



Parkeren HilversumEvaluatie

Parkeerbilans centrum Hilversum 2016

Parkeren Hilversum

Parkeerbalans centrum Hilversum 2016

revisie 4
19 januari 2016

Auteurs

P. Heuven

Opdrachtgever

Gemeente Hilversum - Beleid
Postbus 9900
1201 GM Hilversum

Inhoudsopgave

		Blz.
1	Inleiding	1
1.1	Werkwijze	1
1.2	Leeswijzer	1
2	Situatie 2015	3
2.1	Algemeen	3
2.2	Parkeerdruk weekdagen	4
2.3	Parkeerdruk zaterdag	6
2.4	Conclusie	7
3	Toekomstige situatie	8
3.1	Ruimtelijke ontwikkelingen (periode t/m 2025)	8
3.2	Parkeerbalans, toekomstig	9
3.3	Advies	10

1 Inleiding

Diverse ruimtelijke ontwikkelingen in en om het centrumgebied van Hilversum zullen de parkeervraag in het centrumgebied de komende jaren beïnvloeden. Zo is de gemeente bijvoorbeeld voornemens om het Langgewenst her in te richten waarbij een groot aantal parkeerplekken worden opgeheven, heeft de gemeente de ambitie om wonen in het centrum te stimuleren en heeft de ontwikkeling van het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) Huizen-Hilversum invloed op de beschikbare parkeercapaciteit. De indruk bestaat dat in de diverse parkeergarages voldoende capaciteit beschikbaar is om de extra parkeerdruk als gevolg van ontwikkelingen op te kunnen vangen. Een compleet en actueel beeld van de bestaande parkeerdruk ontbreekt echter.

1.1 Werkwijze

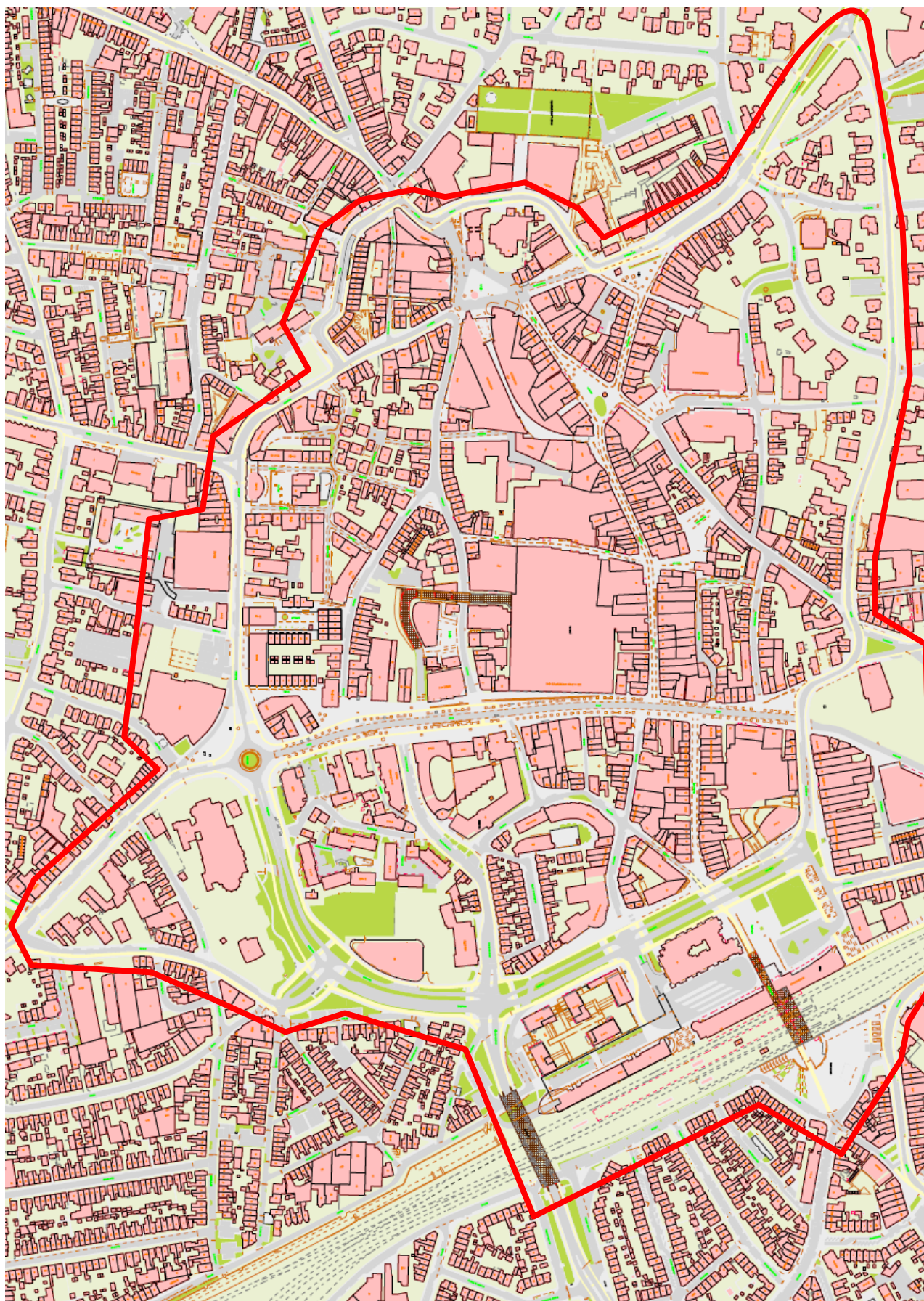
Om meer zicht te krijgen op het gebruik van de parkeervoorzieningen en de parkeerdruk in de stad wil de gemeente Hilversum een parkeeronderzoek laten uitvoeren. De werkzaamheden bestaan uit het in kaart brengen van de beschikbare parkeercapaciteit (per wegsectie en weghelft tussen wegaansluitingen) en het registreren van de parkeerdruk in het gehele onderzoeksgebied op alle openbare parkeergelegenheden (inclusief publieke parkeergarage):

- Nachtsituatie (00.00 – 6.00 uur)
- Werkdagmiddagsituatie (12.00 – 17.00 uur)
- Koopavondsituatie (18.00 – 20.30 uur)
- Zaterdagmiddagsituatie (12.00 – 17.00 uur)

Aan de hand van een inventarisatie van te voorziene ruimtelijke ontwikkelingen is vervolgens een doorkijk gegeven naar de toekomstige parkeerbehoefte en –capaciteit.

