

Parkeeronderzoek Rustenburgstraat Eindhoven

Opdrachtgever
Titel rapport

Woonstichting Sint Trudo
Parkeeronderzoek Rustenburgstraat
Eindhoven

Status
Kenmerk
Datum publicatie

Concept
20230512.014707.R.01
12 mei 2023

© Copyright Goudappel BV 12-5-23

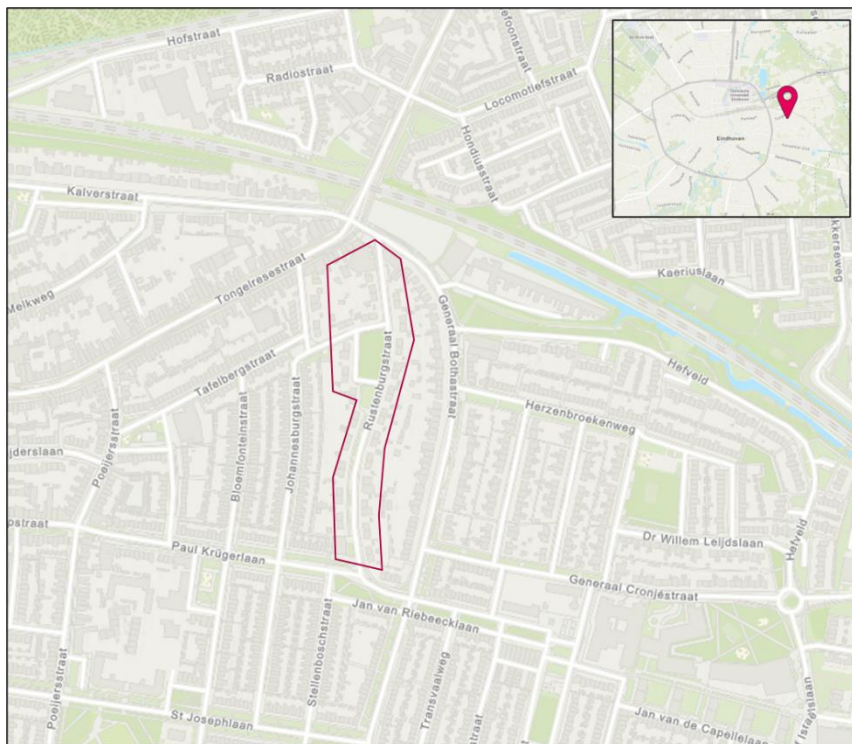
Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
1.1 Aanleiding en vraagstelling	1
1.2 Woningbouwprogramma	2
1.3 Leeswijzer	2
2. Parkeerbehoefte conform gemeentelijk beleid	3
2.1 Aanpak	3
2.2 Gemeentelijke parkeernormen	3
2.3 Resultaat parkeerbehoefte	4
3. Parkeerbehoefte conform maatwerk	5
3.1 Aanpak	5
3.2 Analyse naar daadwerkelijk autobezit	5
3.3 Bezoekersparkeren	6
3.4 Resultaat parkeerbehoefte	7
4. Parkeercapaciteit op straat	8
5. Conclusie	10
Bijlage 1 – verslag parkeerdrukmeting	11

1. Inleiding

1.1 Aanleiding en vraagstelling

Stichting Sint Trudo is betrokken bij de herontwikkeling van het gebied langs de Rustenburgstraat in Eindhoven. Het plangebied is in figuur 1.1 indicatief weergegeven. Momenteel staan in dit gebied 50 (sociale huur) twee-onder-een-kapwoningen, waarbij bewoners op eigen terrein op hun oprit parkeren. Van deze woningen worden 44 woningen gesloopt en hiervoor in de plaats worden 89 rijwoningen ontwikkeld. De ontwikkeling zorgt voor een verdichting van het aantal woningen. Het voornemen is daarbij om parkeren voor bewoners niet meer op te lossen op opritten, maar in de openbare ruimte in parkeerkoffers. Daarom zal in de beoogde situatie het bestaande parkeeraanbod in openbaar gebied worden uitgebreid met parkeerkoffers verspreid over het plangebied.



Figuur 1.1: Planlocatie, indicatief (bron: ArcGis)

Stichting Sint Trudo heeft behoefte aan een parkeeronderzoek waarin wordt onderzocht of in de beoogde situatie wordt voorzien in voldoende parkeerplaatsen. Goudappel BV heeft dit onderzocht en de aanpak, uitgangspunten en resultaten van dit onderzoek zijn in voorliggende rapportage opgenomen.

