

**Rapportage inpassing nieuwe
parkeerbehoefte ontwikkellocaties religieus
erfgoed Oudenbosch**

Gemeente Halderberge

<i>datum</i>	25 april 2022
<i>kenmerk</i>	26150
<i>opstellers</i>	Jip van Weezel/Peter Veenbrink

SOAB Wurx B.V.

Speelhuislaan 158, Postbus 2210, 4800 CE Breda
Telefoon (076) 5213080

Bank.rek.: NL95RABO0326619461

KvK Breda 70594090, BTW: NL858386860B01

Inleiding

In opdracht van de gemeente Halderberge heeft SOAB Wurx B.V. een parkeeronderzoek uitgevoerd rond de verschillende ontwikkellocaties van het religieus erfgoed in Oudenbosch. Op basis van de resultaten van het parkeeronderzoek is vervolgens gekeken naar de parkeerbehoefte van de ontwikkelingen van het religieus erfgoed en hoe deze inpasbaar zijn in de huidige parkeermogelijkheden.

In deze rapportage wordt in eerste instantie voor alle ontwikkellocaties op basis van de ontvangen informatie inzichtelijk gemaakt wat de nieuwe parkeerbehoefte is en of de gebiedsbezettingsgraad met de nieuwe parkeerbehoefte erbij nog onder de maximaal geaccepteerde bezettingsgraad van 90% blijft.

Uiteraard is het zo dat de verschillende gebieden elkaar overlappen en dat als vrije parkeerplaatsen binnen twee of meer ontwikkelgebieden vallen de desbetreffende parkeerplaatsen niet automatisch bij meerdere ontwikkellocaties als oplossing meegerekend kunnen worden. Bij de berekeningen die uitgevoerd zijn in de hoofdstukken 1 tot en met 7 hebben we dit vooralsnog buiten beschouwing gelaten om zo eerst in beeld te brengen waar één en ander lijkt te passen als de parkeerplaatsen wel 1 op 1 meegeteld zouden mogen worden en waar we op voorhand al tegen een tekort aan parkeerplaatsen oplopen. Vervolgens is in hoofdstuk 9 opgetekend wat het effect is van de overlap van de verschillende parkeergebieden rond de ontwikkellocaties van het religieus erfgoed.

Per locatie is gekeken naar het maatgevende moment voor de gebruikers van de nieuwe ontwikkelingen, het aantal beschikbare parkeerplaatsen (de capaciteit) in de nieuwe situatie en de (extra) parkeerbehoefte in de nieuwe situatie.

Daarnaast wordt er vanwege het dubbelgebruik van parkeerplaatsen gekeken naar de aanwezigheidspercentages per dag(deel) voor de verschillende functies. In de afbeelding op de volgende pagina staan de door het CROW (het instituut dat de verkeerskundige richtlijnen & normen opstelt) vastgestelde aanwezigheidspercentages per doelgroep weergegeven.

Afbeelding 1: Overzicht dubbelgebruik percentages

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	werkdag nacht	zaterdag- middag	zaterdag- avond	zondag- middag
woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
sportfunctie buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
bioscoop/theater/podium	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
museum	20%	45%	0%	0%	0%	100%	0%	0%
cultureel centrum	10%	40%	100%	100%	0%	60%	90%	25%
bibliotheek	30%	70%	100%	70%	0%	75%	0%	0%
horeca	30%	40%	90%	95%	0%	70%	100%	50%
sociaal medisch	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
verpleeghuis/serviceflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
ziekenhuis patiënten/bezoekers	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	40%	25%	40%	40%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%
crèche/kinderdagverblijf	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

Bron: CROW

Tussen hoofdstuk 7 en 9 is in hoofdstuk 8 opgenomen welke andere ontwikkelingen in het centrumgebied invloed hebben op de parkeerbehoefte rond de ontwikkelingen van het religieus erfgoed.

Ten slotte wordt in hoofdstuk 10 en 11 ingegaan op de ontwikkellocatie Kapel Saint-Louis. Dit heeft te maken met het feit dat op deze locatie diverse keren paar jaar sprake zal zijn van grote evenementen. Dit worden verkeerskundig ook wel piekmomenten genoemd. Het opvangen van dergelijke piekmomenten vergt een andere benadering dan het opvangen van de parkeerbehoeftes van de (nieuwe) functies op de overige ontwikkellocaties van het religieus erfgoed.

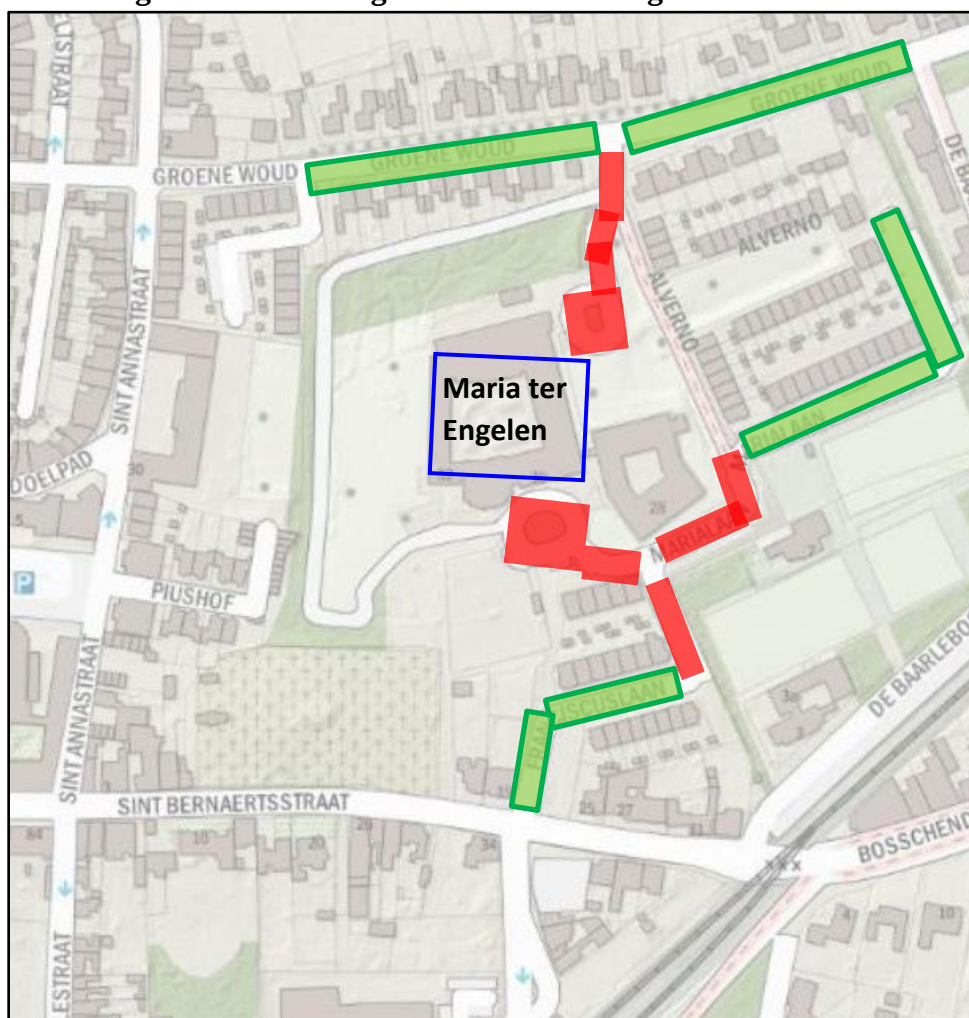
Hoofdstuk 1. Parkeerbehoefte Sint Anna

De parkeerbehoefte rond Sint Anna is opgenomen in een aparte notitie.

Hoofdstuk 2. Parkeerbehoefte Maria ter Engelen

In onderstaande afbeelding 2.1 staat het onderzoeksgebied rond Maria ter Engelen weergegeven.

Afbeelding 2.1 Onderzoeksgebied Maria ter Engelen



Legenda



100 meter midden gebouw



Extra schil

In onderstaand tekstvak staat de nieuwe situatie in Maria ter Engelen weergegeven:

Nieuwe situatie Maria ter Engelen

Er komen nieuw:

- Studio's (26 en 27 m²): 42 stuks
- Appartementen (42 tot 68m²): 5 stuks
- Kantoren: 206m² BVO

Bestemming is geen wonen, maar maatschappelijke functie

Woonkwartier heeft 43 parkeerplaatsen op eigen terrein beschikbaar. In deze berekening wordt gekeken of de parkeerbehoefte van de nieuwe ontwikkelingen van Maria ter Engelen binnen de 43 parkeerplaatsen op eigen terrein past of dat er gekeken moet worden naar extra beschikbare parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

Omdat deze ontwikkeling geen bestemming 'wonen' heeft, maar een 'maatschappelijke functie', wordt voor de berekening van de parkeerbehoefte geen gebruik gemaakt van de reguliere parkeernorm voor 'wonen', zijnde 1,5 pp. voor een woning kleiner dan 90m². Daarom is er gekozen om voor de berekening voor deze ontwikkeling de parkeernorm 'serviceflat/aanleunwoning', zijnde 0,5 pp per woning of de parkeernorm 'kamerverhuur', zijnde 0,8 pp per woning aan te houden. Daarnaast wordt voor de kantoren de norm 'kantoren zonder baliefunctie', 1,9 pp. per 100m² BVO, aangehouden.