1.2 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 van deze rapportage geeft een korte beschrijving van de werkwijze. Hoofdstuk 3, 4 en 5 behandelen respectievelijk de infra-maatregelen uit de jaren 2008 tot en met 2010. Hoofdstuk 6 geeft tot slot een overzicht van de voorgestelde maatregelen en de financiële gevolgen.



Figuur 1:Onderzoeksgebied

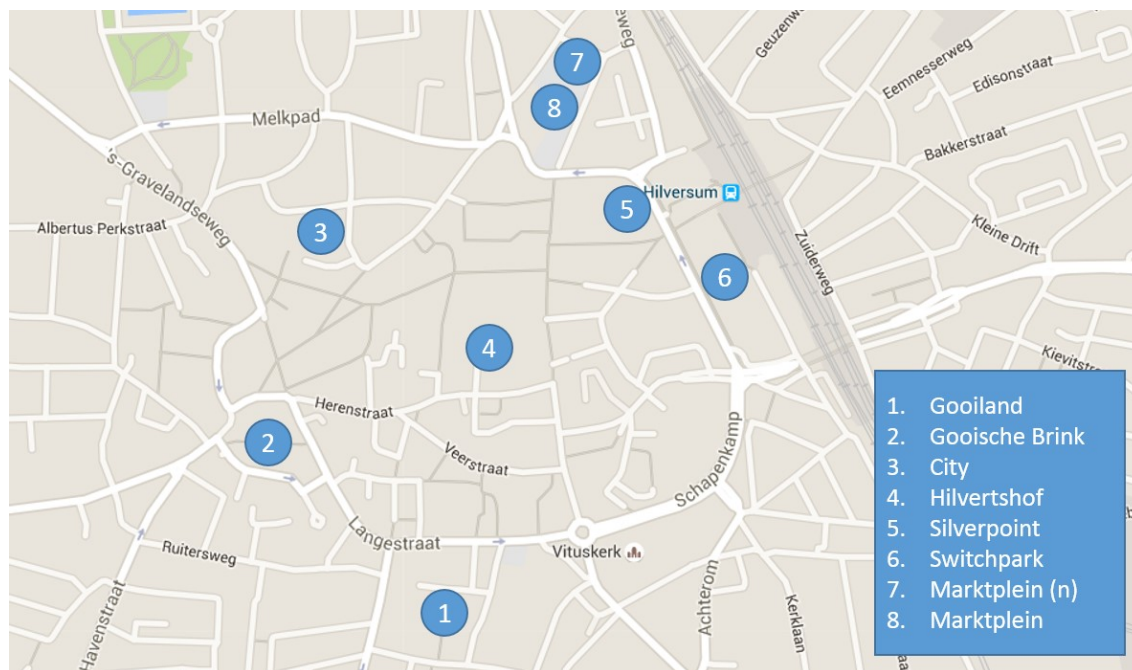
2 Situatie 2015

2.1 Algemeen

De parkeerdrukmetingen zijn verricht in week 39 en 40 tussen 19 en 26 september 2015. De hoogst gemeten parkeerdruk is waargenomen op een zaterdag (26 september). Ten tijde van deze meting waren in totaal 63% van de parkeervakken (maaiveld en gebouwde voorzieningen) bezet. Daarbij is wel sprake van grote verschillen tussen de verschillende locaties: De drukst bezette garage is de Hilvertshof van Q-park met een bezetting van meer dan 80%¹ op zaterdag (hoogste gemeten bezetting bedroeg 83%). Ook het noordelijke deel van het Marktplaats kent op zaterdagen (marktdag) een bezetting van meer dan 80 %.

		Datum->	za_19	di_22	wo_23	do_24	za_26
		Tijd->	12-17 uur	12-17 uur	0-6 uur	18-20.30 uur	12-17 uur
nr	Locatie	Capaciteit					
1	1. Gooiland / Koningshof	345	73	83	22	69	197
2	2. Gooische Brink	393	282	220	69	270	284
3	3. City Parking	392	167	128	2	114	194
4	4. Q-park Hilvertshof	539	429	155	1	283	451
5	5. Q-park Silverpoint	297	113	84	0	60	159
6	6. Switchpark	212	18	74	9	27	22
7	7. Markterrein (n) (aansluitend aan marktterrein)	120	124	43	54	90	105
8	8. Marktterrein	160	gesloten	gesloten	gesloten	107	gesloten
	Maaiveldparkeerplekken	687	390	403	388	423	477
	Totale	3145	1596	1190	545	1443	1889
	% bezetting (huidig)	3145	53%	40%	18%	46%	63%

Tabel 1: Parkeerbalans 2015: Parkeercapaciteit en bezetting op verschillende momenten in week 39 en 40



