

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

Den Haag
Anna van Buerenplein 46
2595 DA Den Haag

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Stein Ontwikkelt BV

Analyse Geffense Barrière

Parkeerbalans

Datum 19 november 2020
Kenmerk 007483.20200928.N1.03
Eerste versie 28 september 2020

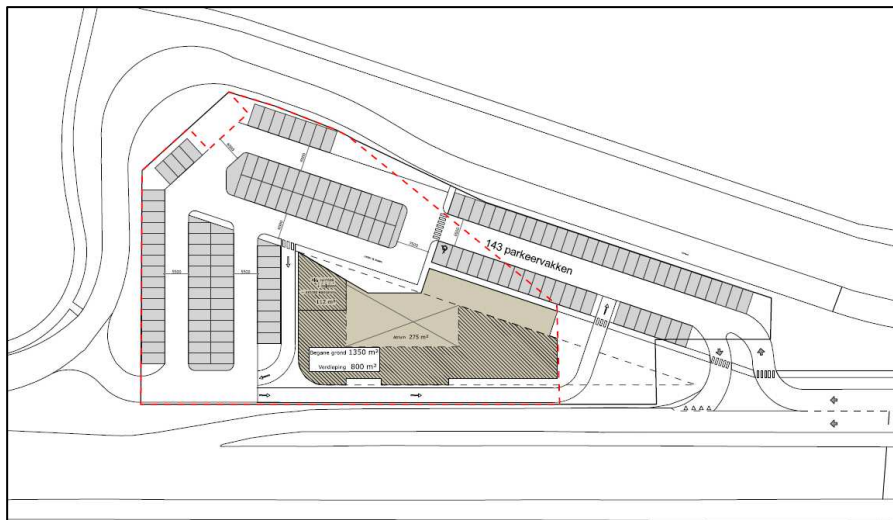
1 Inleiding

Stein Ontwikkelt BV is werkzaam aan de herontwikkeling van de Geffense Barrière. In 2009 is het voormalige wegrestaurant bij de verzorgingsplaats langs de A59 tussen Oss en 's Hertogenbosch afgebrand. Stein Ontwikkelt BV is voornemens een principe-verzoek in te dienen voor de ontwikkeling van Brier59, ofwel het nieuwe visitekaartje van de gemeente Oss voor alle passanten tussen Nijmegen en 's Hertogenbosch. Brier59 bestaat uit horeca en kantoor/dienstverlening. Stein Ontwikkelt BV heeft Goudappel Coffeng BV gevraagd om de parkeervraag van de geplande ontwikkeling in beeld te brengen. In voorliggende notitie wordt het resultaat van de berekening weergegeven.

2 Toelichting op de ontwikkeling

In het vigerende bestemmingsplan is ruimte voor een gebouw met een footprint van 2.000 m². In het principeverzoek, waarvoor deze parkeervraagberekening is opgesteld, wordt een voorstel gedaan voor circa 1.400 m² horeca en 800 m² kantoorvoorzieningen. De horeca bestaat in het plan uit diverse units voor verschillende gebruikers. Dit kan variëren van een wat groter restaurant als De Beren tot bijvoorbeeld een Pieperz. De verschillende eenheden hebben ieder hun eigen keukenvoorziening en kunnen tevens gebruik maken van het gezamenlijke atrium, waar de bezoekers kunnen zitten. Het atrium maakt onderdeel uit van het genoemde oppervlak van 1.400 m² bvo.

Op de eerste etage is ruimte voor dienstverlening met een totale oppervlakte van 800 m² bvo. Dit wordt ingericht met werkplekken. Deze werkplekken kunnen bestaan uit onafhankelijke kantoren, flexplekken en bijvoorbeeld spreekkamers. Op het kavel is daarnaast ruimte voor circa 143 parkeerplaatsen. In figuur 1 is een schetsontwerp van de ontwikkeling weergegeven.



