bewoners	Bedrijven	Dagvergunning	Gehandicaptenkaart	Onbekend	Totaal	Bezoekers	Bewoners	Bedrijven	Dagvergunning	Onbekend	Bezetting totaal
11:00 uur	319	123	49	10	4	37	542	59%	23%	9%	2%	7%	77%
14:00 uur	332	108	60	11	0	66	577	58%	19%	10%	2%	11%	82%
16:00 uur	336	90	54	7	0	54	541	62%	17%	10%	1%	10%	77%

Dorpsstraat - betaald parkeren (83 pp.)

Tijdstip meting	Absoluut aantal							Procentueel					
	Bezoekers	Bewoners	Bedrijven	Dagvergunning	Gehandicaptenkaart	Onbekend	Totaal	Bezoekers	Bewoners	Bedrijven	Dagvergunning	Onbekend	Bezetting totaal
11:00 uur	28	1	0	9	0	1	39	72%	3%	0%	23%	3%	47%
14:00 uur	46	0	0	10	0	1	57	81%	0%	0%	18%	2%	69%
16:00 uur	46	0	0	8	0	3	57	81%	0%	0%	14%	5%	69%

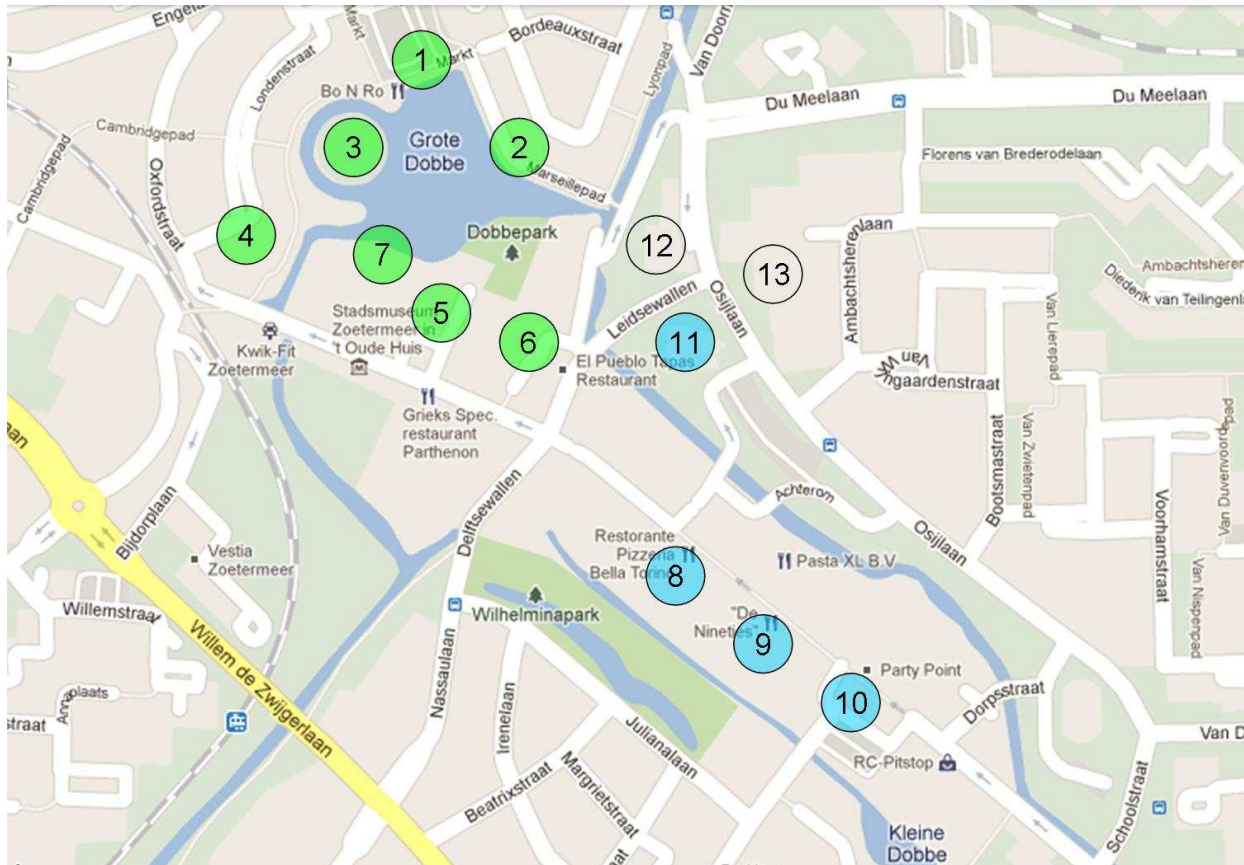
Engelse en Franse buurt - betaald parkeren, incl. parkeergarage Frankrijklaan/Engelandlaan (827 pp.)

