

Parkeerbilans Lindeplein

Inschatting parkeerbehoefte

Definitief

Gemeente Brunssum

Grontmij Nederland bv
Infrastructuur & Milieu
De Bilt, 14 juli 2008

Verantwoording

Titel : Parkeerbalans Lindeplein
Subtitel : Inschatting parkeerbehoefte
Projectnummer : 254850
Referentienummer : I&M-99397073-EJ/WM
Revisie : 2
Datum : 14 juli 2008

Auteur(s) : drs. E.L.J.M. (Eddy) Jongen
E-mail adres : eddy.jongen@grontmij.nl
Gecontroleerd door : Ing. S. (Sjoerd) Stienstra
Paraaf gecontroleerd :
Goedgekeurd door : Ir. J. (Jeroen) Quee
Paraaf goedgekeurd :
Contact : De Holle Bilt 22
3732 HM De Bilt
Postbus 203
3730 AE De Bilt
T +31 30 220 74 44
F +31 30 220 02 94
infraenmilieu@grontmij.nl
www.grontmij.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Bruisend Brunssum	4
1.2	Parkeerbalans	4
1.3	Leeswijzer	4
2	Uitgangspunten	5
2.1	Bouwprogramma	5
2.2	Uitgangspunten	5
2.2.1	Bouwprogramma	5
2.2.2	Functies in de omgeving van het Lindeplein	6
2.3	Rekenmodel Grontmij Parkconsult.....	7
3	Parkeerbalans	9
3.1	Variant 1: Parkeerbalans incl. winkels, reguliere activiteiten Brikke Oave	9
3.1.1	Weekdag	9
3.1.2	Koopavond	10
3.1.3	Vrijdag	11
3.1.4	Zaterdag	11
3.1.5	Zondag	12
3.1.6	Overall beeld parkeerbehoefte variant 1	12
3.2	Variant 2: Parkeerbalans incl. winkels, beperkte capaciteit ambtenaren.....	13
3.3	Variant 3: Parkeerbalans incl. winkels, uitverkocht evenement Brikke Oave	14
3.4	Vergelijking parkeerbehoefte	17
4	Realisatie en exploitatie	19
4.1	Stichtingskosten	19
4.1.1	Bouwkosten	19
4.1.2	Inrichting- en afwerkingskosten.....	19
4.1.3	Stichtingskosten totaal	19
4.2	Exploitatielasten	19
4.3	Blauwe zone.....	20
4.4	Parkeren op maaiveld	20
5	Conclusies en aanbevelingen	21
5.1	Parkeercapaciteit.....	21
5.2	Parkeren op maaiveld	21
5.3	Realisatie en exploitatie	22
5.4	Blauwe zone.....	22

1 Inleiding

1.1 Bruisend Brunssum

In opdracht van de gemeente Brunssum en woningcorporatie Weller wordt het project 'Bruisend Brunssum' uitgevoerd. Achterliggend doel van het Masterplan voor het centrumgebied is het bieden van een adequaat voorzieningenniveau zodat de gemeente zich verder kan ontwikkelen als woongemeente binnen de Regio Parkstad. Wonen, werken en winkelen dienen zoveel mogelijk te worden geconcentreerd in en rondom het stadscentrum.

Eén van de 11 deelgebieden die deel uitmaken van het huidige Masterplan is het Lindeplein (deelgebied 8). In de huidige situatie is het plein ingericht als parkeerterrein. De wens van de politiek is om het Lindeplein in de toekomstige situatie autoluw of zelfs autovrij te maken. Beoogd wordt om onder het plein een parkeergarage te realiseren waar de huidige gebruikers van het Lindeplein en de parkeerders als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen worden gefaciliteerd.

1.2 Parkeerbalans

Om een goed beeld te krijgen van de parkeercapaciteit die nodig is om in de toekomstige situatie aan de parkeerbehoefte te voldoen, dient een parkeerbalans opgesteld te worden. Een parkeerbalans geeft inzicht in de parkeerbehoefte van de verschillende doelgroepen die gebruik maken van de functies binnen een gebied. Deze parkeerbehoefte wordt weergegeven voor een aantal momenten van de week, waarbij het verloop van deze behoefte gedurende deze momenten worden weergegeven.

Aan Grontmij | Parkconsult is opdracht gegeven een dergelijke parkeerbalans voor het Lindeplein voor de toekomstige situatie op te stellen.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de uitgangspunten die worden gehanteerd bij het opstellen van de parkeerbalans, weergegeven. Hierbij wordt aandacht besteed aan het bouwprogramma en overige uitgangspunten die relevant zijn bij het inschatten van de parkeerbehoefte. Er wordt een korte toelichting gegeven op het door Grontmij | Parkconsult ontwikkelde en gebruikte rekenmodel. In hoofdstuk 3 volgt de parkeerbalans op basis van een drietal varianten: De basisvariant, waarbij de parkeerbehoefte conform bouwprogramma wordt ingeschat, een tweede variant met een beperkte capaciteit voor ambtenaren en een derde variant met een grote parkeerbehoefte voor d'r Brikke Oave. De parkeerbalans wordt in grafiekvorm weergegeven voor een vijftal momenten van de week: De (reguliere) weekdag, de vrijdag, de koopavond, de zaterdag en de zondag. In hoofdstuk 4 wordt vervolgens beknopt aandacht besteed aan de bouw- en exploitatiekosten waar rekening mee gehouden dient te worden bij de realisatie en exploitatie van een garage onder het Lindeplein. Tevens wordt stilgestaan bij de mogelijke effecten op het bezoek van de functies en het wanneer de garage wordt ingericht als blauwe zone. De conclusies die kunnen worden afgeleid uit deze parkeerbalans en de onderwerpen uit hoofdstuk 4 worden vervolgens in hoofdstuk 5 weergegeven en voorzien van aanbevelingen.

2 Uitgangspunten

In onderhavig hoofdstuk wordt een weergave gegeven van de uitgangspunten die gehanteerd zijn bij het opstellen van de parkeerbalans voor het Lindeplein in de toekomstige situatie. Hierbij wordt inzicht gegeven in de functies en hun omvang zoals deze in het bouwprogramma zijn opgenomen. Daarnaast worden de overige uitgangspunten weergegeven, alsmede een korte toelichting op het door Grontmij | Parkconsult ontwikkelde en gebruikte rekenmodel.

2.1 Bouwprogramma

Om een parkeerbalans voor een gebied op te stellen, dienen de doelgroepen die gebruik maken van de functies binnen het gebied onderscheiden te worden. De parkeervraag die wordt gegenereerd door deze doelgroepen, is afhankelijk van de omvang en samenstelling van de aanwezige functies enerzijds en sociaal-economische aspecten van de doelgroepen anderzijds.

Het bouwprogramma van het deelproject Lindeplein – als onderdeel van het Centrumplan Bruijsend Brunssum – vormt de basis om de toekomstige functies in kaart te brengen. Het bouwprogramma ziet er als volgt uit:

Functie	Omvang	Eenheid
Gemeentekantoor, medewerkers	266	Medewerkers
Gemeentewinkel, bezoekers	476	Bezoekers per dag (gemiddeld)
D'r Brikke Oave	3.000	m ² bvo
Horeca	2.250	m ² bvo
Wonen, appartementen nieuw	25	Appartementen

2.2 Uitgangspunten

2.2.1 Bouwprogramma

Om de parkeerbalans op te kunnen stellen zijn een aantal uitgangspunten van belang. De uitgangspunten die ten aanzien van bovenstaande bouwprogramma worden gehanteerd, zijn de volgende.

Gemeentekantoor, medewerkers

Momenteel maakt ruim 70% van de ambtenaren die werkzaam zijn binnen de gemeente gebruik van de auto om naar kantoor te komen. Aan de hand van ervaringscijfers kan gesteld worden dat gemiddeld 65% van deze ambtenaren op een reguliere weekdag gelijktijdig aanwezig is. Dit betekent dat de feitelijke parkeerbehoefte voor deze doelgroep op 122 parkeerplaatsen ligt. Hiervan worden er 50 ingevuld door het Lindeplein, waarvan 40 middels een ontheffing en circa 10 door gebruik te maken van de parkeerschijf. De overige 72 parkeerplaatsen worden in de directe omgeving van het Lindeplein buiten de blauwe zone ingevuld.

Gemeentewinkel, bezoekers

De gemeentewinkel genereert gemiddeld 476 bezoekers per dag. We gaan er vanuit dat deze bezoekers gelijkmatig verspreid over de openingsuren per dag aanwezig zijn.

D'r Brikke Oave

Cultureel centrum D'r Brikke Oave wordt voornamelijk gebruikt binnen het verenigingsleven van Brunssum en voor kleinschalige activiteiten en evenementen. De bezoekers van deze activiteiten en evenementen kennen een laag autogebruik, waardoor de parkeerbehoefte gedurende een aanzienlijk deel van het jaar laag is. Jaarlijks vinden een klein aantal grootschalige evenementen plaats, waarvan er circa 5 per jaar uitverkocht zijn. In de parkeerbalans is met deze sterk fluctuerende parkeerbehoefte rekening gehouden door een separaat overzicht per moment van de week op te stellen waarbij wordt uitgegaan van een uitverkochte Brikke Oave. De basisvariant kent een regulier gebruik van d'r Brikke Oave en een bijbehorende parkeerbehoefte die aanzienlijk lager ligt.

Horeca

Er wordt 2.250 m² bvo aan horeca gerealiseerd. Dit is deels dag- en deels avondhoreca. We gaan er vanuit dat 25% van het totale horeca oppervlak wordt ingevuld met daghoreca, 25% met avondhoreca en 50% met een combinatie van beide.