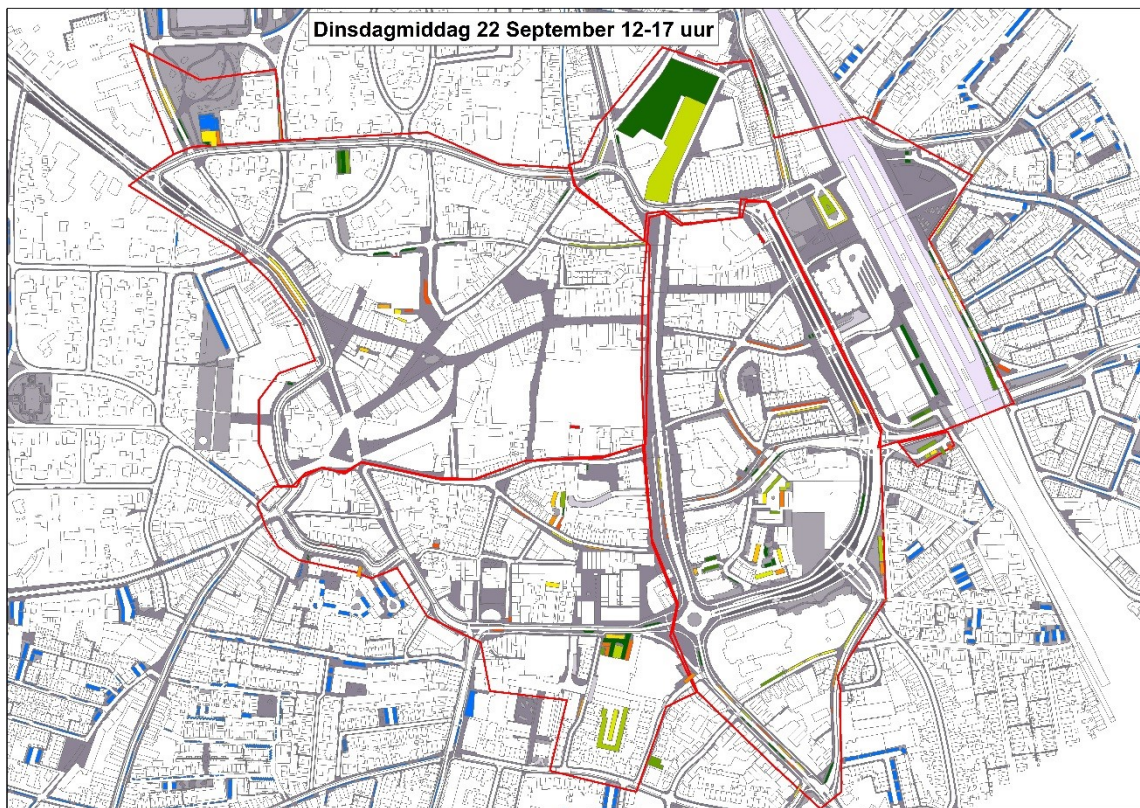
Figuur 2: Grote parkeerlocaties en -garages in centrum Hilversum²

¹ Wanneer de parkeerdruk niet hoger is dan circa 80% is er voldoende parkeercapaciteit aanwezig en ontstaat maar een beperkte hoeveelheid zoekverkeer. De kans dat bezoekers van het centrum een vrije parkeerplaats kunnen vinden is dan nog voldoende groot. In garages kan, in verband met de aanwezigheid van een parkeerwijzigingssysteem (vol-vrij), een hogere parkeerbezetting worden aangehouden omdat hierdoor de kans op zoekverkeer afneemt.

² Switchpark Stationsplein Hilversum: Parking + Protection beheert met Switchpark de leegstand in de parkeergarage onder het stationsplein te Hilversum. De capaciteit is eigenlijk bestemd voor de omliggende kantoorbebouwing.

2.2 Parkeerdruk weekdagen

Naast de eerder genoemde grotere parkeerlocaties en –garages bevinden zich verspreid door het centrum in het onderzochte gebied in totaal 687 parkeerplekken op maaiveld. Dit is exclusief 165 plekken bestemd voor laden en lossen, invalideparkeren, taxi's, autodelen, bezoekersparkeren bedrijfslocaties, privéparkeerplekken op maaiveld. Op zaterdagmiddag is de parkeerdruk op maaiveld met 69% het hoogst. De aanwezigheid van zowel bewoners (vergunninghouders) als binnenstads- en marktbezoekers is hier vermoedelijk debet aan. De totale parkeerdruk (maailveldplekken + parkeergarages) bedroeg, zoals eerder aangegeven, in totaal 63%. Onderstaande afbeeldingen geven een indruk van de parkeerdruk op verschillende momenten in de week:



Figuur 3: Parkeerdruk op dinsdag 22 september tussen 12-17 uur

Dinsdag 22 september (kantooruren, werkdag)

Op dinsdag 22 september (reguliere werkdag) bleek circa 59% van de straatparkeerplekken bezet. De bezetting is hoger op straatparkeerlocaties in de directe omgeving van het kernwinkelgebied. De Gooische Brink is met een bezetting van 56% de drukst bezette parkeergarage.

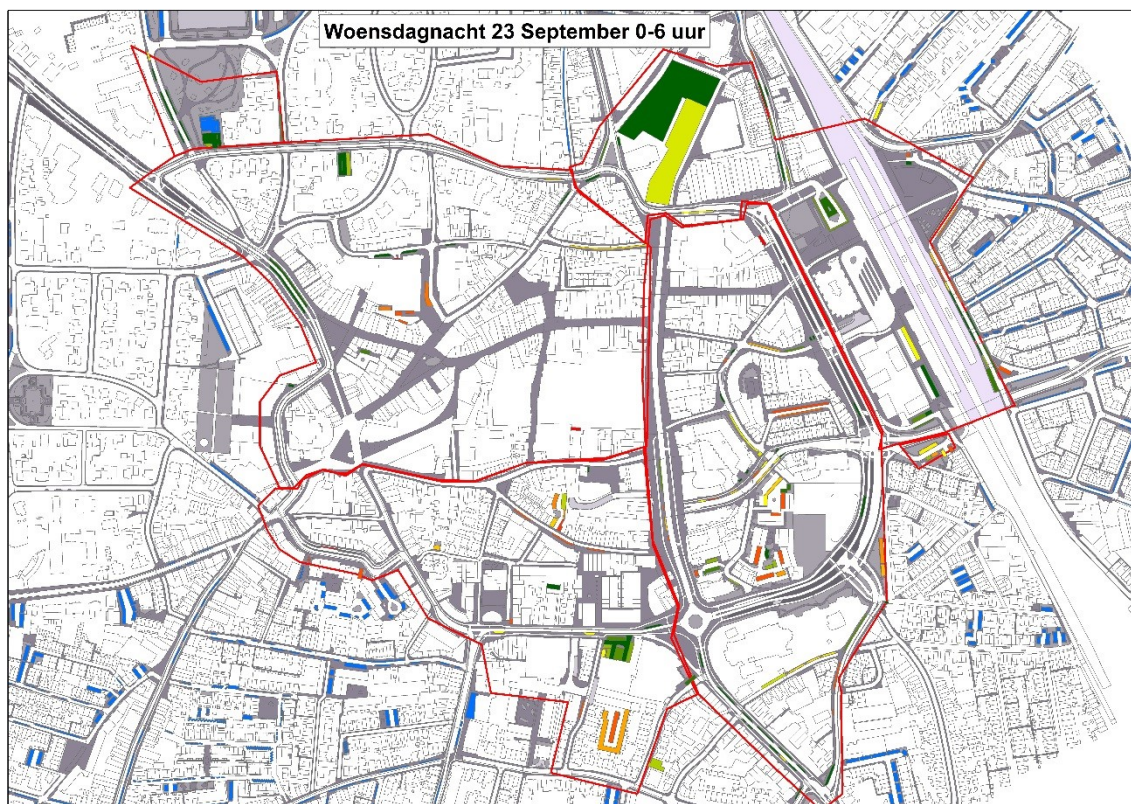
Woensdag 23 september (nachtperiode)

