



Update Rapportage en parkeerbalans Hart van de Baarzen

Hart van de Baarzen Vught



Rapport

Analyse en advisering

Aveco de Bondt BV

Holten - Amstelveen - Breda - Eindhoven - Nieuwegein

Postbus 64, 7450 AB Holten

T +31 88 004 82 12

avecodebondt.nl

Rapportage parkeeradvies

project Aanvullende werkzaamheden parkeerbalans Hart van de Baarzen
projectnummer 233122
projectleider [REDACTED]

datum 27 februari 2024
referentie 233122_AdB_RAP_0001_v5.0

opdrachtgever Gemeente Vught
postadres Secr. van Rooijstraat 1
5260 GA Vught
contactpersoon [REDACTED]

status Definitief
versie 5.0
auteur [REDACTED]

paraaf [REDACTED]
gecontroleerd [REDACTED]



Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Doel van het onderzoek	1
1.3	Uitgangspunten	1
2	Methode	2
2.1	Meetmomenten	2
2.2	Meetgebied en sectoren	2
2.3	Bevindingen	3
3	Parkeerdrukmeting	4
3.1	Sector A	4
3.2	Sector B	5
3.3	Sector C	5
4	Parkeerbehoefte	6
4.1	Ontwikkelingsprogramma	6
4.2	Parkeernormen	6
4.3	Parkeerbehoefte	7
4.4	Inpassing plan Hart van de Baarzen	7
5	Aanbevelingen	12

Bijlagen

Bijlage 1	Uitgangspunten parkeerdrukmeting
Bijlage 2	Uitgangspunten parkeergeneratie
Bijlage 3	Parkeerdrukmetingen Hart van de Baarzen
Bijlage 4	Visualisaties bezetting parkeeraanbod
Bijlage 5	Stedenbouwkundig plan Hart van de Baarzen
Bijlage 6	Parkeerbalansen Noord en Zuid



1 Inleiding

Aveco de Bondt heeft in opdracht van de gemeente Vught in de wijk 'De Baarzen' in Vught een parkeeronderzoek uitgevoerd. Dit hoofdstuk beschrijft de aanleiding, het doel en de uitgangspunten voor dit onderzoek.

1.1 Aanleiding

De wijk 'De Baarzen' aan de zuidzijde van Vught kent een gedeelte waarin verschillende binnenstedelijke ontwikkelingen beoogd zijn. Dit gedeelte van de wijk 'De Baarzen' is weergegeven in figuur 1.1.

In dit gedeelte van de wijk waren voorheen meerdere scholen en andere maatschappelijke functies gevestigd. Een aantal van deze gebouwen zijn niet langer in gebruik. Van de drie weergegeven scholen is alleen de school 'De Lichtstraat' nog in gebruik. Deze laatstgenoemde school wil graag uitbreiden tot een integraal kindcentrum. Daarnaast bestaat het voornemen om in een nieuw pand aan de zuidzijde van deze straat een supermarkt, een gymzaal bij het integraal kindcentrum en in het zuidelijke deel woningbouw te realiseren.

De inrichting en functiegebruik van het gebied verandert bij realisatie van de plannen significant. Het toekomstige integrale kindcentrum 'De Lichtstraat' behoeft een gymzaal. De nieuwe supermarkt komt op de locatie van de voormalige basisschool De Baarzen.



Figuur 1.1 Overzicht van het betreffende gedeelte van de wijk 'De Baarzen'

1.2 Doel van het onderzoek

Om inzicht te krijgen in de huidige parkeerdruk heeft de Gemeente Vught aan Aveco de Bondt gevraagd een parkeeronderzoek uit te voeren en te adviseren in de invulling van parkeren en de verkeersafwikkeling in het nieuwe plan. De uitkomst van dit onderzoek geeft inzicht in parkeerbehoefte en -aanbod, de verkeersgeneratie evenals de mogelijke optimalisaties bij de realisatie van de ontwikkeling.

1.3 Uitgangspunten

Voor dit onderzoek zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd, zie ook bijlage 1 en 2:

- De aanbieding voor het uitvoeren van dit onderzoek met referentie: 230360_AdB_OFF_0001_v2.0.
- De mailwisseling met informatie over de beoogde ontwikkelingen van [REDACTED] d.d. 1 maart 2023.
- Parkeerbeleid en Parkeernota 2013-2022, XTNT d.d. 7 februari 2013.
- Startoverleg en locatiebezoek d.d. 28 februari 2022.
- Update parkeernormen en beoogde oppervlaktes BVO in ontwikkelingsprogramma uit de mailwisseling van [REDACTED] d.d. 22 maart 2023.
- Opmerkingen en aanvullingen overleg d.d. 30 maart 2023.
- Gegevens uit mailwisseling met [REDACTED] op 28 november 2023 en 4 december 2023.

Update januari 2024

- Gegevens en nieuwe uitgangspunten uit de mailwisseling met [REDACTED] op 4 januari 2024.

Update februari 2024

- Gegevens en nieuwe uitgangspunten uit de mailwisseling met [REDACTED] op 7 & 21 februari 2024



2 Methode

Om een representatief beeld te krijgen van de parkeersituatie in het onderzoeksgebied is een gestructureerde aanpak benodigd. Dit hoofdstuk beschrijft de methode met onder andere de meetmomenten en het meetgebied en de beschrijving van het vigerende parkeerbeleid. Hierbij is het noodzakelijk om de aanwezige functies in het gebied te bepalen. In dit onderzoek betreft dit voor een gedeelte wonen, een supermarkt en een basisschool. De voormalige school Hertog van Brabant school wordt (gedeeltelijk) gebruikt door de kinderopvang 'Onder de Pannen'. De aanwezige functies bepalen de momenten om te gaan meten en het te onderzoeken gebied. Vervolgens kunnen sectoren worden aangemerkt in het onderzoeksgebied. Deze sectoren worden gebruikt om de parkeerdruk vast te stellen.

2.1 Meetmomenten

Er zijn op meerdere dagen en dagdelen metingen uitgevoerd. Tabel 2.1 geeft de meetmomenten weer. Vanwege de aanwezigheid van de supermarkt en school in de woonwijk bestaan er verschillende redenen om op specifieke dagdelen de metingen uit te voeren.

Tabel 2.1: Meetmomenten parkeerdrukmetingen Hart van de Baarzen

Dag & datum meting	Tijdstip
Dinsdag 28 februari 2023	15:00h
Woensdag 1 maart 2023	20:05h
Donderdag 2 maart 2023	8:15h
Donderdag 2 maart 2023	8:45h
Zaterdag 4 maart 2023	12:20h

Woonfunctie

Voor de woonfunctie is het van belang om op een werkdag in de avond tussen 20:00h en 21:00h uur te meten, aangezien dan het aanwezigheidspercentage van geparkeerde auto's van bewoners (90%) het grootst is en de kans op de aanwezigheid van bezoekers (en daarmee geparkeerde auto's) het grootst (80%) is (Handboek parkeren, CROW-publicatie 311 en 317).

Basisschool

Voor de parkeerdruk als gevolg van de aanwezigheid van de basisschool zijn op een werkdagochtend, en op een normale schooldag, in de ochtend tussen 8:00h en 9:00h metingen uitgevoerd. De reden hiervoor is dat een gedeelte van de bewoners (50%) nog steeds thuis is (en de auto's dus nog aanwezig zijn), alle leerkrachten aan het werk zijn en daarmee de aanwezigheid van auto's van het personeel naar waarschijnlijkheid maximaal (100%) is. Voor de volledigheid en om aanvullend inzicht te krijgen in de impact van de basisschool op de parkeerdruk, is er op een werkdag in de middag tussen 15:00h en 16:00h ook een meting uitgevoerd.

