

Parkeeronderzoek
'De Pelgrim' te Mariahout
(2301/204/EH-01, versie E)



Parkeeronderzoek

in opdracht van

Cedrus Vastgoed
T.a.v. de heer R. Hellings
Geeneindseweg 12
5708 BB HELMOND

betreffende locatie

Mariastraat 21-23
Mariahout

documentkenmerk

2301/204/EH-01

versie

E

vestiging

Nuenen

datum

29 november 2023

opgesteld door:

ing. C. de With
Projectleider ruimtelijke ordening

gecontroleerd door:

ing. J.A. Welmers
Projectleider ruimtelijke ordening

Dit document is digitaal gegenereerd en derhalve niet voorzien van een handtekening. De inhoud is aantoonbaar gecontroleerd en vrijgegeven. Het document mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd. Door derden aangebrachte wijzigingen en/of toevoegingen dan wel oneigenlijk gebruik van het document vallen niet onder de verantwoording van Tritium Advies.

Op dit rapport is een disclaimer van toepassing; zie <https://www.tritium.nl/algemene-disclaimer/>

Tritium Advies B.V.

Adviseurs in bouwen, milieu en veiligheid

T. 088 44 02 900

E. info@tritium.nl

I. www.tritium.nl

KvK-nr. 17108024

Tritium Advies is gevestigd in:

Breda >> Nuenen >> Rijkevoort

Inhoudsopgave

	pagina
1. Inleiding	1
2. Projectinformatie	2
3. Beleidskader	3
3.1 Bestemmingsplan	3
3.2 Nota parkeernormen Laarbeek 2023	3
4. Parkeerbehoefte	5
4.1 Bestaande situatie	5
4.2 Scenario 1	6
4.3 Scenario 2	7
4.4 Maatgevende momenten	9
5. Inventarisatie parkeerplaatsen	10
6. Resultaten	12
7. Conclusie	16

1. Inleiding

Beoogd is om op de locatie aan de Mariastraat 21-23 te Mariahout, gemeente Laarbeek, de huidige bebouwing te amoveren en nieuwbouw te realiseren. Omdat het exacte plan nog niet duidelijk is, wordt er in deze rapportage rekening gehouden met 2 scenario's. Het eerste scenario betreft de bouw van een appartementencomplex met 12 appartementen en ruimte voor horeca in de plint. Het tweede scenario betreft de bouw van een appartementencomplex met 18 appartementen.

De ontwikkeling brengt een parkeerbehoefte met zich mee waarvoor voldoende parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd. De benodigde parkeerbehoefte kan niet volledig op eigen terrein worden voorzien, daarom is met een parkeeronderzoek nagegaan in hoeverre de openbare ruimte voorziet in voldoende parkeerplaatsen voor het planvoornemen.

Voor de ontwikkeling is eerst de parkeerbehoefte bepaald. Vervolgens zijn de uitgangspunten (onderzoeksgebied, aantal tellingen en maximale bezettingsgraad) voor het onderzoek afgestemd met de gemeente. Op basis van de resultaten van de tellingen is de bezettingsgraad berekend voor de huidige en toekomstige situatie.

Uit het onderzoek zal blijken of de ontwikkeling mogelijke belemmeringen met zich meebrengt ten aanzien van parkeren.

2. Projectinformatie

De projectlocatie bevindt zich aan de Mariastraat 21-23 in het centrum van Mariahout. Figuur 2.1 geeft de ligging van de projectlocatie weer. Hier was voorheen Café en Zaal 'De Pelgrim' gevestigd. De projectlocatie bestaat uit het perceel dat kadastraal bekend is als gemeente Lieshout, sectie C met nummer 1652. Beoogd is de huidige bebouwing te amoveren en nieuwbouw te realiseren. Omdat het exacte plan nog niet duidelijk is, wordt er in deze rapportage rekening gehouden met 2 scenario's. Het eerste scenario betreft de bouw van een appartementencomplex met 12 appartementen en ruimte voor horeca in de plint. De horecafunctie krijgt een bruto vloeroppervlak van circa 440 m². Het tweede scenario betreft de bouw van een appartementencomplex met 18 appartementen.

Er worden op het terrein een aantal nieuwe parkeerplaatsen gerealiseerd. De appartementen zullen worden verhuurd in het midden en/of goedkope segment.



Figuur 2.1: ligging projectlocatie (blauw gearceerd)

3. Beleidskader

3.1 Bestemmingsplan

De betreffende locatie is gelegen binnen 'Bestemmingsplan Mariahout', vastgesteld op 15 oktober 2009, en heeft de bestemming 'Dienstverlening' en functieaanduiding 'horeca van categorie 2'. Tevens is bestemmingsplan 'Parkeernormen Laarbeek', vastgesteld op 7 juni 2018, van toepassing.