Tijdstip meting	Absoluut aantal						Procentueel				
	Bezoekers	Bewoners	Bedrijven	Gehandicaptenkaart	Onbekend	Totaal	Bezoekers	Bewoners	Bedrijven	Onbekend	Bezetting totaal
11:00 uur	93	55	8	0	2	158	59%	35%	5%	1%	19%
14:00 uur	109	52	8	0	5	174	63%	30%	5%	3%	21%
16:00 uur	124	51	4	0	8	187	66%	27%	2%	4%	23%

Bijlage 3a: Verdeling doelgroepen per parkeerlocatie (meting 27 aug. 14:00 uur)

Locatie	Sectie nr.	Capaciteit	Absoluut aantal						Procentueel					
			Bezoekers	Bewoners	Bedrijven	Dagvergunning	Onbekend	Totaal	Bezoekers	Bewoners	Bedrijven	Dagvergunning	Onbekend	Bezetting totaal
Parkeerlocaties Dorpsstraat (meting 14:00 uur)														
Osylaan thv. Prins Bernhardschool	1b	69	36		1		6	43	84%	0%	2%	0%	14%	62%
Osylaan - parkeergarage CKC	2	57	22	16	10		8	56	39%	29%	18%	0%	14%	98%
Osylaan - parkeren boven	3a	82	55	11	2	4	9	81	68%	14%	2%	5%	11%	99%
Osylaan - hellingbaan en parkeergarage	3b	189	95	12	33		29	169	56%	7%	20%	0%	17%	89%
Osylaan - betaald parkeren	4	34	24			9		33	73%	0%	0%	27%	0%	97%
Osylaan - Mormonentempel	5a	66	29	14			1	44	66%	32%	0%	0%	2%	67%
Dorpsstraat - Hovestein	5b	30	16	12			2	30	53%	40%	0%	0%	7%	100%
Pilatusdam - blauwe zone	6	69	37	22	1	5	2	67	55%	33%	1%	7%	3%	97%
Pilatusdam - betaald parkeren		16	15					15	100%	0%	0%	0%	0%	94%
Deltsewallen - blauwe zone	12	8	1	1	4	1		7	14%	14%	57%	14%	0%	88%
Deltsewallen - betaald parkeren	13	10	7			1		8	88%	0%	0%	13%	0%	80%
P-terrein Vuurtorenplein - blauwe zone	17	14	9		1			10	90%	0%	10%	0%	0%	71%
P-terrein Vuurtorenplein - betaald parkeren		0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-
Nicolaasplein	18	68	10	5	1	1		17	59%	29%	6%	6%	0%	25%
Dorpsstraat - west	20	13					1	1	0%	0%	0%	0%	100%	8%
Parkeerterrein Aldi	29	14	15					15	100%	0%	0%	0%	0%	107%
Parkeerlocaties Engelse en Franse buurt (meting 14:00 uur)														
Parkeerterrein Engelandlaan (tussen kantoren), incl. Engelandlaan	12-19	271	11	17	5		1	34	32%	50%	15%	0%	3%	13%
Parkeerterrein Frankrijklaan, incl. Frankrijklaan en Reimstraat	27-30	108	16	17			2	35	46%	49%	0%	0%	6%	32%
Parkeerplaatsen Engelse buurt	4, 5, 7, 8, 22	83	8	6	1		1	16	50%	38%	6%	0%	6%	19%
Parkeerplaatsen Franse buurt	25, 34, 36-38, 40-42	87	4	12	2		1	19	21%	63%	11%	0%	5%	22%

