

Bestemmingsplan Lith Centrum - 2014

bijlage 9 bij toelichting - parkeeronderzoek nieuwe ontwikkelingen 2013



Bijlage 9

- parkeeronderzoek nieuwe ontwikkelingen 2013



Advies

Engineering

Realisatie

Management

Parkeeronderzoek Centrumontwikkelingen Lith



Parkeeronderzoek Centrumontwikkelingen Lith

Status	definitief	Opdrachtgever	Gemeente Oss
Kenmerk	GOs1302F	Contactpersoon	Astrid Kepers-Koornberg
Versie/revisie	1		
Datum	7 oktober 2013		
Opdrachtnemer	Megaborn		
Opgesteld door	Eddy Michels		

Inhoudsopgave

1	Parkeeronderzoek centrumontwikkelingen Lith	3
1.1	Inleiding	3
1.2	Uitgangspunten	3
2	Huidige parkeerdruk.....	5
3	Parkeerbalans toekomstige situatie, model 1 en 2.....	6
3.1	Stedenbouwkundige programma's.....	6
3.2	Parkeervraag.....	7
3.3	Parkeerbalans.....	7
4	Conclusie	9

1 Parkeeronderzoek centrumontwikkelingen Lith

1.1 Inleiding

De gemeente Oss wil het centrum van de kern Lith voorzien van een kwaliteitsimpuls door middel van wijziging van een aantal functies en herinrichting van de openbare ruimte. Als gevolg van deze centrumontwikkelingen zal ook de vraag naar parkeervoorzieningen wijzigen. Het is dan ook belangrijk dat er na de herinrichting voldoende parkeervoorzieningen aanwezig zijn, zodat er geen parkeerproblemen ontstaan.

Om inzicht te krijgen in de aard en omvang van de huidige en de toekomstige parkeersituatie heeft de gemeente Oss aan Megaborn de opdracht gegeven om een onafhankelijk parkeeronderzoek uit te voeren, bestaande uit:

1. het uitvoeren van in totaal 16 parkeertellingen op verschillende dagen en tijdstippen;
2. het opstellen van een parkeerbalans voor twee centrumscenario's (model 1 en 2).

1.2 Uitgangspunten

Ten behoeve van het parkeeronderzoek zijn een aantal uitgangspunten, in overleg met de opdrachtgever vastgesteld.

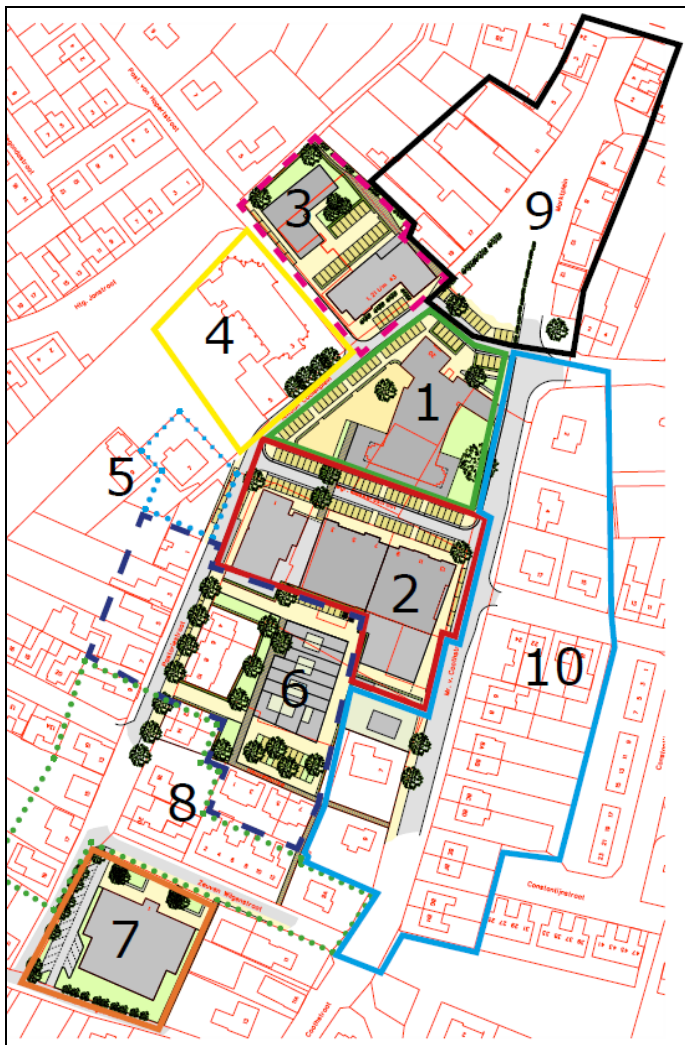
Onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied van dit parkeeronderzoek bestaat uit het gebied zoals weergegeven in figuur 1. De parkeertellingen zijn gericht op parkeren in de openbare ruimte. Bij het opstellen van de parkeerbalans, en dan met name bij het bepalen van de parkeervraag, is echter wel rekening gehouden met parkeren op eigen terrein.

Eenzijds bevinden zich binnen het onderzoeksgebied formele openbare parkeerplaatsen. Deze zijn te herkennen aan de vakindeling via belijning of bestrating. Anderzijds mag er in het onderzoeksgebied op bepaalde plaatsen op de rijbaan worden geparkeerd. Dit wordt informeel parkeren genoemd. Staat een voertuig op een locatie waar dit wettelijk gezien niet mag, dan is er sprake van een fout geparkeerd voertuig.