1.2 Woningbouwprogramma

Een schematisch overzicht van de te slopen woningen in de huidige situatie en het beoogde woningbouwprogramma is in tabel 1.1 weergegeven. Hierin wordt ook het aantal parkeerplaatsen dat komt te vervallen en wordt gerealiseerd gepresenteerd.

woningtype	omvang (bvo)	aantal	eenheid
<i>huidig (te slopen)</i>			
twee-onder-een-kapwoningen	94 m ²	44	woningen
totaal huidig		44	woningen
<i>plan</i>			
woning S	74 m ²	24	woningen
woning M	99 m ²	38	woningen
woning L	120 m ²	27	woningen
totaal plan		89	woningen

Tabel 1.1: Woningbouwprogramma en parkeeraanbod plan + huidig

Alle 44 woningen die worden gesloopt hebben een oprit op eigen terrein beschikbaar. Met de sloop van deze woningen zullen deze opritten ook komen te vervallen. Hier dient rekening mee te worden gehouden in de berekeningen. Het aanbod van parkeerplaatsen in openbaar gebied wordt uitgebreid met 75 parkeerplaatsen, verdeeld over parkeerkofters verspreid over het ontwikkelgebied. Het uitgangspunt van de ontwikkelaar is dat bewoners van de woningen in de plansituatie gebruik zullen maken van de parkeerplaatsen in de parkeerkofters en de bezoekers van woningen op straat zullen parkeren. Omdat de parkeerplaatsen in de parkeerkofters en op straat openbaar toegankelijk zijn voor alle doelgroepen kan het gebruik door uitsluitend een specifieke doelgroep niet worden afgedwongen. Daarom is in dit parkeeronderzoek uitgangspunt dat zowel bewoners als bezoekers van alle parkeerplaatsen gebruik kunnen maken.

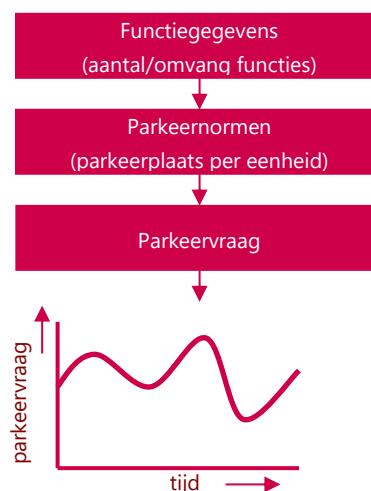
1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de parkeerbehoefte conform het gemeentelijke parkeerbeleid van Eindhoven bepaald. Vervolgens wordt de parkeerbehoefte in hoofdstuk 3 bepaald conform een maatwerkbenadering. In hoofdstuk 4 wordt onderzocht of de restparkeercapaciteit voldoende ruimte biedt om in de toegenomen parkeerbehoefte te kunnen voorzien. Tot slot vormt hoofdstuk 5 de conclusie van dit onderzoek.

2. Parkeerbehoefte conform gemeentelijk beleid

2.1 Aanpak

De parkeerbehoefte (aantal benodigde parkeerplaatsen) van de woningbouwontwikkeling is bepaald op basis van gemeentelijke parkeernormen. De gemeente Eindhoven heeft haar parkeernormen vastgesteld in het beleidsdocument Nota Parkeernormen Eindhoven 2019. De parkeerbehoefte is berekend door het aantal woningen binnen de ontwikkeling te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernorm (het aantal benodigde parkeerplaatsen per eenheid). Dit is schematisch weergegeven in figuur 2.1. In deze berekening wordt ook rekening gehouden met het wegvallen van de parkeerbehoefte van de te slopen woningen, en het te vervallen parkeeraanbod op eigen terrein.



Figuur 2.1: Werkwijze parkeerbehoefte bepalen

2.2 Gemeentelijke parkeernormen

Binnen de hoofdcategorie wonen gelden voor verschillende type woningen verschillende parkeernormen. Ook de ligging ten opzichte van het centrum is van invloed op de hoogte van de te hanteren parkeernorm. De gemeente Eindhoven maakt onderscheid tussen de gebieden 'Centrum', 'Schilgebied' en 'Restgebied'. De ontwikkellocatie Rustenburgstraat is gelegen in het restgebied. De gehanteerde gemeentelijke parkeernormen zijn in tabel 2.1 schematisch weergegeven.

woningtype	woningtype in beleid	parkeernorm (aandeel bezoek)
<i>plan</i>		
woning S, M, & L	grondgebonden woningen midden (60 tot 120 m ² bvo)	1,6 (0,3) ppl / woning
<i>huidig</i>		
twee-onder-een-kapwoningen	grondgebonden woningen midden (60 tot 120 m ² bvo)	1,6 (0,3) ppl / woning

Tabel 2.1: Gehanteerde parkeernormen

2.3 Resultaat parkeerbehoefte

In tabel 2.2 is de openbare parkeerbehoefte die komt te vervallen als gevolg van het plan inzichtelijk gemaakt. In tabel 2.3 is de openbare parkeerbehoefte van de plansituatie bepaald. Hierin is rekening gehouden met de te vervallen parkeerbehoefte.

doelgroep	aantal	parkeernorm	parkeerbehoefte
<i>huidig</i>			
bewoners	44	1,3	57,2 parkeerplaatsen
twee-onder-een-kapwoningen			
bezoekers	44	0,3	13,2 parkeerplaatsen
twee-onder-een-kapwoningen			
totaal huidig			70,4 parkeerplaatsen
te vervallen parkeeraanbod op eigen terrein			44 parkeerplaatsen
te vervallen openbare parkeerbehoefte			26,4 parkeerplaatsen