- Berekening norm 'serviceflat/aanleunwoning': $47 \times 0,5$ parkeerplaats = 23,5 pp. + $2,06 \times 1,9 = 3,9$ pp. Samen is de parkeerbehoefte $23,5 + 3,9 = 27,4 =$ **28 parkeerplaatsen.**
- Berekening norm 'kamerverhuur': $47 \times 0,8$ parkeerplaats = 37,6 pp. + $2,06 \times 1,9 = 3,9$ pp. Samen is de parkeerbehoefte $37,6 + 3,9 = 41,5 =$ **42 parkeerplaatsen**

Dat betekent dat zowel voor de parkeernorm serviceflat/aanleunwoning als voor de parkeernorm kamerverhuur de parkeerbehoefte lager is dan de 43 beschikbare parkeerplaatsen op het eigen terrein. Daarmee kan de parkeerbehoefte voor Maria ter Engelen zo op het eerste oog op eigen terrein worden opgevangen. Daarbij wordt opgemerkt dat de eis van een maximale bezettingsgraad van 90% hier buiten beschouwing is gelaten omdat het hier geen toets betreft van toekomstige parkeerdruk op de openbare weg, maar sec een toets of de 43 parkeerplaatsen die voor deze ontwikkeling op eigen terrein ontwikkeld worden volstaan om de nieuwe berekende parkeerbehoefte op te vangen.

Feit is echter dat er tijdens de parkeertellingen in november 2021 enkele parkeerplaatsen op het eigen terrein van Maria Ter Engelen al bezet waren. Er stonden tijdens de nachttelling 7 auto's. Dit maakt dat het aantal benodigde parkeerplaatsen dan uitkomt op:

- Gebaseerd op norm 'serviceflat/aanleunwoning': **$28 + 7 = 35$ parkeerplaatsen.**
- Berekening norm 'kamerverhuur': **$42 + 7 = 49$ parkeerplaatsen**

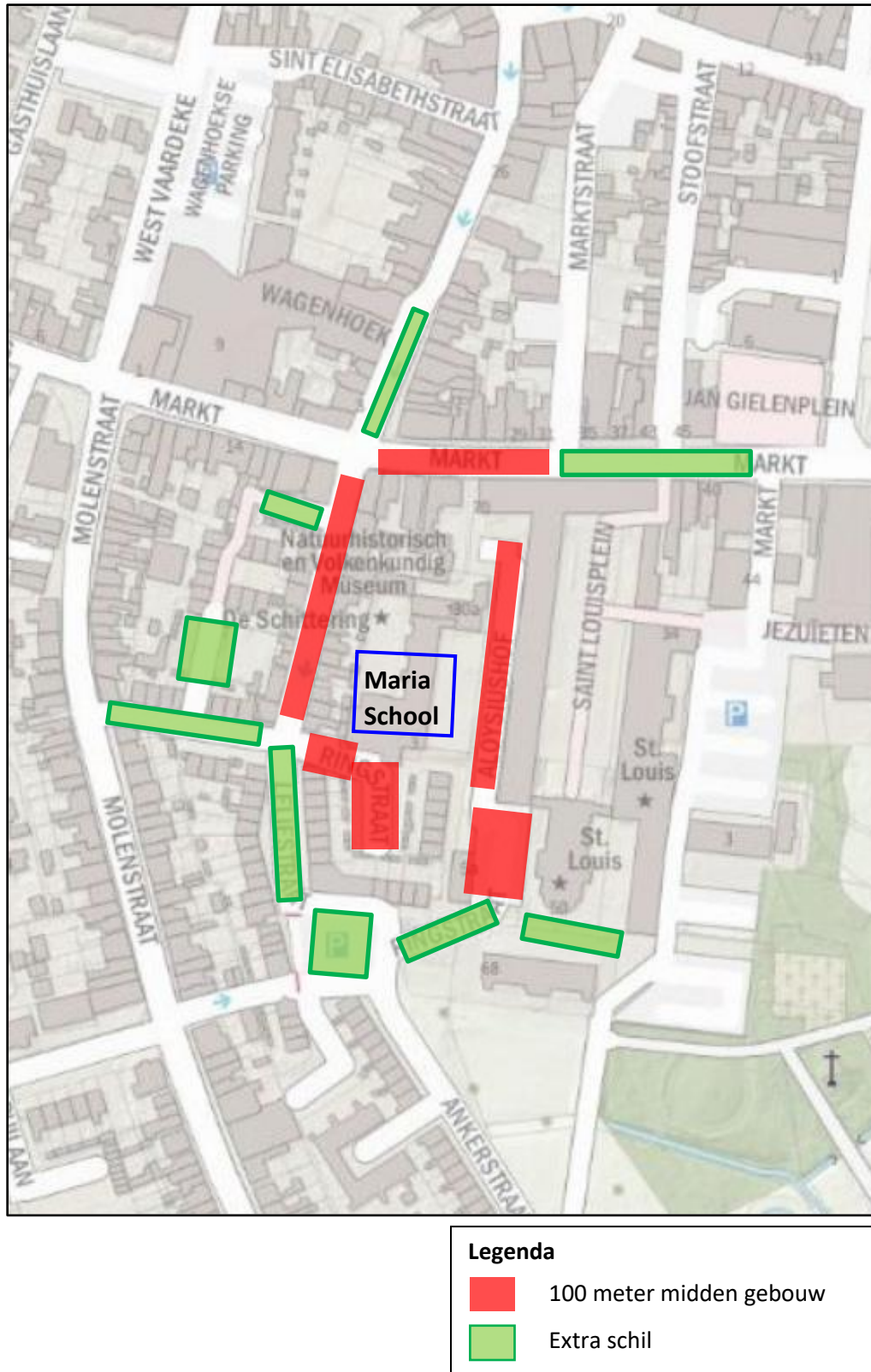
Uitgaande van de laagste parkeernorm, die van 'serviceflat/aanleunwoning' past de berekende parkeerbehoefte van 35 plaatsen prima op het eigen terrein. Uitgaande van de hoogste

parkeernorm, die van 'kamerverhuur' kunnen er 6 auto's niet op het eigen parkeerterrein van 43 plaatsen geparkeerd worden. Binnen acceptabele loopafstand van 200m zijn deze 6 parkeerplaatsen nog beschikbaar zonder dat de 90%-grens van de gebiedsparkeerdruk in het geding komt.

Hoofdstuk 3. Parkeerbehoefte Mariaschool

In onderstaande afbeelding 3.1 staat het onderzoeksgebied rond de Mariaschool weergegeven.

Afbeelding 3.1 Onderzoeksgebied Mariaschool



De parkeerbehoefte voor de nieuwe ontwikkeling van de Mariaschool is in onderstaand tekstkader opgenomen:

Parkeerbehoefte nieuwe situatie

Er stond een school die tijdens het parkeeronderzoek leeg stond.

Er komt nieuw:

- 13 woningen (waarvan $10 < 90 \text{ m}^2$ en $3 \geq 90 \text{ m}^2$): $10 \times 1,5$ parkeerplaats en $3 \times 1,7$ parkeerplaats = 20,1 pp = 21 parkeerplaatsen.

Totale extra parkeervraag nieuwe situatie = 21 parkeerplaatsen

Omdat deze ontwikkeling woningen betreft is de nachttelling het maatgevende moment. Daarnaast wordt ook hier de zaterdagavond als maatgevend moment meegenomen, omdat dat het drukste moment is in het onderzoeksgebied rond de Mariaschool. Hierbij wordt ook de bezettingsnorm voor bewoners meegenomen.

Op het voorplein van de voormalige school worden 20 extra parkeerplaatsen gerealiseerd. Per saldo hoeft er daarom maar 1 auto in de openbare ruimte geparkeerd te worden. Dat is in de tabellen 3.1 en 3.2 staan doorgerekend.

De volgende berekeningen zijn gemaakt:

3.1 Berekening voor het maatgevend moment in de nacht met daarbij de parkeerbehoefte voor de bewoners. Hierbij is de loopafstand van 200 meter (het hele onderzoeksgebied) aangehouden als maatgevend. De aanwezigheidsfactor van bewoners is conform CROW 100%.

3.2 Berekening voor het maatgevend moment op zaterdagavond met daarbij de parkeerbehoefte voor de bewoners. Hierbij is de loopafstand van 200 meter (het hele onderzoeksgebied) aangehouden als maatgevend. De aanwezigheidsfactor van bewoners is conform CROW 80%.

Tabel 3.1 Berekening parkeerbehoefte nacht

Telmoment	Capaciteit hele gebied	Bezetting onderzoek	Bezettingsgraad onderzoek	Extra parkeerbehoefte bewoners	Bezettingsnorm bewoners	Bezetting nieuwe situatie	Nieuwe bezettingsgraad gebied
Nachttelling	209	161	77%	1	100%	162	78%

Tabel 3.2 Berekening parkeerbehoefte zaterdagavond

Telmoment	Capaciteit hele gebied	Bezetting onderzoek	Bezettingsgraad onderzoek	Extra parkeerbehoefte bewoners	Bezettingsnorm bewoners	Bezetting nieuwe situatie	Nieuwe bezettingsgraad gebied
Zaterdag 18 uur	209	158	76%	1	80%	158,8	76%
Zaterdag 19 uur	209	169	81%	1	80%	169,8	81%
Zaterdag 20 uur	209	174	83%	1	80%	174,8	84%

Uit de tabellen komt naar voren dat met de nieuwe ontwikkeling van de Mariaschool de bezettingsgraad in het gebied maar 1% omhoog gaat tijdens de nacht. Dat geldt ook voor het drukste uur op zaterdagavond. Daarmee blijft de bezettingsgraad in de nieuwe situatie tijdens het drukste uur op zaterdag met 84% onder de maximale geaccepteerde bezettingsgraad van 90%. Er kunnen nog 13 extra auto's geparkeerd worden om tot de 90% te komen.