Sectorindeling

Om de interpretatie en de leesbaarheid van de onderzoeksresultaten te vergemakkelijken is het onderzoeksgebied onderverdeeld in 10 sectoren (deelgebieden). In figuur 1 zijn de deelgebieden aangegeven. Afstemmingsproblemen tussen vraag en aanbod zullen zo veel mogelijk moeten worden opgelost op sectorniveau zelf of in de aangrenzende sectoren. Bezoekers van de supermarkt zullen immers niet gauw parkeren bij de sporthal.



Figuur 1: onderzoeksgebied en sectorindeling

Huidig parkeeraanbod

In het onderzoeksgebied zijn in totaal 225 parkeerplaatsen in de openbare ruimte aanwezig, waarvan 7 zijn gereserveerd voor mindervaliden. Het aanbod per deelgebied is weergegeven in figuur 2.

	huidig parkeerbaanbod			
	openbaar		invaliden	totaal
	formeel	informeel		
Deelgebied 1	44	0	4	48
Deelgebied 2	46	0	1	47
Deelgebied 3	35	0	2	37
Deelgebied 4	0	0	0	0
Deelgebied 5	0	0	0	0
Deelgebied 6	16	0	0	16
Deelgebied 7	17	0	0	17
Deelgebied 8	17	3	0	20
Deelgebied 9	20	0	0	20
Deelgebied 10	15	5	0	20
Totaal	210	8	7	225

Figuur 2: parkeeraanbod huidige situatie

2 Huidige parkeerdruk

Om een actueel beeld te krijgen van de huidige parkeersituatie zijn in totaal 16 parkeertellingen uitgevoerd op verschillende dagen en tijdstippen. Deze momenten zijn gekozen omdat vooraf de verwachting was dat dan de parkeerdruk het hoogst is. Er is geteld op:

- vrijdag 14 en 21 juni 2013 om 9:30 uur, 14:00 uur, 19:00 uur en 20:00 uur;
- zaterdag 15 en 22 juni 2013 om 10:00 uur, 12:00 uur, 14:00 uur en 15:30 uur.

Op vrijdagmiddag 21 juni 2013 om 14:00 uur was de parkeerdruk het hoogst. In totaal stonden toen 119 voertuigen geparkeerd in het onderzoeksgebied. Er zijn derhalve beduidend meer parkeerplaatsen aanwezig (225) dan dat er gebruikt worden op het drukste moment. Circa de helft van de parkeerplaatsen (116) staat op het drukste moment leeg. Dat heeft onder andere te maken met het feit dat het voormalige gemeentehuis niet of nauwelijks wordt gebruikt.

Ook op zaterdagmiddag 15 juni 2013 om 15:30 uur was het beduidend drukker dan op andere tijdstippen (117 voertuigen). Beide telmomenten zijn dan ook als maatgevend beschouwd bij het opstellen van de parkeerbalans. In deelgebied 2 (Mgr. Bekkersstraat) beide perioden ook maatgevend, echter ook op vrijdagochtend zijn hier hoge aantallen voertuigen waargenomen (maximaal 43 voertuigen).

Tijdens één telmoment zijn maximaal 11 fout geparkeerde voertuigen waargenomen. Locaties waar relatief vaak werd fout geparkeerd waren het voorplein van de sporthal en in de Mr. van Coothstraat naast de supermarkt. Het resultaat van alle tellingen is weergegeven in bijlage 1.

3 Parkeerbalans toekomstige situatie, model 1 en 2

3.1 Stedenbouwkundige programma's

Op basis van twee stedenbouwkundige programma's voor het centrum van Lith (model 1 en 2) zijn parkeerbalansen opgesteld. De parkeerbalans is bedoeld om te bepalen of in de toekomst er voldoende parkeergelegenheid (parkeeraanbod) in het gebied aanwezig is in relatie tot de op dat moment aanwezige centrumfuncties.

Uit de stedenbouwkundige programma's blijkt de vernieuwde inrichting van het centrum (zie figuur 3). Hieruit kan worden afgeleid welke functies in het centrum blijven, verdwijnen of erbij komen. De inrichting van de openbare ruimte wijzigt eveneens. In model 1 zijn in totaal 243 openbare parkeerplaatsen opgenomen. In model 2 zijn dat 229 parkeerplaatsen.



Figuur 3: stedenbouwkundige programma's, model 1 (links) en model 2 (rechts)

3.2 Parkeervraag

Van belang is om een passende parkeeroplossing te vinden voor het centrum van Lith. De parkeertellingen geven goed inzicht in de huidige parkeerdruk. Van belang is vervolgens om per deelgebied inzicht te hebben in de toekomstige parkeervraag.

Voor het bepalen van de toekomstige parkeervraag is een tweedeling gemaakt. Voor de deelgebieden waar geen wijzigingen plaatsvinden is gebruik gemaakt van de parkeervraag op basis van de parkeertellingen. Voor de deelgebieden waar wel wijzigingen plaatsvinden is gebruik gemaakt van parkeernormen¹.

Door de vele parkeertellingen in zowel 2010 als 2013 is duidelijk geworden dat over het algemeen in Lith de werkelijke parkeerdruk lager uitvalt dan de landelijke parkeernormen aangeven. Om te voorkomen dat er in de toekomst teveel parkeerplaatsen worden aangelegd, én om zoveel mogelijk aan te sluiten op de werkelijke parkeersituatie, is deze bewerking uitgevoerd.

