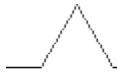


**ir Sj Stienstra**

Adviesbureau stedelijk verkeer bv

---

**Centrumontwikkeling Stein,  
Parkeervraag fase 2**



## Inhoud

1. Inleiding .....	2
2. Ruimtelijk functionele analyse .....	3
3. Parkeervraag fase 1 .....	5
4. Parkeersituatie na realisering van fase 2 .....	8
5. Opvang van de parkeervraag .....	9
5.1 Mogelijke oplossingsrichtingen .....	9
5.2 Conclusie: In parkeervraag kan worden voorzien .....	10
Bijlage 1: Ontwerp openbare ruimte fase 2 .....	12
Bijlage 2. Indeling weekmarkt (indicatief) .....	13
Bijlage 3: Berekening parkeerbehoefte fase 1 (geactualiseerd) en 2 .....	14

Heiloo, mei 2016

Vredenoord 133, 1852 WL Heiloo, tel.: 072 5338293, e-mail: [stieverk@wxs.nl](mailto:stieverk@wxs.nl)

## 1. Inleiding

In het kader van de afronding van het centrumplan Stein heeft Ontwikkelingsmaatschappij Kibo opdracht gegeven aan ir. Sj. Stienstra Adviesbureau stedelijk verkeer haar te adviseren inzake de parkeervoorzieningen bij het centrumgebied na afronding van fase 2 van het winkelcentrum. Fase 1 van het centrumplan omvat een multifunctioneel centrum met bovenwoningen, alsmede een nieuwe centrumwinkelgebied voor Stein inclusief een full-service supermarkt, eveneens met bovenwoningen. Voor fase 1 van het project werd in eerste instantie door de gemeente Stein op basis van de parkeernota een te realiseren parkeercapaciteit van 493 (voor MFC en winkelcentrum fase 1) aangehouden, gebaseerd op een maatgevende parkeervraag. Daarbij is van belang dat de Kibo, in fase 1, een casco winkelcentrum is aangevraagd zonder concrete gebruiksfuncties. Bij de toetsing hiervan zijn daarom de algemene normen van de Nota Parkeerbeleid van de gemeente Stein<sup>1</sup> toegepast. Op grond daarvan zou de maatgevende parkeervraag, op basis van de gekozen uitgangspunten voor de bepaling van de parkeervraag, met name voordoen op de koopavond. In het licht van ontwikkelingen in bezoekgedrag van winkelgebieden is het de vraag in hoeverre dit uitgangspunt nog terecht is.

Keuzes bij de nadere uitwerking van het ontwerp van de openbare ruimte (vanuit bijvoorbeeld verkeersveiligheid en ruimtelijke kwaliteit) hebben geleid tot een ontwerp met 462 openbare parkeerplaatsen (zie bijlage 1). Dit is minder dan oorspronkelijk op basis van de oorspronkelijk geraamde parkeervraag- in de aanvraag was opgenomen.

Tegen de eerste fase van het centrumplan zijn bezwaren ingediend, die inmiddels tot in hoogste instantie zijn behandeld. De gemeente heeft in de behandeling van de bezwaarschriftenprocedure bij de Raad van State aangegeven voldoende parkeren te gaan realiseren om aan de te verwachten vraag te voldoen. Dit heeft er toe geleid dat inmiddels een start kon worden gemaakt met de bouw van de eerste fase van het winkelcentrum, en daarnaast een door de gemeente te realiseren adequate parkeercapaciteit. In hoofdstuk 3 van deze notitie wordt aangetoond dat de in het ontwerp voor de openbare ruimte opgenomen parkeercapaciteit van 462 parkeerplaatsen daaraan voldoet.

In de ontwikkeling van het nieuwe centrum van Stein is een tweede fase voorzien waarvoor de besluitvorming in het kader van een omgevingsvergunning voor 2016 is voorzien. Deze fase omvat (peildatum eind april 2016) een discountsupermarkt van 1.391 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak, twee commerciële ruimtes voor horeca en detailhandel (367 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak) alsmede 24 woningen (met een parkeervoorziening voor de eigen parkeerbehoefte van bewoners, exclusief bezoekersparkeren).

In het kader van de planvorming voor fase 2 heeft Kibo behoefte aan advisering met betrekking tot de parkeerbalans van het winkelcentrum, na toevoeging van fase 2:

- Valt te voorzien dat –ook na toevoeging van fase 2 aan het centrumplan- een openbare parkeercapaciteit van 462 parkeerplaatsen voldoende is om de parkeerbehoefte van het centrum op te vangen?
- Indien door realisatie van fase 2 de parkeerbalans van het centrum niet meer in evenwicht zou zijn, welke oplossingsrichtingen zijn dan beschikbaar om een voldoende parkeersituatie te realiseren?

