

Opdrachtgever: BAR-organisatie

# Parkeerdrukonderzoek Emmastraat, Poortugaal

Rapportage

## Inhoudsopgave

Inleiding.....	3
<i>Achtergrond</i> .....	3
Onderdeel 1.....	4
Onderdeel 2.....	6
Onderdeel 3.....	9
Onderdeel 4.....	10
Onderzoeksgebied.....	10
Definities.....	11
Meetmomenten .....	11
Resultaten.....	12
Conclusies.....	17

# Inleiding

## Achtergrond

Meetel heeft een onderzoek uitgevoerd naar de parkeersituatie rondom de Emmastraat, Poortugaal. De klant werkt aan de herontwikkeling van een locatie, waarin de bouw van 26 appartementen, een huisartsenpraktijk en commerciële voorzieningen zijn gepland.

Hiervoor dient volgens de parkeernormen, zoals die zijn opgenomen in de bijlage 'Handboek Verkeersmaatregelen Albrandswaard' behorende bij het GVVP, voorzien te worden in afdoende auto-parkeervoorzieningen. De gemeente stelt namelijk als voorwaarde bij ruimtelijke ontwikkelingen dat er in afdoende mate in parkeerruimte wordt voorzien alvorens tot het verlenen van een omgevingsvergunning over te gaan. De volgende paragraaf is daarover opgenomen in de bijlage 'Handboek Verkeersmaatregelen Albrandswaard' (p.19):

*“Bij nieuwe Ruimtelijke Ontwikkelingen in de gemeente moeten voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn. Dit om de kwaliteit van de openbare ruimte te waarborgen en overlast door parkeren te voorkomen.*

*Bij het opstellen en hanteren van de parkeernormen voor Albrandswaard gelden de volgende uitgangspunten:*

*» de parkeernormen zijn gebaseerd op de richtlijnen van de CROW (publicatie 182, Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering, september 2008), waarbij met betrekking tot de stedelijkheid, stedelijke zone en minimale/maximale norm afgestemd is op de situatie in Albrandswaard;*

*» bij alle nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten voldoende parkeerplaatsen aangelegd worden om minimaal de eigen parkeerbehoefte op te vangen. Op deze wijze wordt parkeeroverlast in de omgeving voorkomen. Hierbij moeten de parkeervoorzieningen niet alleen na realisatie, maar ook op lange termijn voldoen;*

*» bij nieuwe woningbouwprojecten geldt dat bij elke woning minimaal één parkeerplaats op eigen terrein gerealiseerd dient te worden;*

*» het parkeren van een tweede, derde of groter aantal auto's en het parkeren voor bezoekers vindt plaats op afstand van de voorziening (rand van de woonbuurt).”*

Bar Organisatie heeft daarom Meetel gevraagd om een onderzoek uit te voeren en te toetsen of de geplande auto-parkeervoorzieningen overeenkomen met de normen zoals die zijn opgesteld, waarmee in kaart kan worden gebracht hoe de te realiseren plannen van invloed zijn op de te verwachten parkeersituatie.

Op basis van de bovenstaande uitgangspunten is gekozen voor een onderzoek met de volgende onderdelen:

1. Het in kaart brengen van de locatie met aandacht voor gebiedsindeling en stedelijkheidsgraden;
2. Het vaststellen van de te hanteren normen o.b.v. de bevindingen van onderdeel 1;
3. Het in kaart brengen en uitwerken van de geplande auto-parkeervoorzieningen;
4. Het uitvoeren van een parkeeronderzoek om de ruimte in de omgeving in kaart te brengen.
5. Conclusies op basis van onderdeel 2 t/m 4.