Halen en brengen schoolgaande kinderen

Uitzondering op bovengenoemde werkwijze is het bepalen van de parkeervraag voor het halen en brengen van de kinderen bij de school, het kinderdagverblijf en de peuterspeelzaal. Dit genereert een tijdelijke parkeervraag op vaste momenten van de dag. Deze vraag doet zich alleen voor op schooldagen overdag. Uit een eerder parkeeronderzoek (Megaborn, 15 november 2010) blijkt dat ongeveer 26% van de kinderen uit groep 1 t/m 3 met de auto wordt gebracht en 5% van de kinderen uit groep 4 t/m 8. Het aantal leerlingen voor de basisschool is gebaseerd op respectievelijk 3 en 8 klassen van 20 leerlingen. Het aantal kinderen voor het kinderdagverblijf/peuterspeelzaal is overgenomen uit het onderzoek uit 2010.

Invoer van deze getallen in de rekenmethode die het CROW gebruikt (zie ook CROW-publicatie 182) om de parkeervraag te bepalen, resulteert in een vraag naar 10 parkeerplaatsen. In figuur 4 is de berekening weergegeven.

	aantal leerlingen	% met de auto	reductiefactor parkeerduur	reductiefactor aantal kinderen per auto	parkeervraag
groep 1 t/m 3	60	26%	0,5	0,75	5,9
groep 4 t/m 8	160	5%	0,25	0,85	1,7
kinderdagverblijf/peuterspeelzaal	52	26%	0,25	0,75	2,5
totaal					10

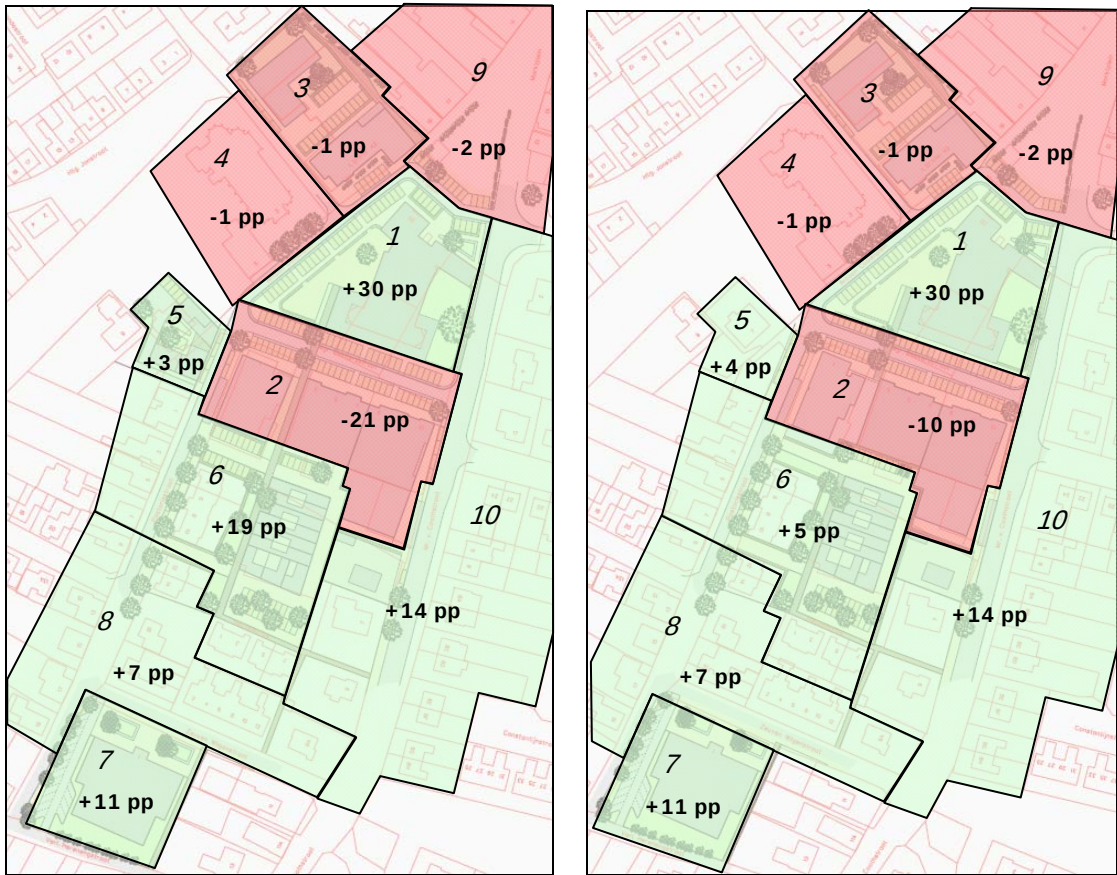
Figuur 4: berekening parkeervraag ten behoeve van halen/brengen schoolgaande kinderen

Deze parkeervraag doet zich echter op gezette tijden voor en is van korte duur. Het reserveren van alle benodigde 10 parkeerplaatsen voor dit doeleinde wordt daarom afgeraden. Het instellen van een parkeerverbod binnen een bepaald tijdsvenster in combinatie met een kleine haal- en brengzone draagt bij aan een betere benutting van de openbare parkeerplaatsen.