Op woensdagnacht 23 september bleek is gemiddeld 56% van de straatparkeerplekken bezet. De bezetting is logischerwijs het hoogst in deelgebieden met relatief veel woningen. Van de grotere parkeerlocaties is kent het noordelijke deel van het Marktplaats met de hoogste bezetting (45% van de parkeerplekken zijn bezet).

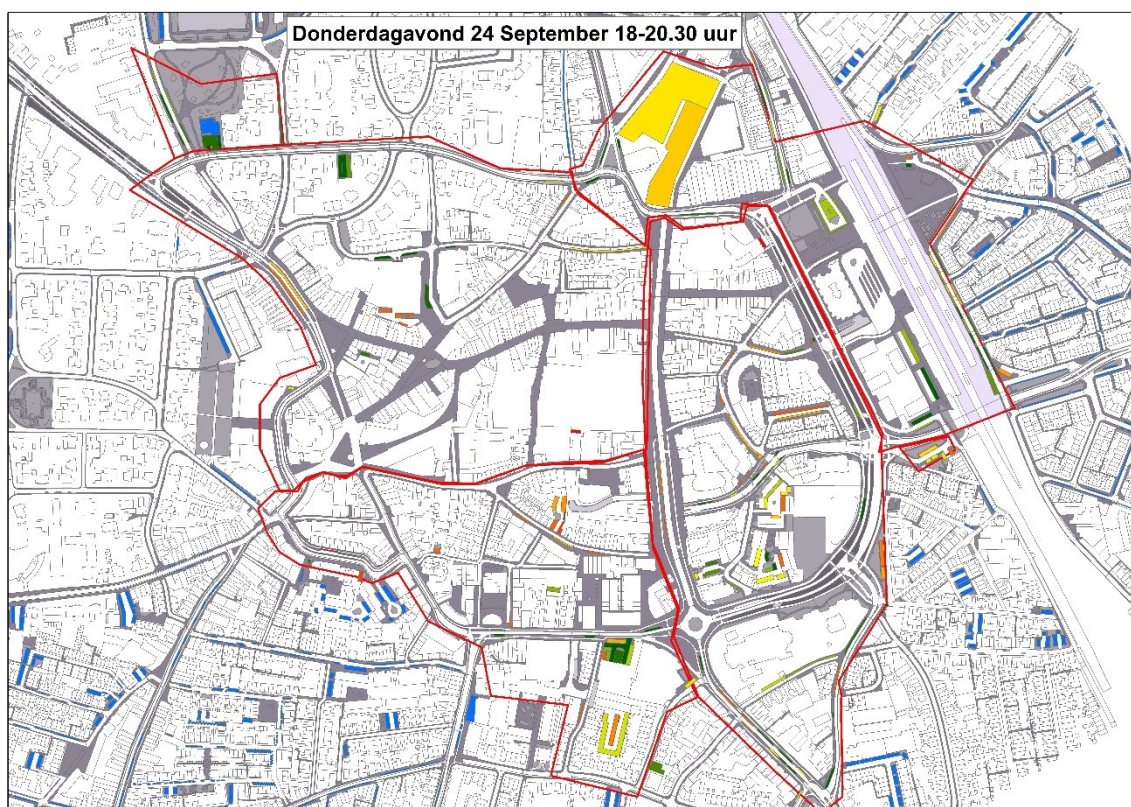
Donderdag 24 september (koopavond)

Ook op donderdagavond bleken gemiddeld 62% van de straatparkeerplekken bezet. Op de grotere parkeerlocaties is de hoogte parkeerdruk gemeten op het Marktplaats (75% van de plekken waren bezet).

Door de week is de parkeerdruk dus het hoogst op de koopavond. Dit is in verband met de aanwezigheid van zowel bewoners als binnenstad bezoekers ook niet verwonderlijk.