In artikel 4.1 en 4.2 van het bestemmingsplan 'Parkeernormen Laarbeek', is opgenomen dat bij de aanvraag van een omgevingsvergunning voor bouwen of bij gewijzigd gebruik in voldoende parkeergelegenheid moet worden voorzien. Daarbij wordt de beleidsregeling 'Parkeerbeleidsnota 2014', en diens rechtsopvolgers als uitgangspunt genomen.

In artikel 5.1 is opgenomen dat met een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het realiseren van parkeerplaatsen op eigen terrein, mits wordt voldaan aan de overige in de 'Parkeerbeleidsnota 2014' en diens rechtsopvolgers gestelde voorwaarden.

Op 15 juni 2023 heeft de gemeenteraad van de gemeente Laarbeek het meest recente parkeerbeleid, de 'Nota parkeernormen Laarbeek 2023' vastgesteld en geldt zodoende als uitgangspunt voor onderhavig parkeeronderzoek.

3.2 Nota parkeernormen Laarbeek 2023

De gemeente Laarbeek heeft haar parkeerbeleid vastgelegd in de 'Nota parkeernormen Laarbeek 2023'. Hierin is een toetsingskader opgenomen voor nieuwe planontwikkelingen, waarmee stapsgewijs de parkeeropgave kan worden berekend. Indien er informatie die nodig is voor het uitvoeren van onderhavig parkeeronderzoek niet in het gemeentelijk beleid is opgenomen, wordt gebruik gemaakt van richtlijnen uit publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren – Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' van het CROW (kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en werk en veiligheid). Deze publicatie is ook als uitgangspunt genomen voor de 'Nota parkeernormen Laarbeek 2023'.

Parkeernorm

In de parkeernota hanteert de gemeente een gebiedsindeling in verschillende zones, zoals 'centrum', 'schil centrum', 'rest bebouwde kom' en 'buitengebied', waarbinnen verschillende parkeernormen gelden. De planlocatie is gelegen binnen de zone 'centrum'. De gemeente sluit aan bij de parkeernormen uit de CROW-publicatie 381. Op basis van deze parkeernormen kan de parkeerbehoefte voor een ontwikkeling worden berekend.

Benutting parkeerplaatsen openbare ruimte

Indien niet in voldoende mate op eigen terrein in het benodigd aantal parkeerplaatsen kan worden voorzien, kan gebruik worden gemaakt van de reeds aanwezige parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Daarbij moet uit een onderzoek door een gespecialiseerd adviesbureau blijken dat de parkeerdruk in de directe omgeving (op loopafstand van de ontwikkeling) ook na de realisatie van de ontwikkeling, op de maatgevende momenten van de functie, onder 85% zal blijven.

Maximale loopafstand

De oplossing voor het parkeren moet duurzaam zijn. Dat betekent onder meer dat de parkeervoorziening zich op een acceptabele loopafstand van de functie bevindt. De loopafstand wordt gemeten vanaf de voordeur of hoofdingang van het complex. In de parkeernota wordt aangesloten bij de acceptabele loopafstanden uit de CROW-publicatie 381. Voor 'wonen' geldt een loopafstand van 100 meter en voor 'ontspanning' een loopafstand tussen de 100 en 600 meter. Voor de te realiseren horecaruimte wordt aangesloten bij de functie 'ontspanning'.

Aanwezigheidspercentages

In de gemeentelijke parkeernota zijn aanwezigheidspercentages opgenomen voor onder anderen bewoners, bezoekers en gebruikers van verschillende functies (zoals woningen, bedrijven, commerciële dienstverlening, supermarkten, etc.). De aanwezigheidspercentages geven aan wat naar rato de parkeerbezetting van een bepaalde functie is voor verschillende momenten in de week. Dit zijn een werkdagochtend, -middag en -avond, een koopavond, een werkdagnacht, een zaterdagmiddag en -avond en een zondagmiddag. Op basis van de aanwezigheidspercentages kunnen de meest maatgevende momenten worden bepaald waarop parkeertellingen dienen te worden uitgevoerd. Dit zijn de tijdstippen waarop de hoogste parkeerbezetting (parkeerdruk) ten gevolge van de ontwikkeling wordt verwacht.

Vervolgstappen

Indien de parkeerbehoefte niet volledig kan worden opgelost op eigen terrein of in de openbare ruimte, kan overwogen worden elders extra parkeerplaatsen te realiseren. In deze gevallen bekijkt de initiatiefnemer in overleg met de gemeente of het mogelijk is de parkeerplaatsen binnen een acceptabele loopafstand in de openbare ruimte te realiseren. De kosten hiervan komen voor rekening van de initiatiefnemer.