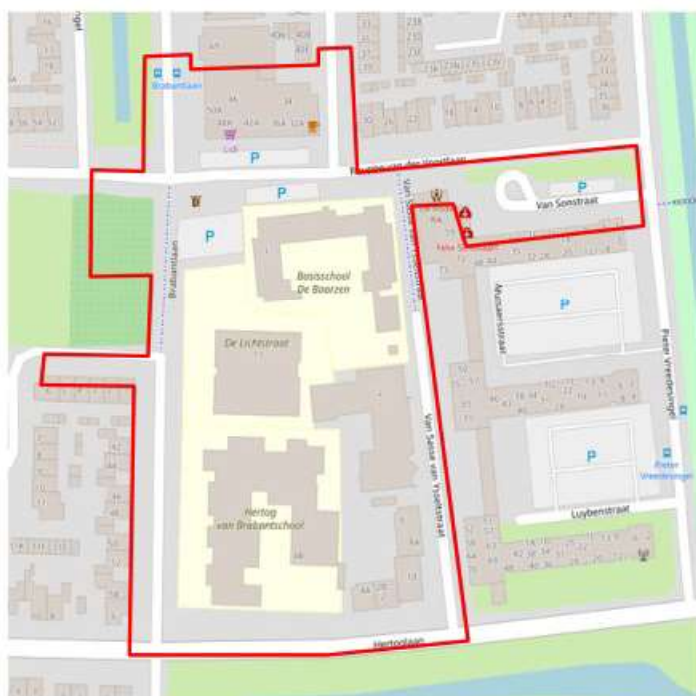
Supermarkt

Uit cijfers die de drukte bij de aanwezige supermarkt weergeven (Google Maps) blijkt dat de grootste piek van bezoekers van de supermarkt op een zaterdag rond het middaguur ontstaat. Vandaar dat er ook op een zaterdag tussen 12:00h en 13:00h een meting is uitgevoerd.

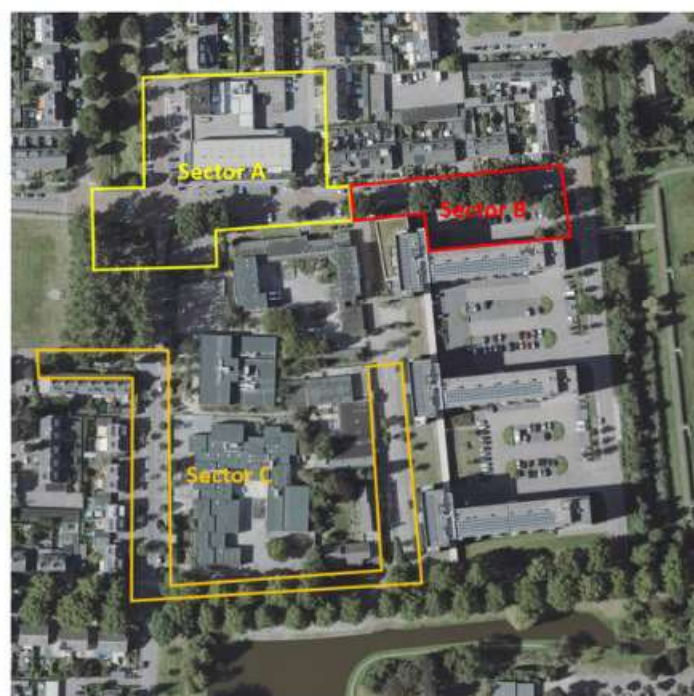
2.2 Meetgebied en sectoren

Voor het uitvoeren van de metingen is een gebied vastgesteld waarin de aanwezigheid van geparkeerde auto's zijn gemeten. Hierbij zijn zowel geparkeerde auto's op particulier terrein als auto's geparkeerd in de openbare ruimte opgenomen. Vanwege de verwachting dat bestuurders hun voertuigen bij een hoge parkeerdruk in omliggende straten parkeren, zijn aan de noordzijde van het plangebied gedeelten van de Brabantlaan en de Professor Dondersstraat bij het onderzoeksgebied betrokken.

Aan de west- en oostzijde van het plangebied zijn gedeeltes van de Bisschop Zwijsenplein en de Van Sonstraat meegenomen in de meting, zie ook figuur 2.1. Voor het bepalen van de bezetting van de huidige parkeerfaciliteiten en het vergelijken hiervan met de te verwachten parkeerdruk in de nieuwe situatie, zijn er sectoren vastgesteld. Deze sectoren zijn weergegeven in figuur 2.2.



Figuur 2.1 Indicatie van het onderzoeksgebied op een kaart van de huidige situatie



Figuur 2.2 Indeling sectoren parkeren Hart van de Baarzen

2.3 Bevindingen

Na het uitvoeren van de metingen zijn deze gevisualiseerd in aanwezigheidskaarten. Deze kaarten zijn in de bijlage opgenomen. Hierop is de aanwezigheid van auto's op openbaar terrein en privéterrein (op de oprit) weergegeven. Deze gegevens worden gebruikt als basis voor de verdere analyse van de parkeerdruk in de huidige situatie en de te verwachten parkeerdruk in de nieuwe situatie.

Vigerend beleid Gemeente Vught

Bij de analyse van de parkeerdruk wordt het vigerende Parkeerbeleid en Parkeernota 2013-2022 van de Gemeente Vught gehanteerd. Hierbij wordt de parkeerbehoefte aan de hand van de aanwezige functies in de sectoren bepaald. Daarbij wordt de vergelijking met de resultaten uit de metingen gemaakt. Hierbij wordt ook aandacht besteed aan de aanwezigheid van blauwe zones (het parkeren met een gelimiteerde tijdsduur).

Verkeerskundige toetsing stedenbouwkundige ontwikkeling

Aan de hand van de meest recente versie van het stedenbouwkundig plan en de opgegeven aantal woningen en bruto vloeroppervlak (BVO) van onder andere de supermarkt, wordt een verwachte parkeerbehoefte vastgesteld. Daarnaast wordt het huidige stedenbouwkundig plan verkeerskundig op hoofdlijnen beoordeeld.



3 Parkeerdrukmeting

In dit hoofdstuk zijn de bevindingen van de metingen per sector weergegeven, aanvullende uitgangspunten zijn opgenomen in Bijlage 1. De bezettingen op de verschillende meetmomenten zijn in Bijlage 3, de paragrafen in dit hoofdstuk beschrijven de bezettingen per sector.

3.1 Sector A

Het gedeelte van het onderzoeksgebied rondom de huidige supermarkt betreft sector A. Tabel 3.1 geeft de parkeerdruk op verschillende meetmomenten in sector A weer.

Tabel 3.1 Parkeeraanbod en bezetting in sector A

Meetmoment	Bezetting Openbaar	%	Bezetting particulier
Werkdag ochtend	29/88	33	0/2
Werkdag middag	50/88	57	0/2
Werkdag avond	10/88	11	0/2
Weekend middag	68/88	78	0/2



In sector A betreft het meest opvallende aspect de beperkte parkeerdruk op het parkeerplein ten westen van het fietspad Brabantlaan. Dit parkeerplein kent in alle metingen amper bezetting. Het drukste moment betrof de zaterdagmiddag waarbij een bezetting van 23% werd behaald. Op de andere meetmomenten was dit aanmerkelijk minder. Dit plein valt onder de parkeerschijfzone die rondom de supermarkt aanwezig is. Dit is echter niet de reden voor de lage parkeerdruk aangezien het overige parkeeraanbod in de sector ook grotendeels binnen de parkeerschijfzone valt.

In deze sector hebben 2 huizen aan de Professor Donderstraat een eigen oprit/parkeervoorziening, dit betreft een parkeeraanbod van 2 vakken.

Op meerdere meetmomenten is in sector A geconstateerd dat er voertuigen foutgeparkeerd stonden. Foutparkeren is alleen overdag geconstateerd in de Professor Donderstraat, ten oosten van de huidige Lidl supermarkt en Cafetaria Rouppe.



