

RAPPORT

Parkeerrapportage Centrumplan Winsum

Herinrichting Boogplein Winsum

Klant: Gemeente Het Hogeland

Referentie: BH5492TPRP2008120821

Status: S3/P1.1

Datum: 11 september 2020

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Chopinlaan 12
9722 KE GRONINGEN
Transport & Planning
Trade register number: 56515154

+31 88 348 53 00 **T**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Parkeerrapportage Centrumplan Winsum

Ondertitel:
Referentie: BH5492TPRP2008120821
Status: P1.1/S3
Datum: 11 september 2020
Projectnaam: Parkeerrapportage Boogplein Winsum
Projectnummer: BH5492
Auteur(s): [REDACTED]

Opgesteld door: [REDACTED]

Gecontroleerd door: [REDACTED]

Datum: 20 augustus 2020

Goedgekeurd door:

Datum:

Classificatie

Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever. Let op: dit document bevat persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V. en dient voor publicatie of anderszins openbaar maken te worden geanonimiseerd.

Inhoud

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Opgave	1
1.3	Werkwijze	2
1.4	Leeswijzer	2
2	Inventarisatie huidige en toekomstige parkeersituatie	3
2.1	Huidige parkeersituatie	3
2.2	Toekomstige parkeersituatie	4
3	Vergelijking huidige en toekomstige parkeersituatie	7
3.1	Parkeerbehoefte en -bezetting toekomstige situatie	7
3.2	Externe factoren die parkeerbehoefte beïnvloeden	7
4	Conclusies en advies	10
4.1	Conclusie parkeersituatie herontwikkeling Boogplein	10
4.2	Advies	10

Bijlagen

A1	Bijlage 1 Plangebied
A2	Bijlage 2 Resultaat parkeermeting
A3	Bijlage 3 Parkeerbezetting plangebied

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Onder de noemer 'Centrumplan Winsum' werkt de gemeente Het Hogeland aan vernieuwing van het centrum en aan concentratie van winkels tussen winkelcentrum Obergon en het Boogplein. Onderdeel van het centrumplan is de ontwikkeling van het Boogplein. Feitelijk betreft dit een herstructurering van de voormalige Sennema-locatie.

Het plan omvat de realisatie van winkels en appartementen op deze locatie. Aan de Wigbold Ripperdastraat komen twee vrijstaande woningen en langs het Winsumerdiep twee appartementengebouwen, eentje met twaalf en de ander met zes woningen. Tussen Hoofdstraat Winsum en het Boogplein komt een commerciële ruimte met een appartement en een studio.

Voor de ontwikkeling van het Boogplan is in juli 2017 een stedenbouwkundige invulling vastgesteld. Deze stedenbouwkundige invulling van het Boogplein is vertaald naar een Programma van Eisen (PvE), dat in januari 2018 door het college van burgemeester en wethouders is vastgesteld. Op basis van het PvE is een definitief ontwerp Boogplein opgesteld dat is vertaald in een bestemmingsplan. Het voorontwerp van dit bestemmingsplan heeft tot 2 juni 2020 ter inzage gelegen. De gemeente werkt nu aan het ontwerpbestemmingsplan.

Naar aanleiding van zienswijzen op het voorontwerp bestemmingsplan heeft de gemeente besloten nogmaals kritisch te kijken naar de parkeersituatie in de nieuwe situatie. Vraag daarbij is of vanuit de parkeersituatie bezwaren ontstaat die de centrumontwikkeling planologisch niet mogelijk maken.

1.2 Opgave

Specifiek heeft de gemeente behoefte aan een vergelijking tussen de parkeersituatie (parkeerbehoefte – benodigd aantal parkeerplaatsen) in de nieuwe situatie en die in de huidige situatie voor het Boogplein. Dit om te bepalen of in de nieuwe situatie de parkeerbehoefte van de ontwikkeling adequaat wordt opgelost, of dat aanvullende maatregelen nodig zijn.

Als resultaat wenst de gemeente een rapportage waarin de bevindingen ten aanzien van de parkeersituatie wordt beschreven (parkeerrapportage). Ook wil de gemeente een planologische doorvertaling van de parkeerrapportage ontvangen als input voor het ontwerpbestemmingsplan (parkeerparagraaf bestemmingsplan).

De gemeente Het Hogeland heeft Royal HaskoningDHV gevraagd deze parkeeranalyse uit te voeren. De resultaten van de werkzaamheden zijn opgenomen in deze rapportage.

1.3 Werkwijze

De werkzaamheden zijn uitgevoerd in drie stappen, zie tabel 1.