## Onderdeel 1

Het in kaart brengen van de locatie met aandacht voor gebiedsindeling en stedelijkheidsgraden

Het plan betreffende de ontwikkeling van een centrumlocatie en gaat uit de bouw van 26 appartementen, een huisartsenpraktijk en commerciële voorzieningen. De exacte locatie van het gebied is als volgt weergegeven op kaart:



Situatie 1:1000

De geplande ontwikkeling bestaat vervolgens uit de volgende onderdelen:

Woningen:

- Koop, etage, duur : 7 woningen
- Koop, etage, midden: 19 woningen

Voorzieningen:

- Horeca 229 m2 BVO
- Detailhandel: 575 m2 BVO
- Gezondheidscentrum: 689 m2 BVO

*Zie voor toelichting 'duur' en 'midden' de tabel op de volgende pagina.*

Om inzichtelijk te kunnen maken welke parkeernormen op basis van bovenstaande geplande voorzieningen gehanteerd dienen te worden, moet rekening gehouden worden met de stedelijkheidsgraad van het ontwikkelingsgebied. De volgende paragraaf is daarover opgenomen in de bijlage 'Handboek Verkeersmaatregelen Albrandswaard' (p.19-20):

*De vraag naar parkeerplaatsen wordt bepaald door de locatie van de functie en het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerwijzen naar deze locatie. Zo is de stedelijkheidsgraad van invloed op het aanbod en kwaliteit van alternatieve vervoerwijzen. Daardoor heeft deze invloed op de omvang van de parkeervraag. Deze stedelijkheidsgraad is afhankelijk van de omgevingsadressendichtheid van de gemeente. De gemeente Albrandswaard kent een omgevingsadressendichtheid van tussen de 500 en 1000. Daarmee heeft de gemeente een stedelijkheidsgraad in de categorie 'weinig stedelijk'.*

*Ook kan de locatie binnen de kern invloed hebben op de parkeervraag. Zo kennen locaties in stadscentra een lagere parkeervraag dan locaties elders in de bebouwde kom, omdat het aanbod en de kwaliteit van de alternatieve vervoerwijzen naar locaties in stadscentra vaak beter zijn. Er kunnen daarom drie type stedelijke zones binnen een kern onderscheiden worden, namelijk:*

- » centrumgebieden;*
- » schil/overloopgebieden;*
- » rest bebouwde kom.*

*Binnen de gemeente Albrandswaard is onderscheid naar type stedelijke zone van veel minder belang. De verschillende kernen (Rhoon, Poortugaal en Portland) zijn relatief klein. Alternatieve vervoerwijzen (streekvervoer, metro) halteren buiten de dorpskernen. Het niveau van deze vervoerwijzen is daarom te beperkt om invloed uit te kunnen oefenen op het autogebruik naar deze voorzieningen. Binnen de gemeente Albrandswaard wordt daarom alleen de stedelijke zone '**rest bebouwde kom**' onderscheiden.*

In het volgende hoofdstuk zal worden ingegaan op de parkeervoorzieningen die op basis van deze gebiedsindeling en stedelijkheidsniveau gehanteerd dienen te worden.

## Onderdeel 2

### Het vaststellen van de te hanteren normen o.b.v. de bevindingen van onderdeel 1

Het meest recente 'Handboek Verkeersmaatregelen Albrandswaard' dateert uit 2012. In samenspraak met de gemeente heeft de klant een enigszins gewijzigde normering vastgesteld in 2017, welke in deze situatie als leidend wordt gezien. Op basis van deze informatie dienen voor het bepalen van de parkeerbehoefte de volgende normen aangehouden worden bij woningen, waarbij de aantallen worden weergegeven in te realiseren parkeerplaatsen per woning:

<b>Woningtype</b>	<b>Zone 'Rest bebouwde kom'</b>
Duur	1,85
Midden	1,65
Goedkoop	1,50

Binnen de gemeente Albrandswaard gelden als grenzen voor de typering van de woningen de volgende bedragen:

- » goedkope woningen: prijsklasse tot €200.000,-;
- » middeldure woningen: prijsklasse van €200.000,- tot €300.000,-;
- » dure woningen: prijsklasse €300.000,- en meer.