Tabel 2.2: Parkeerbilans huidige situatie conform gemeentelijk parkeerbeleid

In tabel 2.2 is inzichtelijk dat de parkeerbehoefte die verdwijnt in de openbare ruimte 26,4 parkeerplaatsen bedraagt. Hiermee is rekening gehouden met het parkeeraanbod op eigen terrein (opritten) dat komt te vervallen.

doelgroep	aantal	parkeernorm	parkeerbehoefte
<i>plan</i>			
bewoners woningen S, M, & L	89	1,3	115,7 parkeerplaatsen
bezoekers woningen S, M, & L	89	0,3	26,7 parkeerplaatsen
totaal plan			142,4 parkeerplaatsen
te vervallen openbare parkeerbehoefte			-26,4 parkeerplaatsen
toename parkeerbehoefte			116 parkeerplaatsen
uitbreiding openbaar parkeeraanbod			75 parkeerplaatsen
saldo			-41 parkeerplaatsen

Tabel 2.3: Parkeerbilans plansituatie conform gemeentelijk parkeerbeleid

Uit tabel 2.2 blijkt dat de parkeerbehoefte van de plansituatie ruim 142 parkeerplaatsen bedraagt. De openbare parkeerbehoefte die komt te vervallen bedraagt ruim 26 parkeerplaatsen. De theoretische parkeerbehoefte neemt derhalve toe met $(142,4 - 26,4 =)$ 116 parkeerplaatsen. Omdat het openbare parkeeraanbod met 75 parkeerplaatsen toeneemt is er uiteindelijk sprake van een tekort van 41 parkeerplaatsen. In hoofdstuk 4 is gerapporteerd in hoeverre de restparkeercapaciteit op straat ruimte biedt om dit tekort op te lossen.

3. Parkeerbehoefte conform maatwerk

3.1 Aanpak

In dit hoofdstuk wordt de parkeerbehoefte van de herontwikkeling aan de Rustenburgstraat bepaald op basis van maatwerk. Dit maatwerk bestaat uit de volgende onderdelen:

1. Bepalen van de parkeerbehoefte van bewoners op basis van een analyse naar het daadwerkelijke autobezit bij vergelijkbare woningtypen in de wijken in het restgebied van Eindhoven;
2. Onderbouwen van een passende bezoekersnorm.

De genoemde maatwerktoeepassingen worden hierna verder toegelicht en toegepast.

3.2 Analyse naar daadwerkelijk autobezit

Goudappel heeft de laatste jaren veel onderzoek gedaan naar parkeernormen in Nederland in relatie tot het autobezit. Om dit verder te onderzoeken heeft Goudappel de beschikking over niet-openbare microdata op basis van CBS-gegevens over autobezit, die gekoppeld zijn aan woningtypen. Zo kan voor heel Nederland op gemeente-, wijk- en buurtniveau het autobezit gericht geanalyseerd worden. Daarbij kan onderscheid gemaakt worden naar autobezit per categorie zoals:

- eigendomssituatie (koop, particuliere huur en sociale huur);
- woningtype (vrijstaand huis, twee-onder-een-kap, rijwoningen en appartementen);
- huishoudengrootte (1-persoons, 2-persoons en 3+persoons);
- woonoppervlak (< 50 m², 50 tot 75 m², 75 tot 100 m², 100 tot 125 m² en > 125 m²).

Deze categorieën kunnen ook 'gestapeld' worden en zo inzichtelijk maken wat het autobezit is onder bijvoorbeeld 65-plussers in sociale huurappartementen in buurt X in gemeente Y (bij voldoende waarnemingen). De microdata zorgt zodoende voor een cijfermatige onderbouwing om onderbouwd af te wijken van de geldende parkeernormen. Bij het toepassen van de data is echter wel een enkele correctie nodig, omdat niet alle voertuigen in deze data zijn opgenomen. Deze correcties zijn hierna nader toegelicht.

Correcties

Grijze en buitenlandse kentekens

Er zijn auto's die niet bij woningen staan geregistreerd bij het CBS. Dit zijn voornamelijk auto's met een buitenlands kenteken en bedrijfswagens (zogenoemde grijze kentekens). Voor laatstgenoemde geldt dat deze kentekens meestal beginnen met een B of V. Op basis van grootschalig kentekenonderzoek door Goudappel in woonbuurten in Nederland blijkt

dat het aandeel grijze en buitenlandse kentekens gemiddeld circa 8% bedraagt. De data is daarom voor iedere categorie met 8% opgehoogd.

Trend in het autobezit

Om met oog op de toekomst zekerheid in te bouwen wordt de data gecorrigeerd met de trend in het autobezit over de afgelopen 5 jaar in de gemeente Eindhoven. Uit CBS-data¹ is gebleken dat het autobezit in de gemeente Eindhoven tussen 2017 en 2022 licht is afgenomen. Veiligheidshalve wordt deze afname niet in de data verwerkt en wordt er uitgegaan van een gelijkblijvend autobezit in de toekomstige jaren.