---

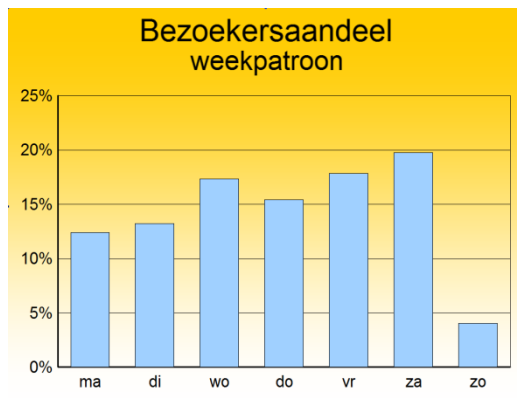
<sup>1</sup> Nota Parkeerbeleid Gemeente Stein, 2006

## 2. Ruimtelijk functionele analyse

In 2009 werd het centrumwinkelgebied van Stein getroffen door een grote brand, waardoor het gehele centrum in de as werd gelegd. Sinds die tijd functioneert een tijdelijk winkelcentrum op het Omphaliusplein, aan de zuidzijde van de Stadhouderslaan. Daartegenover, aan de noordzijde van de Stadhouderslaan, wordt inmiddels gewerkt aan de realisatie van het geplande nieuwe centrumwinkelgebied.

Het tijdelijk winkelcentrum telt een oppervlakte van 7.237 m<sup>2</sup> bvo. Uit passantentellingen die in de periode van 1 tot 23 oktober 2015 zijn gehouden blijkt dat in het druktepatroon in het winkelbezoek in het centrale winkelgebied van Stein de zaterdag de drukste dag van de week is (zie figuur 1).

Figuur 1: verdeling bezoekersaantallen over de week (bron: passantenonderzoek)

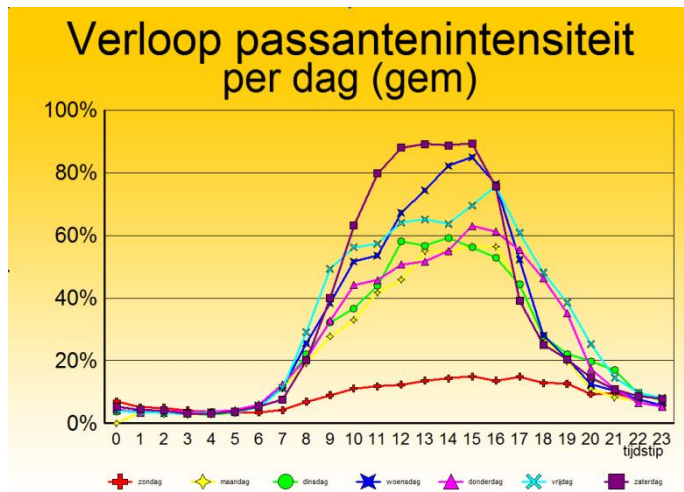


Hieruit blijkt dat zaterdag de maatgevende dag is voor het te verwachten aantal bezoekers, en – tevens rekening houdend met de te verwachten vervoerwijzekeuze- ook voor de parkeervraag. De drukste weekdag is de vrijdag, die iets drukker is dan de woensdag (marktdag). Voor deze beide dagen geldt dat naar verwachting het aandeel autogebruik door de winkelbezoekers lager zal zijn dan op zaterdag<sup>2</sup>, waardoor de parkeervraag van winkelbezoekers op woensdag/ vrijdag verder achterblijft bij de parkeervraag van zaterdag dan alleen uit het mindere aantal bezoekers zou kunnen worden afgeleid.

Figuur 1 laat ook zien dat de koopavond geen grote rol speelt. Dit blijkt ook uit figuur 2, waarin het verloop van de passantendrukke in het winkelgebied voor de verschillende dagen van de week is weergegeven.

<sup>2</sup> Vervoer naar retail; CROW, Ede, 2013

Figuur 2: Verloop passantenintensiteit over de dag (bron: passantentellingen 2015)



Ook uit deze figuur blijkt dat de koopavond (donderdag) geen piek in het bezoekersverloop laat zien. De meeste winkels in het winkelcentrum sluiten op de koopavond dan ook hun deuren al om 20:00 uur, alleen de full-service supermarkt is op donderdag (en vrijdag) tot 21:00 uur open (de discount-supermarkt daarentegen sluit al om 19:00 uur). Figuur 2 laat ook zien dat alleen deze supermarkt leidt tot een verlenging van de winkeldag, maar wel met geleidelijk afnemende bezoekersaantallen. Verder valt te zien dat de weekmarkt wel leidt tot een (kortdurende) piek rond 15:00 uur, die het niveau van de zaterdagse drukte benadert.