Volgens Handboek Verkeersmaatregelen Albrandswaard' en de aangeleverde informatie door de klant, dienen voor het bepalen van de parkeerbehoefte de volgende normen aangehouden worden bij overige voorzieningen waarbij de aantallen worden weergegeven in te realiseren parkeerplaatsen per 100m<sup>2</sup> bvo:

<b>Voorzieningstype</b>	<b>Rest bebouwde kom per 100m<sup>2</sup> bvo</b>
Horeca	10
Detailhandel	3
Gezondheidscentrum	
- <i>Apotheek, per apotheek</i>	2,35
- <i>Gezondheidscentrum, per behandelkamer</i>	1,65

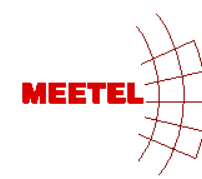
Wanneer we de normen voor de vraag op basis van de aantallen voorzieningen uitwerken en doorrekenen, zien we de volgende aantallen benodigde parkeerplaatsen:

<b>Woningtype</b>	<b>Norm per woning</b>	<b>Aantal te realiseren</b>	<b>Benodigd</b>
Duur	1,85	7	12,95
Midden	1,65	19	31,35
Goedkoop	1,5	0	0
	<b>subtotaal</b>	<b>26</b>	<b>44,3</b>

<b>Voorzientingtype</b>	<b>Norm per 100m2 bvo</b>	<b>BVO m2 te realiseren</b>	<b>Benodigd</b>
Horeca	10	229	22,9
Detailhandel	3	575	17,25
Gezondheidscentrum		<b>Aantal te realiseren</b>	
- Apotheek, per apotheek	2,35	1	2,35
- Gezondheidscentrum, per behandelkamer	1,65	11	18,15
		<b>subtotaal</b>	<b>60,65</b>
		<b>eindtotaal</b>	<b>104,95</b>
		<b>afgerond eindtotaal</b>	<b>105</b>

Volgens Handboek Verkeersmaatregelen Albrandswaard' is er *bij sommige ruimtelijke ontwikkelingen sprake van verschillende functies binnen hetzelfde plan. Wanneer voor alle voorzieningen de volledige parkeerbehoefte moet worden gerealiseerd kan dit leiden tot (financieel) onhaalbare plannen. Vanuit de parkeerkwaliteit is dit vaak ook niet nodig. Verschillende functies hebben vaak een piek in behoefte op verschillende momenten in de week. Dezelfde parkeerplaatsen kunnen dus gebruikt worden voor meerder voorzieningen: dubbelgebruik. Dit leidt tot een efficiëntere benutting van de parkeercapaciteit.*

*Met het opstellen van een parkeerbalans kan de mate dubbelgebruik worden berekend. Hiervoor wordt voor de verschillende voorzieningen gerekend met een aanwezigheidspercentage gedurende verschillende momenten op de dag en verschillende momenten in de week. Dit leidt tot afname van het afgeronde eindtotaal.*



Wanneer we deze parkeerbalans opstellen, zien we de volgende aantallen daadwerkelijk benodigde parkeerplaatsen:

	Werkdag ochtend		Werkdag middag		Werkdag avond		Koop avond		Zaterdag middag		Zaterdag avond		Zondag middag	
	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N
<b>Woningtype</b>														
Duur	50%	6,5	60%	7,8	100%	13,0	90%	11,7	60%	7,8	60%	7,8	70%	9,1
Midden	50%	15,7	60%	18,8	100%	31,4	90%	28,2	60%	18,8	60%	18,8	70%	21,9
	<b>50%</b>	<b>22,2</b>	<b>60%</b>	<b>26,6</b>	<b>100%</b>	<b>44,3</b>	<b>90%</b>	<b>39,9</b>	<b>60%</b>	<b>26,6</b>	<b>60%</b>	<b>26,6</b>	<b>70%</b>	<b>31,0</b>
<b>Voorzieningtype</b>														
Horeca	30%	6,9	40%	9,2	90%	20,6	75%	17,2	75%	17,2	100%	22,9	45%	10,3
Detailhandel	30%	5,2	70%	12,1	20%	3,5	100%	17,3	100%	17,3	0%	0,0	0%	0,0
Gezondheidscentrum														
- Apotheek, per apotheek	100%	2,4	100%	2,4	30%	0,7	15%	0,4	15%	0,4	5%	0,1	5%	0,1
- Gezondheidscentrum, per behandelkamer	100%	18,2	100%	18,2	30%	5,4	15%	2,7	15%	2,7	5%	0,9	5%	0,9
	<b>100%</b>	<b>32,5</b>	<b>100%</b>	<b>41,7</b>	<b>30%</b>	<b>30,2</b>	<b>15%</b>	<b>37,5</b>	<b>15%</b>	<b>37,5</b>	<b>5%</b>	<b>23,9</b>	<b>5%</b>	<b>11,3</b>
<b>Eindtotaal</b>		<b>54,7</b>		<b>68,3</b>		<b>74,5</b>		<b>77,4</b>		<b>64,1</b>		<b>50,5</b>		<b>42,3</b>
<b>Afgerond eindtotaal (maximaal)</b>								<b>78</b>						

Op basis van bovenstaande tabel kan daarmee gesteld worden dat het totaal aantal benodigde parkeerplaatsen voor deze ontwikkeling maximaal 78 parkeerplaatsen betreft.



## Onderdeel 3

Het in kaart brengen en uitwerken van de geplande auto-parkeervoorzieningen

Het plan gaat uit van realisatie van 35 parkeerplaatsen op eigen terrein:



Daarmee dienen er  $78 - 35 =$  maximaal 43 parkeerplaatsen beschikbaar te zijn op een alternatieve locatie op de verschillende meetmomenten. Bovendien verdwijnt er in een aangrenzend plangebied 1 parkeerplaats, die eveneens gecompenseerd moet worden, waardoor er voorzien moet worden in maximaal 44 parkeerplaatsen op een alternatieve locatie.

## Onderdeel 4

### Het uitvoeren van een parkeeronderzoek om de ruimte in de omgeving in kaart te brengen

Om een alternatief te vinden voor de extra benodigde parkeerplaatsen is een parkeeronderzoek uitgevoerd in het onderzoeksgebied, waarbij in de directe omgeving van de ontwikkellocatie de parkeergelegenheid in de openbare ruimte is geïnventariseerd en de bijbehorende parkeerdruk op maatgevende momenten is berekend.

Volgens de standaard normen komt de openbare parkeerdruk niet in het geding als de bezettingsgraad <85% blijft gedurende het drukste meetmoment. Indien dit het geval is, zou openbare parkeercapaciteit namelijk als alternatief kunnen worden ingezet om in de extra benodigde parkeerplaatsen te kunnen voorzien.

### Onderzoeksgebied

Het volgende onderzoeksgebied was van toepassing:



*In dit onderzoek is de PLUS-garage eveneens meegenomen (aangeduid met !). Deze garage heeft officieel geen openbare capaciteit en is in de huidige situatie 's nachts afgesloten. In de resultaten zal dus onderscheid gemaakt worden naar resultaten incl. en excl. parkeergarage. Indien benodigd zouden namelijk afspraken gemaakt kunnen worden over het aanpassen van de openingstijden.*

## Definities

Uitvoering van onderzoek bestond vervolgens uit de volgende stappen:

- Het bepalen van de capaciteit
- Het bepalen van de bezetting op een aantal meetmomenten

Tijdens de capaciteitsmeting zijn de volgende categorieën gehanteerd:

- Reguliere parkeerplaats
- Bijzondere parkeerplaats, opgedeeld naar, indien van toepassing:
  - Gehandicaptenparkeerplaats
  - Laad en losplaats
  - Elektrische laadplaats
  - Gereserveerde parkeerplaats
  - Overige parkeerplaats

Indien parkeervakken niet afzonderlijk zijn gemarkeerd, maar duidelijk is dat de ruimte wel als parkeergelegenheid kan worden aangeduid, dan wordt voor het bepalen van de capaciteit gerekend met een afstand van 6,0 x 2,0 meter per parkeerplaats bij langsparkeren of een breedte van 2,5 x 4,5 meter bij haaks parkeren.