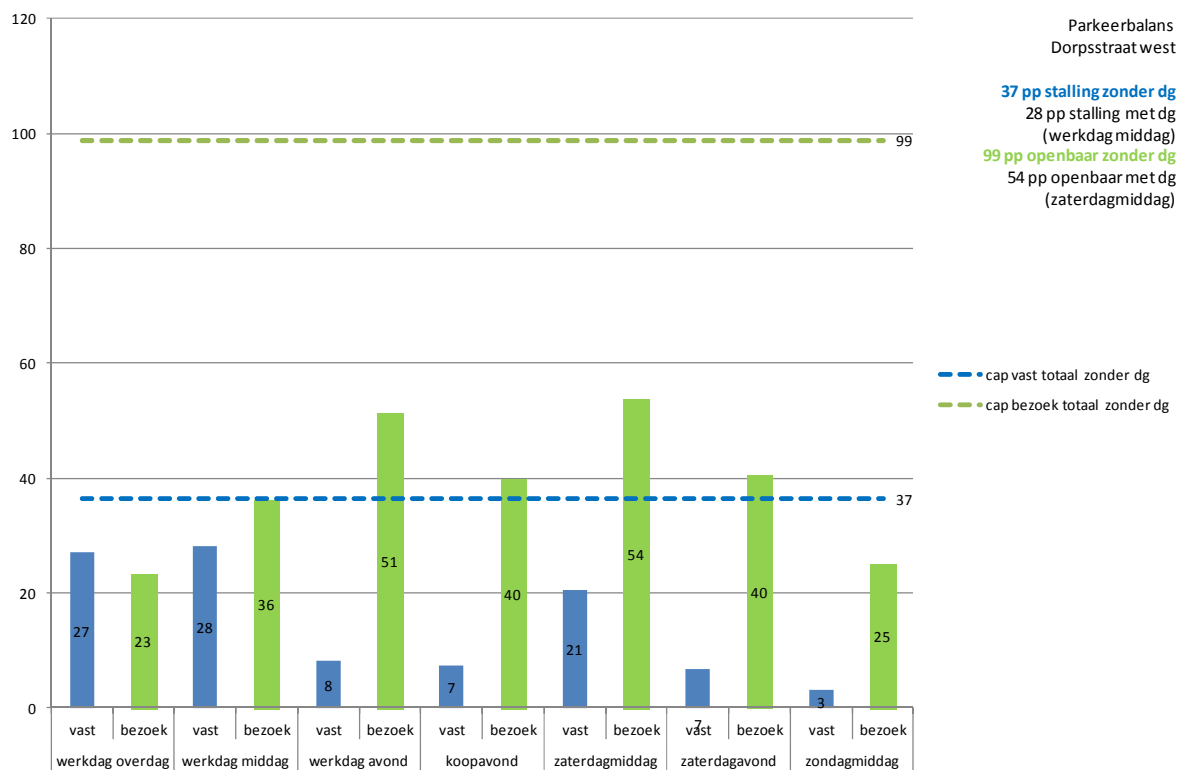
Bijlage 4 – Overzichtskaart toekomstige ontwikkelingen