Figuur 1: Schetsontwerp Brier59 (ontvangen per e-mail d.d. 17 november 2020)

3 Benodigde aantal parkeerplaatsen

De gemeente Oss heeft haar parkeerbeleid vastgelegd in de nota Parkeernormen 2017 gemeente Oss. Met behulp van de gemeentelijke parkeernormen wordt de parkeereis berekend. De parkeereis betreft het aantal parkeerplaatsen dat minimaal gerealiseerd moet worden op eigen terrein behorend bij de te ontwikkelen functies. Het is mogelijk om te voldoen aan het gemeentelijke parkeerbeleid en af te wijken van de parkeereis, door:

- Het leveren van een financiële bijdrage (alleen voor het centrum van de stad Oss);
- Opvangen in de omgeving (middels een parkeeronderzoek de huidige bezetting aantonen);
- Aanleggen van parkeerplaatsen elders in de openbare ruimte;
- Op advies van het college van Burgemeester en Wethouders.

In de analyse is het benodigde aantal parkeerplaatsen berekend op basis van de gemeentelijke parkeernormen en ervaringscijfers van Goudappel Coffeng. De gemeentelijke parkeernormen zijn gebaseerd op de CROW kencijfers. Dit zijn globale kencijfers die voor de functie 'restaurant' een forse marge kennen. Zeker op deze locatie, wat vanwege de ligging aan de snelweg een autolocatie betreft, waarbij de horeca mogelijk ook een hogere turn-over kent dan bijvoorbeeld horeca gelegen in een stadscentrum, geeft een uitkomst enkel een indicatie van het benodigde aantal parkeerplaatsen.

Gemeentelijke parkeernormen

Zoals in hoofdstuk 2 beschreven bestaat de ontwikkeling uit horeca en dienstverlening bestaande uit onder andere werkplekken. In de nota parkeernormen is voor verschillende functies een parkeernorm opgenomen. Hierin is onderscheid gemaakt naar de ligging van de ontwikkellocatie, bijvoorbeeld in Oss, in een kern of in het buitengebied. De Geffense Barrière is gelegen in het buitengebied op een autolocatie langs de A59. Voor de werkfuncties is uitgegaan van een parkeernorm voor de functie 'kantoren'. In het buitengebied bedraagt de parkeernorm **2,6 parkeerplaatsen per 100 m² bvo**. Voor de horeca-functies wordt aangesloten bij de parkeernorm voor een restaurant. In het buitengebied is hiervoor geen parkeernorm beschikbaar, dus is aangesloten bij de hoogste parkeernorm in de kernen, van **15 parkeerplaatsen per 100 m² bvo**¹. Conform het gemeentelijke parkeerbeleid is 80% van de parkeerplaatsen benodigd voor bezoekers.

Voor de te ontwikkelen functies bedraagt daarmee het benodigde aantal parkeerplaatsen conform de gemeentelijke parkeernorm circa **21 parkeerplaatsen voor de kantoorfuncties**. De horeca heeft op basis van de volledige omvang een totale theoretische parkeervraag van **210 parkeerplaatsen**.

Omdat de exacte invulling van de horeca nog niet bekend is, is in deze berekening aangesloten bij de hoogste parkeernorm voor 'horeca'. In bestemmingsplannen voor vergelijkbare foodcourts, in Uden en Zwolle is (deels) gerekend met het CROW-parkeerkcijfer voor de functie café/bar/cafetaria met een bandbreedte van 5,0 tot 7,0 parkeerplaatsen per 100 m² bvo (zie ook kader op pagina 7 van deze notitie).

Aanwezigheidspercentages

Niet elke functie genereert op alle momenten van de week een even grote parkeereis. De horeca wordt overdag relatief beperkt bezocht, terwijl de parkeervraag van de dienstverlening op dat moment mogelijk maximaal is. Om hiermee rekening te houden, en uit te gaan van dubbelgebruik van de parkeerplaatsen is gerekend met aanwezigheidspercentages uit het gemeentelijke parkeerbeleid. Daar waar in het gemeentelijke parkeerbeleid geen aanwezigheidspercentages beschikbaar zijn, is dit aangevuld vanuit de CROW kencijfers² of ervaringscijfers van Goudappel Coffeng. In tabel 1 staan de aanwezigheidspercentages per moment van de week gepresenteerd.