2.2.2 Functies in de omgeving van het Lindeplein

In de directe omgeving van het Lindeplein kunnen een aantal functies worden onderscheiden. Voor zover op dit moment bekend gaan we er vanuit dat deze ook in de toekomstige situatie aanwezig zullen zijn.

Woningen in de omgeving

Momenteel zijn aan bewoners in de directe omgeving van het Lindeplein 7 ontheffingen afgegeven. We gaan er vanuit dat deze bewoners in de toekomstige situatie eveneens kunnen beschikken over deze ontheffing en hebben hier in de parkeerbalans rekening mee gehouden.

Winkels in het centrum

Momenteel maakt een deel van de bezoekers van de winkels in 't Ei gebruik van parkeerterrein Lindeplein. Op basis van de geplande parkeercapaciteit in en direct grenzend aan het centrumgebied zullen in de toekomst circa 1.200 parkeerplaatsen ter beschikking staan aan de bezoekers van de winkels. Aan de hand van de ligging van het Lindeplein ten opzichte van de aanrijdroutes naar en de winkels in het centrum kan op basis van een globale inschatting vastgesteld worden dat maximaal 70 parkeerplaatsen gebruikt zullen worden door bezoekers van het winkelgebied.

Winkelgebied Rumpenerstraat

De Rumpenerstraat kent een redelijk verspreide bewinkeling met daartussen horeca-aangelegenheden. De straat vormt een aanrijdroute richting het centrum, waarbij het Lindeplein als laatste grote parkeervoorziening wordt gepasseerd, voordat de centrumring wordt bereikt. De Rumpenerstraat kent aan weerszijden parkeervakken met een totale capaciteit van 25 parkeerplaatsen. Aangezien de gemiddelde bezoekduur van de winkels in deze straat laag ligt, is relatief gezien een kleinere capaciteit nodig. Dit betekent dat de aanwezige capaciteit in normale situaties volstaat, zoals ook uit de parkeertellingen van 2004 kan worden afgeleid. Om te voorkomen dat bezoekers van deze winkels in de toekomstige situatie geen vrije parkeerplaats in de Rumpenerstraat kunnen vinden en het huidige parkeerterrein op het Lindeplein niet meer beschikbaar is, is in de parkeerbalans een tiental parkeerplaatsen voor deze doelgroep meegenomen.

Bankfilialen aan het Lindeplein

In de huidige situatie bevinden zich een aantal bankfilialen aan en direct nabij het Lindeplein. Medewerkers hiervan kunnen deels beschikken over ontheffingen waarmee ze op het parkeerterrein of in de directe omgeving binnen de blauwe zone kunnen parkeren. Wanneer we er vanuit gaan dat deze functie in de toekomstige situatie in dezelfde omvang aanwezig is, impliceert dit dat een aantal parkeerplaatsen voor zowel bezoekers als medewerkers in parkeergarage Lindeplein gebruikt zullen worden. Gezien de omvang van deze functie hebben we rekening gehouden met een parkeerbehoefte van maximaal 5 parkeerplaatsen. Hierbij is er rekening mee gehouden dat deze banken kunnen beschikken over 11 parkeerontheffingen.

2.3 Rekenmodel Grontmij | Parkconsult

Grontmij | Parkconsult heeft een rekenmodel ontwikkeld waarmee de parkeervraag van een gebied kan worden bepaald. Met dit rekenmodel wordt het verband tussen de sociaal-economische structuur van een gebied en de daarmee samenhangende parkeervraag kwalitatief en kwantitatief inzichtelijk gemaakt. Dit rekenmodel is ontwikkeld in reactie op de praktijk dat in parkeeronderzoek (te) vaak de omvang van de parkeerbehoefte direct wordt gerelateerd aan de omvang van de functies in het gebied, op basis van standaard parkeernormen. Daarbij wordt teveel van één standaard uitgegaan en komen de specifieke kenmerken van een lokale situatie - zoals de sociaal-economische structuur en het lokale bezoekgedrag - onvoldoende tot uitdrukking. Ook kan daarmee onvoldoende de ruimtelijke structuur van het functionele aanbod van het gebied in de beschouwing worden betrokken.

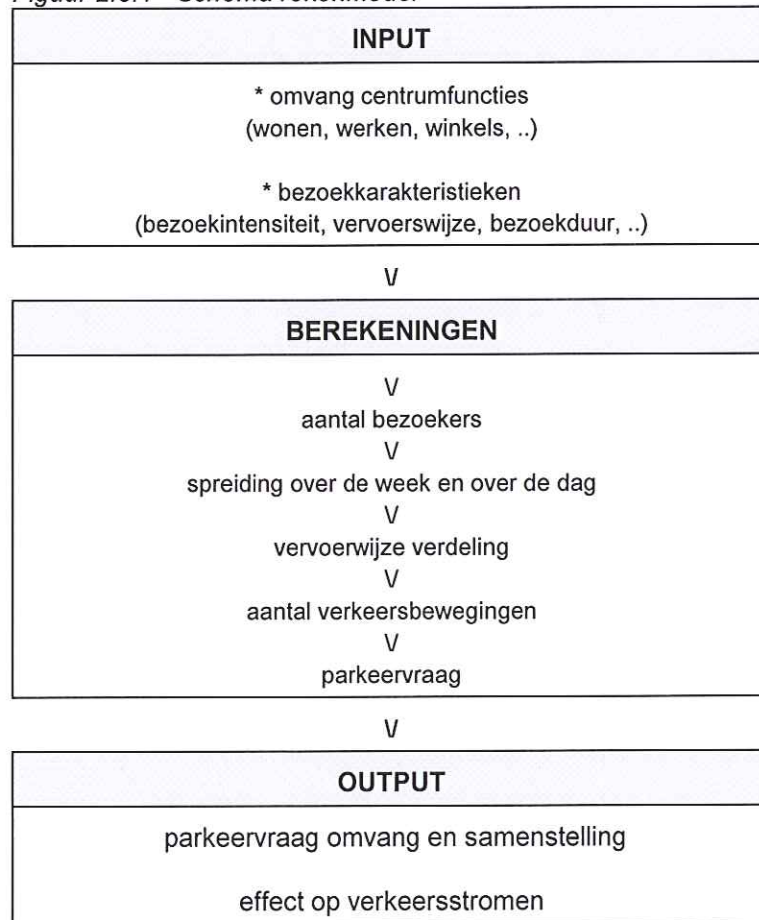
Om deze redenen is voor de raming van de huidige dan wel toekomstige parkeervraag een gedifferentieerde aanpak noodzakelijk. Hiertoe wordt door ons een stapsgewijze aanpak gehanteerd, waarbij op basis van de publieks- / verkeersaantrekkende werking van de verschillende aanwezige functies via een aantal deelstappen het daarbij benodigde aantal parkeerplaatsen wordt bereikt.

De belangrijkste kenmerken van deze aanpak zijn:

- Het lokale consumenten- en parkeergedrag staat centraal:
Informatie over bezoekgedrag, functieniveau van de aanwezige (centrum-)voorzieningen, specifieke keuze van vervoerswijze en geconstateerd parkeergedrag vormen belangrijke informatiebronnen.
- De methode gaat uit van de verkeersaantrekkende werking van de aanwezige functies en berekent van daaruit via een aantal logische stappen de parkeerbehoefte:
Hiermee vormen de specifieke lokale omstandigheden de basis voor het toepassen van op de lokale situatie toegesneden parkeerkegetallen en wordt het toepassen van (veelal met ruimte marges omgeven) algemene 'parkeernormen' vermeden.
- Niet alleen de kwantiteit van het parkeren, maar nadrukkelijk ook de kwaliteit van het parkeren als bereikbaarheidskenmerk van een gebied komt aan bod:
Niet alleen het aantal parkeerplaatsen, maar ook aspecten als eventuele parkeerregulering, prijs / kwaliteitverhouding van het parkeren, ruimtelijke verdeling, inrichting en bereikbaarheid bepalen het (consumenten-)oordeel over de parkeersituatie. Ook deze aspecten dienen derhalve een rol te spelen in de parkeerbalans, met name in de ruimtelijke spreiding en het parkeeraanbod per parkeerduurklasse.
- De loopafstand vormt een belangrijk gegeven in de gedifferentieerde benadering van de parkeerbehoefte:
Er bestaat een aantoonbaar verband tussen de parkeerduur / bezoekduur en de acceptabele loopafstand van parkeerplaats tot bestemming. Hoe langer de parkeerduur, hoe groter ook de acceptabele loopafstand. De acceptabele loopafstand verschilt per doelgroep en bepaalt voor de verschillende deelgebieden het invloedsgebied waarbinnen de parkeerbehoefte kan worden opgevangen.

In eerste instantie wordt de parkeerbehoefte per functie (o.a. werken, wonen, winkelen, cultureel) beschouwd. In de parkeerbalans worden vervolgens deze grootheden met elkaar in verband gebracht. De hiervoor door ons ontwikkelde methodiek brengt optimaal de mogelijke uitwisselbaarheid van de parkeerbehoefte voor de verschillende functies in beeld. Er wordt hierbij namelijk niet alleen naar de parkeerbehoefte per periode (werkdag, koopavond, zaterdag, zondag en nacht) gekeken, maar ook wordt het verloop van de parkeerbehoefte over deze perioden ingebracht. Navolgend schema geeft de structuur van het rekenmodel op hoofdlijnen weer (z.o.z.).