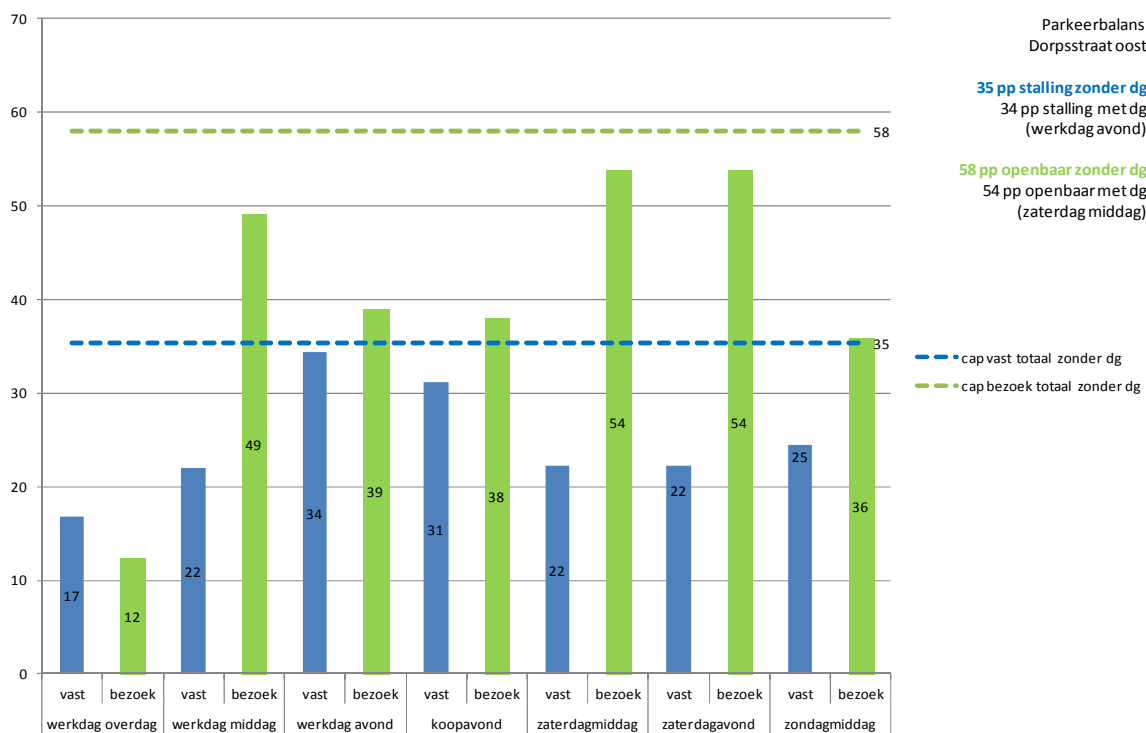
Bijlage 5 – Parkeernormen en aanwezigheidspercentages

Totaaloverzicht		Aantal Eenheden	Parkeernorm gemeente	Opmerkingen											
Ontw. Culturele AS	Locatie	Min norm pp	Eenheid	overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Woensdag	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag	Zondag avond	Zondag middag	Zondag avond		
Detailhandel	Markt	126	m2 bvo	3,8	100 m2 bvo	30%	70%	20%	70%	100%	0%	0%	0%		
Horeca (café/bar)	Marsseilepad/Do bbe-eiland	440	m2 bvo	4,0	100 m2 bvo	15%	20%	45%	40%	40%	50%	20%	20%		
Maatschappelijke voorz.	Dobbe-eiland	1.570	m2 bvo	2,0	100 m2 bvo	100%	100%	5%	10%	60%	0%	0%	0%		
Appartementen	Dobbepark	15	appartementen	1,3	woning	Ontwikkeling voorziet in eigen parkeerbehoeften (20 pp.)									
Appartementen	Nicolaasplein	15	appartementen	1,3	woning	Ontwikkeling voorziet in eigen parkeerbehoeften (20 pp.)									
Horeca (of detailhandel)	Nicolaasplein	921	m2 bvo	4,0	100 m2 bvo	15%	20%	45%	40%	40%	50%	20%	20%		
Bezoek woningen	Vuurtorenplein	14	woningen	0,3	woning	De ontwikkeling voorziet in parkeerplaatsen voor bewoners. De									
Horeca (restaurant)	Stadsforum	250	m2 bvo	8,0	100 m2 bvo	15%	20%	90%	45%	40%	100%	40%	40%		
Museum	Stadsforum	1.150	m2 bvo	0,9	100 m2 bvo	20%	45%	0%	0%	100%	0%	0%	0%		
Bibliotheek	Stadsforum	1.600	m2 bvo	0,9	100 m2 bvo	30%	70%	100%	70%	75%	0%	0%	0%		
Totaaloverzicht		Aantal Eenheden	Parkeernorm gemeente	Opmerkingen											
Ontw. Dorpsstraat Oost	Locatie	Min norm pp	Eenheid	overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Woensdag	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag	Zondag avond	Zondag middag	Zondag avond		
Appartementen	Dorpsstraat 95- 97, 127-133, 155	32	appartementen	1,3	100 m2 bvo	50%	60%	100%	90%	60%	60%	60%	70%		
Grote appartementen; 1pp. op eigen terrein	Dorpsstraat 155	3	woningen	0,6	100 m2 bvo	50%	60%	100%	90%	60%	60%	60%	70%		
De ontwikkeling voorziet in 1 pp. op eigen terrein. De parkeernorm heeft betrekking op de resterende parkeervraag van vaste gebruikers (0,3 pp) en bezoekers (0,3 pp.) per villa															
Totaaloverzicht		Aantal Eenheden	Parkeernorm gemeente	Opmerkingen											
Overige ontwikkelingen	Locatie	Min norm pp	Eenheid	overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Woensdag	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag	Zondag avond	Zondag middag	Zondag avond		
Toneelvoorstellingen Greg en Baud	Naast CKC	300	stoelen	0,2	100 m2 bvo	15%	90%	60%	60%	100%	100%	60%	60%		
Conform opgave van de gemeente Zoetermeer organiseert de toneelgroep voorstelling op woensdagmiddag en in het weekend. Hier zijn de aanwezigheidspercentages op afgeestend.															