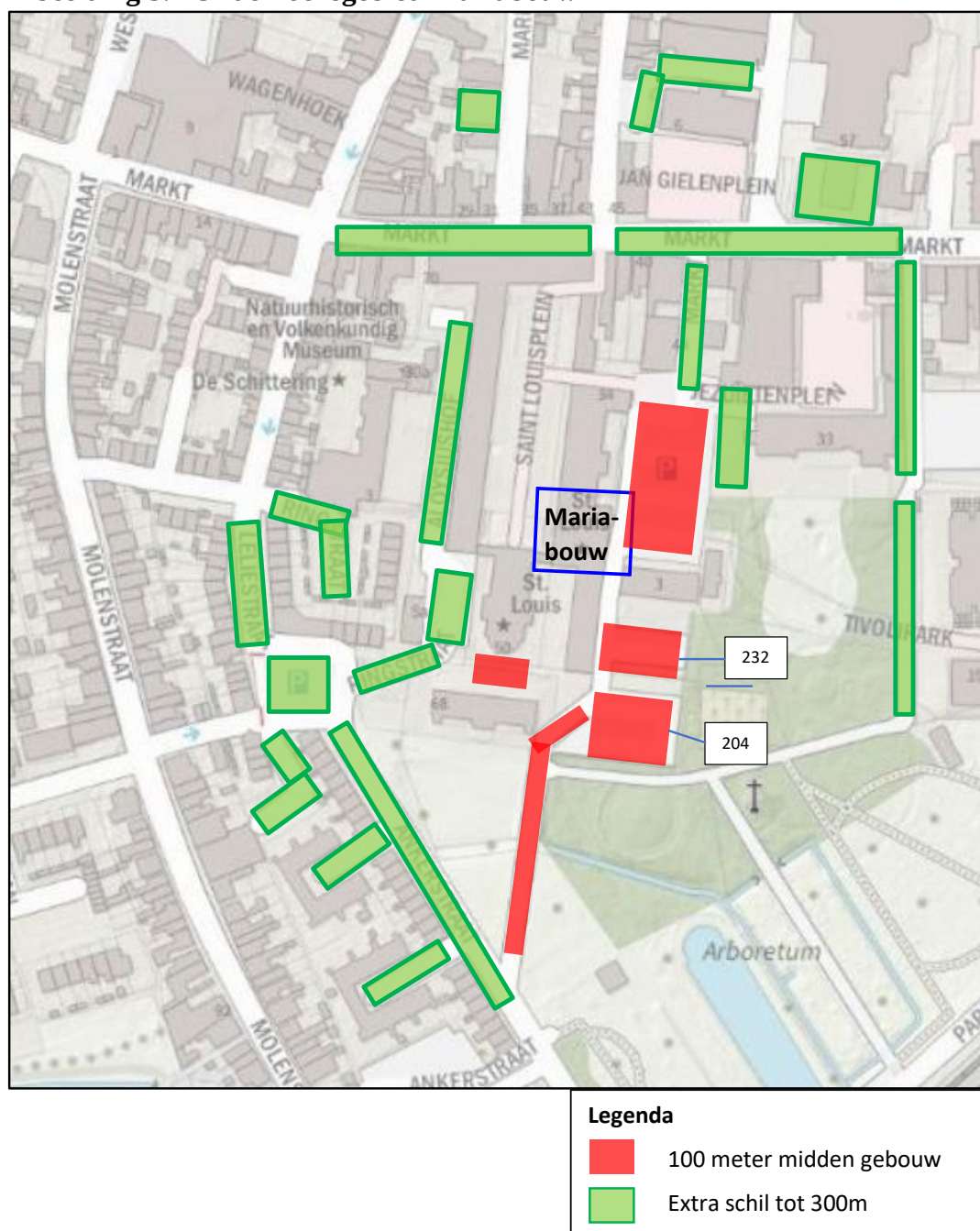
Hoofdstuk 4. Kapel Saint-Louis

Deze ontwikkeling wordt vanwege de incidentele piekmomenten in parkeerdruk die deze locatie met zich meebrengt verder behandeld in hoofdstuk 10.

Hoofdstuk 5. Mariabouw

In onderstaande afbeelding 5.1 staat het onderzoeksgebied rond de Mariabouw weergegeven met daarbij enkele sectornummers die in het vervolg terug gaan komen.

Afbeelding 5.1 Onderzoeksgebied Mariabouw



De parkeerbehoefte voor de nieuwe ontwikkeling van de Mariabouw is in onderstaand tekstkader opgenomen:

Parkeerbehoefte nieuwe situatie

De Mariabouw stond tijdens het parkeeronderzoek leeg

Er komen nieuw:

- 15 woningen < 90m² 22,50 pp (parkeernorm 1.5 pp per woning)
- Werkgelegenheid 664,22m² 12,62 pp (parkeernorm 1,9 pp per 100m² BVO)
- 154,52 m2 restaurant/foyer 15,45 pp (parkeernorm 10 pp per 100m² BVO)

Totale extra parkeervraag nieuwe situatie = 51 parkeerplaatsen

De benodigde parkeermogelijkheden voor de werkgelegenheidsfunctie en de bedrijfsrestaurantfunctie worden ingevuld op het Gonzagaplein (sector 204 en 232 uit het parkeeronderzoek), waar Woonkwartier op eigen terrein 73 parkeerplaatsen realiseert. Daarmee worden de functies werkgelegenheid en bedrijfsrestaurant/catering hierna niet verder berekend.

Er wordt dus alleen gekeken naar de parkeerbehoefte van de woningen, zijnde 22,5 = 23 parkeerplaatsen. Het maatgevende moment daarbij is de nachttelling. Eveneens is net als bij de andere locaties de zaterdagavond meegenomen als maatgevend moment.

Het gebied waarbinnen de parkeerbehoefte opgevangen dient te worden is 200 meter loopafstand van de ontwikkeling. Binnen dat gebied is ook het Gonzagaplein meegenomen als capaciteit omdat te kennen is gegeven dat de parkeerplaatsen daar gedeeltelijk beschikbaar zullen zijn in de avond- en nachtelijke uren.

Parkeerplaatsen Gonzagaplein (sector 204 en 232)

Oude situatie:

- 25 parkeerplaatsen

Nieuwe situatie:

- 73 parkeerplaatsen aangelegd
- Daarvan zijn er 48 parkeerplaatsen beschikbaar buiten werktijden (avond/nacht/weekend)

Extra beschikbare parkeerplaatsen Gonzagaplein:

- + 23 parkeerplaatsen

In onderstaande twee tabellen 5.1 en 5.2 staan de volgende berekeningen weergegeven:

5.1 Berekening voor het maatgevende moment in de nacht met daarbij de parkeerbehoefte voor de bewoners. Hierbij is de loopafstand van 200 meter aangehouden als maatgevend. De aanwezigheidsfactor van bewoners is conform CROW 100%.

5.2 Berekening voor het maatgevend moment op zaterdagavond met daarbij de parkeerbehoefte voor de bewoners. Hierbij is de loopafstand van 200 meter aangehouden als maatgevend. De aanwezigheidsfactor van bewoners is conform CROW 80%.

Tabel 5.1. Berekening parkeerbehoefte nacht

Telmoment	Capaciteit gebied 200 meter openbaar	Bezetting onderzoek	Bezettingsgraad onderzoek	Nieuwe capaciteit	Extra parkeerbehoefte bewoners	Aanwezigheidspercentage bewoners	Bezetting nieuwe situatie	Nieuwe bezettingsgraad gebied
Nachttelling	212	129	61%	235	23	100%	152	65%