4. Parkeerbehoefte

Bij de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen bij een functiewijziging van een bestaand gebouw en bij sloop/nieuwbouw mag rekening worden gehouden met de parkeerbehoefte van de bestaande situatie. Dit betekent dat in dat geval ook de parkeerbehoefte van de bestaande, te vervallen, functie(s) wordt bepaald. Deze parkeerbehoefte mag vervolgens worden afgetrokken van de parkeerbehoefte van de nieuwbouw. In navolgende paragrafen wordt de parkeerbehoefte berekend voor zowel de bestaande situatie als voor de twee verschillende scenario's van de toekomstige situatie.

4.1 Bestaande situatie

In de bestaande situatie is er sprake van een horecafunctie met een oppervlakte van circa 800 m² bvo. Op de locatie is Café-Zaal De Pelgrim gevestigd. De horecagelegenheid wordt gebruikt voor feesten en partijen en in het voorjaar en gedurende de zomer is tevens het terras open voor 'dagjesmensen' voor koffie met gebak of een lunchgerecht. Voor het bepalen van de parkeernorm in de huidige situatie wordt aangesloten bij de parkeernormen uit de 'Nota parkeernormen Laarbeek 2023' behorende bij een restaurant in het gebiedstype 'centrum'. Deze functie komt het meest overeen met een café-zaal waarbij vaak meerdere mensen tegelijk aanwezig zijn, voornamelijk in de avonduren en in het weekend. Voor een restaurant in het centrum geldt een parkeernorm van 11 parkeerplaatsen per 100 m² bvo. Tabel 4.1 geeft de parkeerbehoefte in de bestaande situatie weer. In tabel 4.2 is de parkeerbehoefte weergegeven voor de verschillende momenten in de week op basis van aanwezigheidspercentages.

Tabel 4.1: parkeerbehoefte bestaande situatie

functie	aantal/ oppervlakte	norm	totaal
horeca	800 m ²	11 pp	88
		Totaal	88

Tabel 4.2: parkeerbehoefte bestaande situatie op basis van aanwezigheidspercentages

	werkdag- overdag	werkdag- middag	werkdag- avond	werkdag- nacht	koop- avond	zaterdag- middag	zaterdag- avond	zondag- middag	hoogste waarde
restaurant	30%	40%	90%	0%	95%	70%	100%	40%	
totaal	26,4	35,2	79,2	0	83,6	61,6	88	35,2	88

4.2 Scenario 1

Het eerste scenario bestaat uit de realisatie van een appartementengebouw met 12 appartementen en horeca in de plint. De exacte invulling van de horecaplint is nog niet duidelijk. In deze berekening wordt daarom uitgegaan van een 'worst-case' scenario. Uit de parkeernormen, zoals vastgesteld in het parkeerbeleid van de gemeente Laarbeek en de CROW-publicatie, blijkt dat qua horecatype de functie 'restaurant' de hoogste parkeernorm heeft. Daarom is in dit onderzoek uitgegaan van de categorie restaurant, om een 'worst-case' benadering toe te passen. Per 100 m² bvo geldt namelijk een norm van maximaal 11 parkeerplaatsen. Indien de horecaplint anders ingevuld wordt, bijvoorbeeld middels een cafetaria of eetcafé, dan zal de parkeerbehoefte in de praktijk lager uitvallen.

In de nieuw situatie is sprake van een horecafunctie met een oppervlakte van circa 440 m² bvo. Daarnaast is in de nieuwe situatie sprake van 12 appartementen. Voor de appartementen is aangesloten bij de parkeernorm uit de CROW-publicatie voor een huurappartement in het midden/goedkope segment (incl. sociale huur). De parkeernorm betreft 1,1 parkeerplaatsen per appartement (waarvan 0,3 bezoekersdeel).

Omdat er in de nieuwe situatie sprake is van meerdere functies met een verschillende parkeerbehoefte kan dubbelgebruik worden toegepast. Op basis van de parkeernormen en aanwezigheidspercentages uit de gemeentelijke parkeernota en in overeenstemming met de CROW-publicatie, kan de parkeervraag per periode worden bepaald. Tabel 4.3 en tabel 4.4 geven de parkeernormen en aanwezigheidspercentages weer. Tabel 4.5 geeft de parkeerbehoefte van de nieuwe situatie weer op basis van aanwezigheidspercentages.