Figuur 2.3.1 Schema rekenmodel



De benodigde basisinformatie van het onderzoeksgebied bestaat in principe uit:

- Aantal woningen (en gemiddeld aantal inwoners);
- Autobezit per bewoner;
- Aantal arbeidsplaatsen per bedrijfssector;
- Informatie over vervoerswijze in het woon- / werkverkeer;
- Gegevens over het vloeroppervlak van de detailhandel, eventueel opgesplitst in branches;
- Gegevens over de bezoekers, zoals parkeerduur, vervoerswijze, herkomst, bezoekmotief;
- Parkeercapaciteiten en gegevens van de parkeerbezetting.

Kern van het rekenmodel is een prognose van de omvang en samenstelling van de parkeervraag, zowel voor de verschillende deelgebieden (voor zover deze onderscheiden kunnen worden) als voor het onderzoeksgebied in totaliteit. Hiermee kan de parkeervraag kwantitatief en kwalitatief worden uitgesplitst naar de verschillende doelgroepen (verschillende categorieën bezoekers, bewoners, overige langparkeerders) en kunnen – rekening houdend met de beïnvloedbaarheid van doelgroepen – voorstellen worden uitgewerkt voor een ruimtelijk doelgroepenbeleid ten aanzien van parkeren, inclusief parkeerwijssysteem en eventuele regulering.

Deze methodiek is in eerste instantie ontwikkeld voor centrumgebieden. Deze gedetailleerde parkeerbalans gaat uit van de specifieke kenmerken van de omvang en het verloop van de parkeervraag van de belangrijkste centrumfuncties. Door extrapolatie van de parkeervraag per functie ontstaat inzicht in de omvang en de samenstelling van de huidige en toekomstige parkeervraag, het verloop over de dag etc. De verkregen parkeerbalans wordt grafisch weergegeven als het verloop van de parkeervraag op de gewenste tijdstippen.

3 Parkeerbilans

Hoofdstuk 3 geeft de parkeerbilans voor Lindeplein weer op een aantal momenten van de week: De (reguliere) weekdag, de koopavond, de vrijdag, de zaterdag en de zondag. Hierbij zijn een aantal varianten doorgerekend en weergegeven:

- De eerste variant (basis): parkeerbehoefte inclusief winkels (Rumpenerstraat en 't Ei) en reguliere activiteiten van d'r Brikke Oave;
- De tweede variant: Idem als de basisvariant, maar met een beperking van de parkeercapaciteit t.b.v. de ambtenaren tot 50 parkeerplaatsen;
- De derde variant: Idem als de tweede variant, maar nu met een uitverkocht evenement van d'r Brikke Oave.

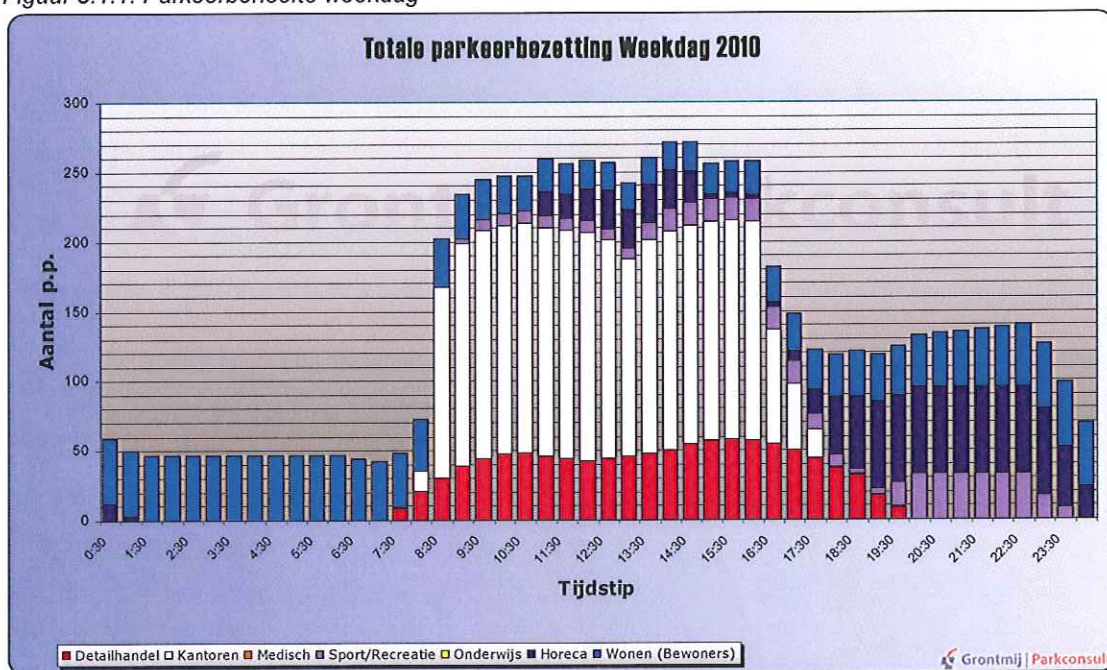
3.1 Variant 1: Parkeerbilans incl. winkels, reguliere activiteiten Brikke Oave

Bij het opstellen van de parkeerbilans zijn we er vanuit gegaan dat de ontwikkeling in 2010 gerealiseerd is. De parkeerbehoefte van de dan aanwezige functies wordt in kaart gebracht. In dit hoofdstuk gaan we er vanuit dat een deel van de parkeerbehoefte van bezoekers aan de winkels in het 't Ei en de Rumpenerstraat gefaciliteerd worden binnen het Lindeplein, zoals in hoofdstuk 2.2.2 verwoord. Voor de parkeerbehoefte van d'r Brikke Oave gaan we er vanuit dat er sprake is van activiteiten en evenementen met een beperkte omvang.

3.1.1 Weekdag

De weekdag (in dit geval de woensdag) kent tussen 14:00 en 15:00 uur een absolute piek van 272 parkeerplaatsen. Gedurende 8 uur op deze dag (van 9:00 tot 16:30 uur) ligt de parkeerbehoefte boven de 200 parkeerplaatsen. De avond kent een maximale parkeerbehoefte van 140 parkeerplaatsen en is nagenoeg gelijk gedurende een groot deel van de avond (van 20:00 tot 22:30 uur). Overdag wordt de parkeerbehoefte voornamelijk gegenereerd door de medewerkers en bezoekers van het gemeentehuis cq de gemeentewinkel, die 60 à 70% van de totale parkeerbehoefte voor hun rekening nemen.

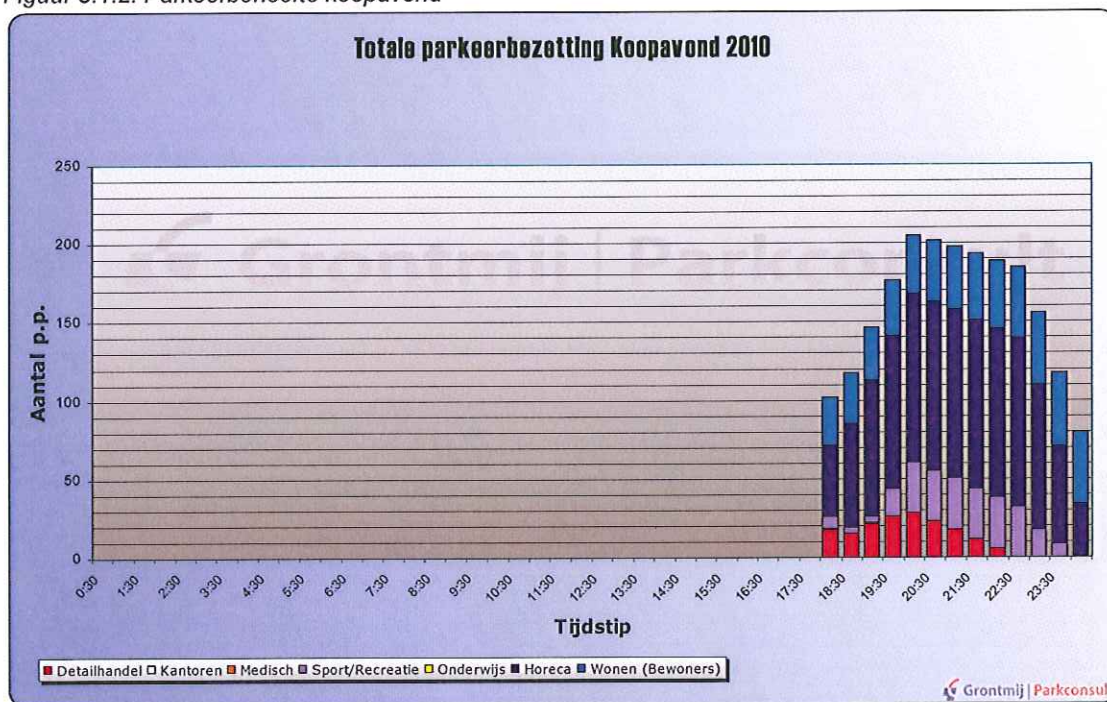
Figuur 3.1.1: Parkeerbehoefte weekday



3.1.2 Koopavond

Op de koopavond (in Brunssum de donderdag) wordt een maximale parkeerbehoefte van 205 parkeerplaatsen (20:00 uur) ingeschat. Na dit piekmoment van 20:00 uur daalt de behoefte de uren daarna beperkt tot 185 parkeerplaatsen om 22:30 uur. Gemiddeld neemt de horeca 55% van de totale parkeerbehoefte voor haar rekening. Opvallend is dat de parkeerbehoefte van de winkels in de omgeving maximaal 28 parkeerplaatsen bedraagt, waar deze overdag gemiddeld twee keer zo groot is.