Stap	Toelichting werkzaamheden
Stap 1: Inventarisatie parkeersituatie en - behoefte huidige en nieuwe situatie	Ten aanzien van de huidige situatie is in beeld gebracht: ▪ Het aantal parkeerplaatsen in het plangebied (begrenzing bestemmingsplan Boogplein) ▪ Parkeerbezetting parkeercapaciteit in het plangebied In het voorontwerp bestemmingsplan is een berekening van de parkeerbehoefte in de nieuwe situatie opgenomen en een overzicht van het aantal te realiseren parkeerplaatsen. Op de berekening van de parkeerbehoefte is een 2nd opinion op uitgevoerd om te bepalen of deze aansluit bij de geplande ontwikkelingen
Stap 2: Vergelijking parkeersituatie huidige en nieuwe situatie	Op basis van de resultaten van stap 1 is een vergelijking uitgevoerd tussen de huidige en nieuwe situatie. De vergelijking geeft inzicht in het verschil tussen het benodigd aantal parkeerplaatsen en het aantal gerealiseerde parkeerplaatsen. Zo wordt duidelijk of in de nieuwe situatie voldoende parkeerruimte op de juiste plek wordt gerealiseerd. Indien dit niet het geval is, is inzichtelijk gemaakt of als gevolg hiervan een parkeerprobleem in het plangebied (of in de directe omgeving) valt te verwachten. Zo ja, dan is advies gegeven over eventuele aanvullende maatregelen.
Stap 3: Opstellen bestemmingsplanparagraaf	Op basis van de resultaten van het onderzoek is een bestemmingsplanparagraaf opgesteld over de huidige en toekomstige parkeersituatie. Deze bevat de resultaten van het onderzoek en dient als input voor het ontwerpbestemmingsplan.

Tabel 1 Toelichting werkwijze

1.4 Leeswijzer

De werkwijze uit hoofdstuk 1.3 vormt grotendeels ook de leeswijzer voor deze rapportage. De resultaten van stap 1 tot en met 2 zijn verwoord in hoofdstuk 2, 3 en 4. De bestemmingsplanparagraaf is toegevoegd in bijlage 4.

2 Inventarisatie huidige en toekomstige parkeersituatie

De huidige en toekomstige parkeersituatie is geïnterviewd voor het plangebied voor de herinrichting van het Boogplein in Winsum. De begrenzing van het plangebied komt overeen met die van het bestemmingsplan Boogplein (zie voor de begrenzing van het plangebied).

2.1 Huidige parkeersituatie

Parkeercapaciteit

In de huidige situatie betreft de parkeercapaciteit in het plangebied 98 openbare parkeerplaatsen:

- 58 parkeerplaatsen op het Boogplein/aanliggende Dorpsplein
- 27 parkeerplaatsen in de Praediniusstraat
- 13 parkeerplaatsen in de Hoofdstraat-Winsum (deel binnen plangebied)

Parkeerbezetting

De parkeerbezetting is gebaseerd op aangeleverde parkeermetingen uit juni en juli 2020 (bijlage 1). De geldende Corona-maatregelen in deze periode kunnen de parkeerbezetting hebben beïnvloed. Enerzijds is meer thuisgewerkt waardoor de aanwezigheid van bewoners mogelijk hoger was dan gebruikelijk. Anderzijds lag juist het aandeel bezoekers mogelijk lager. In een 'normale' situatie zonder Coronamaatregelen is dit juist andersom (wisselwerking). Dit geldt ook voor toeristen waarbij enerzijds sprake is van een daling (internationaal toerisme). Anderzijds is het aantal binnenlandse toeristen juist gestegen. Het is dan ook aannemelijk dat het effect van de Corona-maatregelen op de parkeerbezetting beperkt is. Daarom is op de gemeten parkeerdruk geen correctiefactor toegepast voor Corona.

Het onderzoeksgebied van de parkeermeting een groter gebied beslaat dan het plangebied voor de herontwikkeling van het Boogplein. Daarom is het onderzoeksgebied voor de parkeermeting met behulp van de meest actuele beelden op Cyclomedia StreetSmart passend gemaakt voor het plangebied. Het teveel aan parkeerplaatsen uit de parkeermeting is verrekend voor het plangebied.

Uit deze berekening volgt dat in het plangebied de gemiddelde parkeerbezetting 48% in de ochtend/middag en 31% in de avond bedraagt. Op piekmomenten (woensdagochtend en zaterdagmiddag) bedraagt de parkeerbezetting 59%. In bijlage 2 zijn de details van deze analyse opgenomen.

Verkeerskundig is sprake van knelpunten met de parkeercapaciteit als de gemiddelde parkeerbezetting 80% of hoger is. Op dat moment zijn bijna alle parkeerplaatsen bezet en ontstaat zoekverkeer naar de nog beschikbare parkeerplaatsen. Daarom wordt veelal geadviseerd om bij een gemiddelde parkeerbezetting van 80% onderzoek te doen naar maatregelen.

Geconcludeerd wordt dat de parkeercapaciteit in de huidige situatie voldoende is.

2.2 Toekomstige parkeersituatie

In de toekomstige situatie is sprake van een wijziging van de parkeersituatie op het Boogplein. Door de herinrichting van de openbare ruimte vinden wijzigingen plaats in het aantal en de locatie van parkeerplaatsen. Daarnaast worden appartementen en woningen gerealiseerd. Ook wordt commerciële bedrijfsruimte op het plein toegevoegd. Daardoor wijzigt ook de parkeerbehoefte in het plangebied.

Om te kunnen bepalen of na de herinrichting van het Boogplein sprake is van knelpunten met de parkeersituatie is in dit hoofdstuk inzicht gegeven in de toekomstige parkeercapaciteit en parkeerbehoefte.

Toekomstige parkeercapaciteit

Uit het voorontwerp bestemmingsplan en de ontwerptekeningen voor de toekomstige situatie blijkt dat wordt voorzien in 91 openbare parkeerplaatsen. Deze zijn als volgt verdeeld:

- 60 parkeerplaatsen op het Boogplein
- 9 parkeerplaatsen in de Hoofdstraat Winsum
- 22 parkeerplaatsen in de Regnerus Praediniusstraat

Voor de vrijstaande woningen die worden gerealiseerd geldt dat hier parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd.