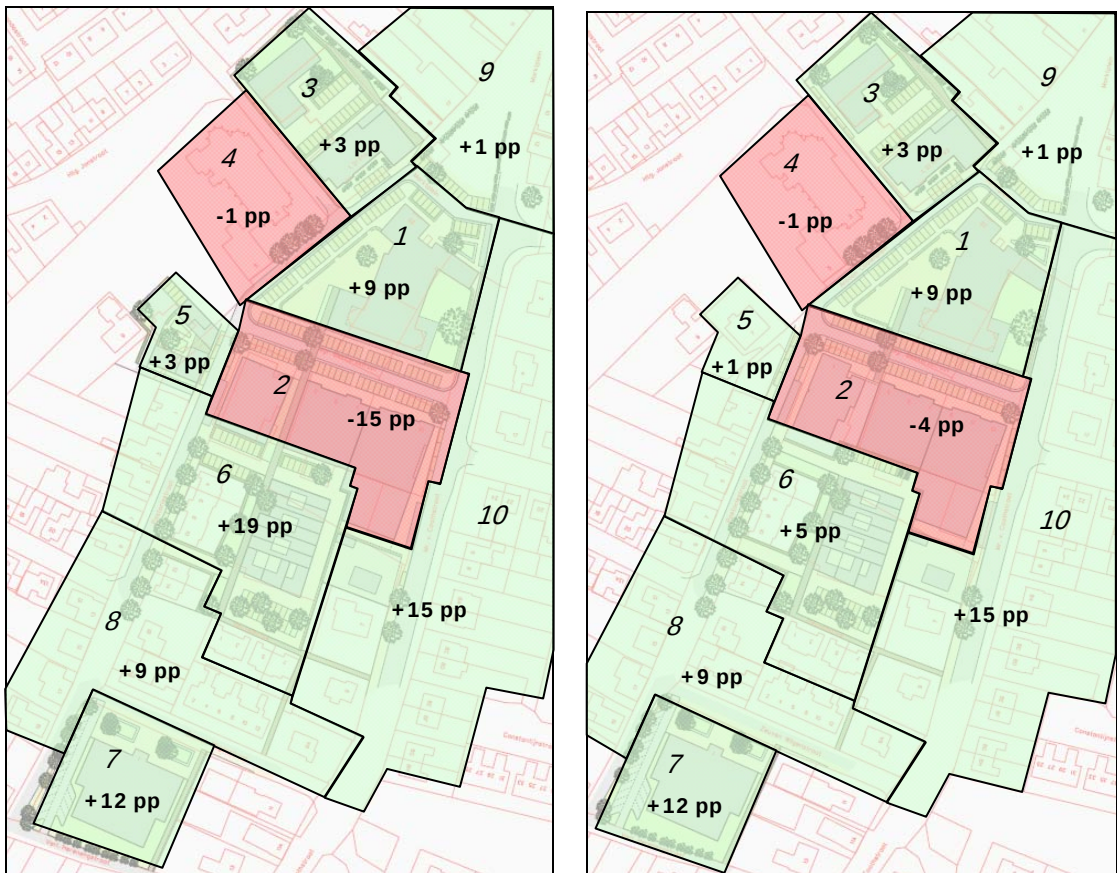
3.3 Parkeerbalans

De parkeerbalans voor model 1 en 2 zijn weergegeven in de bijlagen. Een visualisatie van het overschot of tekort per deelgebied is op de volgende bladzijde gevisualiseerd.

¹ De gehanteerde parkeernormen betreffen de parkeernormen zoals opgenomen in de beleidsnotitie 'Parkeerproblematiek' bestaande woonwijken gemeente Oss' (2005). Dit is het vigerend parkeerbeleid van de gemeente.



Figuur 5: Visualisatie parkeerbalans zaterdagmiddag model 1 (links) en model 2 (rechts)



Figuur 6: Visualisatie parkeerbalans vrijdagmiddag model 1 (links) en model 2 (rechts)

4 Conclusie

Uit de parkeerbalansen blijkt dat de maximale parkeervraag zich zal manifesteren op een vrijdagmiddag. In dat geval is er sprake van een parkeervraag van 189 voertuigen in het onderzoeksgebied. Als dit aantal wordt vergeleken met het parkeeraanbod (243 parkeerplaatsen) dan blijkt dat ruim voldoende wordt voorzien in parkeervoorzieningen.

Model 1

Binnen de deelgebieden zijn er echter wel verschillen. In deelgebied 2 is op zaterdag een tekort van 21 parkeerplaatsen en op vrijdagmiddag een tekort van 15 parkeerplaatsen. Uitgangspunt in model 1 is uitbreiding van de supermarkt, een nieuw winkelpand of medische voorziening op de hoek Monseigneur Bekkersstraat/Pastoriestraat met daarboven in totaal 12 nieuwe appartementen. Het parkeren ten behoeve van deze woningen zal aan de achterzijde moeten geschieden, in deelgebied 6. Daar is namelijk een overschot van 19 parkeerplaatsen op deze tijdstippen. Door middel van een nieuw voetpad tussen de winkels door zijn deze parkeerplaatsen ook goed bereikbaar en functioneel voor het centrum. Bij het parkeren ten behoeve van appartementen gaat het overigens om een langere parkeerduur. Bij het parkeren ten behoeve van winkels is de parkeerduur korter en zijn er meer parkeerwisselingen. In de Monseigneur Bekkersstraat is kort parkeren ten behoeve van de winkels en medische voorzieningen wenselijker vanwege de korte loopafstanden. Alhoewel er in deelgebied 2 een tekort is zijn er voldoende parkeerplaatsen voorhanden op korte loopafstand. Bij deelgebied 1 is op zaterdag een overschot van 9 parkeerplaatsen en op vrijdagmiddag een overschot van 30 parkeerplaatsen.