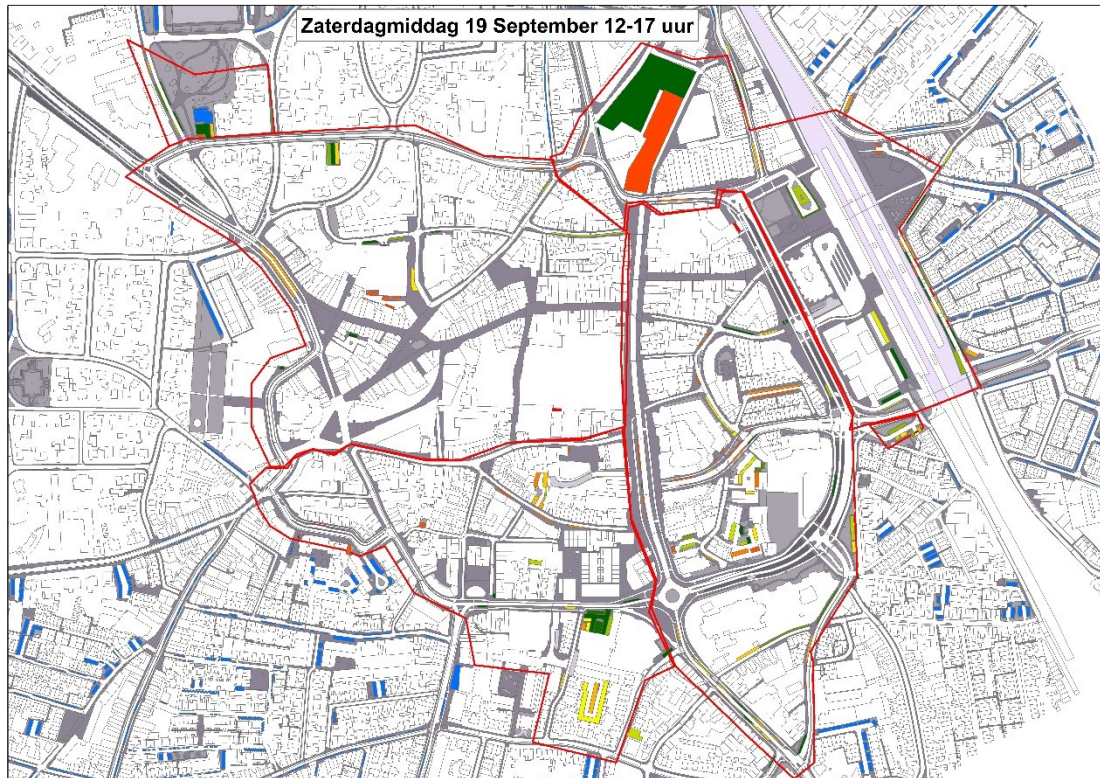
Figuur 4: Parkeerdruk op woensdagnacht 23 september 2015



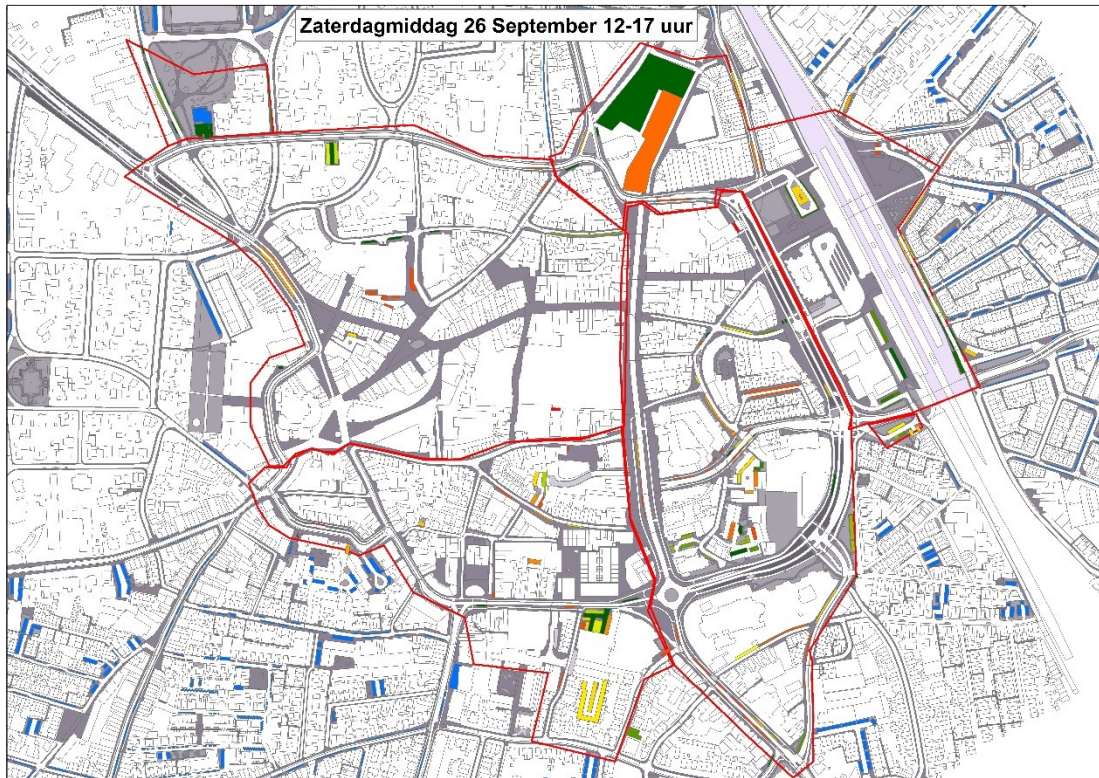
Figuur 5: Parkeerdruk donderdagavond 24 september 2015 (koopavond)

2.3 Parkeerdruk zaterdag

Om de betrouwbaarheid van het onderzoek te vergroten is de zaterdagmiddagmeting op twee verschillende dagen uitgevoerd:



Figuur 6: Parkeerdruk zaterdag 19 september 2015



Figuur 7: Parkeerdruk zaterdag 26 september 2015

Uit de meting blijkt een relatief groot verschil tussen de gemeten parkeerdruk op de twee zaterdagen. De gemiddelde parkeerbezetting bedroeg op 19 september 53% tegen 63% op 26 september.

Op de drukste zaterdag bleek is gemiddeld 69% van de straatparkeerplekken bezet. Er zijn geen specifieke gebieden aan te wijzen waar de parkeerdruk op straat relatief hoger is. Het noordelijke deel van het Marktplaatsplein en de Hilvertshofgarage kennen, zoals eerder aangegeven, een bezetting van meer dan 80%. Ook de Gooische Brinkgarage wordt met een bezetting van 72% relatief goed benut.