Extra parkeerbehoefte in toekomstige situatie

In het voorontwerp bestemmingsplan¹ voor de herinrichting van het Boogplein is parkeerbehoefte voor de appartementen, woningen en commerciële ruimte berekend. Deze is bepaald op basis van CROW-kengetallen. In het voorontwerp bestemmingsplan is de parkeerbehoefte bepaald op 49 parkeerplaatsen, zie ook figuur 1. Het aantal van 49 parkeerplaatsen is gebaseerd op de gemiddelde parkeerkencijfers.

aantal/	functie	locatie	park. behoefte per functie	park.pl.	omschrijving		
bvo			min	max	gem.	tot.	CROW
19	appartementen	centrum	1.2	2.0	1.6	30	koop, appartement, duur
2	vrijst. koopwoningen	schil rond centrum	1.7	2.5	2.1	4	koop, huis, vrijstaand
410 m ² bvo	commerciële ruimte	centrum	3.2 ¹⁾	4.2 ¹⁾	3.7 ¹⁾	15	hoofdwinkelcentrum
totaal	totaal					49	

¹⁾ aantal parkeerplaatsen per 100 m² bedrijfsvloeroppervlakte

Figuur 1 Parkeerbehoefte nieuwe functies en voorzieningen Boogplein (bron: voorontwerp bestemmingsplan Boogplein)

Voor het op de juiste wijze bepalen van parkeerbehoefte is het van belang dat de juiste uitgangspunten worden gehanteerd. Uit gesprek met de gemeente is gebleken dat voor de berekening in het voorontwerp bestemmingsplan is uitgegaan van onjuiste uitgangspunten, in het bijzonder voor de typering van de appartementen, vrijstaande woningen en commerciële ruimte. Hiervoor zijn de volgende constatering gedaan:

- Appartementen
 - In het voorontwerp bestemmingsplan is uitgegaan van 19 koopappartementen in de dure prijssegment
 - Na overleg met de gemeente is gebleken dat de verdeling als volgt is:
 - 13 koopappartementen, prijssegment midden/duur
 - 6 huurappartementen (vrije sector), prijssegment midden

¹ https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.1966.BPW12010BEHE1her02-VO01/t_NL.IMRO.1966.BPW12010BEHE1her02-VO01.html

- Vrijstaande woningen
 - In het voorontwerp bestemmingsplan is uitgegaan van 2 vrijstaande koopwoningen
 - Na overleg met de gemeente is gebleken dat deze woningen vallen in het prijssegment midden/duur. Uitgangspunt is dat parkeren wordt opgelost op eigen terrein. Voor de vrijstaande woningen wordt daarmee geen rekening gehouden met een parkeerbehoefte in het openbare gebied
- Commerciële ruimte (410 m²)
 - In het voorontwerp bestemmingsplan is uitgegaan van een parkeerbehoefte van een hoofdwinkelcentrum.
 - Na overleg met de gemeente is gebleken dat de commerciële ruimte is bedoeld voor een dierenspeciaalzaak. Die invulling komt niet overeen met de typering hoofdwinkelcentrum. Specifieke parkeerkencijfers voor een dierenspeciaalzaak zijn niet beschikbaar vanuit het CROW. Het hanteren van parkeerkencijfers voor een woonwarenhuis/woonwinkel leidt tot een meer betrouwbare parkeerbehoefte voor de commerciële ruimte. De dierenspeciaalzaak wordt daarbij beschouwd als een detailhandelzaak met een breed assortiment op het gebied van dieren en dierenverzorging.

Uit de nadere analyse komt naar voren dat de parkeerbehoefte uit het voorontwerp bestemmingsplan niet overeenkomt met de daadwerkelijke uitwerking van de functies en voorzieningen. Op basis van de door de gemeente aangegeven uitgangspunten is daarom een nieuwe parkeerbehoefte berekend op basis van de CROW-kentallen. De parkeerbehoefte voor de vrijstaande woningen is hierin buiten beschouwing gelaten omdat hier op eigen terrein in wordt voorzien.

De resultaten hiervan zijn opgenomen in tabel 2. Binnen de CROW-kentallen wordt onderscheid gemaakt tussen minimale en maximale parkeerkencijfers, deze zijn opgenomen in de tabel. Op basis hiervan is ook de gemiddelde parkeerbehoefte berekend.

Functie	Typering t.b.v. CROW-kentallen	Aantal/ m ² bvo	Parkeerbehoefte per functie		
			Minimaal	Maximaal	Gemiddeld
Appartementen - koop	Niet stedelijk, centrum, midden/duur	13	13 (midden) – 16 (duur) parkeerplaatsen	24 (midden) – 26 (duur) parkeerplaatsen	18 (midden) – 21 (duur) parkeerplaatsen
Appartementen - huur	Niet stedelijk, centrum, vrije sector, duur	6	6 parkeerplaatsen	11 parkeerplaatsen	9 parkeerplaatsen
Commerciële ruimte	Warenhuis/winkel, niet stedelijk, centrum	410m ² bvo	5 parkeerplaatsen	7 parkeerplaatsen	6 parkeerplaatsen
Parkeerbehoefte			24 – 27 parkeerplaatsen	42 – 44 parkeerplaatsen	33– 36 parkeerplaatsen

Tabel 2 Actualisatie berekening parkeerbehoefte herontwikkeling Boogplein

Uitgaande van de gemiddelde parkeerkencijfers betreft de totale parkeerbehoefte van de geplande ontwikkelingen 33 tot 36 parkeerplaatsen. Ten opzichte van de parkeerbehoefte uit het voorontwerp bestemmingsplan is dat een verschil van vijf tot acht parkeerplaatsen. Daarmee is de parkeerbehoefte in de toekomstige situatie lager dan gehanteerd in het voorontwerp bestemmingsplan.