Tijdens de bezettingsmetingen is onderscheid gemaakt in bovengenoemde categorieën, aangevuld met:

- Obstakel; zijnde geen voertuig, maar wel bezetting op reguliere of gereserveerde parkeerplaatsen, zoals caravans en aanhangers
- Foutparkeerder, zijnde een parkeerder buiten de beschikbare capaciteit.

Toelichting/opmerkingen:

- Onder foutparkeerders verstaan we alle parkeerders die buitenom de capaciteit geparkeerd staan, bijvoorbeeld op de stoep, buiten de vakken in een woonerf, in een straat waar geen capaciteit is enzovoorts. Voor alle foutparkeerders wordt een opmerking met toelichting over het type foutparkeerder gemaakt.
- Onder obstakels verstaan we alle voorwerpen, niet zijnde een zelfstandig voertuig, die parkeerruimte bezet houden. Voor alle obstakels wordt een opmerking met toelichting over het type obstakel gemaakt, zoals caravans en aanhanger.

## Meetmomenten

De metingen hebben plaatsgevonden op donderdag 11, vrijdag 12 en zaterdag 13 oktober 2018 (week 41). Op donderdag werd gemeten van 23:00-0:00, op de overige dagen in uurblokken tussen 7:00-21:00 en 7:00 en 18:00. Vrijdagavond is er sprake van koopavond.

## Resultaten

Het is allereerst van belang om aan te geven dat er onderscheid gemaakt moet worden naar reguliere en bijzondere parkeerplaatsen. Bijzondere parkeerplaatsen zullen in de meeste gevallen namelijk niet in aanmerking komen om gebruikt te kunnen worden als compensatie voor de benodigde parkeerplaatsen op een alternatieve locatie. Voor de uitwerking in deze rapportage maken we dan ook alleen gebruik van de reguliere parkeerplaatsen. **Voor de aantallen en bezetting van bijzondere parkeerplaatsen verwijzen we naar de ruwe data.**

### *Totale onderzoeksgebied, incl. PLUS-garage:*

De metingen in het totale onderzoeksgebied leveren de volgende resultaten op (bezetting=N):

Straatnaam	Capaciteit, regulier	N bezet	%	N onbezet	%
<b>Donderdag</b>					
23:00 - 00:00	214	61	29%	153	71%
<b>Vrijdag</b>					
07:00 - 08:00	214	60	28%	154	72%
08:00 - 09:00	214	76	36%	138	64%
09:00 - 10:00	214	94	44%	120	56%
10:00 - 11:00	214	124	58%	90	42%
<b>11:00 - 12:00</b>	<b>214</b>	<b>144</b>	<b>67%</b>	<b>70</b>	<b>33%</b>
12:00 - 13:00	214	126	59%	88	41%
13:00 - 14:00	214	121	57%	93	43%
14:00 - 15:00	214	96	45%	118	55%
15:00 - 16:00	214	116	54%	98	46%
16:00 - 17:00	214	122	57%	92	43%
17:00 - 18:00	214	106	50%	108	50%
18:00 - 19:00	214	88	41%	126	59%
19:00 - 20:00	214	95	44%	119	56%
20:00 - 21:00	214	74	35%	140	65%
<b>Zaterdag</b>					
07:00 - 08:00	214	61	29%	153	71%
08:00 - 09:00	214	84	39%	130	61%
09:00 - 10:00	214	85	40%	129	60%
10:00 - 11:00	214	124	58%	90	42%
11:00 - 12:00	214	142	66%	72	34%
12:00 - 13:00	214	126	59%	88	41%
13:00 - 14:00	214	97	45%	117	55%
14:00 - 15:00	214	96	45%	118	55%
15:00 - 16:00	214	96	45%	118	55%
16:00 - 17:00	214	82	38%	132	62%
17:00 - 18:00	214	85	40%	129	60%
<b>Gemiddeld</b>	<b>214</b>	<b>100</b>	<b>47%</b>	<b>115</b>	<b>54%</b>