Model 2

In deelgebied 2 is op zaterdag een tekort van 10 parkeerplaatsen en op vrijdagmiddag een tekort van 4 parkeerplaatsen. Uitgangspunt in model 2 is uitbreiding van de supermarkt, een nieuwe winkel in het bestaande pand op de hoek Monseigneur Bekkersstraat/Pastoriestraat met daarboven één appartement. De parkeerplaatsen in deelgebied 6 is door het ontbreken van een voetpad tussen de winkels door niet functioneel voor het centrum. De loopafstand is te groot. Het tekort aan parkeerplaatsen moet dan ook met name in deelgebied 1 worden opgevangen. Hier is op zaterdag een overschot van 9 parkeerplaatsen en op vrijdagmiddag een overschot van 30 parkeerplaatsen. Ook hier geldt dat het tekort aan parkeerplaatsen in deelgebied 2 in voldoende mate worden gecompenseerd door parkeerplaatsen op korte loopafstand.

Het belangrijkste verschil tussen model 1 en 2 is te vinden in deelgebied 2 (Monseigneur Bekkersstraat). In model 1 is uitgegaan van nieuwbouw op de hoek Monseigneur Bekkersstraat/Pastoriestraat met 12 nieuwe appartementen. Het parkeren van deze appartementen kan niet opgelost worden in de Monseigneur Bekkersstraat en zal in deelgebied 6 (de huidige schoollocatie) moeten plaatsvinden.

Halen en brengen kinderen

In de parkeerbalans is nu rekening gehouden met 10 gereserveerde parkeerplaatsen voor halen en brengen van kinderen in deelgebied 1. Deze parkeerplaatsen worden echter op gezette tijden gedurende korte tijd gebruikt. 's Ochtends bij het wegbrengen en 's middags bij het ophalen van de kinderen. Dat betekent dat grote delen van de dag deze parkeerplaatsen benut kunnen worden door andere gebruikers. Het permanent reserveren van deze parkeerplaatsen voor halen en brengen wordt dan ook afgeraden.

Bijlagen

- Bijlage 1: resultaten parkeertellingen
- Bijlage 2: parkeerbalans model 1
- Bijlage 3: parkeerbalans model 2