Om te bepalen of knelpunten met de parkeerbezetting ontstaan in de toekomstige situatie, wordt voor de analyse uitgegaan van een parkeerbehoefte van 36 parkeerplaatsen. Hiermee wordt aangesloten bij de gevolgde werkwijze in het voorontwerp bestemmingsplan.

Dit is de extra parkeerbehoefte als gevolg van de geplande ontwikkelingen. De extra parkeerbehoefte samen met de huidige parkeerbezetting levert de totale, toekomstige parkeerbezetting op.

3 Vergelijking huidige en toekomstige parkeersituatie

3.1 Parkeerbehoefte en -bezetting toekomstige situatie

Door de toekomstige parkeerbezetting toe te voegen aan huidige parkeerbezetting ontstaat inzicht in de toekomstige parkeerdruk in het plangebied. Zo wordt duidelijk of in de toekomstige situatie voldoende parkeerruimte op de juiste plek wordt gerealiseerd.

In hoofdstuk 1.1 is de huidige parkeerbezetting beschreven. De gemiddelde parkeerbehoefte bedraagt in de ochtend en middag 48% (47 geparkeerde voertuigen) en in de avond 31% (31 geparkeerde voertuigen). Op het piekmoment (59% bezetting) zijn in het plangebied 58 geparkeerde voertuigen geteld.

In tabel 3 is het effect op de parkeerdruk weergegeven van het toevoegen van de toekomstige parkeerbehoefte aan de huidige parkeerbezetting.

	Huidige parkeerbezetting	Toekomstige parkeerbehoefte	Aantal benodigde parkeerplaatsen (huidig _ toekomstig)
Parkeerdruk gemiddelde situatie (ochtend/middag)	47 parkeerplaatsen	36 parkeerplaatsen	83 parkeerplaatsen
Parkeerdruk pieksituatie	58 parkeerplaatsen	36 parkeerplaatsen	94 parkeerplaatsen

Tabel 3 Overzicht aantal benodigde parkeerplaatsen in toekomstige situatie

In de nieuwe situatie wordt voorzien in 91 parkeerplaatsen. Op basis van de informatie uit tabel 3 kan worden vastgesteld dat daarmee onvoldoende parkeercapaciteit wordt gerealiseerd ten behoeve van de geplande ontwikkelingen. De parkeerdruk bedraagt namelijk meer dan 90% in de gemiddelde situatie. In pieksituaties is sprake van een tekort aan parkeerplaatsen.

3.2 Externe factoren die parkeerbehoefte beïnvloeden

De toekomstige parkeerbezetting kan nog worden beïnvloed door externe factoren. Deze zijn hieronder toegelicht.

Dubbelgebruik parkeercapaciteit door bewoners en bezoekers

De parkeercapaciteit in het plangebied kan worden gebruikt door zowel bewoners en personeel als bezoekers. Gedurende de dag zijn bewoners en bezoekers op verschillende momenten aanwezig. Personeel parkeert veelal gedurende de openingstijden van de winkels en horeca. Dit betekent dat dezelfde parkeerplaats gedurende de dag door de verschillende gebruikers kan worden gebruikt. Binnen de verkeerskundige heeft dit dubbelgebruik.

Bij het bepalen van de toekomstige parkeerbehoefte is nog geen rekening gehouden met eventueel dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Dubbelgebruik van de parkeerplaatsen heeft tot gevolg dat de toekomstige parkeerbehoefte in de gemiddelde situatie lager is dan 43 parkeerplaatsen. Als de bewoners afwezig zijn, kunnen de parkeerplaatsen worden gebruikt door de winkelbezoekers.

Uit de aanwezigheidspercentages van het CROW volgt dat in de ochtend en middag 50% van de bewoners aanwezig is en dus gebruik maakt van een parkeerplaats. Voor detailhandel geldt dat in de ochtend 100% van de parkeerbehoefte benodigd is en in de middag 60%.

Dit betekent dat het aantal benodigde parkeerplaatsen 69 bedraagt in de gemiddelde ochtendsituatie en 67 in de gemiddelde middagsituatie. Ten opzichte van de beschikbare 91 parkeerplaatsen levert dit een parkeerdruk op van 75% in de ochtend en 74% in de middag. Daarmee is de gemiddelde parkeerdruk in de toekomstige situatie lager dan 80%. Bij een 80% bezetting zijn namelijk 73 parkeerplaatsen bezet.

De restcapaciteit is echter beperkt. Daardoor blijft de gemiddelde parkeerdruk, ook met dubbelgebruik, kritiek. De beschikbare capaciteit zal op het ene moment wel voldoende zijn om zoekverkeer te voorkomen en op een ander moment net niet.