Tabel 4.3: parkeerbehoefte nieuwe situatie

functie	aantal/ oppervlakte	norm	totaal
woningen	12	1,1 pp	13,2
horeca	440 m ²	11 pp	48,4
		Totaal	61,6 (62)

Tabel 4.4: aanwezigheidspercentages

	werkdag- overdag	werkdag- middag	werkdag- avond	werkdag- nacht	koop- avond	zaterdag- middag	zaterdag- avond	zondag- middag
woningen	50%	60%	100%	95%	80%	60%	80%	70%
restaurant	30%	40%	90%	0%	95%	70%	100%	40%

Tabel 4.5: parkeerbehoefte nieuwe situatie op basis van aanwezigheidspercentages

	werkdag- oeverdag	werkdag- middag	werkdag- avond	werkdag- nacht	koop- avond	zaterdag- middag	zaterdag- avond	zondag- middag	hoogste waarde
woningen	6,6	7,92	13,2	12,54	10,56	7,92	10,56	9,24	13,2
restaurant	14,52	19,36	43,56	0	45,98	33,88	48,4	19,36	48,4
totaal	21,12	27,28	56,76	12,54	56,54	41,8	58,96	28,6	58,96

Bij veranderingen in het gebruik van een functie mag de parkeerbehoefte van de bestaande situatie in mindering worden gebracht op de parkeerbehoefte van de nieuwe situatie. De resultaten hiervan worden weergegeven in tabel 4.6. Op basis van aanwezigheidspercentages wordt alleen een toename in de parkeerbehoefte verwacht op een werkdagnacht. Dit betreft enkel de parkeerbehoefte van de toekomstige woningen (waarvoor parkeerplaatsen worden aangelegd). Aangezien er in de huidige situatie geen sprake is van de functie 'Wonen' en de horeca in de nacht is gesloten is er tijdens dit moment geen sprake van saldering. Op de overige momenten in de week is sprake van een afname in de parkeerbehoefte in vergelijking met de bestaande situatie.

Tabel 4.6: verschil parkeerbehoefte bestaande en nieuwe situatie

	werkdag- ochtend	werkdag- middag	werkdag- avond	werkdag- nacht	koop- avond	zaterdag- middag	zaterdag- avond	zondag- middag	hoogste waarde
nieuw	21,12	27,28	56,76	12,54	56,54	41,8	58,96	28,6	58,96
bestaand	26,4	35,2	79,2	0	83,6	61,6	88	35,2	88,0
verschil	-5,28	-7,92	-22,44	12,54	-27,06	-19,8	-29,04	-6,6	12,54

In dit eerste scenario worden 12 parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd ten behoeve van de toekomstige woningen.

4.3 Scenario 2

Het tweede scenario bestaat uit de realisatie van een appartementengebouw met 18 appartementen. Voor de appartementen is aangesloten bij de parkeernorm uit de CROW-publicatie voor een huurappartement in het midden/goedkope segment (incl. sociale huur). De parkeernorm betreft 1,1 parkeerplaatsen per appartement (waarvan 0,3 bezoekersdeel). Tabel 4.7 geeft de parkeerbehoefte in de nieuwe situatie weer. In tabel 4.8 is de parkeerbehoefte weergegeven voor de verschillende momenten in de week op basis van de aanwezigheidspercentages uit tabel 4.4. De aanwezigheidspercentages worden normaliter alleen toegepast indien sprake is van dubbelgebruik. Echter geven de aanwezigheidspercentages wel inzicht in de maatgevende momenten.

Tabel 4.7: parkeerbehoefte nieuwe situatie

functie	aantal/ oppervlakte	norm	totaal
woningen	18	1,1 pp	19,8
		Totaal	19,8 (20)

Tabel 4.8: parkeerbehoefte nieuwe situatie op basis van aanwezigheidspercentages

	werkdag- ochtend	werkdag- middag	werkdag- avond	werkdag- nacht	koop- avond	zaterdag- middag	zaterdag- avond	zondag- middag	hoogste waarde
Totaal woningen	9,9	11,88	19,8	18,81	15,84	11,88	15,84	13,86	19,8

Bij veranderingen in het gebruik van een functie mag de parkeerbehoefte van de bestaande situatie in mindering worden gebracht op de parkeerbehoefte van de nieuwe situatie. De resultaten hiervan worden weergegeven in tabel 4.9. Op basis van aanwezigheidspercentages wordt de grootste toename in de parkeerbehoefte verwacht op een werkdagnacht. Dit betreft totale de parkeerbehoefte van de toekomstige woningen (waarvoor parkeerplaatsen worden aangelegd). Aangezien er in de huidige situatie geen sprake is van de functie 'Wonen' en de horeca in de nacht is gesloten is er tijdens dit moment geen sprake van saldering. Op de overige momenten in de week is sprake van een afname in de parkeerbehoefte in vergelijking met de bestaande situatie.