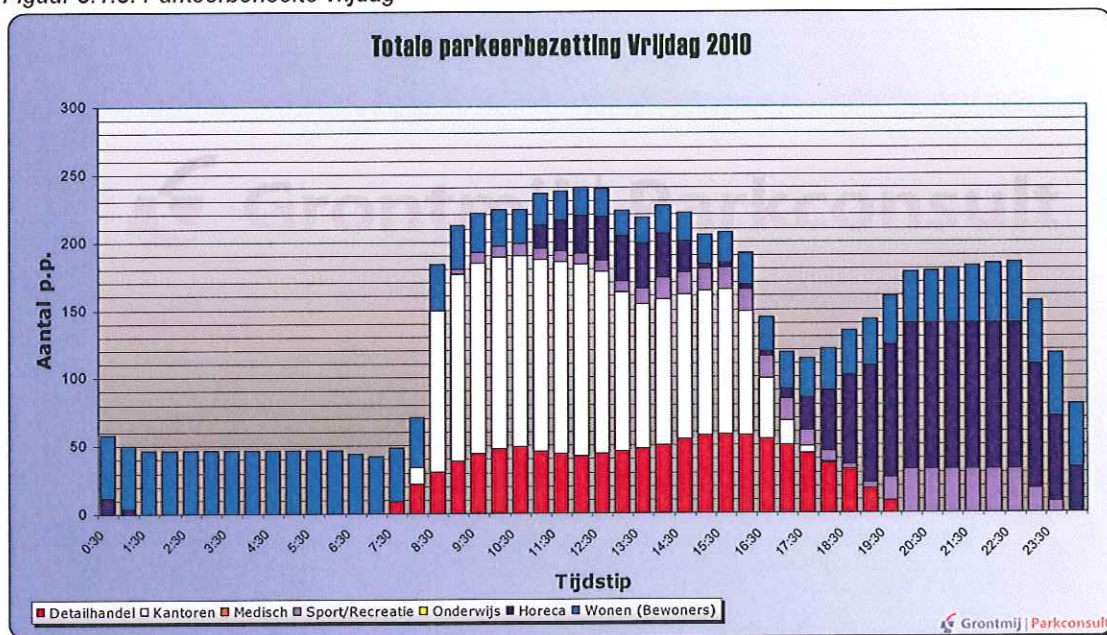
Figuur 3.1.2: Parkeerbehoefte koopavond



3.1.3 Vrijdag

De maximale parkeerbehoefte op de vrijdag bedraagt 240 parkeerplaatsen die om 12:00 uur vereist zijn. Opvallend is dat de piek eerder op de dag wordt gegenereerd dan de op reguliere weekdag (respectievelijk 12:00 en 14:00 uur). Daarnaast ligt de piek ruim 30 parkeerplaatsen lager dan die van de weekdag. Dit kan nagenoeg geheel worden verklaard door de mindere aanwezigheid van de medewerkers van het gemeentehuis en het feit dat de gemeentewinkel op vrijdagmiddag niet geopend is. De avond kent een maximale parkeerbehoefte van 185 parkeerplaatsen, en ligt hiermee tussen de bezetting van de weekdag en de koopavond in.

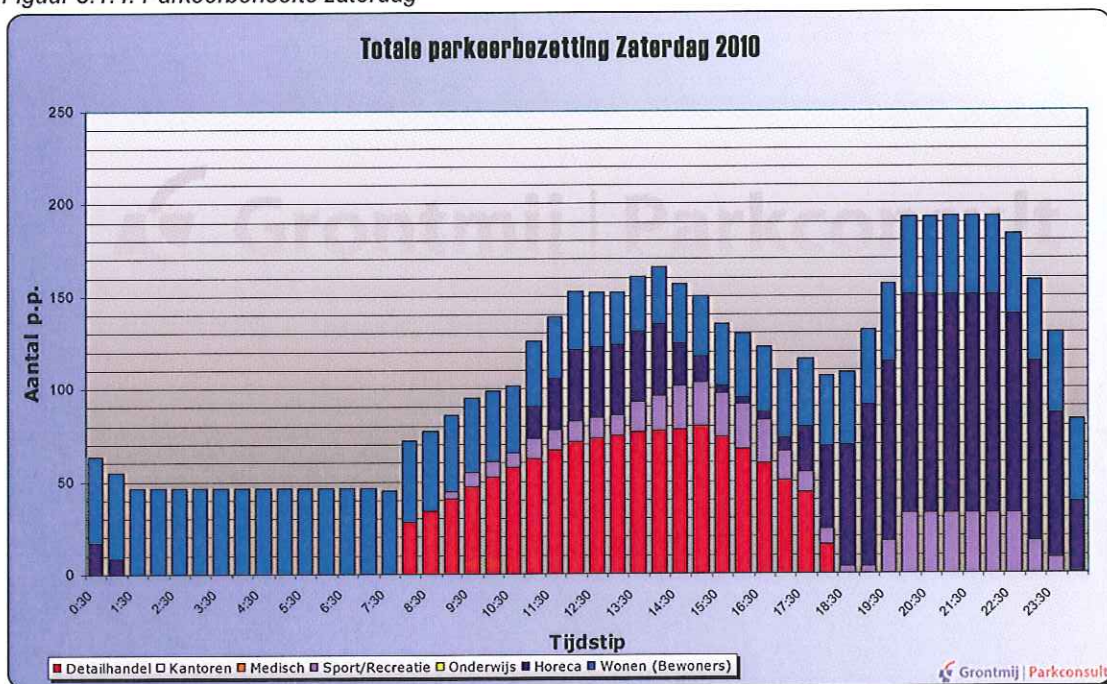
Figuur 3.1.3: Parkeerbehoefte vrijdag



3.1.4 Zaterdag

De zaterdagavond kent de grootste parkeerbehoefte van de dag: 193 parkeerplaatsen tussen 20:00 en 22:30 uur. De horeca is grotendeels (60%) verantwoordelijk voor deze parkeerbehoefte. Overdag zijn 166 parkeerplaatsen nodig om aan de maximale behoefte te voldoen. Hier valt op dat de behoefte voor de winkels in de omgeving zowel absoluut (75 à 80 pp) als relatief (45 à 55%) het grootst is van de week. De doelgroep 'medewerkers en bezoekers van het gemeentekantoor' zijn vanzelfsprekend afwezig op de zaterdag.

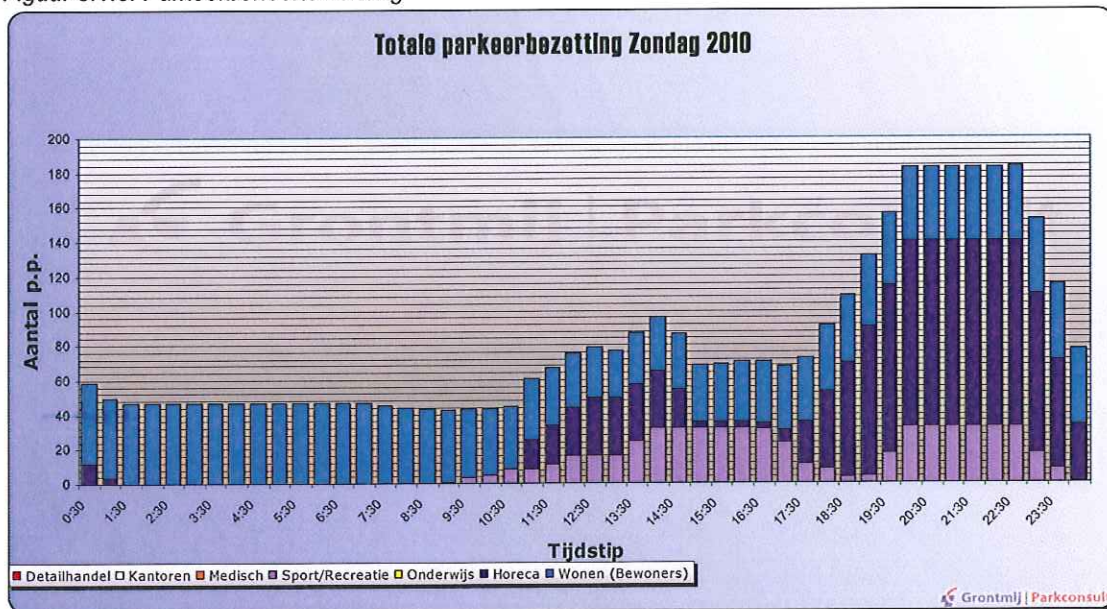
Figuur 3.1.4: Parkeerbehoefte zaterdag



3.1.5 Zondag

De zondag kent de laagste piek van de week: 183 parkeerplaatsen van 20:00 tot 23:00 uur. De parkeerbehoefte wordt ingevuld door slechts drie doelgroepen: Bewoners (en hun bezoekers) en medewerkers en bezoekers van de horeca en d'r Brikke Oave. De middagpiek ligt net onder de 100 parkeerplaatsen (96).

Figuur 3.1.5: Parkeerbehoefte zondag



3.1.6 Overall beeld parkeerbehoefte variant 1

Wanneer we bovenstaande piekmomenten en de daarbij behorende parkeerbehoeftes schematisch weergeven, ontstaat de volgende tabel.