Tijdens piekmomenten (conform parkeermeting: woensdagochtend en zaterdagmiddag) is dubbelgebruik van parkeerplaatsen slechts beperkt mogelijk. Dan maken bewoners en bezoekers tegelijkertijd gebruik van de beschikbare parkeerplaatsen. In die situaties is onvoldoende parkeercapaciteit aanwezig in het plangebied.

Geconcludeerd wordt dat dubbelgebruik van de beschikbare parkeercapaciteit niet leidt tot een verkeerskundig acceptabele eindsituatie. In de gemiddelde parkeersituatie is mogelijk precies voldoende parkeercapaciteit beschikbaar, op de piekmomenten is sprake van een tekort aan parkeerplaatsen.

Gebruik beschikbare parkeercapaciteit buiten plangebied

De omliggende straten direct buiten het plangebied beschikken ook over openbare parkeerplaatsen. In de parkeermeting van de gemeente is ook de parkeerdruk op die parkeerplaatsen gemeten. Volgens de parkeermeting ligt de bezettingsgraad in het overloopgebied woensdagochtend en zaterdagmiddag op circa 50%, op een totaal van 32 parkeerplaatsen. Hier is dus nog restcapaciteit aanwezig van circa 16 parkeerplaatsen.

Deze parkeerplaatsen bevinden zich binnen een acceptabele loopafstand van het Boogplein/Dorsplein (<300 meter). De vrije parkeerplaatsen kunnen daarmee als overloopgebied dienen voor degenen die in het plangebied geen parkeerplek kunnen vinden.

Op het moment dat de vrije parkeerplaatsen buiten het plangebied worden gebruikt door bezoekers of personeel van de winkels neemt de parkeerdruk in het plangebied af.

In principe zijn in en direct buiten het plangebied 123 parkeerplaatsen beschikbaar; 91 in het plangebied en 32 vrije parkeerplaatsen direct buiten het plangebied. Eerder is al geconstateerd dat in de praktijk de parkeerbehoefte in het plangebied 67 – 69 parkeerplaatsen betreft. In de omliggende parkeren bedraagt de parkeerbezetting circa 16 parkeerplaatsen. Daarmee is de parkeerbehoefte 83 – 85 parkeerplaatsen in het plangebied en de omliggende straten.

Ten opzichte van de beschikbare 123 parkeerplaatsen is de parkeerdruk daarmee onder de 80% (bij een parkeerdruk van 80% zijn 98 parkeerplaatsen bezet). Ook is daarmee sprake van voldoende restcapaciteit om een eventuele toename van de parkeerdruk op te vangen.

Geconcludeerd wordt dat de parkeercapaciteit in het plangebied en de omliggende straten voldoende is gezien de parkeerbehoefte, rekening gehouden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen en de beschikbare restcapaciteit.

Gebruik parkeercapaciteit door werknemers

In de gemeentelijke parkeermeting is geen onderzoek gedaan naar het parkeermotief (bewoners, bezoeker of werknemer). De verwachting is echter dat een deel van de geparkeerde voertuigen afkomstig is van werknemers van de omliggende winkels en/of voorzieningen. Deze voertuigen staan in principe de gehele dag (tot sluitingstijd) geparkeerd en bezetten daarmee veelal een plek voor (winkel)bezoekers.

Door afspraken te maken met winkeliers over het parkeren van werknemers buiten het plangebied (en wellicht de omliggende straten) blijft in het plangebied meer capaciteit beschikbaar voor bewoners en bezoekers. Zo kan de parkeercapaciteit in het plangebied worden verlaagd zonder dat dit ten koste gaat van de bereikbaarheid voor bewoners en bezoekers.

Duurzaamheid/alternatief vervoer

Volgens het CROW kan de vraag naar parkeerplaatsen worden beïnvloed door minder parkeerplaatsen aan te leggen, bijvoorbeeld door het aanhouden van een lager kengetal. Volgens het CROW leidt een parkeernorm van 10% tot 7,5% minder auto's. Doordat de kans op een parkeerplaats verkleint is men namelijk enerzijds eerder geneigd een alternatief te zoeken en bijvoorbeeld op de fiets of met het OV te komen. Anderzijds kan de overlast door parkeerders juist toenemen waardoor de leefbaarheid en het bereikbaarheidsimago van het gebied onder druk komt te staan, bijvoorbeeld door bewoners die graag zo dicht mogelijk bij hun woning willen parkeren. Een eventuele afname van de parkeervraag wordt dan ook alleen bereikt in een gereguleerde parkeeromgeving (betaald, parkeervergunning, blauwe zone).

Daarnaast wordt de vraag naar parkeerplaatsen beïnvloed door de aanwezigheid en kwaliteit van alternatieven: Wat is het alternatief en hoe aantrekkelijk is het om dit alternatief boven de auto te verkiezen? Met name voor afstanden <7,5 km (zeker met de opkomst van de e-bike) en ritten van/naar het centrum (winkelbezoek) is de fiets zeer geschikt. Maar fietsgebruik is niet alleen afhankelijk van afstand en reisdoel maar ook van kwaliteit: Het is algemeen bekend dat directe, veilige en comfortabele fietsroutes met voldoende en kwalitatief goede stallingsmogelijkheden bij de eindbestemming fietsgebruik stimuleren.