*Rood = drukste meetmoment*

Daarmee blijkt dat de vrijdagochtend *over all* het drukste moment is, met een maximale bezettingsgraad van 67% tussen 11:00-12:00. Op dat moment stonden er in het onderzoeksgebied in totaal 144 auto's geparkeerd op een totale capaciteit van 214 reguliere plaatsen. De restcapaciteit bedraagt daarmee 70 parkeerplaatsen of 33% van de capaciteit op het drukste moment.

De overige restcapaciteit per meetmoment is in de bovenstaande tabel weergegeven.

*Openbare ruimte, excl. PLUS-garage:*

De metingen in het onderzoeksgebied excl. PLUS-garage leveren de volgende resultaten op (bezigging=N):

Straatnaam	Capaciteit, regulier	N bezet	%	N onbezet	%
<b>Donderdag</b>					
23:00 - 00:00	173	67	39%	106	61%
<b>Vrijdag</b>					
07:00 - 08:00	173	67	39%	106	61%
08:00 - 09:00	173	74	43%	99	57%
09:00 - 10:00	173	86	50%	87	50%
10:00 - 11:00	173	107	62%	66	38%
11:00 - 12:00	173	121	70%	52	30%
12:00 - 13:00	173	110	64%	63	36%
13:00 - 14:00	173	106	61%	67	39%
14:00 - 15:00	173	85	49%	88	51%
15:00 - 16:00	173	104	60%	69	40%
16:00 - 17:00	173	110	64%	63	36%
17:00 - 18:00	173	100	58%	73	42%
18:00 - 19:00	173	90	52%	83	48%
19:00 - 20:00	173	82	47%	91	53%
20:00 - 21:00	173	71	41%	102	59%
<b>Zaterdag</b>					
07:00 - 08:00	173	67	39%	106	61%
08:00 - 09:00	173	83	48%	90	52%
09:00 - 10:00	173	82	47%	91	53%
10:00 - 11:00	173	107	62%	66	38%
<b>11:00 - 12:00</b>	<b>173</b>	<b>122</b>	<b>71%</b>	<b>51</b>	<b>29%</b>
12:00 - 13:00	173	108	62%	65	38%
13:00 - 14:00	173	87	50%	86	50%
14:00 - 15:00	173	94	54%	79	46%
15:00 - 16:00	173	82	47%	91	53%
16:00 - 17:00	173	72	42%	101	58%
17:00 - 18:00	173	81	47%	92	53%
<b>Gemiddeld</b>	<b>173</b>	<b>91</b>	<b>53%</b>	<b>82</b>	<b>47%</b>

*Rood = drukste meetmoment*

Daarmee blijkt dat de zaterdagochtend *over all* het drukste moment is wanneer de PLUS-garage buiten beschouwing wordt gelaten, met een maximale bezettingsgraad van 71% tussen 11:00-12:00. Op dat moment stonden er in het onderzoeksgebied in totaal 122 auto's geparkeerd op een totale capaciteit van 173 reguliere plaatsen. De restcapaciteit bedraagt daarmee 51 parkeerplaatsen of 29% van de capaciteit.

De overige restcapaciteit per meetmoment is in de bovenstaande tabel weergegeven.