Tabel 4.9: verschil parkeerbehoefte bestaande en nieuwe situatie

	werkdag- ochtend	werkdag- middag	werkdag- avond	werkdag- nacht	koop- avond	zaterdag- middag	zaterdag- avond	zondag- middag	hoogste waarde
nieuw	9,9	11,88	19,8	18,81	15,84	11,88	15,84	13,86	19,8
bestaand	26,4	35,2	79,2	0	83,6	61,6	88	35,2	88
verschil	-16,5	-23,32	-59,4	18,81	-67,76	-49,72	-72,16	-21,34	18,81

In dit tweede scenario worden 18 nieuwe parkeerplaatsen gerealiseerd ten behoeve van de toekomstige bewoners.

4.4 Maatgevende momenten

Omdat de horecagelegenheid 'De Pelgrim' al enkele jaren beperkt in gebruik is met wisselende openingstijden en de parkeersituatie mogelijk anders is dan is aangegeven in paragraaf 4.1, is het wenselijk om de parkeersituatie inzichtelijk te maken tijdens de meest maatgevende momenten van de nieuwe situatie. Derhalve is de parkeerbehoefte van de nieuwe situatie als vertrekpunt genomen en de oude situatie daarop niet in mindering te brengen.

Op basis van de parkeerbehoefte in zowel scenario 1 als scenario 2 zijn een werkdagavond en zaterdagavond de meest maatgevende momenten. Omdat in scenario 1 naast 'wonen' sprake is van een horecafunctie, is de vrijdagavond (begin van het weekend) als meest maatgevend beschouwd als werkdagavond. Daarbij zijn de parkeertellingen uitgevoerd op momenten waarop de horeca in de huidige situatie niet geopend was om een 'nul-situatie' in kaart te kunnen brengen.

Op deze momenten mag de bezettingsgraad, binnen de acceptabele loopafstand en inclusief de beoogde ontwikkeling, maximaal 85% bedragen.

5. Inventarisatie parkeerplaatsen

De acceptatie van de loopafstand tot een parkeerplaats hangt af van de parkeerduur, van het motief en van het bezoek en de verwachte kans op een parkeerplaats. De acceptatie vertoont wel marges, die bepaald worden door:

- De aantrekkelijkheid van de looproute;
- Parkeerordening en prijsstelling;
- De concurrentiekracht van alternatieven.

Dit in acht nemende is in de CROW-publicatie een maximale acceptabele loopafstand tussen de maximaal 100 en maximaal 600 meter opgenomen voor functies ten behoeve van de hoofdfunctie 'ontspanning', waar een horecafunctie in scenario 1 onderdeel van uitmaakt. In een stedelijk gebied is men vaak bereid verder te lopen voor een 'avondje uit', dan in een niet stedelijk gebied. Mariahout ligt in een gebied dat gekenmerkt wordt als 'weinig stedelijk'. Als gekeken wordt naar bovenstaande punten dan liggen de looproutes van en naar de parkeermogelijkheden over de stoep langs de doorgaande wegen door Mariahout. Het parkeren is overal gratis. Daarnaast zijn er geen tot nauwelijks alternatieven voor de auto, er rijdt één bus door het dorp (van Helmond naar Beek en Donk) met een bushalte op een afstand van circa 200 meter tot de locatie.

In overleg met de gemeente is, gezien de ligging van de projectlocatie en bovengenoemde punten, in onderhavig onderzoek uitgegaan van een maximaal acceptabele loopafstand van 200 meter. De projectlocatie is gelegen binnen het centrumgebied van Mariahout. Buiten een afstand van 200 meter is er geen binding meer met het centrum en kom je in de woonwijken van Mariahout terecht of, in zuidelijk richting, zelfs buiten het dorp.

Voor een woonfunctie geldt, conform het gemeentelijk beleid en de CROW-publicatie, echter een maximaal acceptabele loopafstand van 100 meter voor bewoners. Er is daarom binnen het telgebied onderscheid gemaakt in de afstand van 100 en 200 meter, waarbij binnen de afstand van 100 meter de parkeerbehoefte van de woningen moet worden opgelost. Binnen een afstand van 200 meter wordt gekeken of er voldoende beschikbare parkeerplaatsen in de openbare ruimte aanwezig zijn voor het volledige planvoornemen (horeca en wonen) van scenario 1.