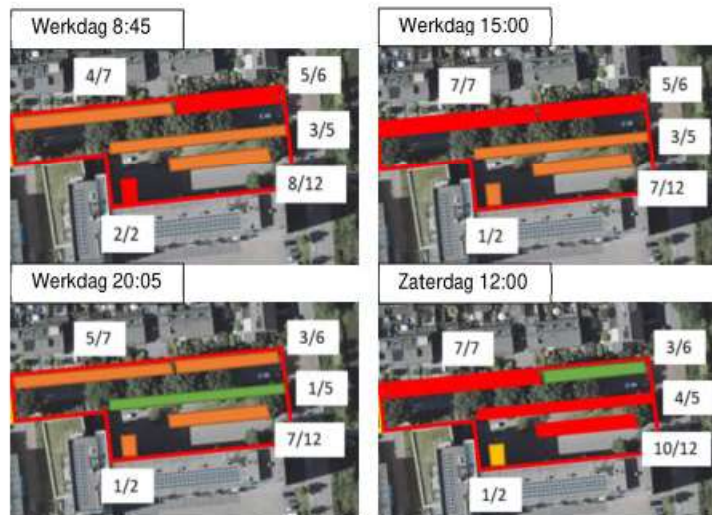
3.2 Sector B

Het gedeelte van het onderzoeksgebied bij de Rouppe van der Voortlaan betreft sector B. Binnen deze sector is uitsluitend de functie 'wonen' aanwezig. Tabel 3.2 geeft de parkeerdruk op verschillende meetmomenten in sector B weer.

Tabel 3.2 Parkeeraanbod en bezetting in sector B

Meetmoment	Bezetting Openbaar	%	Bezetting particulier	%
Werkdag ochtend	22/32	69	5/4	125
Werkdag middag	23/32	72	1/4	25
Werkdag avond	17/32	53	8/4	200
Weekend middag	25/32	78	5/4	125

In sector B is er een redelijk constante bezetting van het parkeeraanbod in de openbare ruimte geconstateerd. De bezetting van dit aanbod is op de verschillende meetmomenten niet maximaal. Bewoners gebruiken de parkeergelegenheid op eigen terrein relatief veel, er is een hogere bezetting geconstateerd dan te verwachten is volgens de kencijfers van het CROW, zie ook bijlage 1.



3.3 Sector C

Het gedeelte van het onderzoeksgebied rondom de huidige basisschool 'De Lichtstraat', de Brabantlaan en de Van Sasse van Ysselstraat betreft sector C. Binnen deze sector zijn de functies 'wonen' en 'onderwijs' aanwezig. Tabel 3.3 geeft de parkeerdruk op verschillende meetmomenten in sector C weer.

Tabel 3.3 Parkeeraanbod en bezetting in sector C

Meetmoment	Bezetting Openbaar	%	Bezetting particulier	%
Werkdag ochtend	43/58	83	4/7	57
Werkdag middag	34/58	59	3/7	43
Werkdag avond	24/58	41	6/7	86
Weekend middag	28/58	48	8/7	114

In Sector C is goed te zien dat de parkeerdruk het hoogst is op werkdagen overdag. In de avond en het weekend ligt de parkeerdruk, met name in de Van Sasse van Ysselstraat, veel lager. Overdag is de bezetting op particulier terrein laag in vergelijking tot de ochtend- en avonduren of het weekend. In deze sector hebben 7 huizen aan de Brabantlaan een lange oprit met garage. Het particuliere parkeer aanbod in dit gedeelte van de straat betreft daarmee volgens de parkeernota zeven parkeervakken. Tabel 3.3. geeft de bezetting in sector C weer.





4 Parkeerbehoefte

In dit hoofdstuk is de te verwachten parkeerbehoefte in het nieuwe plan en de invulling van het parkeren in het plan beschreven.

4.1 Ontwikkelingsprogramma

In de beoogde ontwikkeling van het plan zijn de volgende functies voorzien:

- Een uitbreiding van de huidige basisschool tot integraal kindcentrum (IKC) met 550 m².
- Een nieuwe gymzaal van ca. 450 m².
- Een nieuwe supermarkt van 2.000 m² BVO (laden en lossen zit hier niet bij in).
- Sociale woningbouw ca. 54 woningen, onderverdeeld naar:
 - 36 appartementen van ca. 65 m² gebruiksoppervlak
 - 18 zorgwoningen ten behoeve van de Robert Coppes Stichting
- 20 koopappartementen (bewoners parkeren half verdiept op eigen terrein, bezoekers parkeren opnemen in parkeervraag buitenruimte) waarvan 18 in de middenklasse vallen en 2 in de dure klasse.
- 8 patiowoningen waarvan 6 in de middenklasse en 2 in de dure klasse.
- De herontwikkeling van de huidige supermarkt (1200 m²) naar wonen. Hier zijn 9 appartementen beoogd. Parkeren ten behoeve van deze appartementen is beoogd op eigen terrein.

4.2 Parkeernormen

Voor de bepaling van de parkeerbehoefte van de beoogde nieuwe ontwikkelingen is gebruik gemaakt van de Parkeerbeleid- en parkeernota Vught 2013-2022. Voor de projectlocatie (classificatie 'Vught rest bebouwde kom') worden de volgende parkeernormen vermeld:

Tabel 4.1: Parkeernormen van de Gemeente Vught.

Categorie	Parkeernorm Vught rest bebouwde kom	eenheid
Koop, vrijstaand	1.9	Woning
Koop, twee-onder-een-kap	1.8	Woning
Koop, etage, duur	1.7	Woning
Koop, etage, midden	1.5	Woning
Sociale huurwoning	1.3	Woning
Serviceflat, aanleunwoning	0.9	Woning
Wijkcentrum klein	4.5	100 m ² BVO
Wijkcentrum gemiddeld	5.1	100 m ² BVO
Wijkcentrum groot	5.7	100 m ² BVO



4.3 Parkeerbehoefte

De parkeernormen voor de beoogde ontwikkeling resulteren in een bepaalde parkeerbehoefte. Deze parkeerbehoefte is weergegeven in tabel 4.2.

Tabel 4.2: Parkeerbehoefte nieuwe ontwikkeling

Onderdeel plan	Norm	Norm	Hoeveelheid	Parkeerbehoefte	Aantal p-vakken
<i>Uitbreiding IKC[1]</i>	1,4	/100 m ² BVO	550	7,7	8
<i>Supermarkt (full service) ¹</i>	5,2	/100 m ² BVO	2000	104,0	104
<i>Basisschool ¹</i>	0,7	/100 m ² BVO	1250	8,8	9
<i>Gymzaal ¹</i>	2,8	/100 m ² BVO	450	12,6	13
<i>Appartement (sociale huur) [2]</i>	1,3	/woning	36	46,8	47
<i>Aandeel bezoekers:</i>	0,3	/woning	36	10,8	-
<i>Appartement (serviceflat) ²</i>	0,9	/woning	18	16,2	16
<i>Appartement (koop, midden) ²</i>	1,5	/woning	18	27,0	27
<i>Appartement (koop, duur) ²</i>	1,7	/woning	2	3,4	3
<i>Aandeel bezoekers:</i>	0,3	/woning	20	6,0	-
<i>Patiowoningen (koop, twee-onder-een kap) ²</i>	1,8	/woning	6	10,8	11
<i>Patiowoningen (koop, vrijstaand) ²</i>	1,9	/woning	2	3,8	4
<i>Aandeel bezoekers:</i>	0,3	/woning	8	2,4	-
<i>Appartementen (herontwikkeling Lidl)</i>	1,3	/woning	9	11,7	12
<i>Aandeel bezoekers:</i>	0,3	/woning	9	2,7	-
Totalen					254

totaal inclusief bezoekers

Voor de bewoners van de 20 koopappartementen is het uitgangspunt gehanteerd dat er een ondergrondse parkeercapaciteit gerealiseerd wordt op eigen terrein van 20 parkeerplaatsen en is daarom buiten deze behoeftebepaling gelaten. Het parkeeraanbod om aan de resterende parkeerbehoefte voor bewoners en bezoekers te voldoen wordt in de openbare ruimte gerealiseerd. Een vergelijkbare situatie doet zich voor bij de patiowoningen. Hier wordt per woning één parkeerplek op eigen terrein gerealiseerd. De resterende parkeerbehoefte wordt ook voor dit type woning in het openbare gebied gerealiseerd.