2.4 Conclusie

Per saldo is, op basis van de huidige parkeervraag en het –capaciteit, sprake van een forse overcapaciteit aan parkeerplekken in het centrum van Hilversum. De parkeerdruk verschilt hierbij wel sterk per locatie. Op een tweetal locaties: de Hilvertshof en het noordelijke deel van het Marktplaatsplein, zijn op piekmomenten (te) hoge parkeerbezettingen gemeten van meer dan 80%. Andere terreinen en garages laten daarentegen (ook op piekmomenten) een forse onderbezetting zien.

Ook de parkeerdruk op het maaiveld (straatparkeerplekken) verschilt per locatie. Toch is ook daar, vermoedelijk als gevolg van de tariefstelling en het vergunningenregime, sprake van onderbenutting met een maximale parkeerdruk (op zaterdagen) van 69%.

3 Toekomstige situatie

3.1 Ruimtelijke ontwikkelingen (periode t/m 2025)

Om een beeld te krijgen van de toekomstige parkeerbehoefte en –capaciteit is een inventarisatie gemaakt van alle geplande ruimtelijke ontwikkelingen in en om het centrum van Hilversum. Onderstaande tabel geeft een overzicht van deze ontwikkelingen en de verwachte effecten op de parkeervraag gedurende de dag, avond en nachtelijke periode. Hierbij is geen onderscheid gemaakt tussen de dagen in de week. De extra te verwachten parkeervraag geeft in dit opzicht een worst-case inschatting.

Aspect / ontwikkeling	Effect op parkeer-capaciteit	Effect op parkeerbehoefte			Periode	Toelichting
		Dag	Avond	Nacht		
Herinrichting Langgewenst	-200	0	0	0	2016	Van de 290 plekken worden er 200 opgeheven bij de herinrichting van het Langgewenst
Wonen boven winkels (betreft 50 woningen)						Ingezet wordt op meer wonen boven winkels. Aangezien de mensen die boven de winkels wonen veelal een lagere parkeerbehoefte hebben, kunnen ze hun parkerenorm afkopen. Degene die wel behoefte hebben om te parkeren zullen parkeerplaatsen in/rond het centrum innemen, waardoor de capaciteit afneemt.
Transformatie (kantoorbestemming naar woningen)						De bedoeling is dat de komende jaren enkele leegstaande kantoorpanden in het centrum (deels) omgebouwd gaan worden tot woningen. Dit zorgt voor meer bewoners in het centrum, dus meer parkeerbehoefte
Bleu Circle	0	0	0	0	2016	Bedrijf (200 medewerkers) vertrekt, op termijn wordt een nieuwe invulling verwacht
Studio s'Gravelandseweg 15	0	10	15	15	2017	Woonfunctie zonder parkeervoorziening (circa 10 woningen)
ING locatie	0	2	5	5	2018	Circa 40 woningen, bewoners parkeren op eigen terrein, bezoekers elders
Oude Torenstraat	0	2	3	3	2018	Circa 20 woningen, bewoners in bestaande parkeergarage, bezoekers elders
Postkantoor	0	2	3	3	2018	Circa 20 woningen, bewoners in bestaande parkeergarage, bezoekers elders
Noordse Bosje	0	2	3	3	2018	Circa 20 woningen, bewoners in bestaande parkeergarage, bezoekers elders
Parkeerterrein Gooiland	-40	2	3	3	2018	Parkeerterrein wordt bouwlocatie (onderwijsfuncties in plint, daarboven woningen (parkeren eigen terrein, bezoekers elders)
Aloysiuschool	0	2	5	5	2018	Schoolgebouw krijgt woonfunctie (circa 40 woningen, bezoekers parkeren elders)
Schapenkamp 110	0	10	30	30	2018	Kantoorgebouw krijgt woonfunctie (25 woningen, geen eigen parkeervoorzieningen)
Oude bioscoop	0	2	12	12	2018	Transformatie oude bioscoop naar horeca + 6 woningen (geen eigen parkeervoorzieningen)
Nefkens	0	2	0	0	2018	Garage/dealer krijgt woonfunctie (25 woningen parkeren op eigen terrein)
KvK locatie	0	2	0	0	2020	KvK locatie mag worden herbestemd met woonfunctie (parkeren op eigen terrein)
Vestiging Primark / herinrichting Hilvertshof	0	10	10	0		De vestiging van de Primark en de herinrichting van de Hilvertshof zullen waarschijnlijk meer mensen richting het centrum van Hilversum trekken. Deze mensen kunnen parkeren in de parkeergarage Hilvertshof, en zullen ook voor een groot deel met de trein en fiets komen, omdat de grootste doelgroep van de Primark nog niet geen auto heeft (pubers).
Evenementen (hoofdzakelijk weekend, wel gedurende dag, avond en nacht) wisselend lokaal, regionaal of landelijk (open studiodagen) karakter. Er is een aanname gedaan over de structurele gemiddelde extra parkeerbehoefte.	0	50	50	50	2025	Hilversum kent een enorme stijging van het aantal evenementen. In 2013 konden Hilversummers genieten van ruim 100 evenementen en in 2014 waren het ruim 170. Er werden afgelopen jaar tal van verschillende evenementen georganiseerd. Er was echt voor ieder wat wils. We hadden onder meer 20 culturele feesten, 5 mediagerelateerde evenementen, 14 muziekfeesten, circa 29 sportevenementen en 50 markten of braderieën. Natuurlijk moeten we de bekende volksfeesten zoals bijvoorbeeld Sinterklaas en Koningsdag niet vergeten. Het waren niet allemaal grote feesten. Hilversum kent vooral een groot aantal kleinschalige evenementen. Bij de muziekfeesten is vooral een verschuiving te zien van grootschalige naar meer intiemere feesten. Ook komend jaar valt er weer een heleboel te beleven. Bij de gemeente zijn al 65 evenementen aangemeld.
Klantvriendelijker parkeerbeleid: Beperken parkeerduur (tot 21.00 uur ipv 24.00 uur)	0	0	20	20	2017	Rondom centrum zal (met name in avonduren) nog sprake zijn van verdringingseffecten. Deze effecten nemen af als gevolg van een klantvriendelijker parkeerbeleid. Met name op maandag zal een (beperkt) effect waartoe nemen zijn
Autobezit	0	0	-50	-50	2025	Initiatieven in het kader van autodelen (Greenwheels, Snappcar...etc.) verminderen de noodzaak om een auto te bezitten. In Hilversum zijn deze effecten nog zeer beperkt (85 deelnemers aan het Snappcar initiatief). Op lange termijn is mogelijk een groter effect te verwachten. De parkeernormen in het centrum spelen hier al op in (vanuit ontwikkelaars is al de wens uitgesproken om uit te gaan van een 0 norm omdat er onder huurders eenvoudigweg geen / zeer beperkt vraag is naar eigen parkeerruimte (ook ivm de daarmee gemoeide kosten).
Private parkeerterreinen en garages (leegstand)						
UAV	0	0	0	0		Sloop- nieuwbouwplan
Teleaangebouw	0	0	0	0		Ingevuld door Canal Digitaal
Gooi en Om	15	0	0	0		Leegstand ivm laag autobezit onder bewoners (15 plekken)
Bezoekersaantallen centrumgebied						
Scenario: beperkte toename (+5%)	0	70	50	0	2020	(Totale parkeercapaciteit van 2458 plekken in parkeergarages wordt op piekmomenten nu (anno 2015) voor 57% bezet). Bij 5% extra bezetting zijn circa 70 voertuigen extra te verwachten.
Ambitie: +25% bezoekers in deze collegeperiode (tov basisjaar 2014)	0	350	250	0	2020	(Totale parkeercapaciteit van 2458 plekken in parkeergarages wordt op piekmomenten nu (anno 2015) voor 57% bezet). Bij 25% extra bezetting zijn circa 350 voertuigen extra te verwachten.