Tabel 5.2 Berekening parkeerbehoefte zaterdagavond

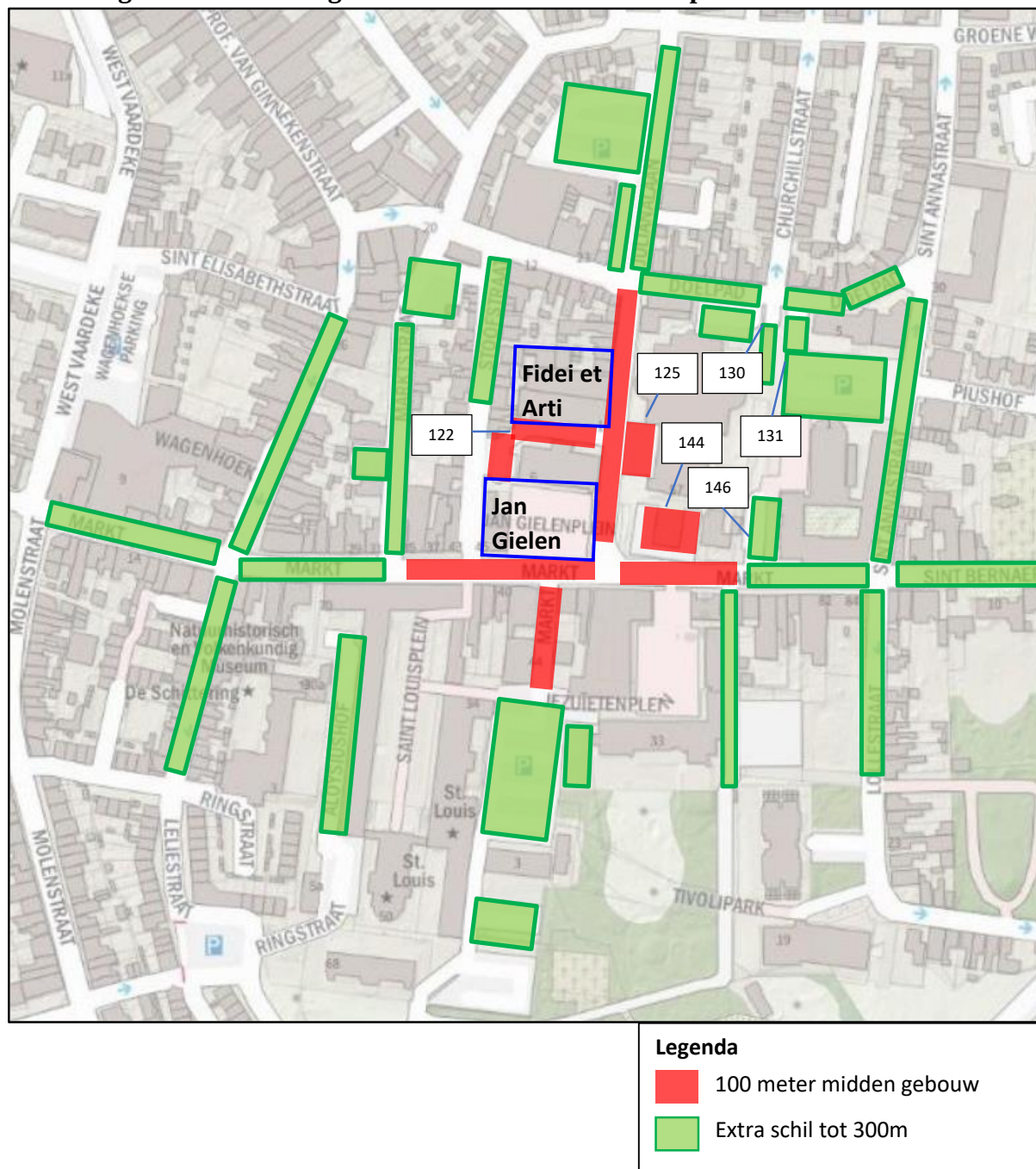
Telmoment	Capaciteit gebied 200 meter openbaar	Bezetting onderzoek	Bezettingsgraad onderzoek	Nieuwe capaciteit	Extra parkeerbehoefte bewoners	Aanwezigheidspercentage bewoners	Bezetting nieuwe situatie	Nieuwe bezettingsgraad gebied
Zaterdag 18 uur	212	123	58%	235	23	80%	141,4	60%
Zaterdag 19 uur	212	131	62%	235	23	80%	149,4	64%
Zaterdag 20 uur	212	129	61%	235	23	80%	147,4	63%

Uit de berekening komt naar voren dat met de extra parkeerbehoefte van de nieuwe appartementen de bezettingsgraad ruim onder de maximaal geaccepteerde bezetting van 90% blijft.

Hoofdstuk 6 en 7. Fidei et Arti en Jan Gielenplein

In onderstaande afbeelding 7.1 staat het onderzoeksgebied rond Fidei et Arti en het Jan Gielenplein weergegeven met daarbij enkele sectornummers die in het vervolg terug gaan komen.

Afbeelding 7.1. Onderzoeksgebied Fidei et Arti/Jan Gielenplein



Op de locatie Fidei et Arti verandert tot op heden niets. Op het aangrenzende Jan Gielenplein wordt echter een detailhandellocatie herontwikkeld tot een restaurant. De nieuwe parkeerbehoefte staat in het tekstvak op de volgende pagina weergegeven.

Parkeerbehoefte nieuwe situatie

Oude situatie:

- Detailhandel met een parkeervraag van 24 parkeerplaatsen

Nieuwe situatie:

- Restaurant met een parkeervraag van 60 parkeerplaatsen

Totale extra parkeervraag nieuwe situatie = 36 parkeerplaatsen

Het representatieve moment voor een horeca-locatie is de zaterdagavond, zoals ook naar voren is gekomen in de dubbelgebruiktabel in de inleiding. De maximaal acceptabele loopafstand is 300 meter, oftewel het hele onderzoeksgebied rond het Jan Gielenplein.

Binnen het onderzoeksgebied van het Jan Gielenplein vallen ook de eerder genoemde sectoren waar parkeerplaatsen vervallen en nieuwe openbare parkeerplaatsen zijn ingepland. Hoeveel parkeerplaatsen er vervallen en terug worden gerealiseerd, is in onderstaand tekstvak weergegeven.

Aantal parkeerplaatsen nieuwe situatie:

Het volgende aantal parkeerplaatsen vervalt door de toekomstige ontwikkelingen (voor sectoren, zie afbeelding 7.1):

Binnen 100 meter rand

- Sector 130 (8 parkeerplaatsen)
- Sector 131 (Sint Annaplein, 69 parkeerplaatsen)
- Sector 146 (8 parkeerplaatsen)
- Sector 144 (plein voor Basiliek, 15 parkeerplaatsen)
- Sector 141 (3 parkeerplaatsen)

Totaal - 103 parkeerplaatsen

Het volgende aantal parkeerplaatsen komt daarvoor terug:

- 39 parkeerplaatsen op het terrein Sint Anna
- 3 parkeerplaatsen in sector 129 achter de Basiliek
- 45 nieuw te realiseren parkeerplaatsen parkeerterrein Lollestraat
- 13 toegewezen parkeerplaatsen in parkeergarage Lollestraat
- 1 parkeerplaats in sector 122 (bij Fidei et Arti)

Totaal + 101 parkeerplaatsen

Saldo – 2 parkeerplaatsen

Binnen het hele onderzoeksgebied, zijnde tot 300 meter loopafstand, waren in de oude situatie 547 parkeerplaatsen beschikbaar. In de nieuwe situatie zijn dat er 2 minder, oftewel 545 parkeerplaatsen.

In tabel 7.1 op de volgende pagina staat de berekening voor het maatgevend moment op zaterdagavond met daarbij de parkeerbehoefte voor de bezoekers van het restaurant. Hierbij is

de loopafstand van 300 meter aangehouden als maatgevend. De aanwezigheidsfactor van bezoekers is conform CROW 100%.

Tabel 7.1 Berekening parkeerbehoefte zaterdagavond

Telmoment	Capaciteit onderzoeksgebied	Bezetting onderzoek	Bezettingsgraad onderzoek	Nieuwe capaciteit	Extra parkeerbehoefte bezoekers restaurant	Aanwezigheidspercentage bewoners	Bezetting nieuwe situatie	Nieuwe bezettingsgraad gebied
Zaterdag 18 uur	547	387	71%	545	36	100%	423	78%
Zaterdag 19 uur	547	383	70%	545	36	100%	419	77%
Zaterdag 20 uur	547	387	71%	545	36	100%	423	78%

Uit de parkeerbehoefteberekening komt naar voren dat de bezettingsgraad op zaterdagavond in het onderzoeksgebied 78% is. Daarmee blijft de bezettingsgraad onder de maximaal geaccepteerde bezettingsgraad van 90% en zou er zich, als er alleen naar deze ontwikkeling wordt gekeken, geen parkeerproblemen voordoen.

Hoofdstuk 8. Overige ontwikkelingen

Er zijn gedurende het onderzoeksproces een aantal overige ontwikkelingen in het centrum van Oudenbosch besproken. Echter hebben deze geen directe invloed op het onderzoeksgebied.

Hoofdstuk 9. Berekening overlapping

Zoals al in de inleiding is aangegeven, moet er rekening gehouden worden met het feit dat de parkeergebieden van de verschillende locaties elkaar overlappen en dat een vrije parkeerplaats in een overlapgebied in de praktijk door parkeerders van twee tot drie verschillende ontwikkelingen gebruikt kan worden. Daarom moet bezien worden of een theoretische totaalbalans in het volledige parkeergebied rond de ontwikkellocaties tot stand kan worden gebracht.

Uit de eerste berekening is al naar voren gekomen dat de parkeerdruk op zaterdagavond rond Sint Anna dicht naar de 90% nadert zonder dat er is gekeken is naar de overlappende onderzoeksgebieden. Daarnaast is besloten dat de ontwikkeling Sint Anna wordt ontwikkeld met een afwijkende, lagere parkeernorm waardoor de verwachting is dat het volledige gebied rond Sint Anna door parkeerders voor deze ontwikkeling benut zal worden.