Resultaat analyse

De resultaten van de analyse naar het daadwerkelijke autobezit en de passende parkeernormen voor bewoners zijn in tabel 3.1 gepresenteerd.

woningtype	woningtype in CBS	bewonersparkeernorm
<i>plan</i>		
woning S, M, & L	grondgebonden woning, sociale huur	1,0 ppl / woning
<i>huidig</i>		
twee-onder-een-kapwoningen	grondgebonden woning, sociale huur	1,0 ppl / woning

Tabel 3.1: Gehanteerde bewonersparkeernormen gebaseerd op de analyse naar autobezit

De gepresenteerde waarden in tabel 3.1 zijn inclusief de correctie ten behoeve van het aandeel grijze en buitenlandse kentekens, maar exclusief het bezoekersaandeel.

3.3 Bezoekersparkeren

De parkeernormen voor bewoners zoals weergegeven in tabel 3.1 dienen te worden opgehoogd met een bezoekersdeel van de parkeernorm. Al geruime tijd is binnen de verkeerskundige vakwereld de ervaring dat het ooit 'standaard' vastgelegde parkeerkencijfer voor bezoekersparkeren bij woningen (vaak 0,3 parkeerplaatsen per woning) te hoog is. Dit geldt zeker voor stedelijke gebieden waar het autobezit over het algemeen lager is. Daar waar voor het bewonersparkeren onderscheid wordt gemaakt voor locatie specifieke kenmerken bij het bepalen van het aantal parkeerplaatsen (zoals ligging ten opzichte van het centrum en/of openbaar vervoer), is dit voor bezoekersparkeren (nog) niet het geval.

Door digitalisering is steeds meer data beschikbaar gekomen over het parkeergedrag van bezoekers aan woningen.² Hieruit blijkt dat de bezoekersnorm van 0,3 parkeerplaatsen per woning vaak te hoog is. Dit blijkt onder andere uit onderzoeken in 16 steden in Nederland.³ Er wordt geconcludeerd dat een waarde van 0,1 parkeerplaats per woning in het centrum en

¹ Bron: https://klimaatmonitor.databank.nl/Jive?sel_guid=010d3cc2-384f-45f4-b5a0-6aab540788a0

² Parkeerkencijfers voor bezoek aan bewoners: de grote onbekende', - Sweco en Stienstra, bijdrage aan het Colloquium Vervoerplanologisch Speurwerk (november 2021)

³ A new perspective on residential parking policy, - TU Delft (augustus 2021)

de schil om het centrum in stedelijk gebied vaak voldoende is. Op grond van de uitgevoerde onderzoeken wordt voor een gebied in de rest bebouwde kom (niet-gereguleerd gebied) een parkeernorm van 0,15 parkeerplaats voor bezoekers van woningen geadviseerd. Om een zekere veiligheidsmarge in acht te nemen wordt in deze maatwerkbenadering gekozen voor een bezoekersnorm van 0,2 per woning voor alle woningtypes.

3.4 Resultaat parkeerbehoefte

In tabel 3.2 is de toename in parkeerbehoefte conform maatwerk als gevolg van de beoogde herontwikkeling weergegeven en afgezet tegen de toename van het aantal parkeerplaatsen.

doelgroep	aantal	parkeernorm	parkeerbehoefte
<i>huidig</i>			
bewoners twee-onder-een-kapwoningen	44	1,0	44,0 parkeerplaatsen
bezoekers twee-onder-een-kapwoningen	44	0,2	8,8 parkeerplaatsen
totaal huidig			52,8 parkeerplaatsen
te vervallen parkeeraanbod op eigen terrein			44 parkeerplaatsen
te vervallen openbare parkeerbehoefte			8,8 parkeerplaatsen

Tabel 3.2: Parkeerbalans huidige situatie op basis van maatwerk

Uit tabel 3.2 blijkt dat de parkeerbehoefte die verdwijnt in de openbare ruimte 8,8 parkeerplaatsen bedraagt. Hiermee is rekening gehouden met het parkeeraanbod op eigen terrein (opritten) dat komt te vervallen.

doelgroep	aantal	parkeernorm	parkeerbehoefte
<i>plan</i>			
bewoners woningen S, M, & L	89	1,0	89,0 parkeerplaatsen
bezoekers woningen S, M, & L	89	0,2	17,8 parkeerplaatsen
totaal plan			106,8 parkeerplaatsen
te vervallen openbare parkeerbehoefte			-8,8 parkeerplaatsen
toename parkeerbehoefte			98 parkeerplaatsen
uitbreiding openbaar parkeeraanbod			75 parkeerplaatsen
saldo			-23 parkeerplaatsen

Tabel 3.3: Parkeerbalans plansituatie op basis van maatwerk

Uit tabel 3.3 blijkt dat de parkeerbehoefte in de plansituatie 107 parkeerplaatsen bedraagt. De openbare parkeerbehoefte die komt te vervallen bedraagt 9 parkeerplaatsen. De theoretische parkeerbehoefte neemt derhalve toe met $(107 - 9 =) 98$ parkeerplaatsen. Omdat het openbare parkeeraanbod met 75 parkeerplaatsen toeneemt is er uiteindelijk sprake van een tekort van 23 parkeerplaatsen. In hoofdstuk 4 is gerapporteerd in hoeverre de restparkeercapaciteit op straat ruimte biedt om dit tekort op te lossen.