Figuur 3.1.6: Overzicht parkeerbehoefte variant 1

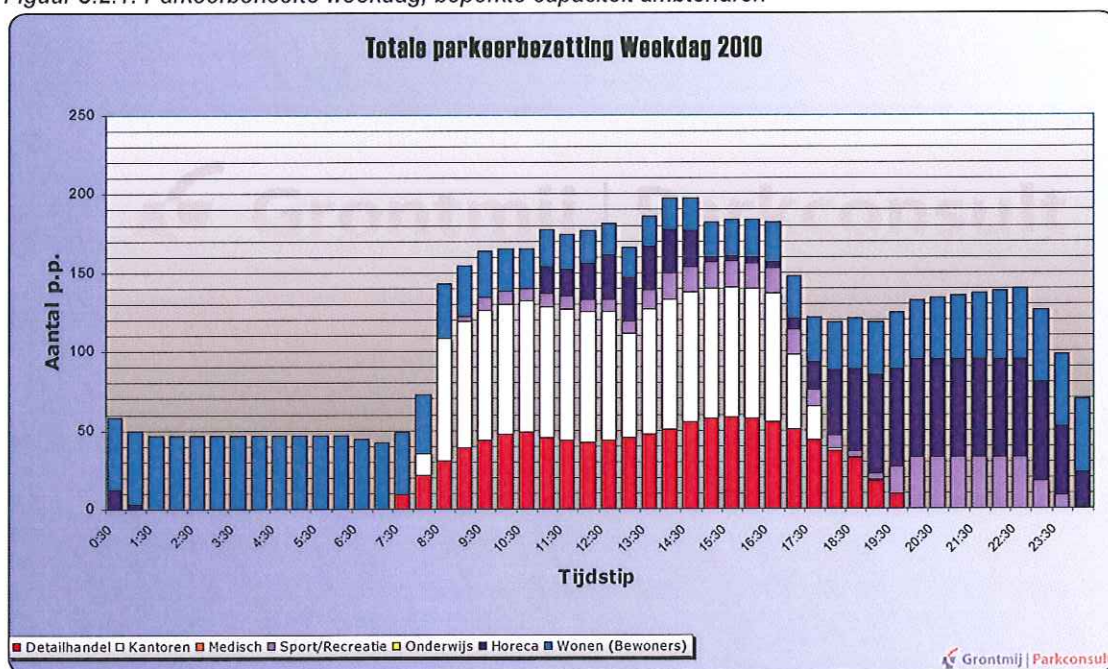
Moment van de week	Piekmoment	
	Middag	Avond
Weekdag	272	140
Koopavond	-	205
Vrijdag	240	185
Zaterdag	166	193
Zondag	96	183

Uit bovenstaande tabel kan worden afgeleid dat de maximale parkeerbehoefte op de reguliere weekdag wordt gegenereerd en dat deze 272 parkeerplaatsen bedraagt.

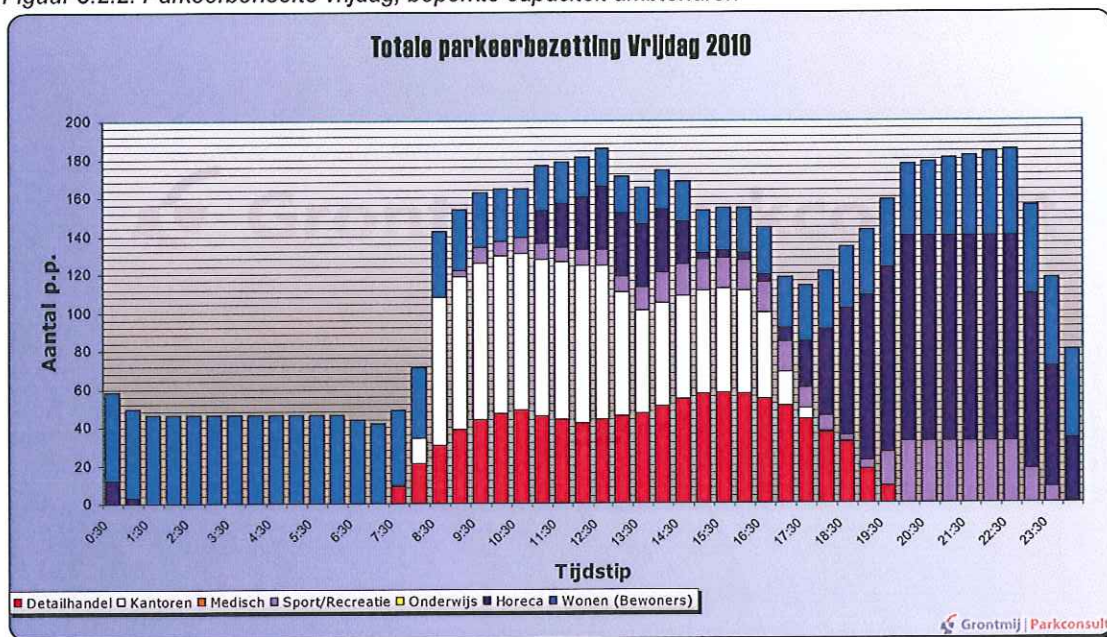
3.2 Variant 2: Parkeerbalans incl. winkels, beperkte capaciteit ambtenaren

Zoals in hoofdstuk 2.2.1 verwoord, maken in de huidige situatie circa 50 ambtenaren gebruik van het Lindeplein. De overige 70 parkeerplaatsen worden in de omgeving van het gemeentekantoor, aan de rand van de blauwe zone ingevuld. In hoofdstuk 3.1 is hier geen rekening mee gehouden. Met andere woorden: De volledige parkeerbehoefte van de ambtenaren is toegerekend aan Lindeplein. In onderhavig hoofdstuk wordt hier wel rekening mee gehouden. Het effect op de parkeerbalans wordt aan de hand van dezelfde momenten van de week grafisch weergegeven. Hierbij worden alleen de weekdag en de vrijdag getoond, daar de andere momenten geen parkeerbehoefte voor deze doelgroep kennen.

Figuur 3.2.1: Parkeerbehoefte weekdag, beperkte capaciteit ambtenaren



Figuur 3.2.2: Parkeerbehoefte vrijdag, beperkte capaciteit ambtenaren



De maximale parkeerbehoefte van de medewerkers van het gemeentekantoor is in bovenstaande grafieken begrensd op 50 parkeerplaatsen. Tot de doelgroep 'Kantoren' hoort daarnaast de parkeerbehoefte van de bezoekers van de gemeentewinkel. De piek op de weekday daalt tot 197 parkeerplaatsen en op de zaterdag tot 185 parkeerplaatsen. Dit levert een 'besparing' van respectievelijk 75 en 55 parkeerplaatsen op. Schematisch levert dit de volgende vergelijking met de oorspronkelijke situatie zoals in hoofdstuk 3.1 weergegeven.

Figuur 3.2.3: Overzicht parkeerbehoefte, met en zonder beperkte capaciteit ambtenaren

Moment van de week	Piekmoment, Toerekening ambtenaren		
	Volledig	Beperkt	Besparing
Weekdag	272	197	75
Koopavond	-	-	-
Vrijdag	240	185	55
Zaterdag	166	-	-
Zondag	96	-	-

Let wel: In bovenstaande tabel zijn alleen de piekbehoeftes voor de middagsituatie weergegeven, daar in de avonden – evenals op de zaterdag en de zondag – geen parkeerbehoefte door het gemeentekantoor wordt gegenereerd.

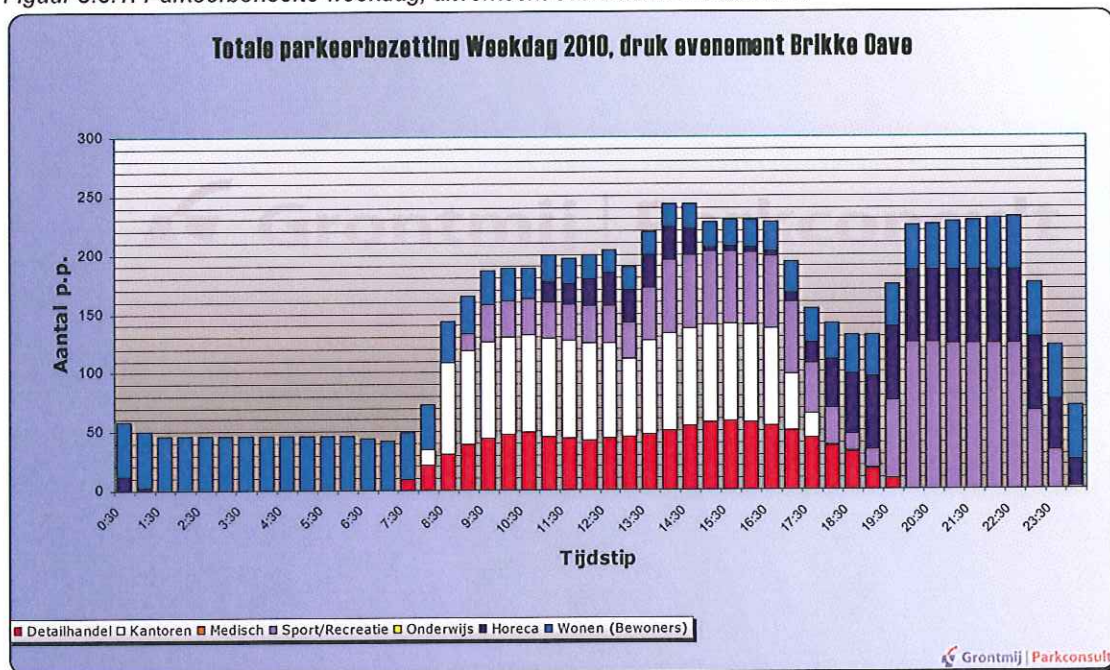
3.3 Variant 3: Parkeerbilans incl. winkels, uitverkocht evenement Brikke Oave

In hoofdstuk 3.1 is de parkeerbilans voor een vijftal momenten van de week weergegeven waarbij de parkeerbehoefte van d'r Brikke Oave is ingeschat op basis van haar reguliere, kleinschalige activiteiten en evenementen.