In figuur 5.1 is het telgebied weergegeven in blauw. De grens van het telgebied van 100 meter ligt bij de rode streep. Er is binnen deze loopafstanden gekeken naar het totaal aantal parkeerplaatsen, het aantal illegaal geparkeerde auto's en het aantal beschikbare parkeerplekken. Er zijn binnen dit gebied geen parkeerplaatsen voor mindervaliden aanwezig. Ook zijn er geen parkeerplaatsen voor elektrisch oplaadbare auto's aanwezig. Het aantal illegaal geparkeerde auto's wordt bepaald door auto's / voertuigen die niet in een parkeervak of op een geldige parkeerplek geparkeerd zijn. Hoewel illegaal geparkeerde auto's wel mee worden geteld om de bezettingsgraad te kunnen bepalen, tellen deze vanzelfsprekend niet mee als parkeerplaatsen. In totaal zijn er 83 parkeerplaatsen aanwezig binnen een acceptabele loopafstand van 200 meter.



Figuur 5.1: telgebied

Opgemerkt dient te worden dat er tevens op het plein voor de Onze-Lieve-Vrouw-van-Lourdeskerk en de Lourdesgrot geparkeerd kan worden. Dit plein heeft een duidelijk functie behorende bij de kerk en de grot en ligt op privéterrein. Derhalve zijn deze parkeermogelijkheden niet meegenomen in onderhavig parkeeronderzoek.

Ook de parkeerplaats en de parkeerstrook op de hoek van de Mariastraat en het Oranjeplein en de parkeerplaats voor de voormalige Jumbo zijn niet meegenomen in onderhavig onderzoek. Deze parkeermogelijkheden vallen buiten de acceptabele loopafstand van 200 meter, zoals deze in overleg met de gemeente is bepaald. Daarbij liggen de parkeerplaatsen voor de voormalige Jumbo op privéterrein.

6. Resultaten

In overleg met de gemeente is besloten om in totaal twee tellingen uit te voeren op twee verschillende maatgevende momenten, te weten een vrijdagavond en een zaterdagavond (dit zijn de momenten waarop de combinatie van de parkeervraag van bewoners, bezoekers, personeel en gasten van de horeca het hoogst is, e.e.a. conform de aanwezigheidspercentages uit de CROW-publicatie). In onderstaande tabellen worden de resultaten van de tellingen weergegeven, waarbij het onderzoeksgebied is opgedeeld in vier deelgebieden/straten.

Allereerst worden de resultaten binnen de 200 meter loopafstand weergegeven:

Tabel 6.1: Beschikbare parkeerplaatsen en bezettingsgraad binnen 200 meter, 1^e telmoment vrijdag 10 maart 2023, 19:00 uur

	Totaal parkeerplaatsen	Vrij	Bezet	Illegaal	Bezettingsgraad
Mariastraat Noord	24	22	2	0	8,3%
Wilhelminastraat	15	8	7	0	46,7%
Mariastraat Zuid	21	21	0	0	0%
Bernadettestraat	23	22	1	0	4,3%
Totaal	83	73	10	0	12,0%

Tabel 6.2: Beschikbare parkeerplaatsen en bezettingsgraad binnen 200 meter, 2^e telmoment zaterdag 11 maart 2023, 19:00

	Totaal parkeerplaatsen	Vrij	Bezet	Illegaal	Bezettingsgraad
Mariastraat Noord	24	19	5	0	20,8%
Wilhelminastraat	15	10	5	0	33,3%
Mariastraat Zuid	21	19	2	0	9,5%
Bernadettestraat	23	21	2	0	8,7%
Totaal	83	69	14	0	16,9%

Hierna worden de resultaten binnen de 100 meter loopafstand weergegeven:

Tabel 6.3: Beschikbare parkeerplaatsen en bezettingsgraad binnen 100 meter, 1^e telmoment vrijdag 10 maart 2023, 19:00 uur

	Totaal parkeerplaatsen	Vrij	Bezet	Illegaal	Bezettingsgraad
Mariastraat Noord	15	13	2	0	13,3%
Wilhelminastraat	6	6	0	0	0,0%
Mariastraat Zuid	13	13	0	0	0,0%
Bernadettestraat	14	14	0	0	0,0%
Totaal	48	46	2	0	4,2%

Tabel 6.4: Beschikbare parkeerplaatsen en bezettingsgraad binnen 100 meter, 2^e telmoment zaterdag 11 maart 2023, 19:00

	Totaal parkeerplaatsen	Vrij	Bezet	Illegaal	Bezettingsgraad
Mariastraat Noord	15	10	5	0	33,3%
Wilhelminastraat	6	6	0	0	0,0%
Mariastraat Zuid	13	12	2	0	15,4%
Bernadettestraat	14	13	1	0	7,1%
Totaal	48	41	8	0	16,7%