Het realiseren van minder parkeeraanbod kan leiden tot een afname in de parkeerbehoefte en vermindering van het autogebruik. Maar alleen in een gereguleerde parkeeromgeving en wanneer voldoende (kwalitatief goede) alternatieven beschikbaar zijn. De gemeente moet hierin zelf, in lijn met de ambities voor fiets- en OV-gebruik, een afweging maken.

Op basis van dit onderzoek is het niet mogelijk het effect hiervan op de parkeerbezetting te bepalen.

4 Conclusies en advies

4.1 Conclusie parkeersituatie herontwikkeling Boogplein

Op basis van de analyses en constateringën uit hoofdstuk 3 en 4 wordt geconcludeerd dat:

- In de huidige situatie de gemiddelde situatie (ochtend/middag reguliere werkdag) de parkeerdruk in het plangebied 31-48% bedraagt. In de huidige situatie is daarmee geen sprake van een knelpunt met de parkeercapaciteit. Ook is voldoende restcapaciteit beschikbaar. Dit is ook het geval in pieksituaties
- In de toekomstige situatie de gemiddelde parkeerdruk in het plangebied op basis van enkel de parkeerbehoefte en parkeercapaciteit circa 90% bedraagt en in pieksituaties >100%.

De parkeerbehoefte wordt echter beïnvloed door externe factoren. Dubbelgebruik door bewoners en bezoekers, de beschikbare capaciteit in de omliggende straten en het gebruik van de parkeerplaatsen door werknemers kunnen leiden tot een betere spreiding van de parkeerbehoefte over de dag en spreiding over de verschillende parkeerlocaties.

Dit kan ertoe leiden dat de parkeercapaciteit in het plangebied toch volstaat, zonder dat dit leidt tot nieuwe knelpunten met de parkeercapaciteit elders als gevolg van de herinrichting van het Boogplein Winsum.

Gezien bovenstaande kan op dit moment niet worden geconcludeerd dat voldoende of onvoldoende parkeercapaciteit wordt gerealiseerd. Cijfermatig lijkt de parkeercapaciteit net voldoende te zijn, maar gezien het dubbelgebruik door bewoners/bezoekers en de beschikbare capaciteit in de omliggende straten is de parkeercapaciteit mogelijk toch voldoende om de parkeerdruk in het plangebied structureel onder de 80% te houden.

Gezien de beschikbare restcapaciteit en afhankelijkheid van dubbelgebruik en de capaciteit in het omliggende gebied is het wenselijk de daadwerkelijke parkeerdruk in de toekomstige situatie te onderzoeken en monitoren. Dit om te bepalen hoe de parkeerdruk zich verhoudt ten opzichte van de grenswaarde van 80%. Op basis hiervan kan worden overwogen of aanvullende maatregelen wenselijk dan wel noodzakelijk zijn.

4.2 Advies

Gezien de mogelijkheid dat de gemiddelde parkeerdruk in de toekomstige situatie meer dan 80% bedraagt, wordt geadviseerd de volgende maatregelen te treffen, in geprioriteerde volgorde:

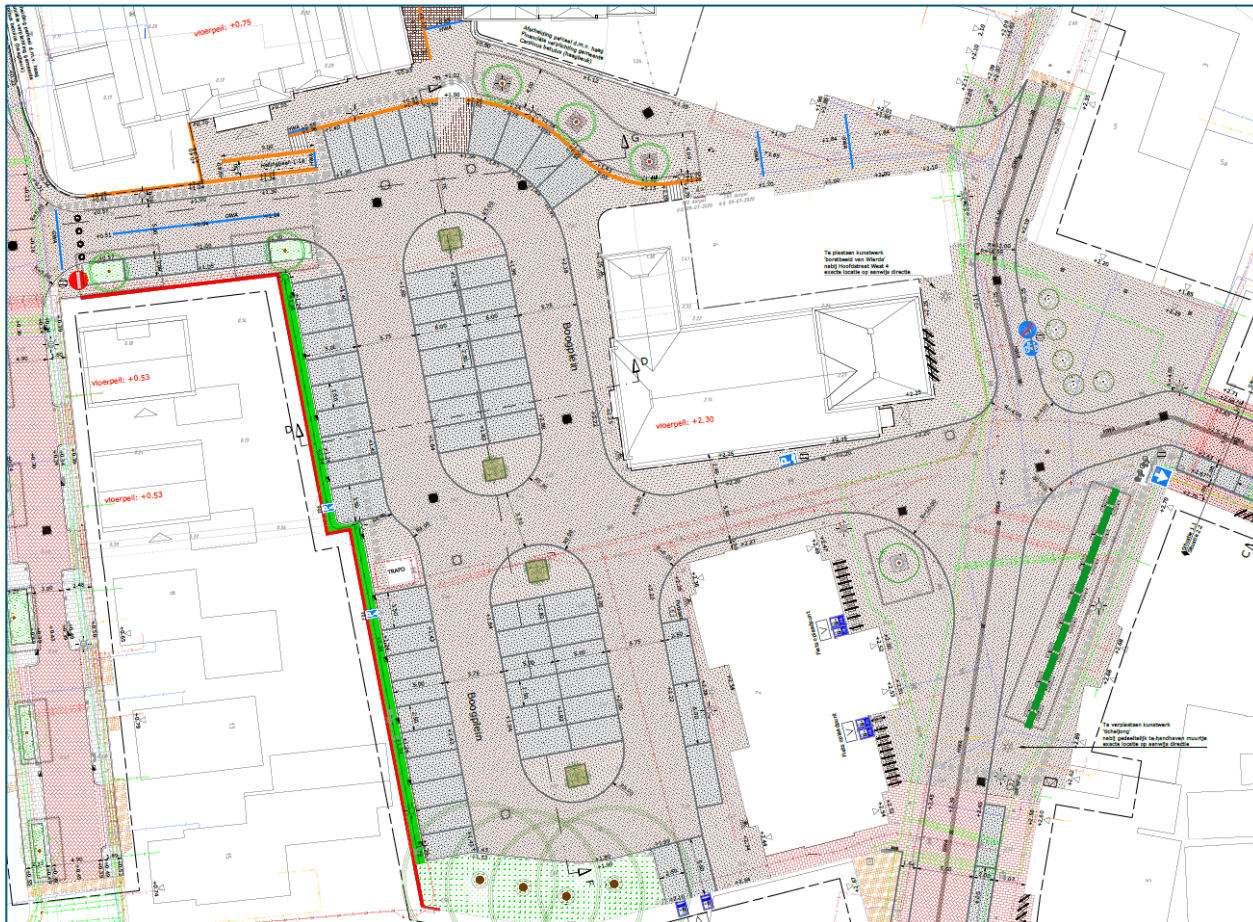
- Monitoren daadwerkelijke parkeerdruk in de toekomstige situatie. Dit om te bepalen of de parkeerdruk de grenswaarde van 80% structureel benaderd of overschrijdt
 Geadviseerd wordt om bij het onderzoek naar de parkeerdruk ook onderzoek te doen naar het parkeermotief. Dit om inzicht te krijgen welk aandeel van de geparkeerde voertuigen bewoners, bezoekers en werknemers betreft. Dit kan door naast de parkeerdruk ook de parkeerduur te meten. Op basis van de parkeerduur kan het parkeermotief worden bepaald
- Op basis van het onderzoek naar de parkeerdruk en het parkeermotief kunnen aanvullende maatregelen worden getroffen om de parkeerdruk structureel te verlagen. Dit kan bijvoorbeeld door het maken van afspraken met winkeleigenaren over de parkeerlocatie van winkelpersoneel of te investeren in de bereikbaarheid van het Boogplein per fiets en/of OV.