Herontwikkeling huidige supermarkt

De herontwikkeling van de huidige supermarkt naar 9 appartementen is in deze berekening opgenomen. Voor deze woningen wordt de parkeerbehoefte (inclusief bezoekers) op eigen terrein gefaciliteerd. Door de gemeente Vught is aangegeven dat dit semi-openbaar terrein wordt, parkeren is dus toegankelijk voor bewoners en bezoek van de bewoners.

De parkeerbehoefte van de huidige supermarkt is alleen op theoretische wijze te berekenen. Bij het uitvoeren van de metingen is namelijk niet te bepalen of de bestuurder van een geparkeerde auto de supermarkt als bestemming heeft. Om de theoretische parkeerbehoefte te berekenen is uitgegaan van het winkelvloeroppervlakte van 1200 vierkante meter. Volgens de CROW betreft het daarom een full service supermarkt en is de gemiddelde parkeernorm 5,2/100 m² BVO. Dit leidt tot een theoretische parkeerbehoefte van $(1200/100) * 5,2 = 62,4$, ofwel 63 parkeerplaatsen.

De functiewijziging van dit pand doordat de supermarkt herontwikkeld wordt tot woningen leidt tot een behoorlijke wijziging in de parkeerbehoefte.

4.4 Inpassing plan Hart van de Baarzen

Bij het berekenen van de parkeerbalans moet ook rekening gehouden worden met de aanwezigheidspercentages. Niet iedere doelgroep die wil parkeren is gelijktijdig in het gebied aanwezig. Dit biedt kansen voor het gebruik van het parkeeraanbod door verschillende doelgroepen op verschillende tijden, dit wordt dubbelgebruik genoemd. De parkeernota van de Gemeente Vught bevat rekenwaarden voor het rekenen met



aanwezigheidspercentages. Daarmee wordt de parkeerbehoefte uitgerekend waarbij dubbelgebruik wordt toegepast, dit is weergegeven in tabel 4.3 voor het noordelijke gedeelte van het plangebied en tabel 4.4. voor het zuidelijke gedeelte van het plangebied. De tabellen zijn in groter formaat opgenomen in bijlage 6. In het huidige stedenbouwkundig plan is de invulling van het parkeeraanbod voor de beoogde ontwikkelingen ingepast in twee parkeerterreinen. Het stedenbouwkundig plan is in bijlage 5 opgenomen. In de straten rondom het toekomstige plan is net als in de huidige situatie ook parkeeraanbod aanwezig. Om een optimale invulling aan het plangebied te geven moet er slim omgegaan worden met de parkeerbehoefte van het nieuwe plan (en de huidige omgeving) en de invulling van parkeeraanbod om te voldoen aan deze behoefte. Daarbij is rekening gehouden met de locaties van parkeeraanbod, de functies in het plangebied en daarmee het toe te passen dubbelgebruik van het huidige en te realiseren parkeeraanbod.

Geadviseerd wordt om in verband met o.a. de verwachte groei van het aantal leerlingen van de basisschool (en daarmee ook een groei in aantal medewerkers die moeten parkeren), zoekgedrag en laad- / MIVA plekken 10% extra capaciteit te realiseren.

Noordelijke plangebied

Het parkeren voor de nieuw te bouwen appartementen in de huidige Lidl supermarkt zal op eigen terrein worden gerealiseerd. In tabel 4.3 is de parkeerbehoefte uitgerekend waarbij ook de aanwezigheidspercentages zijn gehanteerd. Conform de norm dienen er 12 parkeerplaatsen te worden gerealiseerd, bij toepassing van de aanwezigheidspercentages blijkt dat de parkeerbehoefte op een werkdagavond het grootst is met 11 parkeerplekken. De gemeente Vught heeft aangegeven dat er op eigen terrein aan de noordzijde 12 parkeerplaatsen gerealiseerd zullen worden.

Tabel 4.3: Aanwezigheidspercentages en parkeeraantallen voor het noordelijke plangebied

Functie	Aantal woningen of aantal m2 BVO/100	Parkeernorm		Normverdeling bewoners & bezoekers	Aantal parkeerplekken	Aanwezig werkdag ochtend (%)	Aantal	Aanwezig werkdag middag (%)	Aantal	Aanwezig werkdag avond (%)	Aantal	Aanwezig zaterdag middag (%)	Aantal
Nieuwe appartementen in huidige Lidl supermarkt	9	1,3	Bewoners	1	9	50%	4,5	50%	4,5	90%	8,1	60%	5,4
			Bezoekers	0,3	2,7	10%	0,3	20%	0,5	80%	2,2	60%	1,6
Parkeren voor bezoekers en bewoners gebeurt op eigen terrein, te realiseren minimale capaciteit =												11,0	

Huidige appartementen boven huidige Lidl supermarkt	10	1,6	Bewoners	1,3	13	50%	6,5	50%	6,5	90%	11,7	60%	7,8
			Bezoekers	0,3	3	10%	0,3	20%	0,6	80%	2,4	60%	1,8
Nieuwe supermarkt	20	5,2	Medewerkers (7%)	0,4	7,3	100%	7,3	100%	7,3	100%	7,3	100%	7,3
			Bezoekers (93%)	4,8	96,7	30%	29,0	60%	58,0	40%	38,7	100%	96,7
(IKC + basisschool)			Halen en brengen (berekening zie bijlage 2.03)		35,0	100%	35,0	100%	35,0	0%	0	0%	0
Totale parkeerbehoefte							78,1		107,4		60,1		113,6
Advies realisatie 10% extra capaciteit													11,4
Totale parkeerbehoefte													125,0

Aftrek van aantal huidige beschikbare plaatsen	
Capaciteit huidige parkeerplaats Bisschop Zwijssenplein	26
Capaciteit Brabantlaan naast de huidige Lidl supermarkt (incl. één openbare miva-plek)	5
Capaciteit Rouppe van der Voortlaan ter hoogte van nr. 1	10
Capaciteit Rouppe van de Voortlaan ter hoogte van huidige Lidl supermarkt	11
Totaal beschikbaar	52
Te realiseren plaatsen	73
Maximale te realiseren capaciteit nieuwe parkeerplaats plangebied noord (i.v.m. breedtes parkeervakken)	83
Parkeerbalans	10



De totale parkeerbehoefte van functies in het noordelijke deel van het plangebied betreft 125 parkeerplekken. Er zijn in de openbare ruimte, verspreid over verschillende locaties, in totaal 52 parkeerplekken aanwezig. Dit betekent dat er nog 73 parkeerplekken moeten worden gerealiseerd om aan de totale parkeerbehoefte te voldoen. Op het parkeerterrein bij de nieuwe supermarkt is nu de realisatie van 83 parkeerplekken voorzien. Dit betekent dat er een overcapaciteit is van 10 parkeerplekken in het noordelijke deel van het plangebied.

Zuidelijke plangebied

Het parkeren voor de nieuwe ontwikkelingen in het zuidelijke plangebied wordt gedeeltelijk op een nieuw te realiseren parkeerterrein ondergebracht. Voor de beoogde koopappartementen is een halfverdiepte parkeergarage met ruimte voor 20 parkeerplekken voorzien. Ook bij de patiowoningen is parkeeraanbod op eigen terrein beoogd. Iedere patiowoning krijgt één parkeerplek op eigen terrein. De resterende parkeerbehoefte voor de koopappartementen en patiowoningen wordt ondergebracht in de openbare ruimte.