Bezettingsgraad scenario 1

In het plan in scenario 1 worden twee functies gerealiseerd, horeca en wonen, waarvoor verschillende maximale loopafstanden gelden. Bij de tellingen is hier onderscheid in gemaakt. Hieronder wordt allereerst getoetst of de maximale bezettingsgraad ten gevolge van de ontwikkeling van de nieuwe woningen niet wordt overschreden. Vervolgens wordt gekeken of de maximale bezettingsgraad ten gevolge van het volledige plan niet wordt overschreden. Daarbij wordt de bezettingsgraad voor beide telmomenten apart berekend aangezien op beide momenten een andere parkeerbehoefte ten gevolge van het planvoornemen in relatie tot de functie maatgevend is. Er wordt uitgegaan van de parkeerbehoefte van de toekomstige ontwikkeling, er wordt géén rekening gehouden met saldering.

Bezettingsgraad in relatie tot woningen

Voor woningen geldt een maximaal acceptabele loopafstand van 100 meter. De telling op vrijdagavond 10 maart 2023 heeft een bezettingsgraad van 4,2%. Er is voor de woningen op een vrijdagavond een parkeerbehoefte van (afgerond) 13 parkeerplaatsen, hiervan kunnen de 12 parkeerplaatsen die op eigen terrein worden gerealiseerd worden afgetrokken. Indien de extra benodigde parkeerplaats (één) in verband met de beoogde ontwikkeling wordt meegenomen in de bezettingsgraad, levert dit een bezettingsgraad op van 6,3%. Er is sprake van een bezettingsgraad

onder de 85%, dit is zodoende een acceptabele parkeersituatie ten aanzien van het wonen op een werkdagavond.

De telling op zaterdagavond 11 maart 2023 heeft een bezettingsgraad van 16,7%. Er is voor de woningen op een zaterdagavond een parkeerbehoefte van 11 parkeerplaatsen. Op eigen terrein worden 12 parkeerplaatsen gerealiseerd. Er is daarmee géén sprake van een parkeerbehoefte in de openbare ruimte, er is sprake een acceptabele parkeersituatie ten aanzien van het wonen op een zaterdagavond.

Bezettingsgraad in relatie tot volledig planvoornemen

Voor horeca wordt een maximaal acceptabele loopafstand van 200 meter aangehouden. Binnen deze afstand moet de totale parkeerbehoefte (minus de parkeerplaatsen op eigen terrein, voor zover ten behoeve van bewoners) worden opgelost. In voorgaande alinea is reeds aangetoond dat de parkeerbehoefte van de bewoners binnen 100 meter kan worden opgelost.

De telling op vrijdagavond 10 maart 2023 heeft een bezettingsgraad van 12,0%. Er is op vrijdagavond een parkeerbehoefte van 57 parkeerplaatsen. Hiervan kunnen de 12 parkeerplaatsen die op eigen terrein worden gerealiseerd worden afgetrokken. Immers, de parkeerplaatsen op eigen terrein zijn bedoeld voor de toekomstige woningen en worden volledig bezet te behoeve van deze functie. Indien de 45 benodigde parkeerplaatsen in verband met de beoogde ontwikkeling worden meegenomen in de bezettingsgraad, levert dit een bezettingsgraad op van 66,3%. Er is sprake van een bezettingsgraad onder de 85%, dit is zodoende een acceptabele parkeersituatie.

De telling op zaterdagavond 11 maart 2023 heeft een bezettingsgraad van 16,9%. Er is op zaterdagavond een parkeerbehoefte van 59 parkeerplaatsen. Hiervan kunnen 11 parkeerplaatsen die op eigen terrein worden gerealiseerd worden afgetrokken. Immers, de parkeerplaatsen op eigen terrein zijn bedoeld voor de toekomstige woningen, daarmee wordt rekening gehouden met de maximale parkeerbehoefte vanuit de woningen op dit moment en wordt niet voorzien in gebruik van de parkeerplaatsen op eigen terrein ten behoeve van de horeca. Indien de 48 benodigde parkeerplaatsen in verband met de beoogde ontwikkeling worden meegenomen in de bezettingsgraad, levert dit een bezettingsgraad op van 74,7%. Er is sprake van een bezettingsgraad onder de 85%, dit is zodoende een acceptabele parkeersituatie.

Bezettingsgraad scenario 2

In het plan in het tweede scenario is enkel sprake van realisatie van appartementen, waarvoor een acceptabele loopafstand van 100 meter wordt aangehouden.