Het nieuwe winkelcentrum zal in twee fasen worden gerealiseerd: fase 1 bestaat uit het multifunctioneel centrum, met bovenwoningen, en een winkelapparaat van 10.820 m<sup>2</sup> bvo. De functionele samenstelling van fase 1, zoals deze is geprojecteerd, omvat:

Winkelcentrum:	10.820 m <sup>2</sup> , waarvan	
		581 m <sup>2</sup> fitness
		2.535 m <sup>2</sup> full-service supermarkt
		7.374 m <sup>2</sup> detailhandel algemeen en dienstverlening
		330 m <sup>2</sup> horeca
Overig:	bibliotheek	650 m <sup>2</sup>
	Multifunctioneel centrum	1.730 m <sup>2</sup>
	Woningen	89, waarvan
		10 hogere prijsklasse
		44 aanleunwoningen
		35 sociale huur

De weekmarkt omvat 31 kramen (350 m. lengte), terwijl de parkeercapaciteit afneemt met circa 48 plaatsen (zie bijlage 2).

In fase 2 zal het winkelcentrum worden afgerond met de vestiging van een discount-supermarkt en twee commerciële ruimtes (totaal 1.758 m<sup>2</sup> bvo) en 24 woningen (met ieder een eigen parkeerplaats). Bij de nadere uitwerking van fase 2 is een toename van de openbare parkeercapaciteit in het ontwerp voorzien tot een totaal van 462 openbare parkeerplaatsen. Dit ontwerp wordt weergegeven in bijlage 3.

### 3. Parkeervraag fase 1

De parkeerbalans voor het nieuwe winkelcentrum van Stein is door de gemeente Stein opgesteld op basis van de gemeentelijke parkeernormen, zoals opgenomen in de gemeentelijke parkeernota. De volgende parkeernormen zijn daarbij toegepast:

Winkels:	3,75 parkeerplaatsen per 100 m <sup>2</sup>
Zakelijke dienstverlening en horeca:	0,7 parkeerplaats per FTE
Multifunctioneel centrum:	1,0 parkeerplaatsen per 100 m <sup>2</sup>
Zorgappartementen:	0,45 per appartement
Koopappartementen:	1,3 per appartement

Rekening houdend met de aanwezigheidspercentages voor de verschillende functies wordt dan een maatgevende parkeervraag van 493 parkeerplaatsen berekend voor de koopavond.

Inmiddels is gedetailleerder informatie over de functionele invulling van het winkelcentrum bekend, waarbij de gemeentelijke nota parkeerbeleid de mogelijkheid biedt voor specifieke gevallen –op basis van mobiliteitskenmerken van de parkeerders- een toegespitste berekening uit te voeren<sup>3</sup>. Daartoe is in dit geval zeker aanleiding:

- ✓ In de eerder gevolgde algemene benadering van de parkeerbalans wordt het belang van de koopavond ernstig overschat. De berekening gaat uit van de aanwezigheidspercentages gebaseerd op de CROW-publicatie parkeerkcijfers 2004, waarbij de parkeerpiek op koopavond even hoog zou zijn als op zaterdag. Er is dus geen rekening gehouden met de (landelijk) afkalkende functie van de koopavond in het koopgedrag. Het CROW gaat in de actuele parkeerkentallen al uit van een aanwezigheidspercentage voor de koopavond van 75% (CROW, 2012)<sup>4</sup>. Gezien de beschikbare gegevens over het bezoek van de koopavond in Stein (zie hoofdstuk 2) is dit zelfs nog aan de hoge kant. De bezoekenintensiteit op de donderdagavond tussen 19:00 en 20:00 uur ligt hooguit op 1/3 van die op zaterdag.
- ✓ De toegepaste parkeernormen zijn niet meer actueel. De parkeernormen van de gemeente Stein zijn gebaseerd op de CROW-parkeerkentallen uit 2004. Deze zijn sindsdien in 2008 en vervolgens in 2012 geactualiseerd. De meest actuele parkeerkcijfers zijn tevens gekoppeld aan kentallen voor verkeersgeneratie van sociaal-economische functies.

Hiermee rekening houdend is een actuelere, meer op de specifieke situatie gerichte, raming van de parkeerbalans op te stellen. Uitgangspunt zijn daarbij de actuele parkeerkcijfers van het CROW voor het centrumgebied in een qua verstedelijkingsgraad weinig stedelijk gebied. Wij gaan daarbij –in navolging van het gemeentelijk parkeerbeleid- uit van de gemiddelde waarden van relevante sociaal-economische functies; er is voor Stein geen aanleiding hiervan af te wijken.

<sup>3</sup> Nota Parkeerbeleid Gemeente Stein, pagina 24

<sup>4</sup> 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie', CROW-publicatie 317, Ede, 2012.