Tabel 4.4 Aanwezigheidspercentages en parkeeraantallen voor het zuidelijke plangebied

Functie	Aantal woningen of aantal m2 BVO/100	Parkeernorm		Normverdeling bewoners & bezoekers	Aantal parkeerplekken	Aanwezig werkdag ochtend (%)	Aantal	Aanwezig werkdag middag (%)	Aantal	Aanwezig werkdag avond (%)	Aantal	Aanwezig zaterdag middag (%)	Aantal
Serviceflat	18	0,9	Personeel	0,6	10,8	100%	10,8	100%	10,8	100%	10,8	100%	10,8
			Bezoekers*	0,3	5,4	100%	5,4	100%	5,4	100%	5,4	100%	5,4
Appartementen sociale huur	36	1,3	Bewoners	1,0	36,0	50%	18,0	50%	18,0	90%	32,4	60%	21,6
			Bezoekers	0,3	10,8	10%	1,1	20%	2,2	80%	8,6	60%	6,5
Patiowoningen, midden	6	1,8	Bewoners	0,5	3,0	50%	1,5	50%	1,5	90%	2,7	60%	1,8
			Bewonersparkeren op eigen terrein**	1,0	6,0	100%	6,0	100%	6,0	100%	6,0	100%	6,0
			Bezoekers	0,3	1,8	10%	0,2	20%	0,4	80%	1,4	60%	1,1
Patiowoningen, duur	2	1,9	Bewoners	0,6	1,2	50%	0,6	50%	0,6	90%	1,1	60%	0,7
			Bewonersparkeren op eigen terrein**	1,0	2,0	100%	2,0	100%	2,0	100%	2,0	100%	2,0
			Bezoekers	0,3	0,6	10%	0,1	20%	0,1	80%	0,5	60%	0,4
Koopwoningen, midden	18	1,5	Bewoners	0,2	3,6	50%	1,8	50%	1,8	90%	3,2	60%	2,2
			Bewonersparkeren in parkeergarage**	1,0	18,0	100%	18,0	100%	18,0	100%	18,0	100%	18,0
			Bezoekers	0,3	5,4	10%	0,5	20%	1,1	80%	4,3	60%	3,2
Koopwoningen, duur	2	1,7	Bewoners	0,4	0,8	50%	0,4	50%	0,4	90%	0,7	60%	0,5
			Bewonersparkeren in parkeergarage**	1,0	2,0	100%	2,0	100%	2,0	100%	2,0	100%	2,0
			Bezoekers	0,3	0,6	10%	0,1	20%	0,1	80%	0,5	60%	0,4
Uitbreiding IKC	5,5	1,4	Medewerkers	1,4	7,7	100%	7,7	100%	7,7	0%	0,0	0%	0
Basisschool	12,5	0,7		0,7	8,8	100%	8,8	100%	8,8	0%	0,0	0%	0
Gymzaal	4,5	2,8	Bezoekers/personeel***	2,8	12,6	0%	0,0	0%	0,0	100%	12,6	100%	12,6
Totale parkeerbehoefte							84,9		86,8		112,5		95,1
Advies realisatie 10% extra capaciteit											11,2		
Totale parkeerbehoefte											123,5		
Aftrek van aantal huidige beschikbare plaatsen of parkeeraanbod op eigen terrein:													
Capaciteit Sasse van Ysselstraat													20
Capaciteit parkeergarage onder koopappartementen													20
Capaciteit eigen terrein patiowoningen													8
Totaal beschikbaar													48
Te realiseren plaatsen parkeerplaats zuid													76

In tabel 4.4 is de parkeerbehoefte uitgerekend waarbij ook de aanwezigheidspercentages zijn gehanteerd. De totale parkeerbehoefte van functies in het zuidelijke deel van het plangebied betreft 123,5 parkeerplekken, afgerond zijn dit er 124. Er zijn in de openbare ruimte of op eigen terrein, verspreid over verschillende locaties, in totaal 48 parkeerplekken aanwezig. Dit betekent dat er nog 76 parkeerplekken moeten worden gerealiseerd om aan de totale parkeerbehoefte van de functies in het zuidelijke plangebied te voldoen.



Conclusie verdeling van parkeeraanbod

Door het gebruik van het huidige parkeeraanbod in omliggende straten en parkeerterreinen en het toepassen van dubbelgebruik door verschillende doelgroepen parkeerders op verschillende momenten kan er met een gereduceerd aantal te realiseren parkeerplaatsen aan de parkeerbehoefte voldaan worden.

- Het halen en brengen van kinderen voor het IKC + de basisschool wordt vanwege de verschillen in piekmomenten gecombineerd met het parkeren door bezoekers de supermarkt.
- Het bestaande parkeerterrein Bisschop Zwijsenplein en de bestaande parkeerplaatsen aan de Rouppe van der Voorlaan vangen een gedeelte van de parkeerbehoefte op voor de functies in het noordelijke deel van het plangebied (de nieuwe supermarkt, de bestaande appartementen boven de huidige supermarkt en het halen en brengen dagonderwijs).
- De bestaande parkeercapaciteit in de Sasse van Ysselstraat vangt een gedeelte van de parkeerbehoefte op voor de functies in het zuidelijke deel van het plangebied.
- In de Brabantlaan laat de parkeerdrukmeting zien dat het parkeren op eigen terrein + de langspaarvakken aan de westzijde van de straat net voldoende capaciteit biedt om aan de vraag te voldoen. Een mogelijkheid is om extra overloop in de vorm van bezoekers parkeren te combineren met een K+R voorziening aan de oostkant van de Brabantlaan door middel van parkeerregulering, nadere invulling zie hoofdstuk 5.

Figuur 4.2 geeft het minimale aantal te realiseren parkeervakken weer op basis van dubbelgebruik in het gebied ter plaatse van het woonprogramma in het noordelijke deel van het stedenbouwkundig plan weer.



Figuur 4.1 Toewijzing van parkeren noordelijk deel

Figuur 4.2 geeft het minimale aantal te realiseren parkeervakken weer op basis van dubbelgebruik in het gebied ter plaatse van het woonprogramma in het zuidelijke deel van het stedenbouwkundig plan weer.



Figuur 4.2 Toewijzing van parkeren zuidelijk deel

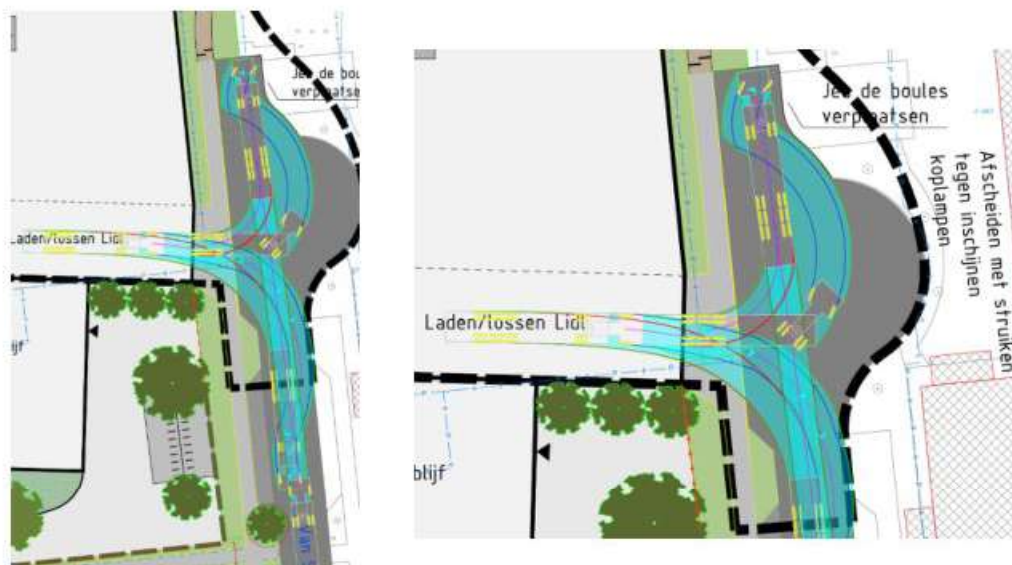


5 Aanbevelingen

Naast het bieden van voldoende parkeeraanbod om de parkeerbehoefte van de beoogde ontwikkelingen in te passen spelen er meer wensen voor parkeren en verkeer in het plangebied. Dit betreft de wens om zo veel mogelijk groen te ontwikkelen in het gebied, een veilige locatie voor logistieke bewegingen (laden en lossen van bevoorradingsvrachtwagens van de supermarkt) en een veilige locatie voor het halen en brengen van kinderen met daarbij een veilige ingang van de basisschool/IKC.