4. Parkeercapaciteit op straat

Stichting Sint Trudo heeft een parkeerdrukmeting laten uitvoeren om inzichtelijk te maken wat de huidige parkeerdruk is op straat. Er heeft een meting plaatsgevonden op:

- Dinsdag 17 mei 2022 om 15:00 uur
- Dinsdag 17 mei 2022 om 23:00 uur
- Donderdag 19 mei 2022 om 15:00 uur
- Donderdag 19 mei 2022 om 23:00 uur
- Vrijdag 20 mei 2022 om 21:00 uur
- Zondag 22 mei 2022 om 12:00 uur.

Een samenvatting van de resultaten van het onderzoek is weergegeven in tabel 2.4. Een uitgebreid verslag van de parkeerdrukmeting is weergegeven in bijlage 1.

meetmoment	tijdstip	capaciteit	bezetting	parkeerdruk
dinsdag 17 mei 2022	15:00 uur	158	79	50%
	23:00 uur	158	85	54%
donderdag 19 mei 2022	15:00 uur	158	84	53%
	23:00 uur	158	90	57%
vrijdag 20 mei 2022	21:00 uur	158	74	47%
zondag 22 mei 2022	12:00 uur	158	72	46%

Tabel 4.1: Samenvatting resultaten parkeerdrukmeting

Conform het gemeentelijke parkeerbeleid is het mogelijk om een tekort aan parkeerplaatsen op te lossen met openbare parkeercapaciteit. Randvoorwaarde is wel dat de parkeerdruk inclusief toevoeging van de parkeerbehoefte in de openbare ruimte maximaal 90% is. Er mogen maximaal 10 parkeerplaatsen worden opgelost in de openbare ruimte om andere ontwikkelingen ook mogelijk te maken. In het geval van de gebiedsontwikkeling aan de Rustenburgstraat wordt dit maximumaantal van 10 parkeerplaatsen in beide berekeningen (gemeentelijke parkeerbeleid en maatwerk) overschreden. Dit is in strijd met het gemeentelijke parkeerbeleid van Eindhoven. Echter, achten wij het verantwoord om dit maximumaantal voor deze ontwikkeling te overschrijden om de volgende redenen:

1. Deze ontwikkeling ligt in zijn geheel langs de Rustenburgstraat en is een verdichtingsopgave. Na deze ontwikkeling is er aan deze straat minimaal tot geen ruimte beschikbaar voor andere ontwikkelingen. De parkeerplaatsen op straat waar een beroep op wordt gedaan liggen allemaal in zeer directe omgeving. Bovendien blijkt uit de parkeerdrukmeting dat in de huidige situatie (bijna) geen gebruik wordt gemaakt van de openbare parkeervoorzieningen aan de Rustenburgstraat (bijlage 1, secties 4, 5, 6). In de praktijk zullen dit de voorzieningen zijn waar in eerste plaats een beroep op zal worden gedaan.
2. Het openbare parkeeraanbod wordt uitgebreid, terwijl alle parkeerplaatsen die komen te vervallen allemaal op eigen terrein van woningen liggen.

3. De huidige parkeerdruk: de huidige parkeerdruk op de Rustenburgstraat is laag (maximaal 57% gemeten). Ook na de toevoeging van de restparkeerbehoefte van de beoogde ontwikkeling is er nog sprake van een flinke marge.

Zodoende is in de tabellen 4.2 en 4.3 de parkeerdruk inzichtelijk gemaakt na het toevoegen van de restparkeerbehoefte van de beoogde ontwikkeling.

meetmoment	tijdstip	capaciteit	huidige bezetting	toename	toekomstige bezetting	parkeerdruk
dinsdag 17 mei 2022	15:00 uur	158	79	+ 41	120	76%
	23:00 uur	158	85	+ 41	126	80%
donderdag 19 mei 2022	15:00 uur	158	84	+ 41	125	79%
	23:00 uur	158	90	+ 41	131	83%
vrijdag 20 mei 2022	21:00 uur	158	74	+ 41	115	73%
zondag 22 mei 2022	12:00 uur	158	72	+ 41	113	72%

Tabel 4.2: Parkeerdruk Rustenburgstraat inclusief restparkeerbehoefte ontwikkeling conform gemeentelijk beleid

Uit de tabel blijkt dat de parkeerdruk in de plansituatie acceptabel blijft, met een parkeerdruk van maximaal 83% op het drukste moment van de week. Hierbij blijft de parkeerdruk onder de maximaal aanvaardbare 90%. Voor het gebruik van de parkeerplaatsen dient een bijdrage gedaan te worden aan het mobiliteitsfonds van de gemeente Eindhoven.

meetmoment	tijdstip	capaciteit	huidige bezetting	toename	toekomstige bezetting	parkeerdruk
dinsdag 17 mei 2022	15:00 uur	158	79	+ 23	102	65%
	23:00 uur	158	85	+ 23	108	68%
donderdag 19 mei 2022	15:00 uur	158	84	+ 23	107	68%
	23:00 uur	158	90	+ 23	113	72%
vrijdag 20 mei 2022	21:00 uur	158	74	+ 23	97	61%
zondag 22 mei 2022	12:00 uur	158	72	+ 23	95	60%

Tabel 4.3: Parkeerdruk Rustenburgstraat inclusief restparkeerbehoefte ontwikkeling conform maatwerk

Uit de tabel blijkt dat de parkeerdruk in de plansituatie acceptabel blijft, met een parkeerdruk van maximaal 72% op het drukste moment van de week. Hierbij blijft de parkeerdruk onder de maximaal aanvaardbare 90%. Voor het gebruik van de parkeerplaatsen dient een bijdrage gedaan te worden aan het mobiliteitsfonds van de gemeente Eindhoven.