Voor de geplande functies in fase 1 van het is daarvoor het volgende overzicht op te stellen:

functie	Opp. m <sup>2</sup> / aantal	Parkeerkentallen CROW 2012	Rekencijfer (‘parkeernorm’)	Aandeel bezoek
Hoofdwinkelcentrum, < 30.000 inwoners detailhandel (incl. ondersteunende horeca)	10.239	3,1- 4,1 pp/ 100 m <sup>2</sup> bvo	3,6 pp/ 100 m <sup>2</sup> bvo	82%
fitness	591	0,9- 1,9 pp/ 100 m <sup>2</sup> bvo	1,4 pp/ 100 m <sup>2</sup> bvo	87%
bibliotheek	650	0,2- 0,7 pp/ 100 m <sup>2</sup> bvo	0,45 pp/ 100 m <sup>2</sup> bvo	92%
MFC	1.730		2,0 pp/ 100 m <sup>2</sup> bvo	90%
Wonen duur	10	1,2- 2,0 pp/ woning	1,6 pp/ woning	0,3/won
Wonen sociale huur	35	0,7- 1,5 pp/ woning	1,1 pp/ woning	0,3/won
aanleunwoningen	44	0,8- 1,3 pp/ woning	1,0 pp/ woning	0,3/won

Om het maatgevende moment te bepalen wordt gebruik gemaakt van aanwezigheidspercentages, de mate waarin de parkeerdruk is verdeeld over de verschillend momenten van de week. In de berekening zijn de volgende aanwezigheidspercentages gehanteerd:

	Werkdag					Zaterdag		Zondag
	ochtend	middag	avond	Koopav.	nacht	middag	avond	middag
Winkelcentrum	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
Fitness	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
Bibliotheek	5%	25%	90%	90%	0%	0%	0%	0%
MFC	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
wonen bezoek	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%

Deze aanwezigheidspercentages zijn ontleend aan CROW-publicatie 317 (inclusief het aanwezigheidspercentage voor de koopavond voor het winkelbezoek, hoewel gezien het bestaande winkelgedrag in Stein, dit tot een overschatting van de parkeervraag op koopavond zal leiden).

Hiermee kan de volgende parkeerbehoefte voor fase 1 van het winkelcentrum worden berekend (een overzicht van de rekentabel is opgenomen in bijlage 3):

Werkdagochtend	156 parkeerplaatsen
Werkdagmiddag	276 parkeerplaatsen
Werkdagavond	165 parkeerplaatsen
Koopavond	395 parkeerplaatsen
Werkdagnacht	72 parkeerplaatsen
Zaterdagmiddag	450 parkeerplaatsen
Zaterdagavond	128 parkeerplaatsen
Zondagmiddag	89 parkeerplaatsen

De zaterdagmiddag is voor de parkeervraag het maatgevende moment, met een parkeervraag van 450 parkeerplaatsen. De parkeercapaciteit van 462 parkeerplaatsen in het ontwerp is voldoende om deze parkeervraag op te vangen.

Een aandachtspunt is nog de situatie tijdens de weekmarkt. Voor een weekmarkt geeft het CROW een parkeerkcijfer van 0,18 – 0,27 parkeerplaats per m<sup>1</sup>, en –indien niet achter de kraam wordt geparkeerd- additioneel een parkeerplaats per kraam.

Gegeven de omvang van de weekmarkt (350 m<sup>1</sup> kraam, 31 kramen) zou de parkeervraag voor bezoekers van de markt dan gemiddeld circa 80 parkeerplaatsen bedragen, plus daarnaast mogelijk 20 à 25 parkeerplaatsen voor marktkooplieden (een aantal zal bij de kraam willen parkeren of verkoopt vanuit hun auto). De totale aan de markt toe te schrijven parkeervraag bedraagt daarmee iets meer dan 100 parkeerplaatsen. Dit komt bij de ‘normale’ parkeervraag voor een woensdagmiddag, die lager zal zijn dan de maatgevende werkdagmiddag (i.c. de vrijdag). De totale parkeervraag voor de woensdagmiddag zou daarmee tussen de 350 en (maximaal) 375 parkeerplaatsen kunnen uitkomen.

De beschikbare parkeercapaciteit op woensdagmiddag bedraagt 414 parkeerplaatsen (circa 48 plaatsen worden ingenomen door de markt, zie bijlage 2). Ook tijdens de markt zou daarmee voldoende parkeercapaciteit beschikbaar zijn.



## 4. Parkeersituatie na realisering van fase 2

De bouw van het nieuwe centrumgebied van Stein wordt afgerond met fase 2. Deze bestaat uit een bouwvolume, met daarin een discount-supermarkt van 1.391 m<sup>2</sup> bvo, twee overige commerciële ruimtes met een totaal oppervlak van 367 m<sup>2</sup> bvo (voorzien worden een horeca- en een detailhandelsinvulling) en bovenliggend 24 woningen. De woningen beschikken over een eigen parkeergelegenheid voor de auto's van de bewoners. Bezoekers van de woningen zijn aangewezen op de openbare parkeerplaatsen in het gebied.

Ook de supermarkt maakt gebruik van de parkeerplaatsen in het centrumgebied, zowel voor bezoekers als personeel.

Omdat de supermarkt en naastliggende commerciële ruimtes worden gerealiseerd als onderdeel van het centrumplan, en daar onderdeel van uitmaken, ligt het voor de hand voor fase 2 dezelfde uitgangspunten te hanteren voor de te gebruiken parkeerkentallen en aanwezigheidspercentages.