	Vrijdag 14 juni 2013, 09.30 uur					Vrijdag 14 juni 2013, 14.00 uur					Vrijdag 14 juni 2013, 19.00 uur					Vrijdag 14 juni 2013, 20.00 uur				
	openbaar		invaliden	fout	totaal	openbaar		invaliden	fout	totaal	openbaar		invaliden	fout	totaal	openbaar		invaliden	fout	totaal
	formeel	informeel				formeel	informeel				formeel	informeel				formeel	informeel			
Deelgebied 1	13	0	0	1	14	19	0	0	2	21	10	0	0	0	10	9	0	0	0	9
Deelgebied 2	40	0	1	2	43	31	0	0	3	34	15	0	0	1	16	13	0	0	1	14
Deelgebied 3	4	0	0	0	4	5	0	0	0	5	6	0	0	0	6	6	0	0	0	6
Deelgebied 4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Deelgebied 5	2	0	0	1	3	2	0	0	0	2	1	0	0	0	1	1	0	0	0	1
Deelgebied 6	5	0	0	0	5	4	0	0	0	4	10	0	0	1	11	11	0	0	1	12
Deelgebied 7	2	0	0	1	3	1	0	0	1	2	2	0	0	1	3	3	0	0	1	4
Deelgebied 8	9	0	0	1	10	8	0	0	2	10	7	0	0	1	8	7	0	0	1	8
Deelgebied 9	8	0	0	0	8	13	0	0	3	16	14	0	0	1	15	10	0	0	0	10
Deelgebied 10	2	1	0	0	3	4	1	0	0	5	1	1	0	0	2	1	1	0	0	2
Totaal	85	1	1	6	93	87	1	0	11	99	66	1	0	5	72	61	1	0	4	66
	Zaterdag 15 juni 2013, 10.00 uur					Zaterdag 15 juni 2013, 12.00 uur					Zaterdag 15 juni 2013, 14.00 uur					Zaterdag 15 juni 2013, 15.30 uur				
	openbaar		invaliden	fout	totaal	openbaar		invaliden	fout	totaal	openbaar		invaliden	fout	totaal	openbaar		invaliden	fout	totaal
	formeel	informeel				formeel	informeel				formeel	informeel				formeel	informeel			
Deelgebied 1	11	0	0	1	12	21	0	0	1	22	16	0	0	1	17	15	0	0	1	16
Deelgebied 2	36	0	0	0	36	40	0	0	1	41	33	0	1	1	35	39	0	1	1	41
Deelgebied 3	4	0	0	0	4	3	0	0	0	3	6	0	0	0	6	7	0	0	1	8
Deelgebied 4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Deelgebied 5	1	0	0	0	1	1	0	0	0	1	1	0	0	0	1	2	0	0	0	2
Deelgebied 6	4	0	0	0	4	8	0	0	0	8	6	0	0	0	6	8	0	0	0	8
Deelgebied 7	9	0	0	1	10	4	0	0	1	5	4	0	0	1	5	4	0	0	1	5
Deelgebied 8	7	0	0	1	8	12	0	0	0	12	8	0	0	3	11	10	0	0	3	13
Deelgebied 9	16	0	0	0	16	15	0	0	0	15	11	0	0	0	11	18	0	0	0	18
Deelgebied 10	1	1	0	1	3	2	0	0	1	3	0	1	0	1	2	2	2	0	2	6
Totaal	89	1	0	4	94	106	0	0	4	110	85	1	1	7	94	105	2	1	9	117
	Vrijdag 21 juni 2013, 9.30 uur					Vrijdag 21 juni 2013, 14.00 uur					Vrijdag 21 juni 2013, 19.00 uur					Vrijdag 21 juni 2013, 20.00 uur				
	openbaar		invaliden	fout	totaal	openbaar		invaliden	fout	totaal	openbaar		invaliden	fout	totaal	openbaar		invaliden	fout	totaal
	formeel	informeel				formeel	informeel				formeel	informeel				formeel	informeel			
Deelgebied 1	13	0	0	0	13	14	0	0	2	16	11	0	0	0	11	18	0	0	0	18
Deelgebied 2	40	0	1	0	41	41	0	1	1	43	11	0	1	0	12	7	0	0	0	7
Deelgebied 3	3	0	0	0	3	3	0	0	0	3	4	0	0	0	4	4	0	0	0	4
Deelgebied 4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Deelgebied 5	4	0	0	0	4	5	0	0	1	6	1	0	0	0	1	1	0	0	0	1
Deelgebied 6	13	0	0	0	13	13	0	0	0	13	9	0	0	1	10	10	0	0	0	10
Deelgebied 7	5	0	0	0	5	4	0	0	1	5	5	0	0	0	5	6	0	0	0	6
Deelgebied 8	10	0	0	0	10	9	0	0	2	11	5	0	0	1	6	6	0	0	3	9
Deelgebied 9	11	0	0	0	11	15	0	0	2	17	16	0	0	1	17	12	0	0	0	12
Deelgebied 10	2	0	0	0	2	5	0	0	0	5	2	0	0	0	2	0	1	0	0	1
Totaal	101	0	1	0	102	109	0	1	9	119	64	0	1	3	68	64	1	0	3	68
	Zaterdag 22 juni 2013, 10.00 uur					Zaterdag 22 juni 2013, 12.00 uur					Zaterdag 22 juni 2013, 14.00 uur					Zaterdag 22 juni 2013, 15.30 uur				
	openbaar		invaliden	fout	totaal	openbaar		invaliden	fout	totaal	openbaar		invaliden	fout	totaal	openbaar		invaliden	fout	totaal
	formeel	informeel				formeel	informeel				formeel	informeel				formeel	informeel			
Deelgebied 1	11	0	0	2	13	12	0	0	1	13	14	0	0	1	15	10	0	0	1	11
Deelgebied 2	26	0	0	1	27	29	0	0	1	30	32	0	0	2	34	28	0	0	2	30
Deelgebied 3	3	0	0	0	3	3	0	0	0	3	1	0	0	0	1	3	0	0	0	3
Deelgebied 4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Deelgebied 5	1	0	0	0	1	1	0	0	0	1	1	0	0	0	1	1	0	0	0	1
Deelgebied 6	6	0	0	0	6	8	0	0	0	8	7	0	0	0	7	7	0	0	0	7
Deelgebied 7	10	0	0	0	10	6	0	0	0	6	6	0	0	0	6	6	0	0	0	6
Deelgebied 8	9	0	1	2	12	9	0	0	1	10	10	0	0	4	14	8	0	0	1	9
Deelgebied 9	14	0	0	1	15	12	0	0	1	13	15	0	0	1	16	13	0	0	1	14
Deelgebied 10	3	1	0	1	5	3	1	0	0	4	2	1	0	1	4	2	1	0	0	3
Totaal	83	1	1	7	92	83	1	0	4	88	88	1	0	9	98	78	1	0	5	84
							maatgevende periode 1					maatgevende periode 2								