Locatie voorziening laden en lossen

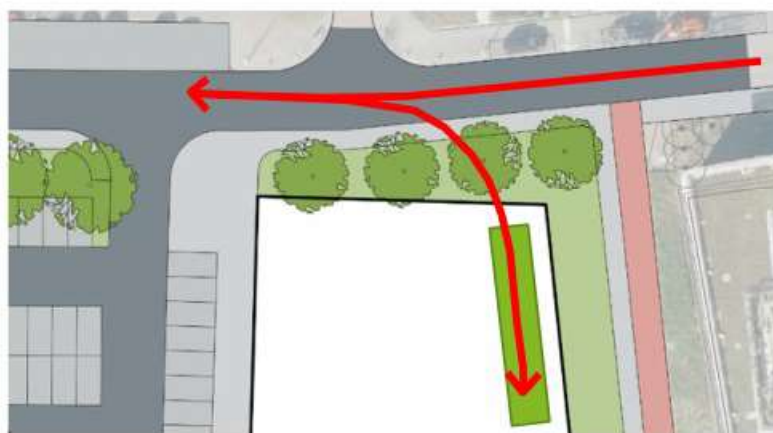
Voor de locatie van het laden en lossen is een inpandig laaddock bij de supermarkt beoogd. Er zijn hoofdzakelijk twee opties mogelijk en haalbaar: aan de noordzijde (Roupe van der Voortlaan) of aan de oostzijde (Van Sasse van Ysselstraat). In figuur 3.3 is de laadvoorziening aan de oostzijde weergegeven. Hiervoor is ook een rijcurvesimulatie uitgevoerd.



Figuur 5.1 Locatie laadvoorziening aan de Van Sasse van Ysselstraat, geprojecteerd op voormalig stedenbouwkundig plan.

De bestaande fietsroute wordt opgeheven en de route is enkel bruikbaar voor voetgangers. Op deze wijze is het risico voor kwetsbare verkeersdeelnemers beperkt. Er zal geluidsoverlast ontstaan voor de omwonenden bij het langdurig achteruit rijden en steken van de vrachtwagens (piepend waarschuwingssignaal).

De andere optie voor het inrichten van de laadvoorziening betreft de noordzijde van de supermarkt:



Figuur 5.3 Alternatief laad- en loslocatie



Figuur 5.2 Route voor logistiek verkeer wanneer de locatie van het laaddock aan de noordzijde van de supermarkt wordt gerealiseerd.



Via de in figuur 3.4 voorgestelde beweging is het overzicht van de chauffeur groter, er is nog steeds een verkeerskundig risico aangezien het een drukke straat betreft en de vrachtwagen achteruit moet rijden. Daarmee ontstaat een grote dode hoek. Door een brede toegangsdeur naar het laaddock te maken kan de benodigde tijd om de beweging achteruit te moeten maken tot een minimum beperkt worden.

Voorkeur is dat vrachtwagens via de oostzijde aanrijden, wanneer een chauffeur 'over links' achteruitrijdt heeft de chauffeur het meeste zicht in de spiegels. De route die dan afgelegd moet worden is weergegeven in figuur 3.5. Deze route volgt wegen waarbij de kruisingen voldoende grote bochtstralen hebben en de wegbreedtes voldoende zijn om logistiek verkeer af te wikkelen.

Kiss-and-ride voorziening

Als er gekeken wordt naar de huidige ingang van de school wordt er geadviseerd om de 'kiss-and-ride' voorziening aan de oostzijde van de Brabantlaan te realiseren. Daarbij kan er gekozen worden om de voorziening recht tegenover de ingang van de school te realiseren, of meer zuidelijk ter hoogte van de beoogde patiowoningen. Het voordeel van de zuidelijke optie is dat er meer rust, ruimte en overzicht is bij de entree van de school/het schoolplein. Het nadeel is dat het risico op langdurig parkeren op de 'voorziening' (door onder andere bewoners/bezoekers van de Brabantlaan/patiowoningen) groter is. De Gemeente Vught zal de alternatieven onder andere aan de hand van input uit participatie met de omgeving en stakeholders (de basisschool) kunnen afwegen en aan de hand daarvan een besluit kunnen nemen. Voordeel van de locatie aan de Brabantlaan is dat het gebruik van de strook als 'kiss-and-ride' voorziening + eventueel overloop bezoekers steeds van korte duur is (een aandachtspunt hierbij is het toepassen van parkeerregulering). Hierdoor zijn er goede mogelijkheden om gebruik te maken van een groene klimaat adaptieve invulling van de strook (wens gemeente), zie onderstaande afbeelding ter illustratie.



Figuur 5.4 Tijdelijk langsparkeren met groene invulling



Bijlage 1 Uitgangspunten parkeerdrukmeting

Mindervalide plekken

Bij de berekening van de bezetting zijn de parkeervakken voor mindervaliden niet meegerekend aangezien een beperkt aantal bestuurders van deze parkeervakken gebruik mogen maken. Bij de parkeerdrukmetingen is geconstateerd dat er 5 parkeerplekken voor mindervaliden in het onderzoeksgebied aanwezig zijn, waarvan 1 op kenteken, zie ook bijlage 3.

Parkeren op eigen terrein

Parkeren op eigen terrein zorgt ook voor parkeeraanbod. Uit de Parkeerbeleid- en parkeernota Vught 2013-2022 blijkt dat voor parkeren op eigen terrein de volgende rekenwaarden gehanteerd moeten worden: een garage aan de woning krijgt de rekenwaarde van 0, een oprit van 1,0 en een dubbele oprit van 2,0.

Het beleid van de Gemeente Vught maakt geen onderscheid in lange of korte opritten, alleen in enkele of dubbele opritten. Er is bij huizen met een lange oprit dan ook uitgegaan van een enkele oprit en een parkeeraanbod voor 1 auto. In Bijlage 3 is weergegeven hoeveel auto's er op de verschillende meetmomenten op eigen terrein geparkeerd stonden, dit waren er per oprit nooit meer dan 2.



Bijlage 2 Uitgangspunten parkeergeneratie

2.01 Vigerend beleid Gemeente Vught

Voor de bepaling van de parkeerbehoefte van de beoogde nieuwe ontwikkelingen is gebruik gemaakt van de Parkeerbeleid- en parkeernota Vught 2013-2022. Dit beleidsstuk geeft een aantal uitgangspunten weer die van toepassing zijn op de projectlocatie:

- De streefwaarden voor de maximale loopafstand van een parkeervoorziening tot:
 - de woning bedraagt 100 meter,
 - een supermarkt/boodschappen bedraagt 150 meter,
 - onderwijs bedraagt 100 meter,
 - een werkbestemming bedraagt 600 meter.
- Er is een parkeerschijfzone ingesteld bij buurtwinkelcentra, waaronder bij de Lidl aan de Rouppe van der Voortlaan, om parkeerruimte vrij te houden voor de winkelbezoekers door langparkeerders (bewoners en werknemers) te weren. In het beleidsstuk wordt ook beschreven dat voor het functioneren van de parkeerschijfzone bij het buurtwinkelcentrum Lidl een parkeeronderzoek nodig is.
- Het thans geldende parkeerbeleid (parkeerschijfzone) blijft gehandhaafd.

Wanneer een parkeerschijfzone opgeheven moet worden zal er dus een wijziging van beleid doorgevoerd moeten worden.

- Bij het opstellen van parkeerbalansen wordt rekening gehouden met aanwezigheidspercentages, parkeren op eigen terrein en maximale loopafstanden.
- Voor verbouwplannen geldt het principe 'oud voor nieuw'. Indien verbouwen gepaard gaat met functiewijziging van een bestaand pand dan wordt het benodigde extra parkeerplaatsen uitsluitend bepaald op basis van de toename van de parkeervraag.

Dit zal bij een toekomstige herontwikkeling van de huidige Lidl supermarkt aan de Rouppe van de Voortlaan van toepassing zijn.