Bijlage 6 - Parkeerbalans toekomstige ontwikkelingen



Afbeelding: Parkeervraag ontwikkelingen Dorpsstraat west uitgesplitst in 'aandeel vast' en 'aandeel bezoek'



Afbeelding: Parkeervraag ontwikkelingen Dorpsstraat oost (inclusief amateurtoneeltheater) uitgesplitst in 'aandeel vast' en 'aandeel bezoek'

Bijlage 6a: Parkeerbalansberekening (tabel)

Gemeente Zoetermeer Gebiedstypering Dorpsstraat: Culturele As en Dorpsstraat oost Versiedatum 10-10-2011 Model conform gemeentelijke normen (minimum)													
Totaaloverzicht													
Ontw. Culturele AS	Locatie	Aantal	Eenheden	Parkeernorm gemeente		Aantal pp vlg. Norm	Werkdag overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop-avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
				Min norm pp	Eenheid								
Detailhandel	Markt	126	m ² bvo	3,8	100 m ² bvo	5	1	3	1	3	5	0	0
Horeca (café/bar)	Marseilleviad/Dobbe-eiland	440	m ² bvo	4,0	100 m ² bvo	18	3	4	8	7	7	9	4
Maatschappelijke voorz.	Dobbe-eiland	1.570	m ² bvo	2,0	100 m ² bvo	31	31	31	2	3	19	0	0
Horeca (of detailhandel)	Nicolaasplein	921	m ² bvo	4,0	100 m ² bvo	37	6	7	17	15	15	18	7
Horeca (restaurant)	Stadsforum	250	m ² bvo	8,0	100 m ² bvo	20	3	4	18	9	8	20	8
Museum	Stadsforum	1.150	m ² bvo	0,9	100 m ² bvo	10	2	5	0	0	10	0	9
Bibliotheek	Stadsforum	1.600	m ² bvo	0,9	100 m ² bvo	14	1	10	14	10	11	0	0
totaal						135	48	64	59	47	75	47	28
Totaaloverzicht													
Ontw. Dorpsstraat Oost	Locatie	Aantal	Eenheden	Parkeernorm gemeente		Aantal pp vlg. Norm	Werkdag overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop-avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
				Min norm pp	Eenheid								
Appartementen	Dorpsstraat 95-97, 127-133, 155	32	appartementen	1,3	100 m ² bvo	42	21	25	42	37	25	25	29
Grote appartementen 1pp. op eigen terrein - resterende parkeerbehoefte	Dorpsstraat 155	3	appartementen	0,6	100 m ² bvo	2	1	1	2	2	1	1	1
totaal						43	22	26	43	39	26	26	30
Totaaloverzicht													
Overige ontwikkelingen Baud	Locatie	Aantal	Eenheden	Parkeernorm gemeente		Aantal pp vlg. Norm	Werkdag overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop-avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
				Min norm pp	Eenheid								
Toneelvoorstellingen Greg en Baud	Naast CKC	250	stoelen	0,2	100 m ² bvo	50	8	45	30	30	50	50	30
totaal						50	8	45	30	30	50	50	30