- Investerings in de bereikbaarheid van het Boogplein per fiets en/of OV kunnen ook al eerder plaatsvinden, bijvoorbeeld voor of gelijk met de herinrichting. Zo wordt vanaf het begin het gebruik van de fiets en OV worden gestimuleerd. Dit kan bijdragen aan het voorkomen van knelpunten met de parkeerdruk doordat meer bezoekers en/of personeel de fiets of het OV gebruiken in plaats van de auto.

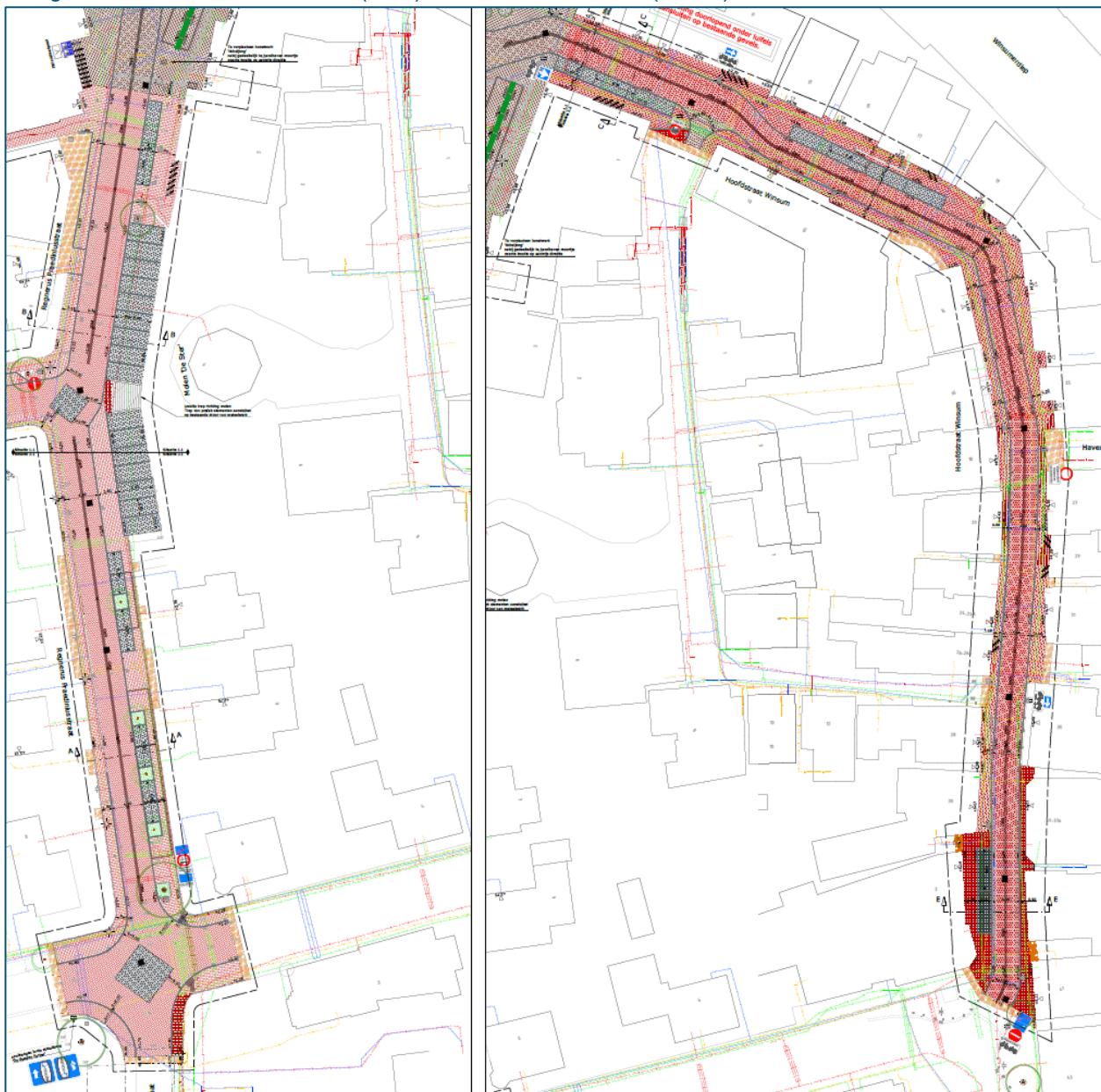
Als met deze maatregelen geen acceptabele parkeersituatie kan worden gecreëerd zijn meer rigoureuze maatregelen nodig om de parkeerdruk te verlagen. Dit betreft dan het uitbreiden van de parkeercapaciteit of het instellen van een parkeerregime (bijvoorbeeld blauwe zone). Deze maatregelen komen pas aan de orde op het moment dat andere maatregelen onvoldoende effectief blijken te zijn.