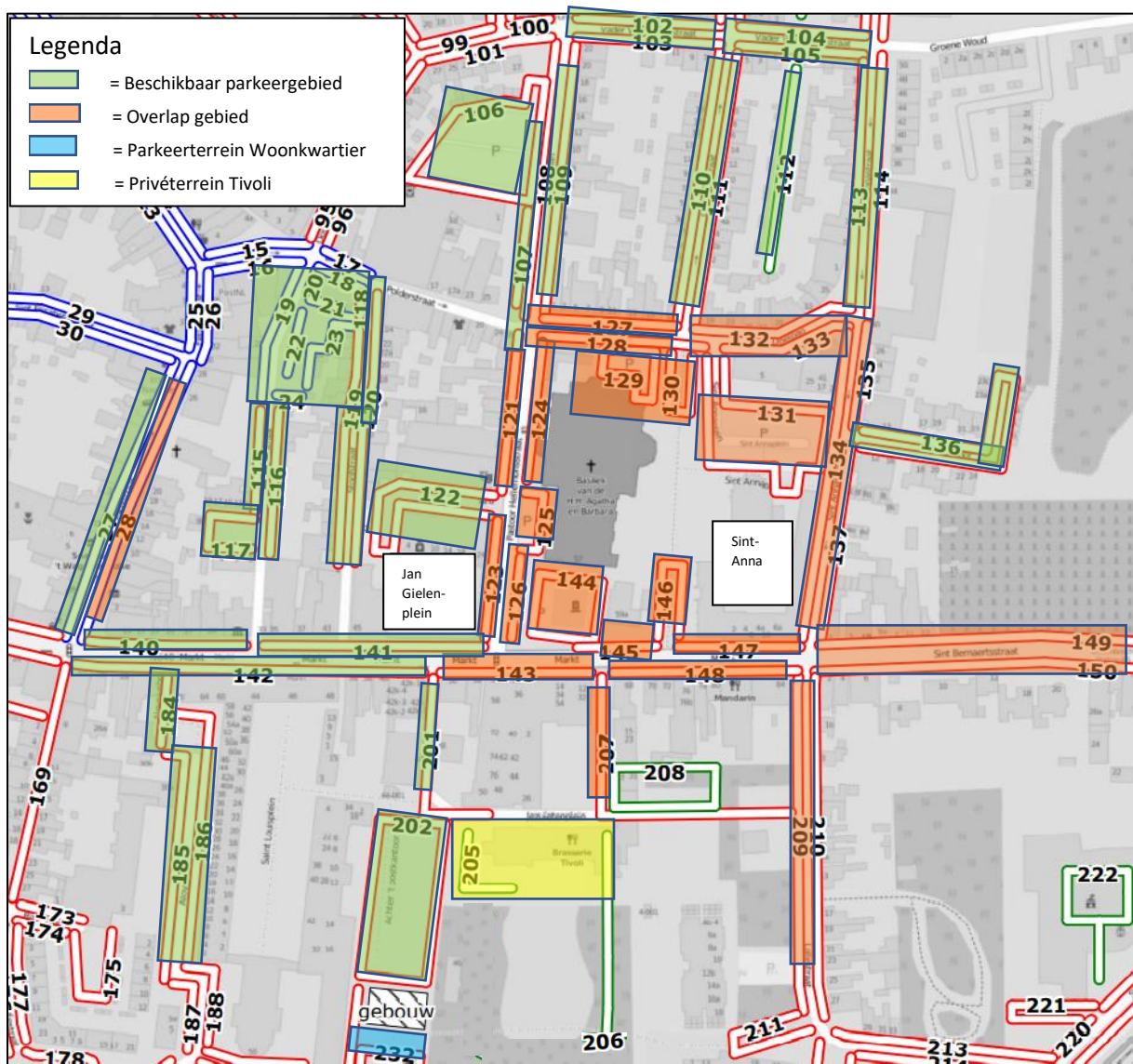
Wat uit de vorige paragrafen duidelijk naar voren komt, is dat de meeste parkeerproblemen zich voor zullen doen op zaterdagavond. De zaterdagavond is dan ook als representatief moment genomen in deze berekening. Daarin is de 3^e telling, die om 20.00 uur, het moment waarop de hoogste bezettingsgraad gemeten is. Daarmee is die 3^e telling het maatgevende moment.

Voor Sint Anna geldt dat de nieuwe parkeerbehoefte effect zal hebben op de aangrenzende ontwikkelingen. Zo heeft het onderzoeksgebied rond Sint Anna veel overlapping met het onderzoeksgebied van het Jan Gielenplein, maar ook met de Mariabouw. Het gevolg daarvan is dat de bezoekers van het Jan Gielenplein of de bewoners van de Mariabouw zullen gaan parkeren buiten het overlappende gebied van Sint Anna (dat zal immers vooral benut worden door bewoners van Sint Anna) en dus uitwijken naar andere locaties. Daarmee heeft de extra parkeerbehoefte van Sint Anna en het weghalen van bestaande parkeerplaatsen nabij o.a. de Basiliek en op het Sint Annaplein nadrukkelijk effect op de andere ontwikkelingen.

Alvorens het gezamenlijke tekort te berekenen zijn in onderstaand kaartbeeld vanwege de gebiedsoverlappende de ontwikkellocaties Sint-Anna en Jan Gielenplein middels twee vierkanten weergegeven. De groene sectoren geven weer welke sectoren door de loopafstand automatisch toebedeeld zijn aan één ontwikkellocatie. Dat zijn voor Sint-Anna voornamelijk de sectoren aan de noordkant van Sint Anna. Voor het Jan Gielenplein zijn dat de vooral sectoren richting het zuiden en het westen. De oranje sectoren liggen voor beide ontwikkellocaties binnen acceptabele loopafstand* en vormen het overlapgebied tussen deze twee ontwikkelingen. Deze sectoren kunnen gezien de loopafstanden voor het vinden van een vrije parkeerplaats in principe door de verschillende gebruikers van beide ontwikkellocaties bezocht worden.

**voor de acceptabele loopafstand bij Sint Anna is specifiek gekeken naar de loopafstand voor bewoners, omdat de parkeerproblemen rond Sint Anna zich voordoen op momenten dat de voorzieningen gesloten zijn.*

Afbeelding 9.1. Jan Gielenplein en Sint Anna beschikbare parkeersectoren met overlappende parkeersectoren



Centrale vraag

De centrale vraag is hoeveel parkeerplaatsen er in totaal tekort gaan komen bij deze drie ontwikkellocaties als we in de berekeningen wel rekening houden met het feit dat de parkeervoorzieningen in de overlapgebieden in theorie maar voor het opvangen van de nieuwe parkeerbehoefte van één ontwikkellocatie kan worden ingezet. Daarbij moet uiteraard in het achterhoofd gehouden worden dat de maximale geaccepteerde bezettingsgraad 90% is.

Mariabouw

Daarna kijken we eerst wat de invloed is van de ontwikkeling van Sint Anna op de beschikbare parkeerplaatsen voor de bewoners van de Mariabouw. Voor de bewoners van de Mariabouw zijn de volgende sectoren gelegen binnen 200 meter loopafstand: sector 141 t/m 143, sector 185 t/m 192, sector 201 t/m 204 en 207. Sector 143 is gelegen binnen het onderzoeksgebied van Sint Anna en is daarmee niet beschikbaar. De sectoren 201 t/m 204 en sector 207 en 232 vallen niet binnen het overlapgebied met Sint Anna of Mariaschool en zijn dus beschikbaar (zie afbeelding 9.2 op de volgende pagina). De capaciteit van deze sectoren is 137 parkeerplaatsen, waarvan 87 gelegen zijn in sector 202 het parkeerterrein Achter 't Postkantoor en 48 vrij beschikbare parkeerplaatsen gelegen zijn op het terrein van Woonkwartier (zie toelichting hoofdstuk 5).

In onderstaande tabel staat weergegeven of er ook met het weglaten van de overlappende sectoren er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor de ontwikkeling aan de Mariabouw.

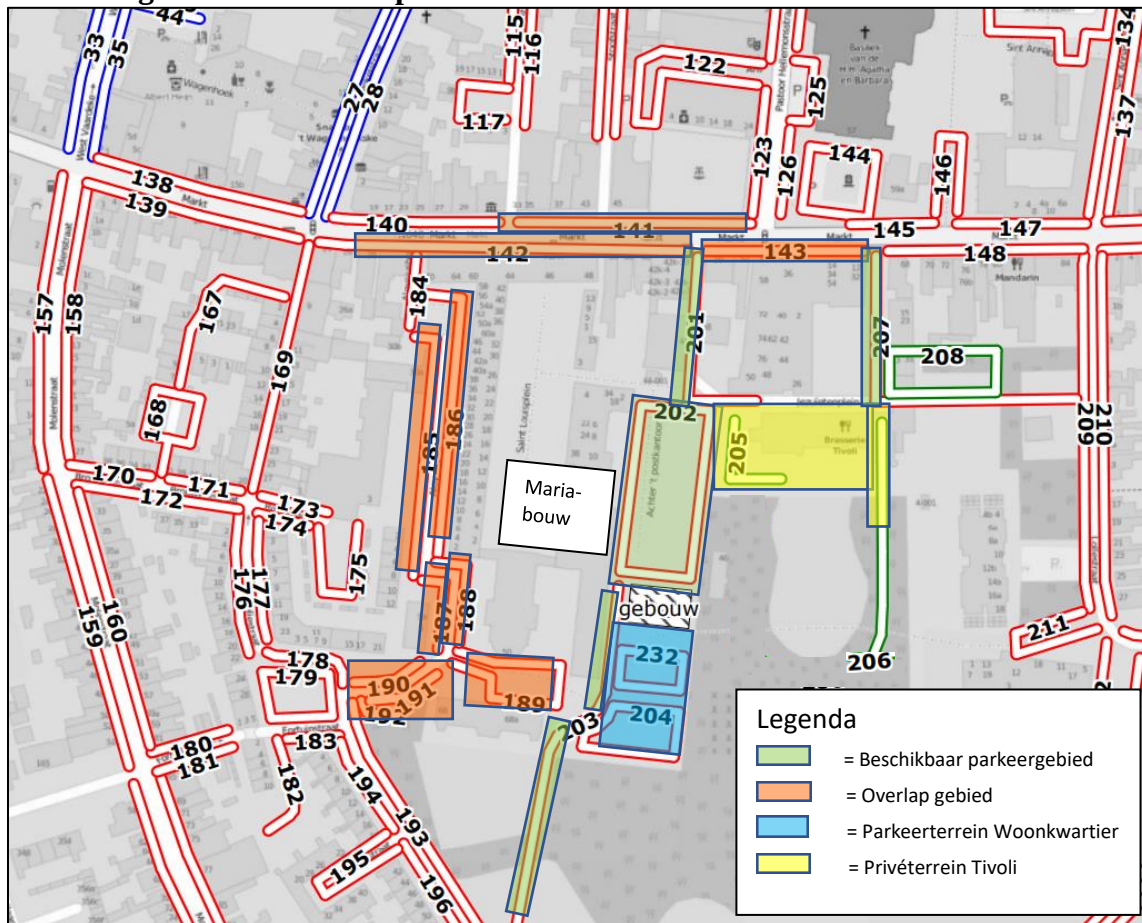
Tabel 9.1 Berekening Mariabouw met overlap