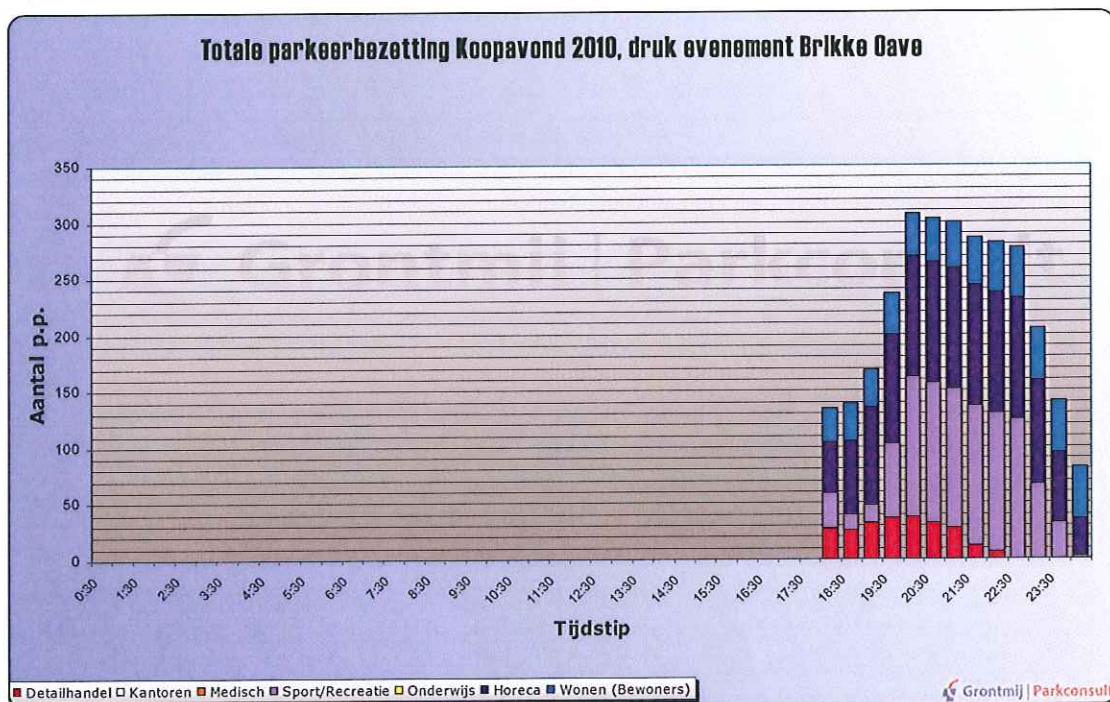
Vervolgens kan een inschatting worden gemaakt van de totale parkeerbehoefte op dezelfde momenten maar dan met een uitverkocht evenement van d'r Brikke Oave. Hierbij dient opgemerkt te worden dat een dergelijk evenement slechts een keer of vijf per jaar voorkomt. Voor de vijf momenten ontstaat het volgende beeld. De overige doelgroepen kennen een parkeerbehoefte zoals deze in hoofdstuk 3.2 is weergegeven, derhalve met een begrenzing van de parkeercapaciteit ten behoeve van ambtenaren op 50 parkeerplaatsen.

Aangezien op voorhand niet bekend is op welke dag van de week het uitverkochte evenement zal plaatsvinden, zijn alle vijf de momenten weergegeven.

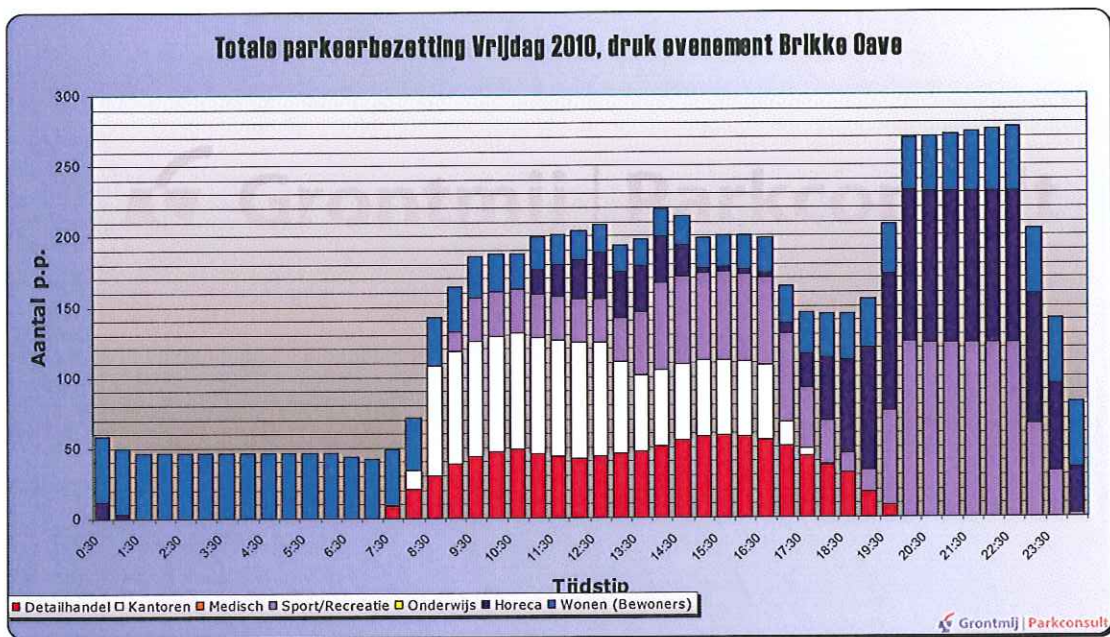
Figuur 3.3.1: Parkeerbehoefte weekdag, uitverkocht evenement Brikke Oave



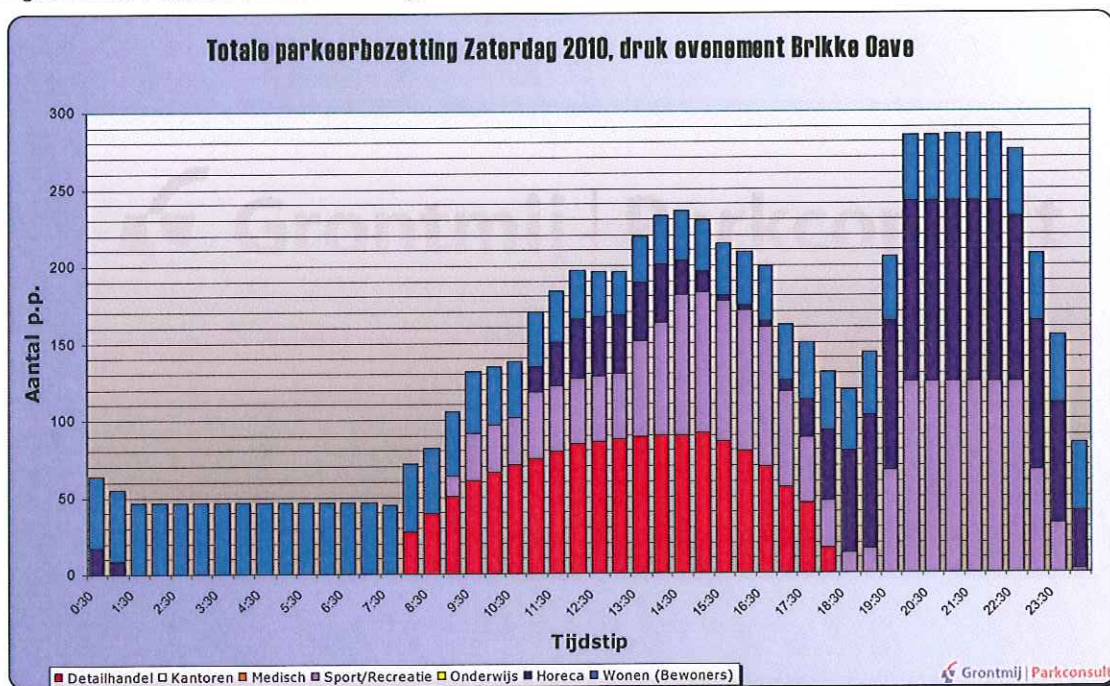
Figuur 3.3.2: Parkeerbehoefte koopavond, uitverkocht evenement Brikke Oave