2.02 Aanvullende uitgangspunten

Naast de uitgangspunten die opgenomen zijn in de parkeernota, zijn er voor dit onderzoek en de parkeeraanalyse ook een aantal aanvullend uitgangspunten genomen:

- Er is niet duidelijk geworden wat wordt verstaan onder de classificaties 'klein, gemiddeld en groot' voor de wijkcentra. Voor de categorie basisschool/dagonderwijs is ook geen parkeernorm opgenomen in de nota. Voor de beoogde ontwikkeling van de supermarkt en de uitbreiding van het IKC is daarom ook uitgegaan van de CROW-kengetallen voor parkeren en verkeersgeneratie.
- Volgens het CBS kent de locatie van de beoogde supermarkt een stedelijkheidsgraad van '3' ofwel: 'matig stedelijk'. Als uitgangspunt is genomen: 'Rest bebouwde kom'.
- Er wordt voor de CROW-kengetallen uitgegaan van het gemiddelde van de minimale en maximale parkeernorm.



- Het uitgangspunt voor de herontwikkeling van de huidige supermarkt tot woningbouw is dat het parkeren ten behoeve van de nieuwe appartementen in het pand van de huidige supermarkt op eigen terrein wordt gerealiseerd. In de huidige situatie zijn er 17 parkeervakken aanwezig, waarvan één invalideparkeerplaats en twee parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen. De beoogde ontwikkeling van 9 appartementen in het pand van de huidige supermarkt leidt tot een parkeerbehoefte van 12 parkeervakken. Er zal op eigen terrein aan deze parkeerbehoefte moeten worden voldaan.



Figuur 5.4 Huidig parkeeraanbod rondom de huidige Lidl supermarkt, de parkeerplaatsen worden niet meegerekend voor de parkeercapaciteit voor de beoogde ontwikkelingen.

- Supermarkt
Gezien het oppervlak van de beoogde nieuwe supermarkt behoort deze ontwikkeling volgens het CROW tot de categorie 'full-service supermarkt', aangezien de verkoopvloeroppervlakte daar vaak tussen de 1000 en 2000 m² WVO ligt. Het BVO van de beoogde supermarkt is 2000 m², de werkelijke verkoopvloeroppervlakte zal daarmee onder de 2000 m² liggen. Voor deze categorie geldt een parkeernorm van minimaal 4 parkeerplaatsen per 100 m² BVO en een maximale parkeernorm van 6,4 parkeerplaatsen 100 m² BVO.
- IKC
Uitgangspunt betreft de kencijfers voor de categorie 'Kinderdagverblijf (crèche)', hiervoor geldt een minimale en maximale parkeernorm van respectievelijk 1,3 en 1,5 parkeerplaatsen per 100 m² BVO.
- Basisschool 'De Lichtstraat':
De huidige basisschool 'De Lichtstraat' blijft in gebruik in het nieuwe plan, hiervoor worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:
 - Een oppervlakte van ca. 1250 m² BVO.
 - Een minimale en maximale parkeernorm van respectievelijk 0,5 en 1,0 parkeerplaatsen per 100 m² BVO.
 - Gymzaal: Als uitgangspunt is genomen dat de gymzaal buiten de openingstijden van de basisschool/het IKC gebruikt zal worden voor bijvoorbeeld een yoga klas of gelijkwaardig.
- Koopappartementen
Het uitgangspunt op basis van het in bijlage 5 opgenomen stedenbouwkundig plan, is dat er in een halfverdiepte parkeergarage onder de koopappartementen (zuidzijde van het plan) 20 parkeerplaatsen gerealiseerd zullen worden.



2.03 Onderbouwing halen- en brengen rekenwaarden

Voor de berekening van de parkeerbehoefte van dit IKC zijn de parkeerbehoefte van een basisschool en een kinderdagverblijf onderbouwd en bij elkaar opgeteld: *de statische parkeerbehoefte*. Daarnaast is de parkeervraag uit het halen en brengen van kinderen een belangrijk element in de totale parkeerbehoefte van het IKC: de *dynamische parkeerbehoefte*.

Dynamische parkeerbehoefte: halen en brengen

Naast het bovengenoemde aantal parkeerplaatsen ontstaat er vanuit het halen en brengen van kinderen naar het IKC een aanvullende parkeervraag. Deze parkeervraag doet zich voor op vaste momenten van de dag. De auto's blijven hierbij slechts korte tijd op de locatie staan. Deze parkeervraag kan worden berekend met behulp van CROW-publicatie 182 Bijlage VI: 'Halen en brengen bij basisscholen en kinderdagverblijven'. Omdat publicatie 317 CROW niet voorziet in dit aspect, blijft de methodiek uit publicatie 182 CROW van toepassing. In deze bijlage staat de rekenmethode vermeld voor de verkeersgeneratie vanuit halen en brengen.

Deze rekenmethode stelt: 'parkeervraag halen en brengen = aantal leerlingen X % leerlingen met auto X reductiefactor parkeerduur X reductiefactor aantal kinderen per auto'

Hierbij is onderscheid gemaakt tussen de groepen 1 t/m 3 en 4 t/m 8. De uitkomst van deze rekenmethode is een bandbreedte tussen de verwachte minimale en maximale parkeervraag voor halen en brengen. De parkeervraag vanuit het halen en brengen van de basisschool en het kinderdagverblijf vindt niet plaats op hetzelfde moment:

- Het kinderdagverblijf zorgt voor een toestroom van verkeer in de vroege ochtend (tussen 7.00h-9.00h) en de late namiddag (16.00h-18.00h). In de ochtend komt het gros van de kinderen ook nog eens vroeg want de ouders gaan door naar werk.
- De basisschool heeft een eigen parkeervraag rondom het halen en brengen rond de start (8.30h) en eindtijden (14.00h-15.00h) van de school.

Publicatie 182 CROW stelt dat bij gescheiden aanvangs- en eindtijden van de groepen 1 t/m 3 en 4 t/m 8 het aantal parkeerplaatsen met maximaal 40% mag worden gereduceerd.

Dit betekent dat parkeerplaatsen eerst door het kinderdagverblijf gebruikt worden voor halen en brengen en daarna door de basisschool. Doordat deze parkeervraag niet tegelijkertijd plaatsvindt is de functie met de grootste parkeervraag maatgevend voor het aantal benodigde parkeerplaatsen.

Er zijn een aantal aannames gemaakt om de dynamische parkeerbehoefte te berekenen:

- De oppervlakte BVO van de basisschool betreft circa 1250 m². De bestaande basisschool heeft in het leerjaar 2023-2024 255 leerlingen (bron: Allecijfers.nl).
- Voor de grootte van het IKC is het uitgangspunt van 550 m² BVO gebruikt. Uit een eerder onderzoek naar een IKC, uitgevoerd door Aveco de Bondt kan deze oppervlakte omgerekend worden naar het aantal kinderen. Voor een oppervlakte van 550 m² wordt de aanname van 4 groepen van circa 16-18 kinderen. In totaal wordt gerekend met 70 kinderen.



Uitwerking

De parkeerbehoefte voor het halen en brengen van kinderen is voor de basisschool en het IKC afzonderlijk uitgerekend. De tabellen 2.01 en 2.02 geven deze berekeningen weer.

Tabel 2.05.1 Berekening parkeerbehoefte halen en brengen basisschool

	aantal leerlingen	leerlingen met auto (minimum)	leerlingen met auto (maximum)	reductiefactor parkeerduur	reductiefactor aantal kinderen per auto	parkeerplaatsen (minimum)	parkeerplaatsen (maximum)
groep 1-3	96	30%	60%	0,5	0,75	10,8	21,6
groep 4-8	159	5%	40%	0,25	0,85	1,7	13,5
Totaal						12,5	35,1
Totaal (afgerond)						13	35

Tabel 2.05.2 Berekening parkeerbehoefte halen en brengen IKC

	aantal leerlingen	leerlingen met auto (minimum)	leerlingen met auto (maximum)	reductiefactor parkeerduur	reductiefactor aantal kinderen per auto	parkeerplaatsen (minimum)	parkeerplaatsen (maximum)
IKC	70	30%	60%	0,5	0,75	7,9	15,8
Totaal (afgerond)						8	16

Er wordt gerekend met het gemiddelde van de minimale en maximale aantal parkeerplaatsen. Dit komt voor de basisschool uit op een parkeervraag voor halen- en brengen van 24 parkeervakken, en ook voor het IKC is dit 12 parkeervakken. Dit komt uit op een totale parkeervraag voor het halen en brengen bij de basisschool en het IKC van 36 parkeervakken.