HOV						Als gevolg van de realisatie van het HOV komen in totaal 233 parkeerplekken te vervallen. De plannen voorzien in fysieke compensatie van 16 parkeerplekken. Per saldo worden dus 217 parkeerplekken opgeheven. De overige parkeercapaciteit kan vooralsnog niet fysiek worden gecompenseerd binnen het HOV project.
P+R	-63	-70	0	0	2020	De huidige P+R bij het NS station kent een bijzonder lage bezetting (maximaal 10 van de 80 plekken wordt bezet). Vanuit NS is de ambitie uitgesproken om het P+R gebruik te versterken (en zelfs een grotere P+R voorziening van 200 plekken te realiseren). De vraag is wel of een dergelijke ambitie reëel is. Met het instellen van 2 richtingsverkeer op de Schapenkamp en andere circulatiemaatregelen rondom het centrumgebied wordt de P+R voorziening in ieder geval wel beter bereikbaar vanuit de verschillende woon- en werkgebieden. De beperkte hemelsbrede afstand maakt gebruik van P+R binnen Hilversum echter minder waarschijnlijk. De P+R zal daarom vermoedelijk met name een functie vervullen voor woonkernen rondom Hilversum. Daarbij wordt vanuit de Structuurvisie ook ingezet op onderzoek naar een P+R voorziening aan de rand van de stad (Arenapark, Zorgpark). Een grootschalige P+R voorziening bij Hilversum centraal lijkt daarbij steeds minder in beeld.
Wandelpad	-91	0	0	0	2020	Parkeerplekken worden momenteel gehuurd door politie
Overige openbare ruimte	-3	0	0	0	2020	3 plekken thv het Teleac gebouw
Ontwikkelingen stationsgebied	-40	0	0	0	2025	Bij herontwikkeling stationsomgeving gaan ongeveer 15 parkeerplaatsen verloren in de Stationsstraat, ongeveer 25 parkeerplekken in Koninginneweg (als gevolg van invoering 2-richtingenverkeer). Op Koninginneweg zijn er mogelijkheden tot parkeren op eigen terrein, maar deze zijn voor een groot deel voor medewerkers van de Vorstin. De nieuwe functies in het Stationsgebied voorzien in principe wel in de eigen parkeerbehoefte.
Afval ondergronds	-19	0	0	0	2016	Verloren parkeerplaatsen door het plaatsen van ondergrondse afvalcontainers. Gaat waarschijnlijk minder worden, maar het maximum aantal verloren parkeerplekken ligt op 19: 2 plekken op de Koninginneweg, 2 Naarderstraat/Honingstraat, 2 Brinkweg, 2 Havenstraat/Elleboogstraat, 2 Havenstraat thv nr 93, 1 Ruitersweg/Zadelstraat, 3 Gijbsbrecht van Amstelstraat, 1 Kleine Drift/Prof Donderstraat, 2 Lareneweg thv 2, 1 Koningstraat/Zadelstraat, 1 Haverstraat (appartementencomplex)
1000 bomenplan	-10	0	0	0	2017	De ambities van het 1000 bomenplan hebben ook invloed op de parkeercapaciteit op maaiveld in het centrumgebied (binnen de ring). Per saldo vervallen naar verwachting maximaal 10 parkeerplekken
Herinrichting Emmastraat / Gooilandplein	-13	0	0	0	2017	Er zijn op dit moment in het stuk 1-richting ongeveer 27 parkeerplekken. Hiervan komt bij herinrichting circa de helft (13 plekken) te vervallen. Compensatie bij Kerk of in openbare ruimte is niet mogelijk.
Totaal	-464	378	359	99	2025	

Tabel 2: Overzicht geplande ruimtelijke ontwikkelingen en effect op parkeervraag en –aanbod

Indien we alle ontwikkelingen op een rij zetten dan zien we dat, als gevolg van onder meer het gedeeltelijk opheffen van de parkeermogelijkheden op het Marktplein, in en om het centrum in totaal 464 parkeerplekken zullen verdwijnen.