#### *Doorrekenen parkeerbalans*

Om vervolgens na te gaan hoe deze uitkomsten van invloed zijn op de parkeersituatie na realisatie van het plan, is het allereerst van belang om de parkeerdruk door te rekenen op basis van de extra bezetting volgens de parkeerbalans. Daarbij allereerst nogmaals het saldo extra voertuigen in de openbare ruimte:

	<b>Benodigd volgens parkeerbalans</b>	<b>Geplande voorzieningen (35-1=34)</b>	<b>Saldo extra voertuigen in openbare ruimte</b>
<b>Werkdag ochtend</b>	55	34	21
<b>Werkdag middag</b>	69	34	35
<b>Werkdag avond</b>	75	34	41
<b>Koop avond</b>	78	34	44
<b>Zaterdag middag</b>	65	34	31
<b>Zaterdag avond</b>	51	34	17
<b>Zondag middag</b>	43	34	9

*Opmerking 1: De norm doet geen uitspraak over de zaterdagochtend, terwijl wel op dat moment gemeten is, maar we verwachten dat deze ongeveer gelijk zal zijn met de zondagmiddag en dat de extra bezetting daarmee op 9 voertuigen zal uitkomen in de openbare ruimte.*

*Opmerking 2: De norm doet ook uitspraak over de zaterdagavond en zondagmiddag, terwijl er op die momenten niet gemeten is, maar we verwachten dat deze ongeveer gelijk zullen zijn met respectievelijk de koopavond en zaterdagochtend.*

Wanneer we de aantallen doorrekenen in de bezettingstabellen zoals weergegeven op pagina 12 en 13, ontstaan tabellen zoals die worden weergegeven op de volgende pagina's.

*Totale onderzoeksgebied, incl. PLUS-garage:*

In de nieuwe situatie zal er sprake zijn van de volgende verwachte bezettingscijfers o.b.v. de huidige metingen:

<b>Straatnaam</b>	<b>Capaciteit, regulier</b>	<b>N bezet</b>	<b>%</b>	<b>N onbezet</b>	<b>%</b>
<b>Donderdag</b>					
23:00 - 00:00	214	102	48%	112	52%
<b>Vrijdag</b>					
07:00 - 08:00	214	81	38%	133	62%
08:00 - 09:00	214	97	45%	117	55%
09:00 - 10:00	214	115	54%	99	46%
10:00 - 11:00	214	145	68%	69	32%
<b>11:00 - 12:00</b>	<b>214</b>	<b>165</b>	<b>77%</b>	<b>49</b>	<b>23%</b>
12:00 - 13:00	214	161	75%	53	25%
13:00 - 14:00	214	156	73%	58	27%
14:00 - 15:00	214	131	61%	83	39%
15:00 - 16:00	214	151	71%	63	29%
16:00 - 17:00	214	157	73%	57	27%
17:00 - 18:00	214	141	66%	73	34%
18:00 - 19:00	214	132	62%	82	38%
19:00 - 20:00	214	139	65%	75	35%
20:00 - 21:00	214	118	55%	96	45%
<b>Zaterdag</b>					
07:00 - 08:00	214	70	33%	144	67%
08:00 - 09:00	214	93	43%	121	57%
09:00 - 10:00	214	94	44%	120	56%
10:00 - 11:00	214	133	62%	81	38%
11:00 - 12:00	214	151	71%	63	29%
12:00 - 13:00	214	157	73%	57	27%
13:00 - 14:00	214	128	60%	86	40%
14:00 - 15:00	214	127	59%	87	41%
15:00 - 16:00	214	127	59%	87	41%
16:00 - 17:00	214	113	53%	101	47%
17:00 - 18:00	214	116	54%	98	46%
<b>Gemiddeld</b>	<b>214</b>	<b>132</b>	<b>62%</b>	<b>82</b>	<b>38%</b>

*Rood = drukste meetmoment*

Daarmee blijkt dat de vrijdagochtend *over all* nog steeds het drukste moment is, met een maximale bezettingsgraad van 77% tussen 11:00-12:00. Op dat moment staan er in het onderzoeksgebied in totaal naar verwachting zo'n 165 auto's geparkeerd op een totale capaciteit van 214 reguliere plaatsen. De restcapaciteit bedraagt daarmee 49 parkeerplaatsen of 23% van de capaciteit.