Telmoment	Capaciteit sector 201 t/m 204 en 207 & 232 oude situatie	Bezetting onderzoek	Bezettingsgraad onderzoek	Nieuwe capaciteit	Extra parkeerbehoefte bewoners	Aanwezigheidspercentage bewoners	Bezetting nieuwe situatie	Nieuwe bezettingsgraad gebied
Zaterdag 20 uur	89	57	64%	112	23	80%	75,4	67%

Uit de berekening komt naar voren dat in de sectoren die overblijven er op het representatieve moment de bezettingsgraad in de nieuwe situatie 55% zal worden en daarmee onder de maximale bezettingsgraad van 90% blijft. Er zijn $75,4 = 76$ parkeerplaatsen nodig voor deze ontwikkeling en om onder de 90% te blijven zouden er maximaal 123 parkeerplaatsen gevuld moeten zijn. Er is binnen het gebied dus nog ruimte voor 47 extra auto's om te parkeren.

Op afbeelding 9.2 op de volgende pagina zijn de beschikbare parkeersectoren voor de Mariabouw met groen weergegeven. Deze zijn uitsluitend beschikbaar voor de Mariabouw tijdens het telmoment op zaterdag om 20:00 uur. Tabel 9.1 gaf een bezettingsgraad ruim onder 90%. De groene sectoren in het kaartje hebben dus nog voldoende parkeerplaatsen beschikbaar tijdens het piekmoment voor de Mariabouw als deze uitsluitend beschikbaar zijn voor de Mariabouw.

Afbeelding 9.2. Beschikbare parkeerlocaties Mariabouw



Jan Gielenplein

Maar zoals al aangegeven: ook voor de ontwikkeling van het Jan Gielenplein hebben de eerder geconstateerde tekorten aan parkeerplaatsen bij Sint Anna invloed. De bezoekers van het restaurant aan het Jan Gielenplein kunnen theoretisch gezien niet parkeren op de vrije parkeerplaatsen in de sectoren die ook binnen het gebied van Sint Anna vallen (zie afbeelding 9.1). Bij Sint Anna zijn dat de sectoren 121, sector 123 t/m 137, sector 143 t/m 150 en sector 209 en 210. Ook kunnen de bezoekers van het Jan Gielenplein ook niet parkeren in sector 205 (eigen terrein Tivoli). Daarmee blijven de volgende sectoren over: sector 19 t/m 24, sector 27, sector 106 t/m 109, sector 115 t/m 120, sector 122, sector 201, 202 en 232 (Woonkwartier) en 207. Daarbij moet rekening gehouden worden dat de extra parkeerbehoefte van de Mariabouw al in sector 201 t/m 204, 207 en 232 is ingepast. Deze parkeerplaatsen zijn dus theoretisch gezien deels niet beschikbaar voor de bezoekers van de restaurant aan het Jan Gielenplein.

In onderstaande tabel staat weergegeven of er ook met het weglaten van de overlappende sectoren en het meerekenen van de parkeerbehoefte van de Mariabouw er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor de ontwikkeling van het Jan Gielenplein

Tabel 9.2 Berekening Jan Gielenplein met overlap

Telmoment	Capaciteit overgebleven onderzoeksgebied	Bezetting onderzoek	Bezettingsgraad onderzoek	Nieuwe capaciteit	Extra parkeerbehoefte bewoners restaurant	Aanwezigheids- percentage bewoners	Bezetting nieuwe situatie	Nieuwe bezettingsgraad gebied	Bezetting met Mariabouw (23x0.8)	Nieuwe bezettingsgraad gebied
Zaterdag 20:00	234	149	64%	267	36	100%	185	69%	204	76%

Uit de berekening komt naar voren dat als de bezetting van de Mariabouw wordt meegenomen de bezettingsgraad niet boven de maximaal geaccepteerde bezettingsgraad van 90% komt. Er zijn dan 204 parkeerplaatsen bezet van de 267 beschikbare parkeerplaatsen in de nieuwe situatie. Daarmee is er een parkeerdruk van 76% en resteren er nog 63 vrije parkeerplaatsen om tot een volledige bezetting van 100% te komen. Om echter niet boven de maximaal geaccepteerde bezettingsgraad van 90% te komen, mogen er niet meer dan 240 auto's in dit gebied geparkeerd staan. Dus zijn er nog $240 - 204 = 36$ vrije parkeerplaatsen beschikbaar voor overige ontwikkelingen zoals bijvoorbeeld bij kapel Saint-Louis.

Mariaschool

Uit hoofdstuk 3 is gebleken dat er nog 13 vrije parkeerplaatsen beschikbaar zijn binnen het onderzoeksgebied rond de Mariaschool. Het gebied van de Mariaschool overlapt met de onderzoeksgebieden van het Jan Gielenplein en de Mariabouw. In de hierboven gemaakte berekeningen zijn de parkeerplaatsen die binnen het gebied van de Mariaschool vallen niet meegenomen. Dit is gedaan omdat slechts een gedeelte van het onderzoeksgebied van de Mariaschool binnen het gebied van de andere ontwikkelingen valt en het te ingewikkeld is om precies te bepalen waar de 13 vrije parkeerplaatsen zich bevinden in het gebied van de Mariaschool. Daarmee is niet duidelijk hoeveel vrije parkeerplaatsen van de Mariaschool binnen de acceptabele loopafstand van de andere ontwikkelingen is gelegen en of deze plaatsen aan de andere ontwikkelingen theoretisch toegekend kunnen worden. Uiteindelijk komt uit de berekening naar voren dat er voldoende vrije parkeerplaatsen beschikbaar zijn als de sectoren in het gebied van de Mariaschool niet zijn meegerekend. Daarmee zijn zij nog extra beschikbaar.