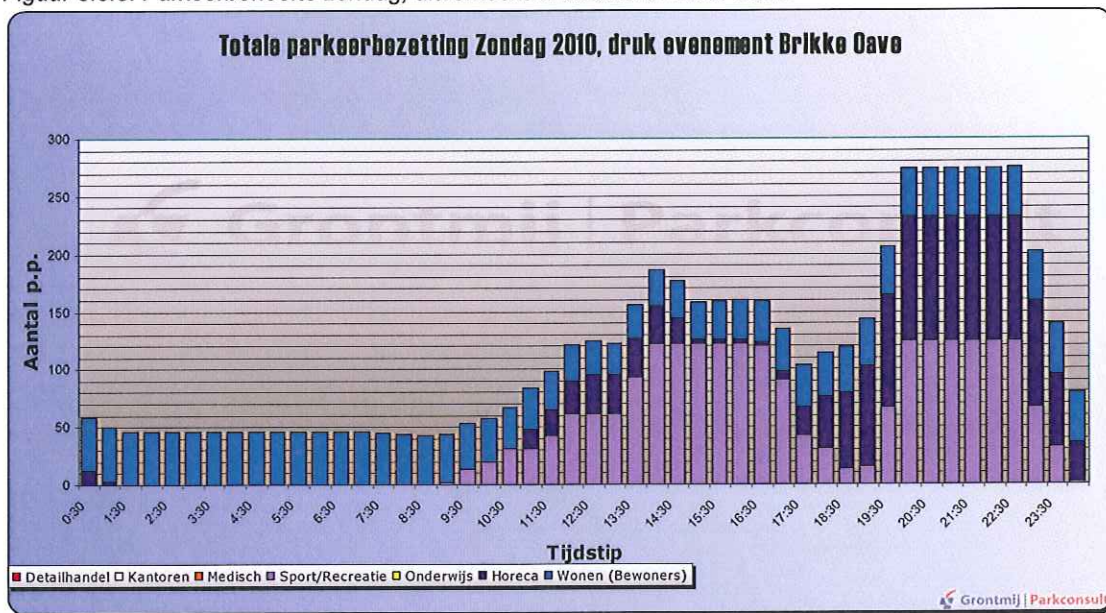
Figuur 3.3.3: Parkeerbehoefte vrijdag, uitverkocht evenement Brikke Oave



Figuur 3.3.4: Parkeerbehoefte zaterdag, uitverkocht evenement Brikke Oave



Figuur 3.3.5: Parkeerbehoefte zondag, uitverkocht evenement Brikke Oave



Bovenstaande grafieken tonen dat de totale maximale parkeerbehoefte in de avond met gemiddeld 92 parkeerplaatsen toeneemt. Op weekdagen stijgt de maximale parkeerbehoefte in de middag met gemiddeld 45 parkeerplaatsen, terwijl de toename op de zaterdag 67 en op de zondag 90 parkeerplaatsen bedraagt. Schematisch kan een en ander volgens onderstaande tabel weergegeven worden.

Figuur 3.3.6: Overzicht parkeerbehoefte met reguliere én uitverkochte activiteiten Brikke Oave

Moment van de week	Piekmoment					
	middag			avond		
	Regulier	Uitverkocht	Toename	Regulier	Uitverkocht	Toename
Weekdag	197	243	46	140	231	91
Koopavond	-	-	-	205	297	92
Vrijdag	185	220	45	185	276	91
Zaterdag	166	223	67	193	285	92
Zondag	96	186	90	183	275	92

3.4 Vergelijking parkeerbehoefte

In bovenstaande hoofdstukken zijn een drietal varianten doorgerekend voor een vijftal momenten per week: De reguliere weekdag, de koopavond, de vrijdag, de zaterdag en de zondag. De drie doorgerekende varianten gebaseerd op het voorliggende bouwprogramma van het Lindeplein, inclusief het vernieuwde gemeentehuis, een deel van de parkeerbehoefte die wordt gegenereerd door de winkels binnen het Ei en aan de Rumpenerstraat, en een deel van de parkeerbehoefte voor de bankfilialen aan en direct nabij het Lindeplein.

- De eerste variant gaat uit er vanuit dat de volledige parkeerbehoefte van de ambtenaren van het gemeentehuis wordt gefaciliteerd op of onder het Lindeplein. Hierbij is uitgegaan van de parkeerbehoefte voor d'r Brikke Oave die past bij haar reguliere activiteiten.
- De tweede variant gaat uit van een beperking van de parkeerbehoefte die ingevuld wordt binnen het Lindeplein tot 50 parkeerplaatsen. De overige uitgangspunten blijven gelijk.
- De derde variant toont de parkeerbehoefte waarbij wordt uitgegaan van de in variant twee gehanteerde beperking van de parkeercapaciteit voor de ambtenaren in combinatie met een hoge parkeerbehoefte voor d'r Brikke Oave als gevolg van een uitverkocht evenement. Onderstaande tabel toont de maximale parkeerbehoeftes van de genoemde varianten.

Figuur 3.4.1: Overzicht parkeerbehoefte in drie varianten

Moment van de week	Variant 1 Basis		Variant 2 Beperkte cap. ambtenaren		Variant 3 Beperkte cap. ambtenaren + piekbehoefte Brikke Oave	
	Middag	Avond	Middag	Avond	Middag	Avond
Weekdag	272	140	197	140	243	231
Koopavond	-	205	-	205	-	297
Vrijdag	240	185	185	185	220	276
Zaterdag	166	193	166	193	223	285
Zondag	96	183	96	183	186	275

Uit deze tabel kan afgeleid worden dat in de eerste variant de maximale parkeerbehoefte van de week wordt gegenereerd in de middaguren van de weekdag: 272 parkeerplaatsen. Wanneer de beschikbare capaciteit voor ambtenaren in de tweede variant wordt beperkt tot 50 parkeerplaatsen, daalt de parkeerbehoefte in totaliteit op de weekdag tot 197 parkeerplaatsen. De maximale parkeerbehoefte van de week bedraagt nu 205 parkeerplaatsen en wordt op de koopavond gegenereerd. Wanneer in de derde variant wordt uitgegaan van een beperkte capaciteit voor ambtenaren én een grote parkeerbehoefte van d'r Brikke Oave, wordt een maximale parkeerbehoefte van 297 parkeerplaatsen op de koopavond waargenomen.

4 Realisatie en exploitatie

In hoofdstuk 4 wordt kort aandacht besteed aan de bouwkosten om een parkeergarage onder het Lindeplein te realiseren. Daarnaast wordt inzicht gegeven in de globale kosten die gemoeid zijn met de exploitatie van een dergelijke garage. Hierbij wordt er vanuit gegaan dat een deel van de vereiste capaciteit op maaiveld wordt gerealiseerd. Tot slot wordt aandacht besteed aan de mogelijke effecten op bezoekers wanneer de parkeergarage onder het regime van de blauwe zone komt te vallen.

4.1 Stichtingskosten

4.1.1 Bouwkosten

De bouwkosten van een ondergrondse parkeergarage zijn sterk afhankelijk van onder andere de capaciteit van de garage, de beschikbare ruimte, het aantal niveaus dat wordt aangelegd, de bodemgesteldheid, de wijze van gebruik van de garage en het kwaliteitsniveau.

Een ruwe inschatting van de bouwkosten van een dergelijke garage levert een bedrag van 22.000 à 28.000 EUR voor de bouw van een ondergrondse garage met een capaciteit van 200 parkeerplaatsen. Wanneer de capaciteit verkleind wordt tot bijvoorbeeld 100 parkeerplaatsen, zullen de bouwkosten per parkeerplaats significant toenemen. Uitgaande van de genoemde bouwkosten per parkeerplaats en een totaal te realiseren capaciteit van 200 parkeerplaatsen komt dit neer op een investeringsbedrag van 4,4 à 5,6 mio EUR.

4.1.2 Inrichting- en afwerkingskosten

Wanneer wordt uitgegaan van een modaal kwaliteitsniveau dient rekening gehouden te worden met aanvullende investeringen in inrichting en kwaliteit van circa 4.000,- EUR per parkeerplaats. Hieronder vallen onder andere de investeringen in parkeergebonden installaties, ventilatie, verlichting, ruimte voor parkeerwachter en centrale computersysteem, CCTV en intercom. Als referentiebeeld voor een garage met modaal kwaliteitsniveau dienen bijvoorbeeld parkeergarage Céramique Noord te Maastricht en parkeergarage Corio te Heerlen.

4.1.3 Stichtingskosten totaal

Met de realisatie van een parkeergarage met een capaciteit van 200 parkeerplaatsen onder het Lindeplein is een totaalbedrag aan stichtingskosten van 5,2 à 6,4 mio EUR gemoeid. Per parkeerplaats komt dit neer op een bedrag van 26.000 à 32.000 EUR.

4.2 Exploitatielasten

Voor de exploitatie van de garage is een bedrag van circa 700,- EUR per parkeerplaats per jaar nodig. Dit bedrag is als volgt opgebouwd:

• Personele kosten	220,- EUR
• Management	30,- EUR
• Technisch beheer	20,- EUR
• Klein onderhoud gebouw & installaties	20,- EUR
• Groot onderhoud reservering	195,- EUR
• Elektra	40,- EUR
• Verzekering/beveiliging, zakelijke lasten	25,- EUR
• Dagelijks onderhoud	15,- EUR
• Administratieve kosten	80,- EUR

In bovenstaand overzicht is rekening gehouden met de aanwezigheid van een parkeerwachter gedurende de helft van het aantal openingsuren per week. Wanneer ervoor wordt gekozen de garage volledig op afstand te beheren, kan worden volstaan met een bedrag van 45,- EUR per parkeerplaats aan personele kosten. De totale exploitatielasten per parkeerplaats komen dan uit op 525,- EUR per jaar. Kapitaallasten – rente en afschrijvingen – zijn niet in genoemde bedragen opgenomen.

4.3 Blauwe zone

Het huidige parkeerterrein op het Lindeplein valt binnen het regime van de blauwe zone, met een maximale toegestane parkeerduur van 2,5 uur. Normaliter is een verblijfsduur van 2,5 uur voor een groot deel van de parkeerders op het Lindeplein voldoende om hun bezoek af te ronden. Zo kennen bezoekers aan de gemeentewinkel een gemiddelde verblijfsduur van 30 tot 45 minuten. Bezoekers van de winkels in de Rumpenerstraat hebben hun bezoek in de regel binnen het uur afgerond, terwijl bezoekers van de winkels in het centrum – gezien de omvang van het winkelapparaat en de aanwezige formules – gemiddeld 1,5 tot 2,0 uur aanwezig zijn.