De overige restcapaciteit per meetmoment is in de bovenstaande tabel weergegeven.

*Openbare ruimte, excl. PLUS-garage:*

In de nieuwe situatie zal er sprake zijn van de volgende verwachte bezettingscijfers o.b.v. de huidige metingen:

<b>Straatnaam</b>	<b>Capaciteit, regulier</b>	<b>N bezet</b>	<b>%</b>	<b>N onbezet</b>	<b>%</b>
<b>Donderdag</b>					
23:00 - 00:00	173	108	62%	65	38%
<b>Vrijdag</b>					
07:00 - 08:00	173	88	51%	85	49%
08:00 - 09:00	173	95	55%	78	45%
09:00 - 10:00	173	107	62%	66	38%
10:00 - 11:00	173	128	74%	45	26%
11:00 - 12:00	173	142	82%	31	18%
12:00 - 13:00	173	145	84%	28	16%
13:00 - 14:00	173	141	82%	32	18%
14:00 - 15:00	173	120	69%	53	31%
15:00 - 16:00	173	139	80%	34	20%
16:00 - 17:00	173	145	84%	28	16%
17:00 - 18:00	173	135	78%	38	22%
18:00 - 19:00	173	134	77%	39	23%
19:00 - 20:00	173	126	73%	47	27%
20:00 - 21:00	173	115	66%	58	34%
<b>Zaterdag</b>					
07:00 - 08:00	173	76	44%	97	56%
08:00 - 09:00	173	92	53%	81	47%
09:00 - 10:00	173	91	53%	82	47%
10:00 - 11:00	173	116	67%	57	33%
11:00 - 12:00	173	131	76%	42	24%
12:00 - 13:00	173	139	80%	34	20%
13:00 - 14:00	173	118	68%	55	32%
14:00 - 15:00	173	125	72%	48	28%
15:00 - 16:00	173	113	65%	60	35%
16:00 - 17:00	173	103	60%	70	40%
17:00 - 18:00	173	112	65%	61	35%
<b>Gemiddeld</b>	<b>173</b>	<b>131</b>	<b>61%</b>	<b>50</b>	<b>29%</b>

*Rood = drukste meetmoment*

Daarmee blijkt dat maximale druk verschuift van zaterdagochtend naar vrijdag, begin en einde van de middag, met maximale bezettingsgraden van 84% tussen 12:00-13:00 en 16:00-17:00. Op dat moment staan er in het onderzoeksgebied in totaal naar verwachting zo'n 145 auto's geparkeerd op een totale capaciteit van 173 reguliere plaatsen. De restcapaciteit bedraagt daarmee 28 parkeerplaatsen of 16% van de capaciteit.

De overige restcapaciteit per meetmoment is in de bovenstaande tabel weergegeven.



## Conclusies

Uit bovenstaande tabellen blijkt dat zowel in de huidige als in de nieuwe situatie naar verwachting op alle momenten een ruim overschot van reguliere parkeerplaatsen beschikbaar is in de directe omgeving van de ontwikkeling in de openbare ruimte, met berekening incl. PLUS en excl. PLUS, wanneer rekening gehouden wordt met aanwezigheidspercentages volgens de parkeerbalans.

Op basis van bovenstaande aantallen zijn er na realisatie daarmee voldoende openbare, reguliere parkeerplaatsen beschikbaar om de parkeervraag op te vangen, aangezien de parkeerdruk in alle gevallen < 85% blijft.

We hopen u met deze rapportage voldoende inzicht gegeven te hebben in de cijfers en feiten met betrekking tot de parkeernormen en geplande parkeervoorzieningen rondom de Emmastraat in Poortugaal.

Met vriendelijke groet,

Joost Meerbeek

**Meetel BV**