5. Conclusie

Stichting Sint Trudo heeft Goudappel BV gevraagd om een onderzoek uit te voeren naar de parkeeropgave van de herontwikkeling van de Rustenburgstraat in Eindhoven.

Op basis van het uitgevoerde onderzoek worden de volgende conclusies getrokken:

- Conform gemeentelijk beleid neemt de parkeerbehoefte met 72 parkeerplaatsen toe als gevolg van het beoogde plan;
- Het uitgevoerde maatwerk bestaat uit:
 - Een analyse naar het daadwerkelijke autobezit bij vergelijkbare woningtypen in het restgebied van Eindhoven;
 - Een onderbouwde gereduceerde bezoekersnorm op basis van kennis en ervaringscijfers.
- Conform de maatwerkberekening neemt de parkeerbehoefte met 54 parkeerplaatsen toe;
- Het parkeeraanbod wordt met netto 31 parkeerplaatsen uitgebreid;
- Als de restparkeerbehoefte in openbaar gebied wordt opgelost wordt de maximum 90% parkeerdruk die het gemeentelijke parkeerbeleid stelt in beide gevallen niet overschreden. Er is sprake van voldoende parkeergelegenheid met de voorwaarde dat er een beroep kan worden gedaan op meer dan 10 parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

Bijlage 1 – verslag parkeerdrukmeting

Parkeerdrukmeting Rustenburgstraat		Michiel van Rooij Verkeersadvies 
ONDERZOEKSGBIED		INDELING IN SEGMENTEN
		1 Veldmaarschalk Smutslaan 2 Rustenburgstraat 3 Tafelbergstraat 4 Rustenburgstraat 5 Rustenburgstraat 6 Rustenburgstraat 7 Jan van Riebeecklaan 8 Paul Krugerlaan 9 Jan van Riebeecklaan 10 Generaal Bothalaan 11 Generaal Bothalaan

Parkeerdrukmeting Rustenburgstraat, Eindhoven		datum		dinsdag 17 mei 2022 15.00u		Capaciteit							BEZETTINGSIJFERS en BEZETTINGSGRAAD					TOTAAL	
		algemeen	bijzonder	Capaciteit totaal		algemeen	% algemeen	bijz.	totaal	% ind. fout parkeren	fout parkeren	totaal + foutparkeren	% ind. Foutparkeren						
Sectie Straatnaam																			
1 Veldmaarschalk Smutslaan		5		5	5	100%			5	100%		5	100%						
2 Rustenburgstraat		8		8	4	50%			4	50%		4	50%						
3 Tafelbergstraat		10		10	3	30%			3	30%		3	30%						
4 Rustenburgstraat		11		11	0	0%			0	0%		0	0%						
5 Rustenburgstraat		8		8	0	0%			0	0%		0	0%						
6 Rustenburgstraat		18		18	0	0%			0	0%	1	1	6%						
7 Jan van Riebeecklaan		5		5	5	100%			5	100%		5	100%						
8 Paul Krugerlaan		16		16	16	100%			16	100%	1	17	106%						
9 Jan van Riebeecklaan		12		12	7	58%			7	58%		7	58%						
10 Generaal Bothalaan		49	4	53	24	45%	1	25	47%			25	47%						
11 Generaal Bothalaan		12		12	12	100%			12	100%		12	100%						
TOTAAL		154	4	158	76	48%	1	77	49%	2	79	50%							