De parkeerbehoefte voor de supermarkt/ commerciële voorzieningen wordt daarmee berekend op 68 parkeerplaatsen, en voor de (bezoekers van de) woningen op 8 parkeerplaatsen. De parkeervraag van de supermarkt is het grootst op zaterdagmiddag, die voor de woningen op zaterdagavond.

Hiermee kan de volgende parkeerbehoefte voor fase 2 van het winkelcentrum worden berekend:

Werkdagochtend	20 parkeerplaatsen
Werkdagmiddag	40 parkeerplaatsen
Werkdagavond	13 parkeerplaatsen
Koopavond	53 parkeerplaatsen
Werkdagnacht	0 parkeerplaatsen
Zaterdagmiddag	68 parkeerplaatsen
Zaterdagavond	8 parkeerplaatsen
Zondagmiddag	6 parkeerplaatsen

In totaliteit wordt dan parkeerbehoefte voor het voltooide winkelcentrum dan (zie bijlage 3):

Werkdagochtend	175 parkeerplaatsen
Werkdagmiddag	316 parkeerplaatsen
Werkdagavond	177 parkeerplaatsen
Koopavond	448 parkeerplaatsen
Werkdagnacht	72 parkeerplaatsen
Zaterdagmiddag	518 parkeerplaatsen
Zaterdagavond	135 parkeerplaatsen
Zondagmiddag	95 parkeerplaatsen

## 5. Opvang van de parkeervraag

### 5.1 Mogelijke oplossingsrichtingen

Door realisatie van fase 2 van het centrumplan neemt de parkeervraag van het centrumgebied toe. Op de meeste dagen, inclusief de marktdag, biedt het centrumgebied voldoende parkeercapaciteit om de dan te verwachten parkeervraag op te vangen. Alleen op zaterdag ontstaat een parkeervraag die de geprojecteerde parkeercapaciteit te boven gaat. Binnen het centrumgebied zou het dan gaan om een tekort van 56 parkeerplaatsen.

Mogelijke oplossingsrichtingen om te komen tot een evenwichtige parkeerbalans zijn bijvoorbeeld:

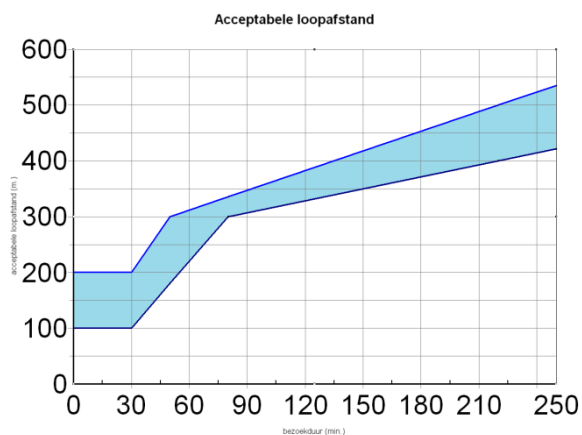
#### *Medegebruik van aangrenzende parkeermogelijkheden:*

Rond het centrum, en direct daarop aansluitend liggen verschillende (woon-)straten met parkeermogelijkheden. Deze parkeercapaciteit kan worden ingezet als overloopcapaciteit van het centrum. De gemeentelijke parkeernota biedt daartoe de mogelijkheid<sup>5</sup>. Het gaat dan om die parkeerlocaties die zich op een acceptabele loopafstand (200 meter) van het centrumgebied bevinden.

Deze loopafstand wordt ondersteund door empirisch onderzoek waaruit blijkt dat er een sterke relatie bestaat tussen de afstand die een parkeerder bereid is te lopen van zijn parkeerplaats naar zijn bestemming en zijn bezoekduur. Naarmate de bezoekduur aan het centrum groter is is de parkeerder ook bereid een grotere loopafstand te accepteren. De maximaal geaccepteerde loopafstand is echter wel begrensd. De gemiddelde verblijfsduur voor centrumbezoekers bedraagt in Stein naar verwachting gemiddeld ca  $\frac{1}{2}$  à  $\frac{3}{4}$  uur, het daarbij behorende invloedsgebied voor parkeren rond het centrumgebied heeft dan straal van circa 200 meter. Het gaat hier om loopafstand van parkeerlocatie tot bestemming (= winkelgebied). Loopafstand binnen het kernwinkelgebied blijft daarbij buiten beschouwing.