Wanneer we kijken naar de toekomstige situatie, zullen deze doelgroepen – uitgaande van een gelijkblijvende maximaal toegestane parkeerduur – eveneens zonder beperking gebruik kunnen maken van het Lindeplein als parkeervoorziening. Andere doelgroepen daarentegen, waaronder bezoekers van het nieuw te realiseren horecaplein en d'r Brikke Oave, zullen een langere verblijfsduur kennen. Voorkomen dient te worden dat de bezoekers van deze functies aan de rand van de blauwe zone parkeren om te voorkomen dat ze niet binnen de maximale tijdsduur het Lindeplein verlaten hebben.

Het gevaar dat hierin schuilt, is dat bezoekers geen gebruik maken van het Lindeplein omdat hun verblijfsduur dit niet toestaat en dat parkeren aan de rand van de blauwe zone een te grote loopafstand met zich meebrengt. Wanneer bezoekers toch gebruik maken van parkeervoorziening Lindeplein zal dit een beperking van hun verblijfsduur meebrengen. Wanneer dit geen soelaas biedt en deze bezoekers vanwege hun verblijfsduur buiten de rand van de blauwe zone dient te parkeren, kan dit tot gevolg hebben dat de loopafstand te groot wordt en deze bezoekers elders – lees: buiten Brunssum - horecavoorzieningen bezoeken.

4.4 Parkeren op maaiveld

Eén van de uitgangspunten bij de herontwikkeling van het Lindeplein is dat het plein autoluw wordt. De belangrijkste reden hiertoe is dat de zichtlijnen van het horecaplein naar de vijver niet onderbroken dienen te worden door geparkeerde auto's en dat daarnaast vrije ruimte aanwezig dient te zijn voor de organisatie van evenementen. De doorgaande weg van de Rumpenerstraat naar de rotonde Lindestraat / Raadhuisstraat / Ir. Op den Campstraat blijft aanwezig.

Volgens de meest recente tekeningen impliceert dit dat een beperkte parkeercapaciteit op het plein ingericht kan worden. Deze capaciteit zal voornamelijk worden ingevuld aan de zijde van het gemeentehuis, waar circa 50 parkeerplaatsen aan de voorzijde en aan de zijde van de Ir. Op den Campstraat gerealiseerd kunnen worden.

De mogelijkheid bestaat om aan de andere zijde van het plein, nabij d'r Brikke Oave en de Vijverlaan, een aantal parkeerplaatsen op maaiveld te realiseren. Gezien de onduidelijkheid van de definitieve locatie van het cultuurcentrum en de hellingbanen voor de parkeergarage is het niet verstandig dit deel van het plein in de parkeercapaciteit op te nemen.

Uitgaande van deze capaciteit van circa 50 parkeerplaatsen die op maaiveld gerealiseerd kunnen worden, resteert een capaciteit van maximaal 155 parkeerplaatsen die in een ondergrondse parkeervoorziening gerealiseerd dient te worden. Hierbij is rekening gehouden met de absolute piek van de week (de koopavond), rekening houdend met een beperkte capaciteit voor ambtenaren en een reguliere parkeerbehoefte voor d'r Brikke Oave.

5 Conclusies en aanbevelingen

In bovenstaande notitie is de parkeerbehoefte berekend die op en onder het Lindeplein gerealiseerd dient te worden. Hierbij is enerzijds rekening gehouden met de direct aangrenzende functies, waaronder het horecaplein en de appartementen erboven, het (vernieuwde) gemeentehuis met gemeentewinkel en d'r Brikke Oave. Daarnaast bevinden zich een aantal functies in de directe omgeving van het Lindeplein die (in beperkte mate) een beroep doen op de parkeercapaciteit van het Lindeplein. Tot deze groep behoren de winkels aan de Rumpenerstraat, de bankfilialen aan het plein en de Raadhuisstraat, woningen die ook in de nieuwe situatie aanwezig zijn en de winkels binnen het Ei. Aan de hand van drie varianten is voor vijf momenten van de week inzichtelijk gemaakt wat de parkeerbehoefte voor het Lindeplein is in de toekomstige situatie.

5.1 Parkeercapaciteit

Bij het vaststellen van de vereiste parkeercapaciteit geldt als uitgangspunt dat aan de ambtenaren een beperkte capaciteit ter beschikking wordt gesteld, dat de piekmomenten van d'r Brikke Oave niet gefaciliteerd worden en dat een deel van de parkeerbehoefte voor de winkels in de Rumpenerstraat en binnen het Ei aan het Lindeplein worden toegerekend.

Op basis van deze uitgangspunten kan worden afgeleid dat een maximale parkeerbehoefte van 205 parkeerplaatsen (op de koopavond) aanwezig is. Wanneer de gemeente deze behoefte volledig wil faciliteren, is een capaciteit van circa 200 parkeerplaatsen vereist.

In de praktijk kan echter op basis van dezelfde uitgangspunten worden volstaan met een capaciteit van 185 parkeerplaatsen. De maximale behoefte op de vrijdag en de zondag wordt dan volledig gefaciliteerd. Op de reguliere weekdag is overdag gedurende één uur een klein tekort, terwijl de koopavond en de zaterdag een klein tekort kennen gedurende 2,5 uur.

Een beperking van de capaciteit met 20 parkeerplaatsen ten aanzien van de maximale parkeerbehoefte levert een besparing van 5 à 10% in de stichtingskosten en exploitatielasten, terwijl dit op weekbasis leidt tot slechts 6 'vol' uren.

Daarnaast dient opgemerkt te worden dat de (maximale) parkeerbehoefte van 205 parkeerplaatsen is berekend door een deel van de behoefte van bezoekers van de winkels in het centrum toe te rekenen aan het Lindeplein. Het gaat hier op een weekdag en vrijdag over gemiddeld 50 parkeerplaatsen overdag, op een koopavond over 25 parkeerplaatsen en op een zaterdagmiddag over 75 parkeerplaatsen.

Wanneer de gemeente de toekomstige parkeerbehoefte van bezoekers van de winkels in het centrum volledig wil concentreren in de twee grote parkeervoorzieningen die in de toekomstige situatie aanwezig zijn (Koutenveld en Kerkeveld), daalt de maximale parkeerbehoefte voor het Lindeplein op de weekdag tot 147 parkeerplaatsen, op de vrijdagavond en koopavond tot 185 parkeerplaatsen en op de zaterdagmiddag tot 166 parkeerplaatsen.

Wanneer de weekdag als maatgevend wordt beschouwd, zou de te realiseren capaciteit op en onder het Lindeplein tot circa 145 parkeerplaatsen beperkt kunnen worden. In dat geval worden 8 'vol' uren per week gerealiseerd, met een maximaal tekort van 40 parkeerplaatsen. Deze kleinere capaciteit levert wel een besparing van 15 à 25% van de stichtingskosten en exploitatielasten op.

5.2 Parkeren op maaiveld

De op maaiveld te realiseren capaciteit bedraagt circa 50 parkeerplaatsen. De resterende capaciteit die ondergronds gerealiseerd dient te worden, bedraagt derhalve 95 à 135 parkeer-

plaatsen, afhankelijk van de keuze om de garage te laten functioneren als parkeervoorziening voor centrumbezoekers.

5.3 Realisatie en exploitatie

Op basis van algemene kengetallen – zonder specifieke lokale kennis van bijvoorbeeld de grondgesteldheid – kan een inschatting worden gemaakt van de stichtingskosten voor een ondergrondse parkeergarage. Deze bedragen – inclusief inrichting en afwerking zodat openbaar gebruik van de garage mogelijk is – 26.000,- à 32.000,- EUR per parkeerplaats. Voor een parkeergarage van circa 200 parkeerplaatsen komt dit neer op een totaalbedrag van 5.200.000,- respectievelijk 6.400.000,- EUR. Wanneer een kleinere parkeergarage met een capaciteit van circa 150 parkeerplaatsen wordt gerealiseerd, zullen de stichtingskosten per parkeerplaats sterk toenemen. Wanneer in dit geval wordt uitgegaan van 32.000,- EUR per parkeerplaats, komt dit neer op 4.800.000 EUR voor de gehele garage.

De exploitatielasten voor een dergelijke garage bedragen 525,- à 700,- EUR per parkeerplaats, afhankelijk van de personele aanwezigheid ter plaatse. Dit bedrag is inclusief (klein) onderhoud van installaties en het gebouw en exclusief kapitaallasten.

5.4 Blauwe zone

De gemeente is voornemens de parkeergarage – en het parkeerdeel van het plein – in te richten als blauwe zone. Conform de huidige parkeerdurbeperking betekent dit dat bezoekers maximaal 2,5 uur kunnen parkeren.

Dit kan bij bezoekers van de horecaboulevard en d'r Brikke Oave leiden tot verdringing. Ze kennen in de regel een langere verblijfsduur en zullen derhalve buiten de blauwe zone proberen te parkeren. Wanneer de loopafstand van hun parkeerplaats tot de bestemming te groot is, bestaat de mogelijkheid dat ze elders (lees: in een andere gemeente) hun behoeftes invullen.

Dit kan worden voorkomen door na 18:00 uur en op zondag de maximale parkeerdur in de avonduren op 4 uur te stellen of een onbeperkte parkeerdur toe te staan tijdens deze uren. Indien winkelbezoekers (deels) worden gefaciliteerd in de garage, dient de koopavond niet binnen deze regeling te vallen.