Bijlage 2: parkeerbalans model 1

Gemeente Oss
Parkeeronderzoek centrumontwikkelingen Lith

deel- gebied	functie	status	aantal	kencijfer pp totaal	theoretische parkeervraag			parkeervraag in maatgevende periode				toekomstig parkeer- aanbod model 1		
					parkeer vraag	eigen terrein	openbaar terrein	zaterdagmiddag		vrijdagmiddag				
								aanwezig- heids-%	openbaar benodigd	aanwezig- heids-%	openbaar benodigd			
1	gemeentehuis buiten gebruik	verdwijnt	770 m2	2,8 / 100 m2	-	-	-	-	-	-	-			
	basisschool	nieuw	11 lokalen	0,5 per leslokaal	6	0	6	0%	0	100%	6			
	kinderdagverblijf + peuterspeelzaal	nieuw	8 arbeidsplaatsen	0,6 per arbeidsplaats	5	0	5	0%	0	100%	5			
	halen/brengen kinderen	nieuw		zie berekening CROW-182	-	-	-	-	0	-	10			
	buitenschoolse opvang	nieuw	4 arbeidsplaatsen	0,6 per arbeidsplaats	2	0	2	0%	0	100%	2			
	gemeenschapshuis, incl. bibliotheek	nieuw	800 m2	1,0 / 100 m2	8	0	8	60%	5	40%	3			
	subtotaal								5		26	35		
2	bestaande winkels	handhaven	2415 m2	huidige parkeervraag	-	-	-	-	41	-	43			
	uitbreiding supermarkt	nieuw	500 m2	2,5 / 100 m2	13	0	13	100%	13	70%	9			
	Latour winkelvoorzieningen	nieuw	600 m2	2,5 / 100 m2	15	0	15	100%	15	70%	11			
	appartementen	nieuw	12	1,8 / eenheid	22	0	22	60%	13	60%	13			
	subtotaal								81		75	60		
3	gemeenschapshuis	verdwijnt	1150 m2	1,0 / 100 m2	-	-	-	-	-	-	-			
	bibliotheek	verdwijnt	200 m2	1,0 / 100 m2	-	-	-	-	-	-	-			
	appartementen	handhaven	6	1,8 / eenheid	11	0	11	60%	6	60%	6			
	makelaarskantoor	handhaven	90 m2	2,8 / 100 m2	3	0	3	100%	3	70%	2			
	invulling leegstand/bieb	nieuw	290 m2	2,8 / 100 m2	8	0	8	100%	8	70%	6			
	fietsenwinkel	handhaven	114 m2	2,5 / 100 m2	3	0	3	100%	3	70%	2			
	appartementen	nieuw	12	1,8 / eenheid	22	0	22	60%	13	60%	13			
	subtotaal								33		29	32		
4	kerk	handhaven	350 zitplaatsen	0,1 / zitplaats	35	0	35	0%	0	0%	0			
	woning vrijstaand	handhaven	1	2,0 / eenheid	2	0	2	60%	1	60%	1			
	subtotaal								1		1	0		
5	huisarts incl. apotheek	verdwijnt	1	minimaal 3 per praktijk	-	-	-	-	-	-	-			
	woningen tussen/hoek	nieuw	4	1,8 / eenheid	7	5	2	60%	1	60%	1			
	subtotaal								1		1	4		
6	basisschool	verdwijnt	16 leslokalen	0,5 per leslokaal	-	-	-	-	-	-	-			
	woningen vrijstaand	handhaven	4	2,0 / eenheid	8	4	4	60%	2	60%	2			
	woningen tussen/hoek	handhaven	8	1,8 / eenheid	14	0	14	60%	9	60%	9			
	woningen tussen/hoek	nieuw	9	1,8 / eenheid	16	9	7	60%	4	60%	4			
	subtotaal								15		15	34		
7	sporthal	handhaven	900 m2	huidige parkeervraag	-	-	-	-	6	-	5			
	subtotaal								6		5	17		
8	woningen vrijstaand	handhaven	8	huidige parkeervraag	-	-	-	-	-	-	-			
	woningen tussen/hoek	handhaven	8		-	-	-	-	13	-	11			
	slagerij	handhaven	214 m2		-	-	-	-	-	-	-			
	subtotaal								13		11	20		
9	woningen tussen/hoek	handhaven	11	huidige parkeervraag	-	-	-	-	18	-	17			
	horeca (pizza)	handhaven	60 m2		-	-	-	-		-		-		
	bloemenwinkel	handhaven	45 m2		-	-	-	-		-		-		
	horeca snackbar	handhaven	150 m2		-	-	-	-		-		-		
	KBO	handhaven	405 m2		-	-	-	-		-		-		
	horeca café/restaurant	handhaven	402 m2		-	-	-	-		-		-		
	winkel zonwering + kleding	handhaven	157 m2		-	-	-	-		-		-		
	kantoor	handhaven	100 m2		-	-	-	-		-		-		
	winkel buiten gebruik	handhaven	34 m2		1	0	1	100%		1		70%	1	
	horeca buiten gebruik	handhaven	53 m2		3	0	3	70%		2		40%	1	
	winkel buiten gebruik	handhaven	90 m2	2,5 / 100 m2	2	0	2	100%	2	70%	2			
	subtotaal								23		20	21		
10	woningen vrijstaand	handhaven	16	huidige parkeervraag	-	-	-	-	6	-	5			
	woningen tussen/hoek	handhaven	4		-	-	-	-	-	-	-			
	subtotaal								6		5	20		
	totaal								185		189	243		
Opmerking: als gevolg van afronding op hele aantallen kan het voorkomen dat optellingen niet kloppen !														

Opmerking: als gevolg van afronding op hele aantallen kan het voorkomen dat optellingen niet kloppen !