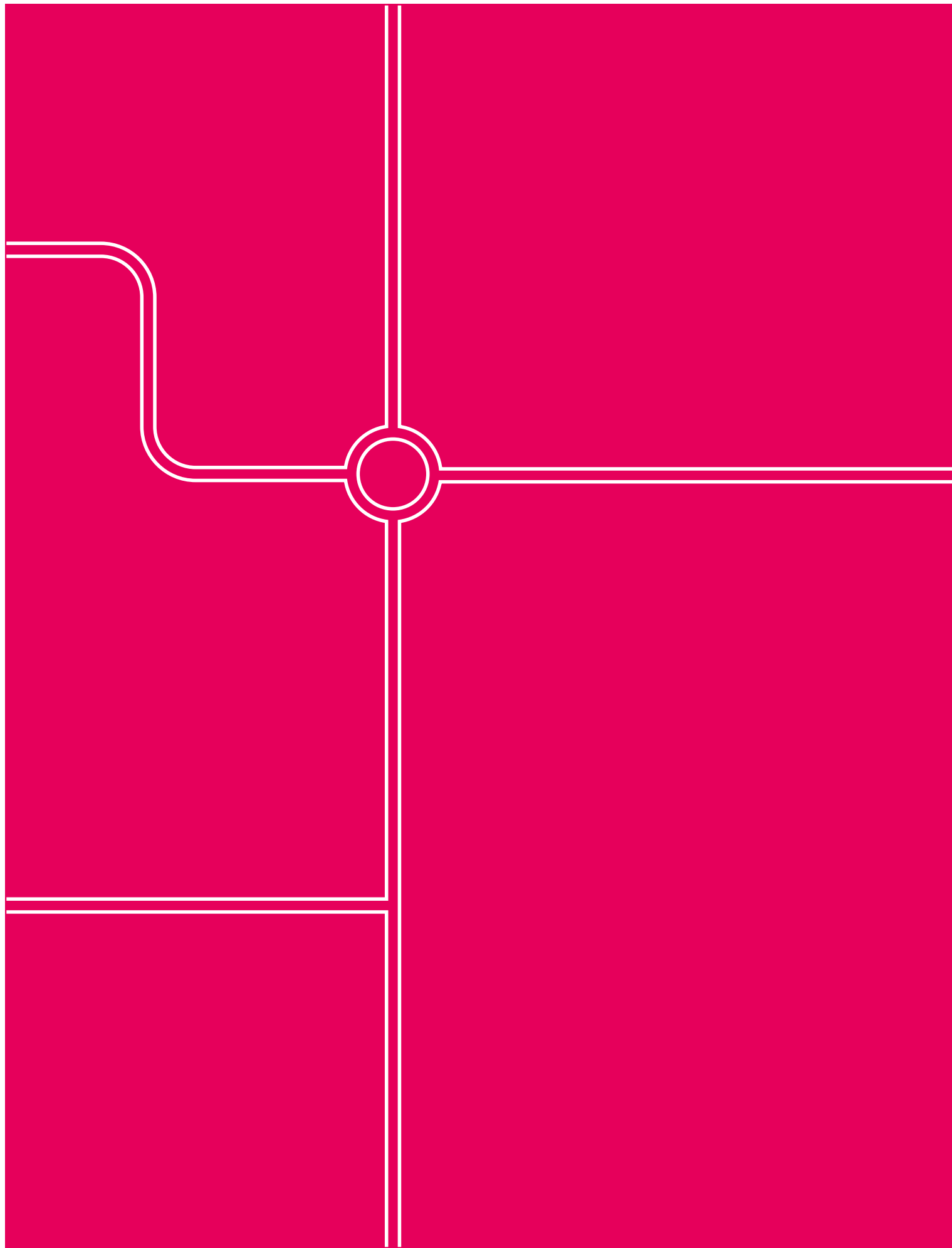
Parkeerdrukmeting Rustenburgstraat, Eindhoven		datum dinsdag 17 mei 2022 23.00u			Capaciteit								BEZETTINGSIJFERS en BEZETTINGSGRAAD					TOTAAL	
Sectie Straatnaam		algemeen	bijzonder	Capaciteit totaal	algemeen	% algemeen	bijz.	totaal	% ind. fout parkeren	fout parkeren	totaal + foutparkeren	% ind. Foutparkeren							
1 Veldmaarschalk Smutslaan		5		5	5	100%		5	100%		5	100%	5		100%				
2 Rustenburgstraat		8		8	5	63%		5	63%		5	63%	5		63%				
3 Tafelbergstraat		10		10	3	30%		3	30%		3	30%	3		30%				
4 Rustenburgstraat		11		11	0	0%		0	0%		0	0%	0		0%				
5 Rustenburgstraat		8		8	0	0%		0	0%		0	0%	0		0%				
6 Rustenburgstraat		18		18	0	0%		0	0%	1	1	6%	1		6%				
7 Jan van Riebeecklaan		5		5	5	100%		5	100%		5	100%	5		100%				
8 Paul Krugerlaan		16		16	16	100%		16	100%		16	100%	16		100%				
9 Jan van Riebeecklaan		12		12	7	58%		7	58%		7	58%	7		58%				
10 Generaal Bothalaan		49	4	53	36	68%		36	68%		36	68%	36		68%				
11 Generaal Bothalaan		12		12	7	58%		7	58%		7	58%	7		58%				
TOTAAL		154	4	158	84	53%	0	84	53%	1	85	54%							

Parkeerdrukmeting Rustenburgstraat, Eindhoven	datum		donderdag 19 mei 2022 15.00u								
	Capaciteit			BEZETTINGSCIJFERS en BEZETTINGSGRAAD						TOTAAL	
Secie Straatnaam	algemeen	bijzonder	Capaciteit totaal	algemeen	% algemeen	bijz.	totaal	% ind. fout parkeren	fout parkeren	totaal + foutparkeren	% ind. Foutparkeren
1 Veldmaarschalk Smutslaan	5		5	5	100%		5	100%		5	100%
2 Rustenburgstraat	8		8	6	75%		6	75%		6	75%
3 Tafelbergstraat	10		10	3	30%		3	30%		3	30%
4 Rustenburgstraat	11		11	0	0%		0	0%		0	0%
5 Rustenburgstraat	8		8	0	0%		0	0%		0	0%
6 Rustenburgstraat	18		18	0	0%		0	0%		0	0%
7 Jan van Riebeecklaan	5		5	4	80%		4	80%		4	80%
8 Paul Krugerlaan	16		16	15	94%		15	94%		15	94%
9 Jan van Riebeecklaan	12		12	5	42%		5	42%		5	42%
10 Generaal Bothalaan	49	4	53	30	57%	1	31	58%		31	58%
11 Generaal Bothalaan	12		12	15	125%		15	125%		15	125%
TOTAAL	154	4	158	83	53%	1	84	53%	0	84	53%