Het verband tussen acceptabele loopafstand en bezoekduur is weergegeven in figuur 3:

Figuur 3: Acceptabele loopafstand naar bezoekduur (bron: onderzoek IMK, zie o.a. ASVV 2004)



<sup>5</sup> Nota Parkeerbeleid Gemeente Stein, paragraaf 4.7

Locaties die dan in aanmerking kunnen komen zijn dan bijvoorbeeld:

Stadhouderslaan ten oosten van het centrumgebied: cap. 30 pp

Stadhouderslaan aan de zuidkant van het centrumgebied: cap. 35 pp

Omphaliusstraat ten zuiden van Stadhouderslaan: cap. 14 pp

Heerstraat Centrum ten zuiden van Stadhouderslaan: cap. 27 pp

Haalbrugskensweg ten noordoosten van het centrumgebied: cap. 42 pp

Heerstraat ten noorden van centrumgebied (tot Mauritsweg): cap. 24 pp

Haalbrugskensweg ten noordwesten van het centrumgebied: cap. 14 pp

De totaalcapaciteit van deze locaties bedraagt 196 parkeerplaatsen. Niet al deze parkeerplaatsen zullen op een zaterdag beschikbaar zijn. Het betreft immers straten die ook een woonfunctie hebben. Bekend is dat in gebieden met bewonersparkeren op zaterdag circa 40% van de parkeerplaatsen vrij komt<sup>6</sup>. Door deze straten als overlooplocaties bij het centrum te betrekken kan aldus een parkeerareaal van circa 75 plaatsen beschikbaar komen, in principe voldoende om de zaterdagse parkeerpiek op te vangen. Een gevolg is wel dat de gemiddelde loopafstand van parkeerders iets zal toenemen, en bewoners rondom het winkelgebied m.n. op zaterdag te maken krijgen met een hogere parkeerdruk in hun straat, waardoor zij niet altijd 'voor de deur' kunnen parkeren.

#### *Regulering parkeerduur:*

Om te voorkomen dat langparkeerders (ondernemers en personeel) 's morgens vroeg de beste plaatsen in beslag nemen, waardoor bezoekers worden gedwongen om m.n. 's zaterdags uit te wijken naar minder gunstig gelegen parkeerplaatsen of omliggende woonstraten, kan als aanvullende maatregel worden overwogen in het centrumgebied een parkeerdurbeperking in te voeren.

Uit de berekeningen van de parkeervraag van het centrumgebied volgt dat ongeveer 80 parkeerplaatsen in beslag worden genomen door ondernemers en personeel, werkzaam bij de ondernemingen in het centrum (zie bijlage 3). Door in het centrumgebied een parkeerdurbeperking in te voeren zullen deze langparkeerders een parkeerplaats buiten het centrum moeten vinden. Bewoners kunnen door middel van een ontheffing worden vrijgesteld van de parkeerdurbeperking. Overwogen kan worden de parkeerdurbeperking alleen voor de zaterdag in te voeren, dat is immers de enige dag dat naar verwachting de parkeervraag hoger zal zijn dan de beschikbare parkeercapaciteit. Deze wijze van parkeerregulering zal dan echter wel zeer helder en duidelijk moeten worden gecommuniceerd met de regelmatige en incidentele bezoekers.

Met bedrijven die op zaterdag niet of nauwelijks gebruik maken van hun parkeergelegenheid (bijvoorbeeld het gemeentehuis) zouden dan afspraken kunnen worden gemaakt dat personeel van bedrijven in het centrum dan gebruik kan maken van die parkeerfaciliteiten.

## **5.2 Conclusie: In parkeervraag kan worden voorzien**

Na voltooiing van het nieuwe centrumgebied van Stein valt, op basis van de actuele parkeernormeringen, na realisatie van fase 2 van het centrumplan een parkeerbehoefte van ruim 500 parkeerplaatsen te verwachten. Deze parkeerbehoefte is binnen de randvoorwaarden van het gemeentelijk parkeerbeleid op te vangen.

In het ontwerp is in het centrumplan een parkeercapaciteit van 462 parkeerplaatsen voorzien.