¹ Dit komt overeen met het gemiddelde CROW parkeerkcijfer van een restaurant in *niet stedelijk gebied* gelegen in *rest bebouwde kom*.

² CROW publicatie 381: Toekomstbestendig parkeren (december 2018).

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond*	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
kantoor/bedrijven	100%	100%	20%**	0%	0%	0%	0%
restaurant	30%	40%	90%	0%	80%***	100%	80%***

* Avondperiode is rond 20.00 uur.

** Afwijkend van de CROW kencijfers, was 5%. Is in dit geval opgehoogd om meer rekening te houden met flexwerken.

*** Afwijkend van de CROW kencijfers, was respectievelijk 70% en 40%, gebaseerd op ervaringscijfers van andere fastfoodrestaurants.

Tabel 1: Gehanteerde aanwezigheidspercentages

Resultaat parkeervraag conform gemeentelijke parkeernormen

In tabel 2 is het benodigde aantal parkeerplaatsen weergegeven voor de te realiseren functies, berekend met behulp van de gemeentelijke parkeernormen en de gehanteerde aanwezigheidspercentages.

functie	ongewogen	werkdag overdag	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
kantoor/bedrijven	21	21	21	4	0	0	0	0
restaurant	210	63	84	189	0	168	210	168
totale parkeervraag		84	105	193	0	168	210	168
parkeercapaciteit		143	143	143	143	143	143	143
tekort/overschot		59	38	-50	143	-25	-67	-25

Tabel 2: Resultaat parkeervraagberekening conform gemeentelijke parkeernormen en aanwezigheidspercentages

In de parkeerbalans ontstaat op verschillende momenten in de week een theoretisch tekort. Dit loopt maximaal op tot circa 67 parkeerplaatsen. Dit tekort doet zich voor op zaterdagavond als alle horeca maximaal volledig bezet is.

Conform het gemeentelijke parkeerbeleid en de achterliggende CROW kencijfers bestaat de parkeervraag bij een restaurant gemiddeld voor circa 20% uit parkeerplaatsen voor personeel. In dit geval betreft de theoretische parkeervraag voor personeel van de horeca op het maatgevende moment circa 36 parkeerplaatsen. De ervaring leert dat het personeel over het algemeen geworven wordt in de omgeving van de vestiging en dat bij grote fastfoodketens dit hoofdzakelijk jongeren zijn die geen rijbewijs hebben en/of niet in bezit zijn van een eigen auto.

Hiermee rekening houdend is de parkeervraag van de horeca verlaagd met 15%, om wel rekening te houden met een aantal parkeerplaatsen voor het leidinggevende personeel. Hierdoor neemt het benodigde aantal parkeerplaatsen voor de horeca af met circa 31 parkeerplaatsen. Dit is verwerkt in het resultaat zoals weergegeven in tabel 3.

functie	ongewogen	werkdag overdag	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
kantoor/bedrijven	21	21	21	4	0	0	0	0
restaurant	179	54	71	161	0	143	179	143
totale parkeervraag		74	92	165	0	143	179	143
parkeercapaciteit		143	143	143	143	143	143	143
tekort/overschot		69	51	-22	143	0	-36	0

Tabel 3: Resultaat parkeervraagberekening conform gemeentelijke parkeernormen en aanwezigheidspercentages inclusief correctie voor personeel

Aangenomen dat een deel van het (leidinggevende) personeel van de horeca met de auto komt, bedraagt het benodigde aantal parkeerplaatsen op het maatgevende moment circa 179 parkeerplaatsen. Conform het gemeentelijke parkeerbeleid zal er bij een aanbod van 143 parkeerplaatsen een tekort ontstaan van circa 36 parkeerplaatsen.

Bij de CROW kencijfers, waarvan de gemeentelijke parkeernormen zijn afgeleid, wordt echter de opmerking gemaakt dat de parkeerbehoefte bij een horeca-functie in sterke mate afhankelijk is van het aantal zitplaatsen en van het autogebruik van de bezoekers. Daarnaast speelt de verblijftijd een rol bij de bepaling van de parkeerbehoefte. Een fastfoodrestaurant kent een kortere verblijftijd dan een regulier restaurant, waarin een drie-, vijf- of achtgangen menu wordt geserveerd. In dit geval is het mogelijk dat de verblijftijd korter is vanwege de ligging aan de snelweg. Mogelijk dat het inzicht in het aantal zitplaatsen in combinatie met een indicatie van de verblijftijd leidt tot een ander benodigd aantal parkeerplaatsen dan berekend met behulp van de gemeentelijke parkeernormen.