Parkeerdrukmeting Rustenburgstraat, Eindhoven	datum		donderdag 19 mei 2022 23.00u		BEZETTINGSCIJFERS en BEZETTINGSGRAAD						TOTAAL		
	Capaciteit												
Secie Straatnaam	algemeen	bijzonder	Capaciteit totaal	algemeen	% algemeen	bijz.	totaal	% ind. fout parkeren	fout parkeren	totaal + foutparkeren	% ind. Foutparkeren		
1 Veldmaarschalk Smutslaan	5		5	5	100%		5	100%		5	100%		
2 Rustenburgstraat	8		8	4	50%		4	50%		4	50%		
3 Tafelbergstraat	10		10	4	40%		4	40%		4	40%		
4 Rustenburgstraat	11		11	0	0%		0	0%		0	0%		
5 Rustenburgstraat	8		8	0	0%		0	0%		0	0%		
6 Rustenburgstraat	18		18	0	0%		0	0%		0	0%		
7 Jan van Riebeecklaan	5		5	3	60%		3	60%		3	60%		
8 Paul Krugerlaan	16		16	14	88%		14	88%		14	88%		
9 Jan van Riebeecklaan	12		12	7	58%		7	58%		7	58%		
10 Generaal Bothalaan	49	4	53	37	70%	1	38	72%		38	72%		
11 Generaal Bothalaan	12		12	15	125%		15	125%		15	125%		
TOTAAL	154	4	158	89	56%	1	90	57%	0	90	57%		

Parkeerdrukmeting Rustenburgstraat, Eindhoven	datum		vrijdag 20 mei 2022								
			21.00u								
	Capaciteit			BEZETTINGSCIJFERS en BEZETTINGSGRAAD						TOTAAL	
Secie Straatnaam	algemeen	bijzonder	Capaciteit totaal	algemeen	% algemeen	bijz.	totaal	% ind. fout parkeren	fout parkeren	totaal + foutparkeren	% ind. Foutparkeren
1 Veldmaarschalk Smutslaan	5		5	5	100%		5	100%		5	100%
2 Rustenburgstraat	8		8	6	75%		6	75%		6	75%
3 Tafelbergstraat	10		10	1	10%		1	10%		1	10%
4 Rustenburgstraat	11		11	0	0%		0	0%		0	0%
5 Rustenburgstraat	8		8	0	0%		0	0%		0	0%
6 Rustenburgstraat	18		18	0	0%		0	0%		0	0%
7 Jan van Riebeecklaan	5		5	4	80%		4	80%		4	80%
8 Paul Krugerlaan	16		16	11	69%		11	69%		11	69%
9 Jan van Riebeecklaan	12		12	6	50%		6	50%		6	50%
10 Generaal Bothalaan	49	4	53	27	51%	1	28	53%		28	53%
11 Generaal Bothalaan	12		12	13	108%		13	108%		13	108%
TOTAAL	154	4	158	73	46%	1	74	47%	0	74	47%

Parkeerdrukmeting Rustenburgstraat, Eindhoven	datum	zondag 22 mei 2022 12.00u		BEZETTINGSCIJFERS en BEZETTINGSGRAAD							TOTAAL	
		Capaciteit										
Secie Straatnaam	algemeen	bijzonder	Capaciteit totaal	algemeen	% algemeen	bijz.	totaal	% ind. fout parkeren	fout parkeren	totaal + foutparkeren	% ind. Foutparkeren	
1 Veldmaarschalk Smutslaan	5		5	5	100%		5	100%		5	100%	
2 Rustenburgstraat	8		8	6	75%		6	75%		6	75%	
3 Tafelbergstraat	10		10	3	30%		3	30%		3	30%	
4 Rustenburgstraat	11		11	0	0%		0	0%		0	0%	
5 Rustenburgstraat	8		8	0	0%		0	0%		0	0%	
6 Rustenburgstraat	18		18	0	0%		0	0%	1	1	6%	
7 Jan van Riebeecklaan	5		5	3	60%		3	60%		3	60%	
8 Paul Krugerlaan	16		16	17	106%		17	106%		17	106%	
9 Jan van Riebeecklaan	12		12	4	33%		4	33%		4	33%	
10 Generaal Bothalaan	49	4	53	32	60%	1	33	62%		33	62%	
11 Generaal Bothalaan	12		12	9	75%		9	75%		9	75%	
TOTAAL	145	4	149	70	47%	1	71	48%	1	72	48%	



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32