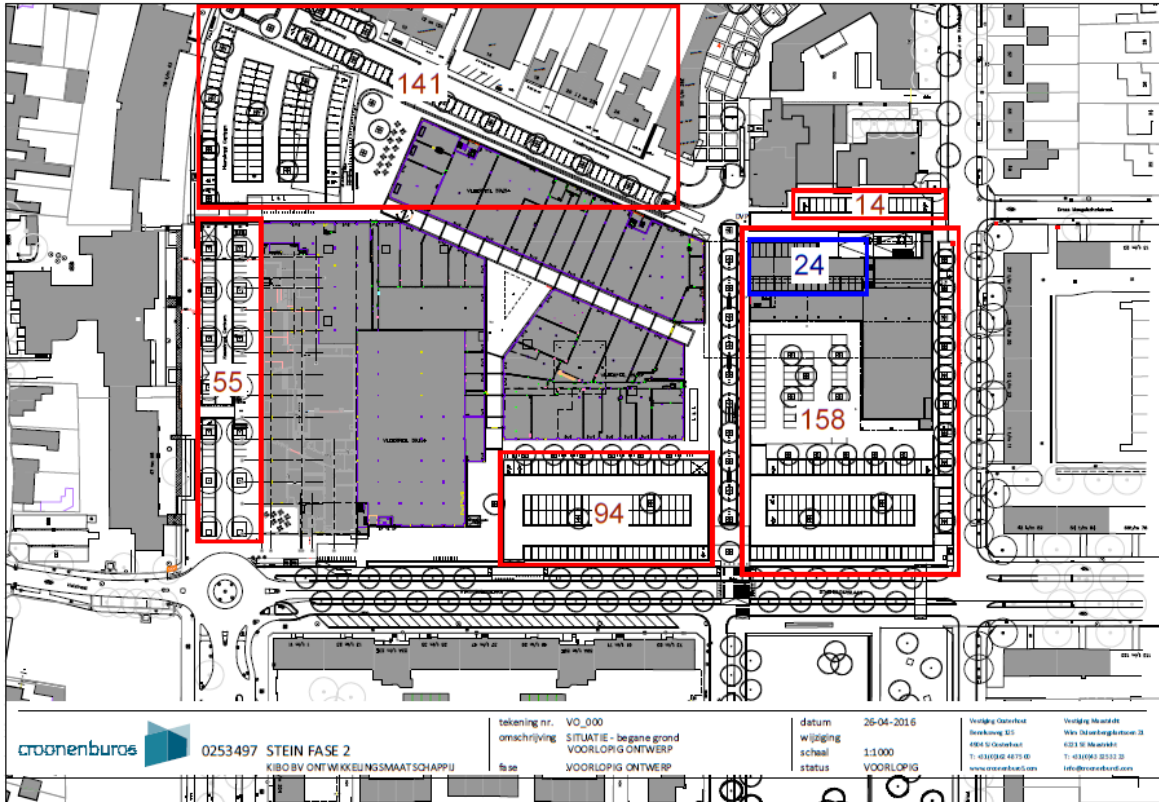
---

<sup>6</sup> Deze waarde volgt uit parkeeronderzoeken in de woonomgeving, en heeft zijn weerslag gevonden in de aanwezigheidspercentages van het CROW (aanzigheidspercentage voor woonparkeren op zaterdag 60% komt overeen met 40% vrije capaciteit).

Op de meeste dagen, inclusief de marktdag, biedt het centrumgebied daarmee voldoende parkeercapaciteit om de dan te verwachten parkeervraag op te vangen. Alleen op zaterdag zal in beperkte mate enige overloop naar de parkeermogelijkheden in de omgeving optreden. Zoals in paragraaf 5.1 aangegeven is daar op dat moment ruim voldoende vrije parkeercapaciteit aanwezig om deze overloop van beperkte omvang op te vangen.

Indien de naar verwachting beperkte overloop van centrumparkeren naar de omgeving aanleiding zou geven tot een te grote parkeerdruk in de omgeving van het centrumgebied valt op termijn als aanvullende maatregel te overwegen over te gaan tot parkeerregulering, waardoor de parkeerplaatsen in het centrum ter beschikking blijven voor bezoekers en bewoners. Alvorens over te gaan tot parkeerregulering is inzicht nodig in het effect van de voorgaande stappen, bijvoorbeeld door –na opening van fase 2 van het centrumplan- gedurende minimaal een half jaar de parkeersituatie in en rond het winkelcentrum te monitoren.