De telling op vrijdagavond 10 maart 2023 heeft een bezettingsgraad van 4,2%. Op basis van de absolute normstelling is er voor de woningen een parkeerbehoefte van 20 parkeerplaatsen. Omdat er in scenario 2 geen sprake is van dubbelgebruik kan worden uitgegaan van de absolute normstelling. Van de parkeerbehoefte van 20 parkeerplaatsen kunnen de 18 nieuwe parkeerplaatsen, die worden gerealiseerd in het kader van het plan, worden afgetrokken. Indien de 2 extra benodigde parkeerplaatsen in verband met de beoogde ontwikkeling worden meegenomen in de bezettingsgraad, levert dit een bezettingsgraad op van 8,3%. Er is sprake van een bezettingsgraad onder de 85%, dit is zodoende een acceptabele parkeersituatie ten aanzien van het wonen op een werkdagavond.

De telling op zaterdagavond 11 maart 2023 heeft een bezettingsgraad van 16,7%. Er is voor de woningen op een zaterdagavond een parkeerbehoefte van 16 parkeerplaatsen. Op eigen terrein

worden 18 parkeerplaatsen gerealiseerd. Er is daarmee géén sprake van een parkeerbehoefte in de openbare ruimte, er is sprake een acceptabele parkeersituatie op een zaterdagavond.

7. Conclusie

Voor projectlocatie 'De Pelgrim' in Mariahout is voor twee verschillende scenario's de parkeerbehoefte berekend.

Scenario 1 bestaat uit de ontwikkeling van 12 appartementen en horeca in de plint. Uit de berekening van de parkeerbehoefte blijkt dat er voor het beoogde planvoornemen behoefte is aan 62 parkeerplaatsen, op basis van de normstelling. Er kan echter worden gesteld dat er sprake is van dubbelgebruik waarbij de grootste parkeervraag op basis van aanwezigheidspercentages (maximaal) 59 parkeerplaatsen bedraagt. Er is ruimte voor het creëren van 12 parkeerplaatsen op eigen terrein, welke bestemd zijn voor de toekomstige appartementen. Derhalve is onderzocht in hoeverre de openbare ruimte voorziet in het faciliteren van de parkeerbehoefte van in totaal tot maximaal 48 parkeerplaatsen. Daarbij is voor wonen de maximaal acceptabele loopafstand van 100 meter aangehouden en voor horeca 200 meter.

Scenario 2 bestaat uit de ontwikkeling van 18 appartementen waarbij er 18 nieuwe parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Uit de berekening van de parkeerbehoefte blijkt dat er voor het beoogde planvoornemen behoefte is aan 20 parkeerplaatsen. Omdat er in scenario 2 geen sprake is van dubbelgebruik, wordt er uitgegaan van de normstelling in plaats van de parkeerbehoefte op basis van aanwezigheidspercentages. Derhalve is onderzocht in hoeverre de openbare ruimte voorziet in het faciliteren van de parkeerbehoefte van in totaal 2 parkeerplaatsen. Daarbij is voor wonen de maximaal acceptabele loopafstand van 100 meter aangehouden.

De tellingen zijn op twee maatgevende momenten uitgevoerd om de bezettingsgraad van de parkeerplaatsen vast te kunnen stellen. Uit de telmomenten is gebleken dat de bezettingsgraad, inclusief de beoogde ontwikkeling, (in alle situaties) onder de gestelde norm van 85% blijft. Hiermee kan worden gesteld dat er sprake is van een acceptabele parkeersituatie. Het bovenstaande in acht nemende, kan gesteld worden dat het aspect parkeren geen belemmeringen oplevert voor het beoogde planvoornemen.

Bovendien moet worden opgemerkt dat géén gebruik is gemaakt van de mogelijkheid tot salderen (de parkeerbehoefte van de voormalige horecafunctie is niet in mindering gebracht op de parkeerbehoefte van de nieuwe situatie). Daarnaast zijn een tweetal parkeerterreinen niet meegenomen in het onderzoek (op basis van de omgevingssituatie en afstemming), hoewel deze op basis van uitgangspunten in de CROW-publicatie wellicht tot het onderzoeksgebied hadden kunnen behoren. Deze bieden nog meer parkeermogelijkheden, wat een lagere bezettingsgraad tot gevolg kan hebben. Desondanks is er sprake van een acceptabele parkeersituatie.

Ook is de invulling van de horecaplint in scenario 1 nog niet duidelijk. Derhalve is bij onderhavig onderzoek uitgegaan van een worst-case benadering en is uitgegaan van de zwaarste horecacategorie, namelijk een restaurant. Binnen de parkeernormen van het restaurant is eveneens de meest hoge parkeerbehoefte aangehouden. Indien de horecaplint anders ingevuld wordt, bijvoorbeeld middels een cafetaria of eetcafé, dan zal de parkeerbehoefte in de praktijk lager uitvallen.