De mate van autogebruik kan beïnvloedt worden door bijvoorbeeld minder parkeerplaatsen aan te bieden en relatief veel fietsparkeerplaatsen te realiseren, maar de ligging aan de autosnelweg draagt hier niet positief aan bij. Het effect hiervan is mede afhankelijk van het type horeca. Een fastfood restaurant kent over het algemeen een andere doelgroep dan een restaurant met een Michelin-ster. Het aanbieden van fietsparkeerplaatsen zal bij een fastfoodrestaurant eerder leiden tot een afname van de autoparkeervraag. Wat in deze situatie wél bijdraagt aan een verlaging van het benodigde parkeeraanbod is dat de chauffeurs op de verzorgingsplaats een beoogde doelgroep is van de horeca. Zij zullen het voertuig altijd op de verzorgingsplaats parkeren, omdat op het terrein rondom Brier59 hiervoor geen ruimte is.

Maatwerkberekening aan de hand van zitplaatsen

Een logische maatwerkaanpak voor het bepalen van de parkeerbehoefte bij restaurants is op basis van het aantal zitplaatsen. Afhankelijk van het restauranttype wordt uitgegaan van een ander aantal zitplaatsen per vloeroppervlakte. Als indicatie voor de benodigde ruimte per gast wordt de richtlijn gebruikt, zoals opgenomen in tabel 4. Dit wordt ook wel het verkoop-gedeelte van het restaurant genoemd. De omvang van de keuken is over het algemeen 60% van het vloeroppervlak van het verkoopgedeelte. De ontwikkeling bestaat uit meerdere vestigingen met een eigen keuken.

type restaurant	ruimte per gast (verkoop vloeroppervlak)	omvang restaurant (bruto vloeroppervlak)
café	1,00 tot 1,25 m ²	1,60 tot 2,00 m ² bvo
eenvoudig restaurant	1,00 tot 1,25 m ²	1,60 tot 2,00 m ² bvo
middenklasse restaurant	1,25 tot 1,75 m ²	2,00 tot 2,80 m ² bvo
luxé restaurant	1,50 tot 2,00 m ²	2,40 tot 3,20 m ² bvo
cafeteria	0,90 tot 1,10 m ²	1,44 tot 1,76 m ² bvo
bedrijfsrestaurant	0,75 tot 1,00 m ²	1,20 tot 1,60 m ² bvo

Tabel 4: Indicatie benodigde ruimte per gast (bron: Misset Horeca)

Uit tabel 4 blijkt tevens dat de forse marge die CROW bij haar opmerking bedoelt voortkomt vanuit het aantal zitplaatsen en daarmee het type restaurant dat wordt gerealiseerd. Het aantal zitplaatsen heeft een relatie met het aantal bezoekers en vormt daarmee een beter uitgangspunt als eenheid voor het bepalen van de parkeerbehoefte dan het vloeroppervlak.

Brier59 bestaat uit verschillende horeca-vestigingen met bijvoorbeeld een eigen keuken en een gemeenschappelijke ruimte ondergebracht in het atrium. De ontwikkelaar heeft ingeschat dat, rekening houdend met onder andere de benodigde 'verkeersruimte' binnen het atrium circa 62 zitplaatsen gerealiseerd kunnen worden. De omvang van het atrium bedraagt circa 275 m² bvo. In het atrium komt dat neer op circa 4,4 m² bvo per zitplaats. In de omvang van de horecaruimtes wordt een groot deel van de beschikbare ruimte gebruikt voor bijvoorbeeld de keuken en andere noodzakelijke voorzieningen. Naar verwachting leidt dit tot een vergelijkbare waarde voor de omvang per zitplaats. De verwachting is ook dat COVID-19 mogelijk een blijvend effect heeft op de omvang per zitplaats. Veiligheidshalve wordt voor de volledige omvang van de horeca gerekend met een omvang van 4,0 m² bvo per zitplaats.