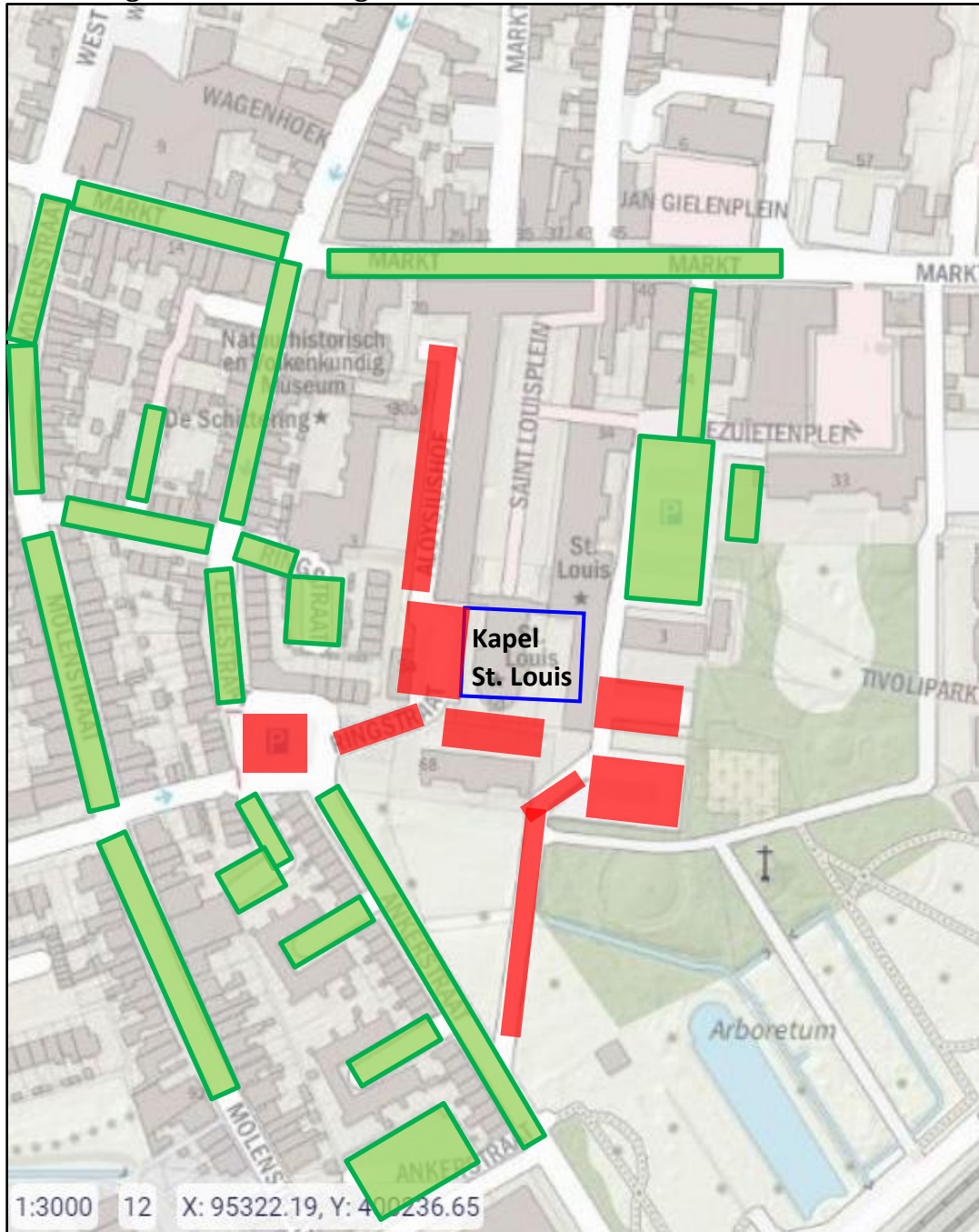
Conclusie

Uiteindelijk is er voldoende parkeergelegenheid in de nieuwe situatie om de parkeerbehoefte van alle nieuwe ontwikkelingen op te vangen.

Hoofdstuk 10. Beschikbaarheid parkeerplaatsen voor evenementen in kapel Saint-Louis

In onderstaande afbeelding 10.1 staat het onderzoeksgebied rond kapel Saint-Louis weergegeven.

Afbeelding 10.1 Onderzoeksgebied Saint-Louis



Legenda

- 100 meter midden gebouw
- Extra schil tot 300m

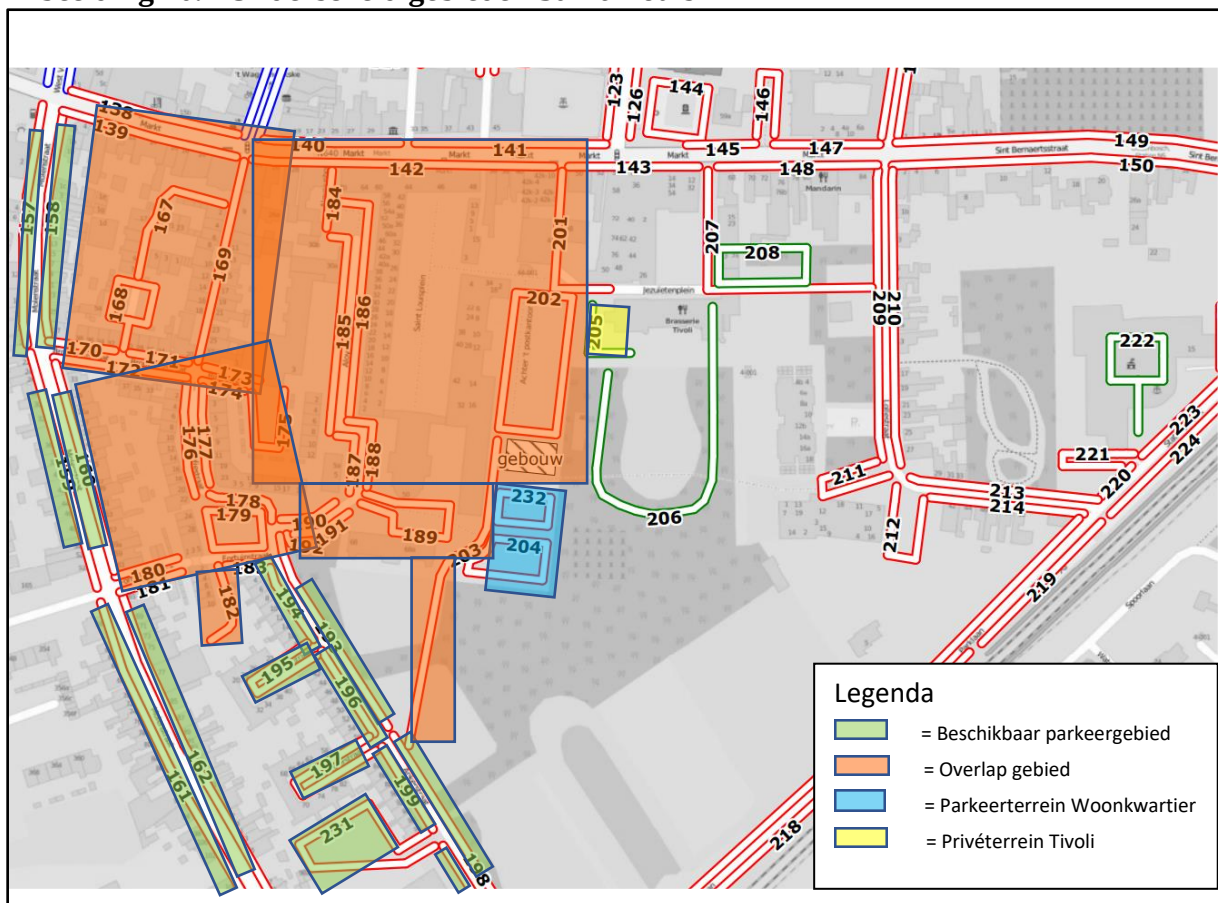
Eerder is aangegeven dat vanwege het incidentele karakter van de evenementen in kapel Saint-Louis de parkeerbehoefteberekening buiten beschouwing is gelaten bij de bepaling van de reguliere parkeerbehoefte van de overige ontwikkellocaties van het Religieus Erfgoed.

Nu in hoofdstuk 10 bepaald is hoe de parkeerbehoefte rond de andere locaties van het religieus erfgoed kan worden opgevangen, kan gekeken worden hoeveel vrije parkeerplaatsen er over blijven voor activiteiten in kapel Saint-Louis.

Om dit aantal te bepalen wordt hetzelfde maatgevende moment aangehouden als voor de berekening rond de andere locaties van het religieus erfgoed, zijnde zaterdagavond om 20.00 uur.

Eerst wordt er gekeken of er binnen de acceptabele loopafstand van kapel Saint-Louis (300 meter) nog vrije beschikbare parkeerplaatsen zijn. Daarvoor kijken we naar de sectoren die binnen acceptabele loopafstand van Saint-Louis liggen, maar niet binnen acceptabele loopafstand van de andere, al berekende locaties. Het betreft de volgende sectoren: sector 157 t/m 162, sector 193 t/m 199 en sector 231. Daarnaast is ook de restcapaciteit van 49 vrije parkeerplaatsen in de overlapgebieden meegenomen*. De verschillende gebieden zijn in onderstaande afbeelding 11.2 weergegeven.

Afbeelding 10.2 Onderscheid gebieden Saint-Louis



**49 beschikbare parkeerplaatsen bestaan uit de 36 parkeerplaatsen die beschikbaar zijn na de doorrekening van het Jan Gielenplein en de Mariabouw en de 13 parkeerplaatsen die nog beschikbaar zijn rond de Mariaschool. Beide locaties vallen binnen het overlap gebied op afbeelding 11.2.*

De volgende tabel laat zien hoeveel parkeerplaatsen er in het groene gebied en in het oranje + blauwe gebied beschikbaar zijn, hoeveel er bezet waren tijdens het maatgevende moment, zaterdag 20.00 uur en hoeveel parkeerplaatsen er nog beschikbaar zouden kunnen zijn voor evenementen in kapel Saint Louis.