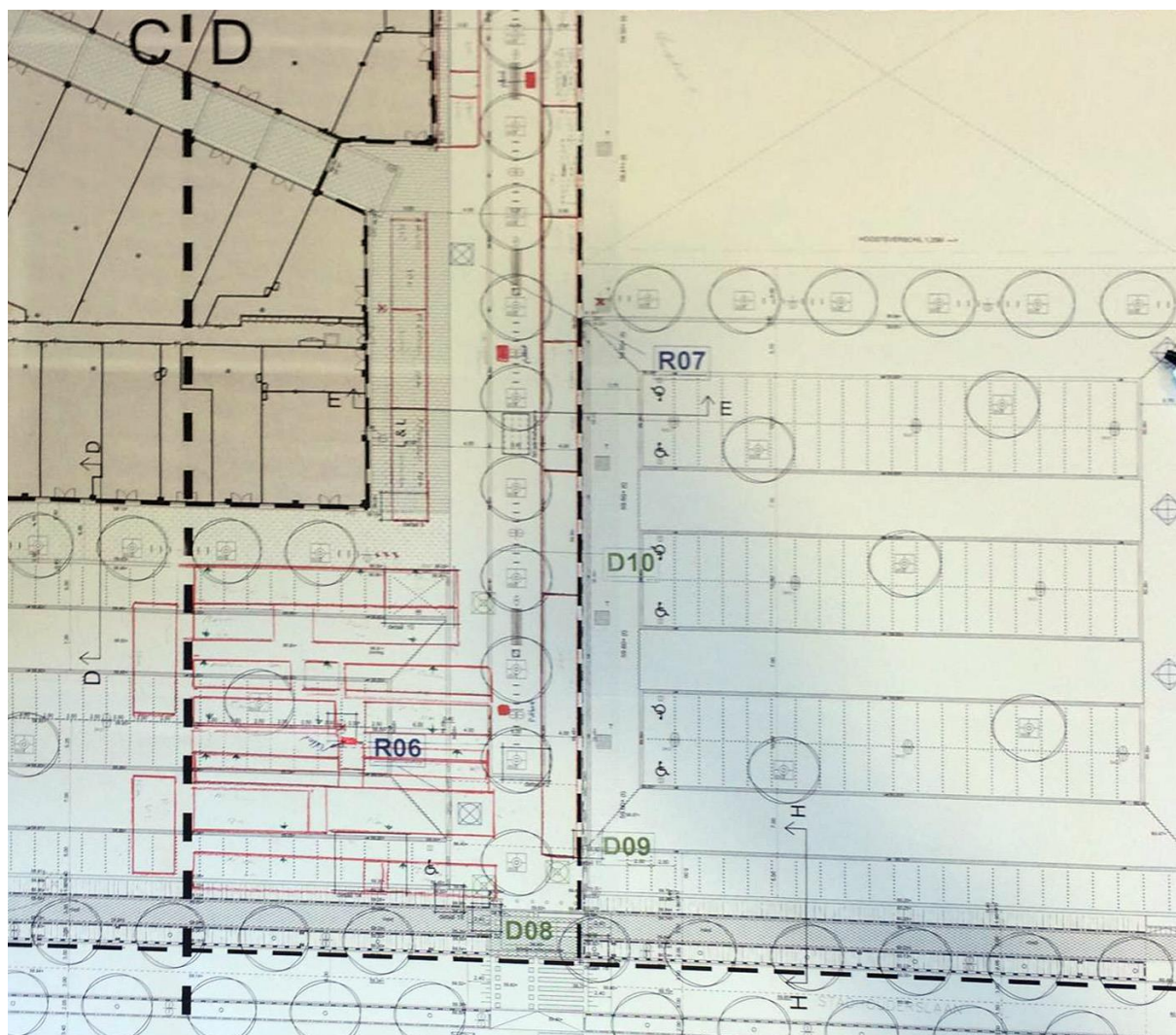
## Bijlage 1: Ontwerp openbare ruimte fase 2



Openbare parkeercapaciteit: 462 parkeerplaatsen

NB: de 24 (gebouwde) private parkeerplaatsen voor bewoners fase 2 maken geen deel uit van de openbare parkeercapaciteit.

## Bijlage 2. Indeling weekmarkt (indicatief)



De opstelling is een weergave van het aantal kramen. Deze opstelling is nog niet vast maar geeft een indicatie van het aantal vervallen parkeerplaatsen op de woensdagmiddag.

## Bijlage 3: Berekening parkeerbehoefte fase 1 (geactualiseerd) en 2

Aanwezigheidspercentages:

	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop- avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag
detailhandel (incl. onderst. horeca)	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
fitness	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
bibliotheek	5%	25%	90%	90%	0%	0%	0%	0%
MFC	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
Wonen duur	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Wonen sociale huur	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
aanleunwoningen	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
wonen bezoek	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%



PARKEERBEHOEFTEBEREKENING FASE 1 (geactualiseerd) en FASE 2														
	input	Parkeerkental per eenheid (100 m <sup>2</sup> bvo/ woning)	NORM	Aandeel bezoekers	P max	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koopavond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	zondag	Personeel zaterdag
<b>Fase 1</b>														
detailhandel (incl. onderst. horeca)	10239	3,1- 4,1 pp	3.6	82%	369	111	221	37	276	0	369	0	0	66
fitness	591	0,9- 1,9 pp	1.4	87%	8	4	4	8	8	0	8	8	6	1
bibliotheek	650	0,2- 0,7 pp	0.45	92%	3	0	1	3	3	0	0	0	0	0
MFC	1730		2	90 %	35	2	9	31	31	0	14	35	14	1
Wonen duur	10	1,2- 2,0 pp	1.3	0,3/won	13	7	7	12	10	13	8	10	9	
Wonen sociale huur	35	0,7- 1,5 pp	0.8	0,3/won	28	14	14	25	22	28	17	22	20	
aanleunwoningen	44	0,8- 1,3 pp	0.7	0,3/won	31	15	15	28	25	31	18	25	22	
wonen bez	89	0.3	0.3		27	3	5	21	19	0	16	27	19	
TOTAAL fase 1						156	276	165	395	72	450	128	89	
<b>Fase 2</b>														
detailhandel (incl. ondersteunende horeca)	1758	3,1- 4,1 pp	3.6	82%	63	19	38	6	47	0	63	0	0	11
wonen bez	24	0.3	0.3		7	1	1	6	5	0	4	8	6	
TOTAAL fase 2						20	40	13	53	0	68	8	6	
<b>TOTAAL</b>						175	316	177	448	72	518	135	95	81

NB: als gevolg van afrondingen kunnen kleine verschillen in de optellingen optreden. Parkeerbehoeftes per functie zijn rekenkundig afgerond. Totalen zijn in alle gevallen naar boven afgerond.