Verhoudingsgewijs zorgt de indeling en het functioneren van de horeca ervoor dat Brier59 een veel groter vloeroppervlak per zitplaats kent dan gemiddeld in een restaurant van 2,33³ per zitplaats. Het gemiddelde vloeroppervlak per zitplaats bedraagt circa 58% van de waarde berekend voor Brier59. Een verlaging van de gemeentelijke parkeernorm met 42% geeft een functiespecifiek parkeerkencijfer van 8,7 parkeerplaatsen per 100 m² bvo⁴. Dit functiespecifieke parkeerkencijfer past bij een gemêleerd aanbod van fastfoodachtige functies (café/cafeteria) en meer traditionele restaurants (zie ook kader op pagina 7).

³ Het gemiddelde van de gemiddelde waarden per type restaurant van een eenvoudig, midden en luxe restaurant. Uitgaande van alle genoemde horecavormen in tabel 4 bedraagt de gemiddelde omvang 1,98 m² bvo per zitplaats.

⁴ Het functiespecifieke parkeerkencijfer sluit aan bij ervaringscijfers van Goudappel Coffeng.

In het vastgestelde bestemmingsplan 'Foodcourt De Vrolijkheid', gelegen aan afrit 20 van de A28 (Zwolle Noord) in Zwolle is gerekend met de gemeentelijke parkeernorm voor de functie 'café/bar/cafetaria'. De gemeentelijke parkeernorm is gebaseerd op de CROW kencijfers, en laten een bandbreedte zien van 5,0 tot 7,0 parkeerplaatsen per 100 m² bvo. Het foodcourt is bedoelt voor de vestiging van met name fastfoodrestaurants. Fastfoodrestaurant komt als omschrijving niet voor in de parkeernormering. Fastfoodrestaurants kenmerken zich echter door het feit dat de verblijfsduur korter is dan bij een restaurant. Daarnaast zal een deel van de bezoekers gebruik maken van drive-inns, waarmee voor deze bezoekers geen parkeerplaatsen nodig zijn. Om die redenen wordt voor de fastfoodrestaurants dezelfde parkeernorm gehanteerd als voor 'café/bar/discotheek/cafetaria'. Dit heeft geleid tot een benodigd parkeeraanbod van 154 parkeerplaatsen voor een maximale bebouwing van 2.300 m² bvo.

In het bestemmingsplan 'Foodcourt A50 Uden', welke inmiddels ook is gerealiseerd, worden verschillende horecafuncties mogelijk gemaakt. Voor fastfood restaurants ontbreken representatieve cijfers. Voor dergelijke functies is het derhalve noodzakelijk om naar de locatie specifieke kenmerken te kijken. Informatie van de initiatiefnemers, met betrekking tot het aantal stoelen en het aantal bezoekers, is hierbij van belang. Ook het percentage drive-in en restaurantbezoek bepaalt de uiteindelijke parkeerbehoefte. Op basis van aangeleverde gegevens is een specifieke parkeerbalans opgesteld. Dit heeft geleid tot een parkeerbehoefte van 132 parkeerplaatsen, gebaseerd op een omvang van 1.270 m² bvo horeca, een tankstation en diverse vormen van snelweggerelateerde bedrijvigheid, zoals fastfitter, autoservice,-en glasservice bedrijven en een pick-up point.

Beide referenties zijn gelegen langs een autosnelweg, maar zijn vanuit het achterland beter bereikbaar dan Brier59 op de Geffense Barrière. Het aantal bezoekers vanuit het achterland zal in de referenties daardoor groter zijn, waardoor dat in deze situatie als een worstcase kan worden beschouwd. Het aantal parkeerplaatsen in beide scenario's ligt in lijn met andere referentieprojecten waaraan Goudappel Coffeng in het verleden heeft gewerkt, zie bijlage 1.