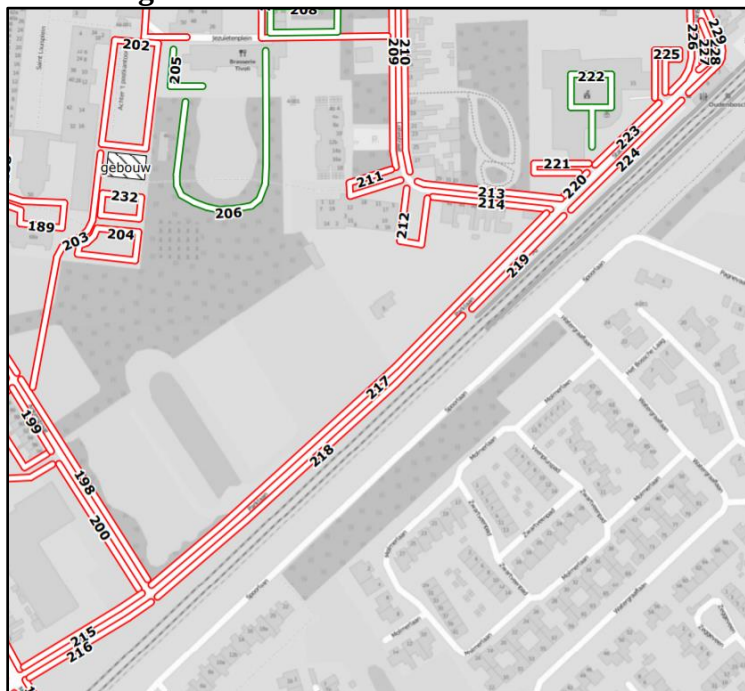
Tabel 10.1 Beschikbare parkeerplaatsen binnen loopafstand van 300 meter

Telmoment	Capaciteit groene gebied	Bezetting onderzoek groene gebied	Bezettingsgraad groene gebied	Beschikbare parkeerplaatsen St. Louis (tot 90% bezetting)	Beschikbare parkeerplaatsen overloopegebied	Totaal aantal beschikbare parkeerplaatsen
Zaterdag 20 uur	131	124	95%	0	49	49

Uit de tabel komt naar voren dat op het maatgevende moment er 124 parkeerplaatsen van de 131 beschikbare parkeerplaatsen in het groene gebied bezet zijn. Dat is een bezettingsgraad van 95%. Dat betekent dat met het reguliere parkeren de bezettingsgraad al boven de 90% is en daarmee op die locaties geen extra parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor bezoekers van kapel Saint-Louis. Op de parkeerplaatsen in de overloopegebied waren wel nog extra parkeerplaatsen beschikbaar voor bezoekers van de kapel, namelijk 49. Daarmee zijn er in totaal 49 parkeerplaatsen beschikbaar binnen de 300 meter loopafstand voor activiteiten in kapel Saint-Louis alvorens de 90% bezettingsgraad overschreden wordt.

Omdat er onvoldoende vrije parkeerplaatsen binnen acceptabele loopafstand te vinden zijn, moet gezocht worden naar parkeeralternatieven buiten de geaccepteerde loopafstand. In het parkeeronderzoek zijn daartoe reeds enkele verderaf gelegen sectoren meegenomen zodat inzichtelijk gemaakt kan worden of de nog vrije parkeerplaatsen daar voldoende soelaas bieden. Het betreft parkeerplaatsen aan de zuidkant van het centrum langs de Ankerstraat, Lollestraat en de Parklaan, bestaande uit de sectoren 200, sector 211 t/m 214, sector 217 t/m 219 en sector 224, zie onderstaande afbeelding 10.3.

Afbeelding 10.3. Extra sectoren



Onderstaande tabel laat zien hoeveel parkeerplaatsen er in deze sectoren beschikbaar zijn, hoeveel er bezet waren tijdens het maatgevende moment, zaterdag 20.00 uur en hoeveel parkeerplaatsen er nog beschikbaar zouden kunnen zijn voor evenementen in kapel Saint Louis.

Tabel 10.2 Beschikbare parkeerplaatsen overige locaties

Telmoment	Capaciteit extra sectoren	Bezetting onderzoek extra sectoren	Bezettingsgraad extra sectoren	Beschikbare parkeerplaatsen St. Louis (tot 90% bezetting)
Zaterdag 20 uur	97	19	20%	68,3

Uit deze tabel komt naar voren dat er op deze alternatieve locaties 97 parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Daarvan waren er tijdens het onderzoek 19 bezet. Dat is een bezettingsgraad van 20%. Dat betekent dat er tot de maximaal geaccepteerde bezettingsgraad van 90% wordt bereikt nog $68,3 = 68$ parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor bezoekers van kapel Saint-Louis.

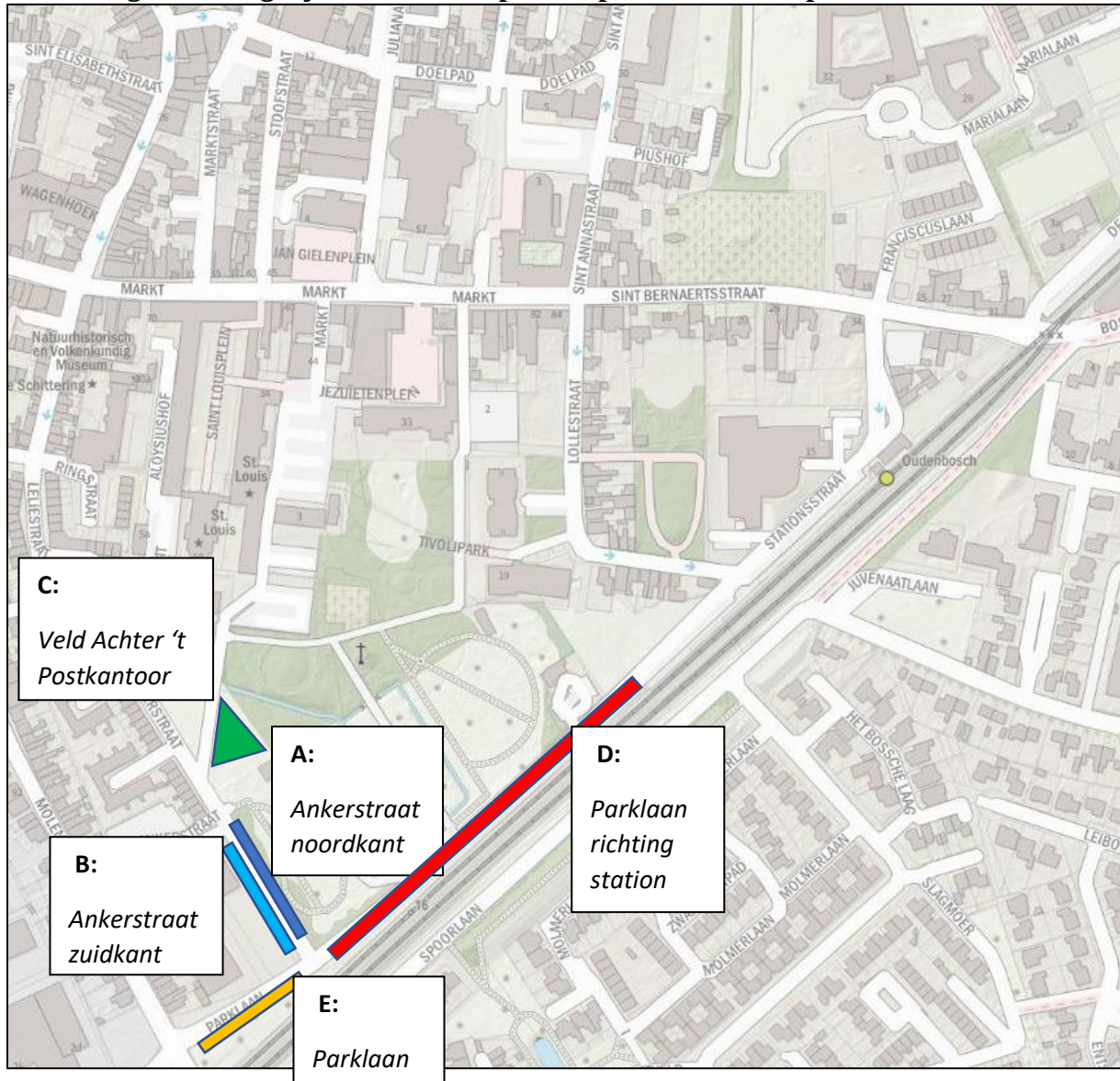
Samen met de 49 binnen acceptabele loopafstand beschikbare parkeerplaatsen komt het totaal aan bestaande parkeerplaatsen uit op 117 parkeerplaatsen. Dat is veel minder dan de 308 parkeerplaatsen die conform de parkeernorm nodig zijn op de piekmomenten. Voor 191 parkeerplaatsen moet naar een andere oplossing gezocht worden.

Hoofdstuk 11: Oplossingsrichtingen parkeersituatie tijdens evenementen

Voor de invulling van het benodigde restant van 191 parkeerplaatsen bestaan meerdere opties, deze komen op de volgende pagina nader aan de orde. Wel moet gerealiseerd worden dat voor een deel van die opties ook ingestoken moet worden op een vorm van (tijdelijk) parkeermanagement om de bezoekers van de evenementen ook te verwijzen naar de parkeeralternatieven en om hen daar vandaan mogelijk ook deels met pendeldiensten te vervoeren van en naar de kapel Saint-Louis.

In het kaartbeeld op de volgende pagina staan mogelijk extra te realiseren parkeerplaatsen voor bijvoorbeeld evenementen in kapel Saint-Louis.

Afbeelding 11.1: Mogelijk te realiseren parkeerplaatsen voor kapel St. Louis



In bovenstaande kaartbeeld is te zien waar er extra parkeerplaatsen gerealiseerd zouden kunnen worden.

Locatie A: Dit is de bestaande telsector 198 met een bestaande capaciteit van 2 parkeerplaatsen (deze liggen direct naast de toegang tot het arboretum).

Locatie B: Dit is de bestaande telsector 200 waarvan de parkeercapaciteit momenteel 0 bedraagt.

Locatie C: Op dit moment een braakliggend stuk grond.

Locatie D: De strook langs de Parklaan vanaf de Ankerstraat tot aan de al bestaande parkeervakken vlakbij het gemeentehuis.

Locatie E: Dit betreft de strook langs de Parklaan tussen de Ankerstraat en de Molenstraat.