Bijlage 3: parkeerbalans model 2

deel- gebied	functie	status	aantal	kencijfer pp totaal	theoretische parkeervraag			parkeervraag in maatgevende periode				toekomstig parkeer- aanbod model 2
					parkeer vraag	eigen terrein	openbaar terrein	zaterdagmiddag aanwezig- heids-%	openbaar benodigd	vrijdagmiddag aanwezig- heids-%	openbaar benodigd	
1	gemeentehuis buiten gebruik	verdwijnt	770 m2	2,8 / 100 m2	-	-	-	-	-	-	-	
	basisschool	nieuw	11 lokalen	0,5 per leslokaal	6	0	6	0%	0	100%	6	
	kinderdagverblijf + peuterspeelzaal	nieuw	8 arbeidsplaatsen	0,6 per arbeidsplaats	5	0	5	0%	0	100%	5	
	halen/brengen kinderen	nieuw		zie berekening CROW-182	-	-	-	-	0	-	10	
	buitenschoolse opvang	nieuw	4 arbeidsplaatsen	0,6 per arbeidsplaats	2	0	2	0%	0	100%	2	
	gemeenschapshuis, incl. bibliotheek	nieuw	800 m2	1,0 / 100 m2	8	0	8	60%	5	40%	3	
	subtotaal								5		26	35
2	bestaande winkels	handhaven	2415 m2	huidige parkeervraag	-	-	-	-	41	-	43	
	uitbreiding supermarkt	nieuw	500 m2	2,5 / 100 m2	13	0	13	100%	13	70%	9	
	Latour winkelvoorzieningen	nieuw	620 m2	2,5 / 100 m2	16	0	16	100%	16	70%	11	
	appartement	nieuw	1	1,8 / eenheid	2	0	2	60%	1	60%	1	
	subtotaal								70		64	60
3	gemeenschapshuis	verdwijnt	1150 m2	1,0 / 100 m2	-	-	-	-	-	-	-	
	bibliotheek	verdwijnt	200 m2	1,0 / 100 m2	-	-	-	-	-	-	-	
	appartementen	handhaven	6	1,8 / eenheid	11	0	11	60%	6	60%	6	
	makelaarskantoor	handhaven	90 m2	2,8 / 100 m2	3	0	3	100%	3	70%	2	
	invulling leegstand/bieb	nieuw	290 m2	2,8 / 100 m2	8	0	8	100%	8	70%	6	
	fietsenwinkel	handhaven	114 m2	2,5 / 100 m2	3	0	3	100%	3	70%	2	
	appartementen	nieuw	12	1,8 / eenheid	22	0	22	60%	13	60%	13	
	subtotaal								33		29	32
4	kerk	handhaven	350 zitplaatsen	0,1 / zitplaats	35	0	35	0%	0	0%	0	
	woning vrijstaand	handhaven	1	2,0 / eenheid	2	0	2	60%	1	60%	1	
	subtotaal								1		1	0
5	huisarts incl. apotheek	handhaven	1	minimaal 3 per praktijk	3	0	3	15%	0	100%	3	
	subtotaal								0		3	4
6	basisschool	verdwijnt	16 leslokalen	0,5 per leslokaal	-	-	-	-	-	-	-	
	woningen vrijstaand	handhaven	4	2,0 / eenheid	8	4	4	60%	2	60%	2	
	woningen tussen/hoek	handhaven	8	1,8 / eenheid	14	0	14	60%	9	60%	9	
	woningen tussen/hoek	nieuw	9	1,8 / eenheid	16	9	7	60%	4	60%	4	
	subtotaal								15		15	20
7	sporthal	handhaven	900 m2	huidige parkeervraag	-	-	-	-	6	-	5	
	subtotaal								6		5	17
8	woningen vrijstaand	handhaven	8		-	-	-	-		-		
	woningen tussen/hoek	handhaven	8	huidige parkeervraag	-	-	-	-	13	-	11	
	slagerij	handhaven	214 m2		-	-	-	-		-		
	subtotaal								13		11	20
9	woningen tussen/hoek	handhaven	11		-	-	-	-		-		
	horeca (pizza)	handhaven	60 m2		-	-	-	-		-		
	bloemenwinkel	handhaven	45 m2		-	-	-	-		-		
	horeca snackbar	handhaven	150 m2		-	-	-	-	18	-	17	
	KBO	handhaven	405 m2		-	-	-	-		-		
	horeca café/restaurant	handhaven	402 m2		-	-	-	-		-		
	winkel zonwering + kleding	handhaven	157 m2		-	-	-	-		-		
	kantoor	handhaven	100 m2		-	-	-	-		-		
	winkel buiten gebruik	handhaven	34 m2	2,5 / 100 m2	1	0	1	100%	1	70%	1	
	horeca buiten gebruik	handhaven	53 m2	5,0 / 100 m2	3	0	3	70%	2	40%	1	
	winkel buiten gebruik	handhaven	90 m2	2,5 / 100 m2	2	0	2	100%	2	70%	2	
	subtotaal								23		20	21
10	woningen vrijstaand	handhaven	16		-	-	-	-	6	-	5	
	woningen tussen/hoek	handhaven	4	huidige parkeervraag	-	-	-	-		-		
	subtotaal								6		5	20
	totaal								173		179	229

Opmerking: als gevolg van afronding op hele aantallen kan het voorkomen dat optellingen niet kloppen !

Apeldoorn

Oak Building
Oude Apeldoornseweg 41-45
7333 NR Apeldoorn
Postbus 769
7301 BA Apeldoorn
T 055 711 3 711
F 055 711 3 710
E apeldoorn@megaborn.com

Breda

Brieltjenspolder 28b
4921 PJ Made
Postbus 7013
4800 GA Breda
T 076 820 00 70
F 076 820 00 79
E breda@megaborn.com

Leiderdorp

Sisalbaan 5H
2352 AZ Leiderdorp
Postbus 38
2350 AA Leiderdorp
T 071 820 09 80
F 071 820 09 81
E leiderdorp@megaborn.com

Waardenburg

Steenweg 17b
4181 AJ Waardenburg
Postbus 56
4180 BB Waardenburg
T 0418 65 49 00
F 0418 65 49 10
E info@megaborn.com

www.megaborn.com