Bijlage 7 - Beschouwing acceptabele loopafstanden

Bij het toevoegen van extra parkeer capaciteit of bij het inzetten van restcapaciteit in de openbare ruimte dient rekening te worden gehouden met de maximaal geaccepteerde loopafstanden.

Als maat voor de situering van de parkeerplaatsen ten opzichte van de functies dienen de maximaal acceptabele loopafstanden. De acceptatie van die loopafstand hangt af van de parkeerduur en van het motief van het bezoek aan het bestemmingsadres. De acceptatie van loopafstanden vertoont marges en wordt mede bepaald door de aantrekkelijkheid van de looproute, de prijsstelling en de concurrentiekracht van alternatieven.

In de Beleidsnotitie Parkeren 2005 dient een straal rondom de ontwikkeling als indicatie voor de maximaal acceptabele loopafstand. De gehanteerde straal in de Beleidsnotitie Parkeren 2005 is omgerekend naar loopafstand. Het gehanteerde uitgangspunt voor de acceptabele loopafstanden in de Nota Parkeernormen 2011 zijn de richtlijnen zoals deze zijn opgenomen in de CROW publicatie.

Hoofdfunctie	Acceptabele loopafstanden (Beleidsnota parkeren 2005)	Acceptabele loopafstanden (Nota Parkeernormen 2011)
wonen (eerste auto)	140 meter	150 meter
wonen (tweede en volgende auto's)	-	300 meter
winkels Stadshart	570 meter	600 meter
winkels omgeving Dorpsstraat	570 meter	450 meter
winkels wijkwinkelcentrum	570 meter	300 meter
supermarkt (buiten Stadshart)	140 meter	150 meter
Werkgelegenheid	850 meter	800 meter
vrije tijdsvoorzieningen	140 meter	300 meter
Zorgvoorzieningen	140 meter	150 meter
Onderwijsvoorzieningen	140 meter	150 meter

Afbeelding: maximaal acceptabele loopafstanden (bron: Beleidsnota parkeren 2005 en Nota Parkeernormen 2011)

Voor de hoofdfunctie wonen is de maximaal geaccepteerde loopafstand ca. 150 meter. In de Nota Parkeernormen 2011 is daarbij een differentiatie aangebracht tussen het parkeren ten behoeve van de eerste en de daaropvolgende auto's. In 2005 werd een maximaal geaccepteerde straal voor ieder type winkel gehanteerd van 400 meter, wat neerkomt op een loopafstand van zo'n 570 meter. Ten aanzien van winkels in de Dorpsstraat is de maximaal geaccepteerde loopafstand in 2011 gesteld op 450 meter, omdat de voorzieningen in de Dorpsstraat voor een belangrijk deel gericht zijn op het doen van boodschappen wat een kortstondig bezoek met zich meebrengt. Gezien het bezoekersprofiel van de bezoeker aan de Dorpsstraat en de hiermee samenhangende gemiddelde parkeerduur past een maximaal acceptabele loopafstand van **450 meter** beter bij de situatie Dorpsstraat dan 600 meter die van toepassing is in het Stadshart.

Voor het DO Stedenbouw Culturele As worden de uitgangspunten uit de Parkeernota 2005 gehanteerd. Het gehanteerde uitgangspunt in deze rapportage is een maximaal acceptabele loopafstand van **450 meter**. Ten aanzien van de functies in de Culturele As, waarbij tevens het accent wordt gelegd op de verbinding van het Stadshart en de Dorpsstraat (aantrekkelijke looproute), is het gerechtvaardigd als er onder bepaalde voorwaarden ten behoeve van deze ontwikkelingen voor bezoekers een ruimere acceptabele loopafstand wordt gehanteerd.