Een berekening met het maatwerk parkeerkencijfer van 8,7 parkeerplaatsen per 100 m² bvo geeft voor de volledige ontwikkeling van de horeca (1.400 m² bvo) een ongewogen parkeervraag van in totaal 122 parkeerplaatsen⁵. In tabel 5 is het benodigde parkeeraanbod per moment gepresenteerd.

⁵ 1.400 m² bvo leidt bij een gemiddelde van 4,0 m² bvo per zitplaats tot circa 350 zitplaatsen.

functie	ongewogen	werkdag overdag	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
kantoor/bedrijven	21	21	21	4	0	0	0	0
restaurant	122	37	49	110	0	97	122	97
totale parkeervraag		57	70	114	0	97	122	97
parkeercapaciteit		143	143	143	143	143	143	143
tekort/overschot		86	73	29	143	46	21	46

Tabel 4: Resultaat parkeervraagberekening functiespecifiek parkeerkencijfer horeca

Het parkeeraanbod van 143 parkeerplaatsen op eigen terrein is voldoende om op alle momenten van de week het benodigde aantal parkeerplaatsen voor de ontwikkeling te faciliteren. Op het maatgevende moment bedraagt de totale parkeerbehoefte 122 parkeerplaatsen. Als een deel van het personeel gebruik maakt van alternatieve vervoerwijzen, wat aannemelijk is omdat dit veelal jeugd betreft zonder rijbewijs en/of niet in het bezit zijn van een auto, daalt het benodigde aantal parkeerplaatsen voor de horeca tot circa 104 parkeerplaatsen.

Flexibiliteit in de te realiseren parkeercapaciteit

In geval van een tekort aan parkeerplaatsen voor verkeer vanaf de snelwegzijde, bijvoorbeeld tijdens een incidentele piekdag, kan de capaciteit op de verzorgingsplaats als overloop fungeren. Door de bezoekers tijdig te informeren over de parkeerbezetting bij Brier59 kunnen zij er ook voor kiezen om op de verzorgingsplaats te parkeren. Wanneer verkeer echter reeds bij Brier59 gearriveerd is, en geen parkeercapaciteit beschikbaar is, kan dit enkel vertrekken richting de snelweg. Dit is in het 'nadeel' van de ontwikkelaar, omdat het hierdoor mogelijke klanten misloopt.

Aan de gemeentelijke zijde zijn langs de Rijksweg groenstroken beschikbaar die mogelijk aangepast kunnen worden tot parkeerplaatsen om in geval van een structureel tekort parkeeroverlast aan de achterlandzijde te voorkomen. Ook is door de ontwikkelaar aangegeven mogelijk extra parkeerplaatsen te kunnen realiseren op naastgelegen kavel aan de Rijksweg (autosloperij). Hierover worden momenteel gesprekken gevoerd. Daarnaast is door de ontwikkelaar gedacht over parkeren op het dak. Vanwege de realisatie van o.a. hellingbanen zijn dergelijke parkeervoorzieningen over het algemeen zeer inefficiënt ingericht, duur en van een beperkte gebruikerskwaliteit. Op basis van de resultaten uit de berekeningen is een dergelijke oplossing niet nodig en wordt vanwege de nadelen afgeraden.

4 Conclusies

Uit de analyse worden de volgende conclusies getrokken:

- Op basis van de gemeentelijke parkeernormen is berekend dat het benodigde parkeeraanbod voor de horeca 210 parkeerplaatsen bedraagt. De kantoorfuncties hebben 21 parkeerplaatsen benodigd. Rekening houdend met dubbelgebruik en aanwezigheid betreft het maatgevende moment zaterdagavond. Dan bedraagt de parkeervraag 210 parkeerplaatsen, een theoretisch tekort van 67 parkeerplaatsen. Dit betreft een worstcase berekening, waarin de volledige omvang van de horeca als restaurant functioneert.
- Conform het gemeentelijke parkeerbeleid is 20% van het benodigde aantal parkeerplaatsen benodigd voor personeel. De ervaring leert dat het personeel, op de leidinggevende functies na, over het algemeen uit jongeren bestaat die niet in het bezit zijn van een rijbewijs of eigen auto. Deze doelgroep wordt geworven in de omgeving en maakt gebruik van alternatieve vervoerwijzen. Hiermee rekening houdend is het benodigde aantal parkeerplaatsen met 15% gecorrigeerd.
- Op basis van ervaringscijfers van Goudappel Coffeng is een functiespeciek benodigd parkeeraanbod berekend. Dit functiespecifieke parkeerkencijfer past bij een gemêleerd aanbod van fastfoodachtige functies (café/cafetaria) en meer traditionele restaurants. Voor de horeca is zijn 122 parkeerplaatsen benodigd waarvan 104 parkeerplaatsen benodigd zijn voor bezoekers en leidinggevend personeel dat gebruik maakt van de auto.
- Het realiseren van relatief veel fietsparkeerplaatsen kan bijdragen aan een verlaging van het benodigde aantal parkeerplaatsen, zeker voor personeel. Dit is echter sterk afhankelijk van de type horeca die uiteindelijk gerealiseerd wordt. Een andere doelgroep in deze zijn de vrachtwagenchauffeurs die gebruik maken van de verzorgingsplaats en hierdoor een dempend effect hebben op het benodigde aantal parkeerplaatsen.
- Het te realiseren parkeeraanbod van 143 parkeerplaatsen is voldoende om in principe op alle momenten van de week het benodigde aantal parkeerplaatsen te faciliteren. Er is sprake van een overschot. Op basis van de omvang van de geplande ontwikkeling leidt de parkeercapaciteit tot een functiespecifiek parkeerkencijfer voor Brier59 van 10,4 parkeerplaatsen per 100 m² bvo.

Bijlage 1 Omschrijving referentieprojecten

Titel: Verkeerskundig onderzoek horeca bedrijventerrein Oost II Gorinchem
Kenmerk: SAB058/Nbc/0219.02
Datum: 11 juli 2018
Type horeca: Fastfood
Omvang ontwikkeling: 460 m² bvo
Aantal zitplaatsen: 100
Omvang per zitplaats: 4,6 m² bvo
Benodigd aantal pp: 40 parkeerplaatsen
Parkeerkencijfer: 8,7 parkeerplaats per 100 m² bvo

Titel: Mobiliteitsonderzoek McDonald's Dokkum
Kenmerk: 005708.20191227.N1.02
Datum: 19 mei 2020
Type horeca: Fastfood
Omvang ontwikkeling: 543 m² bvo
Aantal zitplaatsen: 170
Omvang per zitplaats: 3,2 m² bvo
Benodigd aantal pp: 35 parkeerplaatsen
Parkeerkencijfer: 6,5 parkeerplaats per 100 m² bvo

Titel: Parkeren herbouw ABC Restaurant Velp
Kenmerk: 006143.20200305.N1.02
Datum: 23 maart 2020
Type horeca: Restaurant
Omvang ontwikkeling: 2.614 m² bvo
Aantal zitplaatsen: 733
Omvang per zitplaats: 3,6 m² bvo
Benodigd aantal pp: 235 parkeerplaatsen
Parkeerkencijfer: 9,0 parkeerplaats per 100 m² bvo

Titel: Bestemmingsplan Foodcourt De Vrolijkheid
Kenmerk:
Datum:
Type horeca: Foodcourt
Omvang ontwikkeling: max. 2.300 m² bvo
Aantal zitplaatsen:
Omvang per zitplaats:
Benodigd aantal pp: 154 parkeerplaatsen
Parkeerkencijfer: 6,7 parkeerplaats per 100 m² bvo
Opmerking: Door de ligging en ontsluiting ook relatief veel bezoekers vanuit het achterland.

Titel:	Bestemmingsplan Foodcourt Uden
Kenmerk:	
Datum:	
Type horeca:	Foodcourt
Omvang ontwikkeling:	max. 1.270 m ² bvo horeca, tankstation en diverse snelweg gerelateerde functies
Aantal zitplaatsen:	
Omvang per zitplaats:	
Benodigd aantal pp:	132 parkeerplaatsen
Parkeerkencijfer:	10,4 parkeerplaats per 100 m ² bvo enkel bepaald o.b.v. omvang horeca.
Opmerking:	Door de ligging en ontsluiting ook relatief veel bezoekers vanuit het achterland.