2.04 Aandachtspunten parkeerterrein fietspad Brabantlaan

Ten westen van de Brabantlaan en het beoogde nieuwe parkeerterrein van de supermarkt ligt het huidige parkeerplein met een parkeeraanbod van 26 parkeervakken. Dit parkeerterrein blijft behouden en zorgt ervoor dat er mogelijk een kleiner aantal parkeerplaatsen in het plangebied gerealiseerd hoeven te worden. Er zijn enkele aandachtspunten bij het toewijzen van dit terrein als parkeerruimte voor bepaalde doelgroepen:

- Het huidige parkeerterrein is alleen door een fiets- en voetpad gescheiden van de nieuwe te realiseren parkeerplaats voor de beoogde supermarkt. Het is dan ook aannemelijk dat bezoekers van de supermarkt op tijden met een hoge parkeerdruk ook het huidige parkeerterrein zullen gebruiken. Deze beweging moet dan wel in de inrichting van de nieuwe parkeerplaats gefaciliteerd worden.
- Als het parkeerterrein voor de doelgroep 'medewerkers' gebruikt gaat worden, zal de huidige parkeerschijfregeling wel aangepast moeten worden aangezien voertuigen er dan langer staan dan de huidige toegestane maximale tijdsduur.



Bijlage 3 Parkeerdrukmetingen Hart van de Baarzen



Bijlage 4 Visualisaties bezetting parkeeraanbod





Werkdag 20:05

- 0-25%
- 25-50%
- 50-75%
- 75-100%



Zaterdagmiddag 12:00

- 0-25%
- 25-50%
- 50-75%
- 75-100%



Bijlage 5 Stedenbouwkundig plan Hart van de Baarzen



Bijlage 6 Parkeerbalansen Noord en Zuid

Functie	Aantal woningen of aantal m2 BVO/100	Parkeernorm		Normverdeling bewoners & bezoekers	Aantal parkeerplekken	Aanwezig werkdag ochtend (%)	Aantal	Aanwezig werkdag middag (%)	Aantal	Aanwezig werkdag avond (%)	Aantal	Aanwezig zaterdag middag (%)	Aantal
Nieuwe appartementen in huidige Lidl supermarkt	9	1,3	Bewoners	1	9	50%	4,5	50%	4,5	90%	8,1	60%	5,4
			Bezoekers	0,3	2,7	10%	0,3	20%	0,5	80%	2,2	60%	1,6
Parkeren voor bezoekers en bewoners gebeurt op eigen terrein, te realiseren minimale capaciteit =											11,0		

Huidige appartementen boven huidige Lidl supermarkt	10	1,6	Bewoners	1,3	13	50%	6,5	50%	6,5	90%	11,7	60%	7,8
			Bezoekers	0,3	3	10%	0,3	20%	0,6	80%	2,4	60%	1,8
Nieuwe supermarkt	20	5,2	Medewerkers (7%)	0,4	7,3	100%	7,3	100%	7,3	100%	7,3	100%	7,3
			Bezoekers (93%)	4,8	96,7	30%	29,0	60%	58,0	40%	38,7	100%	96,7
(IKC + basisschool)			Halen en brengen (berekening zie bijlage 2.03)		35,0	100%	35,0	100%	35,0	0%	0	0%	0
Totale parkeerbehoefte							78,1		107,4		60,1		113,6
Advies realisatie 10% extra capaciteit													11,4
Totale parkeerbehoefte													125,0

Aftrek van aantal huidig beschikbare plaatsen													
Capaciteit huidige parkeerplaats Bisschop Zwijssenplein													26
Capaciteit Brabantlaan naast de huidige Lidl supermarkt (incl. één openbare miva-plek)													5
Capaciteit Rouppe van der Voortlaan ter hoogte van nr. 1													10
Capaciteit Rouppe van der Voortlaan ter hoogte van huidige Lidl supermarkt													11
Totaal beschikbaar													52
Te realiseren plaatsen													73
Maximale te realiseren capaciteit nieuwe parkeerplaats plangebied noord (i.v.m. breedtes parkeervakken)													83
Parkeerbalans													10

Functie	Aantal woningen of aantal m2 BVO/100	Parkeernorm		Normverdeling bewoners & bezoekers	Aantal parkeerplekken	Aanwezig werkdag ochtend (%)	Aantal	Aanwezig werkdag middag (%)	Aantal	Aanwezig werkdag avond (%)	Aantal	Aanwezig zaterdag middag (%)	Aantal
Serviceflat	18	0,9	Personeel	0,6	10,8	100%	10,8	100%	10,8	100%	10,8	100%	10,8
			Bezoekers*	0,3	5,4	100%	5,4	100%	5,4	100%	5,4	100%	5,4
Appartementen sociale huur	36	1,3	Bewoners	1,0	36,0	50%	18,0	50%	18,0	90%	32,4	60%	21,6
			Bezoekers	0,3	10,8	10%	1,1	20%	2,2	80%	8,6	60%	6,5
Patiowoningen, midden	6	1,8	Bewoners	0,5	3,0	50%	1,5	50%	1,5	90%	2,7	60%	1,8
			Bewonersparkeren op eigen terrein**	1,0	6,0	100%	6,0	100%	6,0	100%	6,0	100%	6,0
			Bezoekers	0,3	1,8	10%	0,2	20%	0,4	80%	1,4	60%	1,1
Patiowoningen, duur	2	1,9	Bewoners	0,6	1,2	50%	0,6	50%	0,6	90%	1,1	60%	0,7
			Bewonersparkeren op eigen terrein**	1,0	2,0	100%	2,0	100%	2,0	100%	2,0	100%	2,0
			Bezoekers	0,3	0,6	10%	0,1	20%	0,1	80%	0,5	60%	0,4
Koopwoningen, midden	18	1,5	Bewoners	0,2	3,6	50%	1,8	50%	1,8	90%	3,2	60%	2,2
			Bewonersparkeren in parkeergarage**	1,0	18,0	100%	18,0	100%	18,0	100%	18,0	100%	18,0
			Bezoekers	0,3	5,4	10%	0,5	20%	1,1	80%	4,3	60%	3,2
Koopwoningen, duur	2	1,7	Bewoners	0,4	0,8	50%	0,4	50%	0,4	90%	0,7	60%	0,5
			Bewonersparkeren in parkeergarage**	1,0	2,0	100%	2,0	100%	2,0	100%	2,0	100%	2,0
			Bezoekers	0,3	0,6	10%	0,1	20%	0,1	80%	0,5	60%	0,4
Uitbreiding IKC	5,5	1,4	Medewerkers	1,4	7,7	100%	7,7	100%	7,7	0%	0,0	0%	0
Basisschool	12,5	0,7		0,7	8,8	100%	8,8	100%	8,8	0%	0,0	0%	0
Gymzaal	4,5	2,8	Bezoekers/personeel***	2,8	12,6	0%	0,0	0%	0,0	100%	12,6	100%	12,6
Totale parkeerbehoefte							84,9		86,8		112,3		95,1
Advies realisatie 10% extra capaciteit												11,2	
Totale parkeerbehoefte												123,5	

Aftrek van aantal huidig beschikbare plaatsen of parkeeraanbod op eigen terrein:													
Capaciteit Sasse van Ysselststraat													20
Capaciteit parkeergarage onder koopappartementen													20
Capaciteit eigen terrein patiowoningen													8
Totaal beschikbaar													48
Te realiseren plaatsen parkeerplaats zuid													76

* Aannme: aanwezigheid serviceflat is 100% in verband met een wisselende aanwezigheid van medewerkers + bezoek gedurende de dag/avond/nacht.

** Parkeren gebeurt op eigen terrein, deze capaciteit is alleen toegankelijk voor de bewoners. Dubbelgebruik kan niet worden toegepast, daarom is de aanwezigheid op 100% gesteld.

*** Aannme: overdag in gebruik door basisschool/IKC, in de avond/het weekend door andere sportfuncties. CROW schrijft voor de gymzaal een aanwezigheidspercentage van 100% voor de werkdagavond en zaterdagmiddag.