Daarnaast is een toename van de parkeerbehoefte te verwachten. Deze verschilt voor de verschillende dagperiodes en is ook mede afhankelijk van de verwachte groei van het aantal binnenstadsbezoekers: uitgaande van de politieke ambitie om nog deze collegeperiode een toename van het aantal binnenstadsbezoekers te realiseren van 25% (ten opzichte van 2014) zal de parkeerbehoefte met 378 plekken toenemen. Gaan we uit van een lager groeiscenario van bijvoorbeeld 5% dan is een toename van 98 plekken te verwachten. De beschikbaarheid van parkeerruimte neemt hierdoor (op een maatgevende zaterdag) daarmee af met:

- Maximaal $464 + 378 = 842$ plekken (hoog scenario)
- Minimaal $464 + 98 = 562$ plekken (laag scenario)

Deze aantallen geven een bandbreedte van de te verwachten extra parkeerbehoefte of -druk.

3.2 Parkeerbilans, toekomstig

Als gevolg van de geplande ontwikkelingen neemt de parkeercapaciteit af met maximaal 464 plekken. De totale parkeercapaciteit in Afhankelijk van het scenario (hoog of laag) ziet de parkeerbilans er als volgt uit:

Balans (gebouwde voorzieningen)	Capaciteit	Bezetting	%	Restcapaciteit (obv 80% bezetting)
Saldo: maximaal te verwachten extra parkeerdruk (obv 25% extra binnenstadsbezoekers tov 2015)	2521	1790	71%	226,8
Saldo: minimaal te verwachten extra parkeerdruk (obv 5% extra binnenstadsbezoekers tov 2015)	2521	1510	60%	506,8

Tabel 3: Toekomstige parkeerbilans bij effectivering toekomstige ontwikkelingen, op basis van doorrekening maatgevende zaterdag 2015

Bovenstaande tabel laat zien dat, bij effectuering van alle geplande toekomstige ontwikkelingen, de parkeerdruk in het centrumgebied nog ruim onder de streefgrens van 80%³ blijft.

Vanuit het streven om het parkeren op maaiveld te ontmoedigen en de benutting van parkeercapaciteit in garages te verbeteren, kan bij de bepaling van de toekomstige parkeerbalans ook enkel gekeken worden naar de parkeercapaciteit op de grotere locaties (parkeergarages + Marktpluin noord). Hierbij ontstaat het volgende beeld:

Balans (gebouwde voorzieningen)	Capaciteit	Bezetting	%	Restcapaciteit (obv 80% bezetting)
Saldo: maximaal te verwachten extra parkeerdruk (obv 25% extra binnenstadsbezoekers tov 2015)	1834	1790	98%	-322,8
Saldo: minimaal te verwachten extra parkeerdruk (obv 5% extra binnenstadsbezoekers tov 2015)	1834	1510	82%	-42,8

Tabel 4: Toekomstige parkeerbalans bij effectuering toekomstige ontwikkelingen waarin de extra parkeervraag geheel wordt opgevangen in bestaande parkeergarages, obv doorrekening maatgevende zaterdag 2015

In geval het verlies aan parkeercapaciteit en de toename van de parkeervraag geheel in parkeergarages opgevangen moet worden is in zowel het hoge als lage scenario (sterke toename van het aantal binnenstad bezoekers) een parkeerdruk van meer dan 80% te verwachten.

3.3 Advies

In een 'worst case' scenario ontstaat in potentie op piekmomenten⁴ een parkeerdruk van meer dan 90% in de parkeergarages in het centrumgebied van Hilversum. De maximaal te verwachten parkeerdruk van 98% hoeft echter geen problemen te geven omdat:

- Met het parkeerverwijssysteem binnenstadsbezoekers goed naar een vrije parkeerplek geleid kunnen worden;
- Door deelname aan het project 'open parkeerdata' automobilisten real time geïnformeerd kunnen worden over de locatie van vrije parkeerplekken in de stad;
- Er wordt nagedacht over mogelijkheden om parkeerplekken vooraf te reserveren;
- Een hoge parkeerdruk ook kan leiden tot andere mobiliteitskeuzes;

Aandachtspunt vormen met name de garages die in de huidige situatie al een hoge parkeerdruk kennen: Hilvertshof, Marktpluin (noord) en de Gooische Brink. Met een toename van binnenstadsbezoekers zal in eerste instantie met name de druk op deze populaire parkeergelegenheden toenemen. Ook is in de berekening nog geen rekening gehouden met het wegvallen van de 'Switchparkformule' en is aangenomen dat de leegstand in deze parkeergarage een structureel karakter heeft (bij invulling van leegstaande kantoorfuncties zou deze capaciteit kunnen komen te vervallen). Ook moet de kanttekening worden geplaatst dat er, bijvoorbeeld rond de kerstinkopen, momenten zullen zijn dat de parkeerdruk nog hoger zal liggen. Verder kan op de beschikbaarheid van parkeerruimte in parkeergarages die niet in gemeentelijk beheer zijn ook moeilijk worden gestuurd. Op termijn zal daarom wellicht serieuzer gekeken moeten worden naar overloopvoorzieningen: Bij voorbeeld een eventuele P+R voorziening aan de rand van de stad.

Tot slot is ook de leegstand in andere parkeergarages (bijvoorbeeld de Gooilandgarage) een punt van aandacht. De huidige lage bezetting betekent in zekere zin kapitaalvernietiging. Het opvangen van de extra parkeerbehoefte van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in juist deze parkeervoorzieningen verdient logischerwijs de voorkeur. Daar is wel een goede samenwerking met de private parkeergarages voor nodig.

³ Wanneer de parkeerdruk niet hoger is dan circa 80% is er voldoende parkeercapaciteit aanwezig en ontstaat maar een beperkte hoeveelheid zoekverkeer. De kans dat bezoekers van het centrum een vrije parkeerplaats kunnen vinden is dan nog voldoende groot.

⁴ Worst case is in de regel niet in september. De ruimte op de laatste zaterdag voor kerst is bijvoorbeeld een stuk minder. Het betreft dus de te verwachten parkeerdruk op een 'gemiddeld' piekmoment

Aanbevelingen voor een vervolg:

- Tweejaarlijkse monitoring parkeerdruk centrum;
- Nader onderzoek naar parkeerdruk op piekmomenten;
- Opstellen van uitvoeringsplan 'betere benutting parkeervoorzieningen' in samenwerking met andere parkeerexploitanten.