A1 Bijlage 1 Plangebied

Plangebied; deel Boogplein



Plangebied; deel Praediniusstraat (links) en Hoofdstraat-West (rechts)



A2 Bijlage 2 Resultaat parkeermeting

dag			wo	do	vr	vr	za	vr	za	zo	gem	%	
tijdstip		beschik- baar	11.30	11.00	11.00	11.30	11.30	11.15	11.00	11.00			
gebied	3	Boogplein/ Dorpsplein	58	36	31	22	25	32	26	29	ng	28,7	49,5
	2	Reg. Preadiniusstraat (noord)/ Kloosterstraat	37	17	17	18	20	15	13	14	ng	16,3	44
	4	Hoofdstraat W./ Geert Reinderstraat (oost)	22	12	9	16	17	14	15	12	ng	13,6	61,7
	1	G. Reinderstraat/ Reg. Praediniusstraat	32	18	13	12	12	17	11	ng	13,6	42,4	
totaal		149	83	70	68	74	73	71	66				
bezettingspercentage			55,7	47,0	45,6	49,7	49,0	47,7	44,3				

do	vr	ma	vr	za	zo	wo	za	zo	gem	%
17.00	12.30	15.00	14.30	15.30	15.00	12.00	15.00	15.00		
30	31	20	32	29	4	32	30	8	24	41,4
21	18	20	18	24	13	23	22	10	18,8	50,8
15	16	15	14	19	9	16	17	10	14,6	66,2
10	19	15	13	13	14	16	16	4	13,3	41,7
76	84	70	77	85	40	87	85	32		
51,0	56,4	47,0	51,7	57,0	26,8	58,4	57,0	21,5		

do	vr	vr	gem	%
20.00	20.00	20.30		
16	15	13	14,7	25,3
13	14	14	13,7	36,9
9	11	10	10	45,5
5	9	10	8	25
43	49	47		
28,9	32,9	31,5		

A3 Bijlage 3 Parkeerbezetting plangebied

Ochtend												
Hele gebied		Datum	10-6	11-6	12-6	26-6	27-6	3-7	4-7	5-7	Gem.	Piek
Capaciteit		Dag	wo	do	vr	vr	za	vr	za	zo		
98 *		Tijd	11.30	11.00	11.00	11.30	11.30	11.15	11.00	11.00		
		Bezetting	55	49	45	50	51	44	46	-	49	55
		%	57	50	45	51	52	45	47	-	50	57

Middag													
Hele gebied		Datum	11-6	12-6	15-6	26-6	27-6	28-6	1-7	4-7	5-7	Gem.	Piek
Capaciteit		Dag	do	vr	ma	vr	za	zo	wo	za	zo		
98 *		Tijd	17.00	12.30	15.00	14.30	15.30	15.00	12.00	15.00	15.00		
		Bezetting	54	54	43	53	58	19	58	56	21	46	58
		%	55	55	44	54	59	19	59	57	22	47	59

Avond							
Hele gebied		Datum	11-6	12-6	26-6	Gem.	Piek
Capaciteit		Dag	do	vr	vr		
98 *		Tijd	20.00	20.00	20.30		
		Bezetting	31	32	29	31	32
		%	31	32	30	31	32

*Correctie plangebied

Deelgebied	Capaciteit conform onderzoeksgebied parkeermeting	Capaciteit conform plangebied	Afwijking (%), toegepaste correctie op parkeermeting
Boogplein/Dorpsplein	58	58	n.v.t.
Preadiniusstraat	37	27	27%
Hoofdstraat-West	22	13	41%