

Parkeren Masterplan Dorpshart Ter Aar

Actualisatie Parkeerbalans

Titel rapport

Parkeren Masterplan Dorpshart Ter Aar
actualisatie parkeerbalans

Kenmerk

013110.20230609.R1.02

Datum publicatie

12 juni 2023

Status

Definitief

© Copyright Goudappel BV 12-6-23

Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
2. Aanpak parkeerbalans Dorpshart	2
3. Huidige parkeersituatie	5
3.1 Uitgangspunten	5
3.2 Parkeerdruk telsituatie	6
3.3 Parkeerbalans huidige situatie	10
4. Parkeervraag ontwikkeling Masterplan	11
4.1 Uitgangspunten	11
4.1.1 Functiewijzigingen in het Dorpshart	11
4.1.2 Parkeernormen	12
4.1.3 Aanwezigheidspercentages	12
4.2 Wijziging parkeervraag door ontwikkeling	13
5. Wijzigingen in parkeercapaciteit	14
6. Resultaat parkeerbalans	16
6.1 Resultaat parkeerbalans Masterplan	16
6.2 Verwachte parkeerdruk per uur	17
6.3 Maatregelen en monitoring	18
7. Conclusie parkeerbalans	19
Bijlage 1 Effect ontwikkelrichtingen Masterplan	20

1. Inleiding

Het Masterplan heeft gevolgen voor de parkeersituatie in het Dorpshart van Ter Aar. Zo komen ondermeer parkeerterreinen te vervallen en wordt de Vlinderlocatie met appartementen en een grote parkeervoorziening bebouwd. Daarom is een analyse gemaakt van de parkeersituatie om te bezien of na uitvoering van het Masterplan in voldoende parkeergelegenheid wordt voorzien, waarbij eveneens de reeds bestaande parkeerplaatsen beter benut gaan worden.

Hoewel het Masterplan de ruimtelijke kaders geeft, staat de omvang van functies en aantal parkeerplaatsen nog niet vast. Om deze parkeerbalans, die een momentopname is, te kunnen doorrekenen is uitgegaan van het basisprogramma d.d. 8 februari 2023. Bij de verdere ontwikkeling van de plannen voor het centrum, zoals bijvoorbeeld een voorlopig ontwerp, een bestemmingsplan of een omgevingsplanaanvraag, zal de actuele parkeersituatie worden gemonitord en per fase een parkeerbalans op basis van het dan actuele programma opgesteld worden. Deze monitoring per fase zal leiden tot een verdere aanscherping van de planvorming waarmee het Dorpshart zal worden voorzien van voldoende parkeergelegenheid passend bij het gemeentelijk beleid.

In mei 2023 is de actuele bezetting van de parkeerplaatsen in het centrum van Ter Aar gemeten. In deze rapportage is deze meting als uitgangspunt gehanteerd.

Leeswijzer

In deze rapportage wordt eerst ingegaan op de aanpak van de parkeerbalans voor het Dorpshart. Vervolgens is de huidige parkeersituatie op basis van de parkeertelling behandeld in hoofdstuk 3. Hierna is in hoofdstuk 4 de parkeervraag van de beoogde ontwikkeling in het Dorpshart inzichtelijk gemaakt. In hoofdstuk 5 zijn de wijzigingen in de beschikbare parkeercapaciteit van het Dorpshart behandeld. Tot slot is in hoofdstuk 6 afgesloten met het resultaat en bijbehorende conclusies van de parkeerbalans in het Dorpshart.

2. Aanpak parkeerbilans

Dorpshart

Definities

Parkeerbehoefte

De parkeerbehoefte wordt bepaald door de omvang van een functie (het aantal woningen, aantal m² winkeloppervlakte etc.) te vermenigvuldigen met de parkeernorm. Uit deze berekening volgt het aantal parkeerplaatsen dat voor een functie benodigd zijn.

Parkeervraag

De parkeervraag is het aantal parkeerplaatsen dat nodig is voor een functie (parkeerbehoefte) op een bepaald moment in de week.

- Voor bestaande situaties wordt de parkeervraag berekend door de parkeerdruk op te hogen met een gewenste frictieleegstand.
- De parkeervraag van nieuwe functies wordt bepaald door de parkeerbehoefte (omvang van de functie maal de parkeernorm) te vermenigvuldigen met het aanwezigheidspercentage van die betreffende functie voor dat moment in de week.

Parkeerdruk

De parkeerdruk is het aantal parkeerplaatsen dat bezet is, gedeeld door het beschikbare aantal parkeerplaatsen. Hierbij is geen rekening gehouden met frictieleegstand, een parkeerdruk van 100% is onwenselijk. In de gemeente Nieuwkoop is een parkeerdruk van maximaal 85% gewenst, dit is ook opgenomen in het parkeerbeleid¹. Voor het Dorpshart is hierbij bij aangesloten en mag de parkeerdruk niet hoger dan 85% komen te liggen.

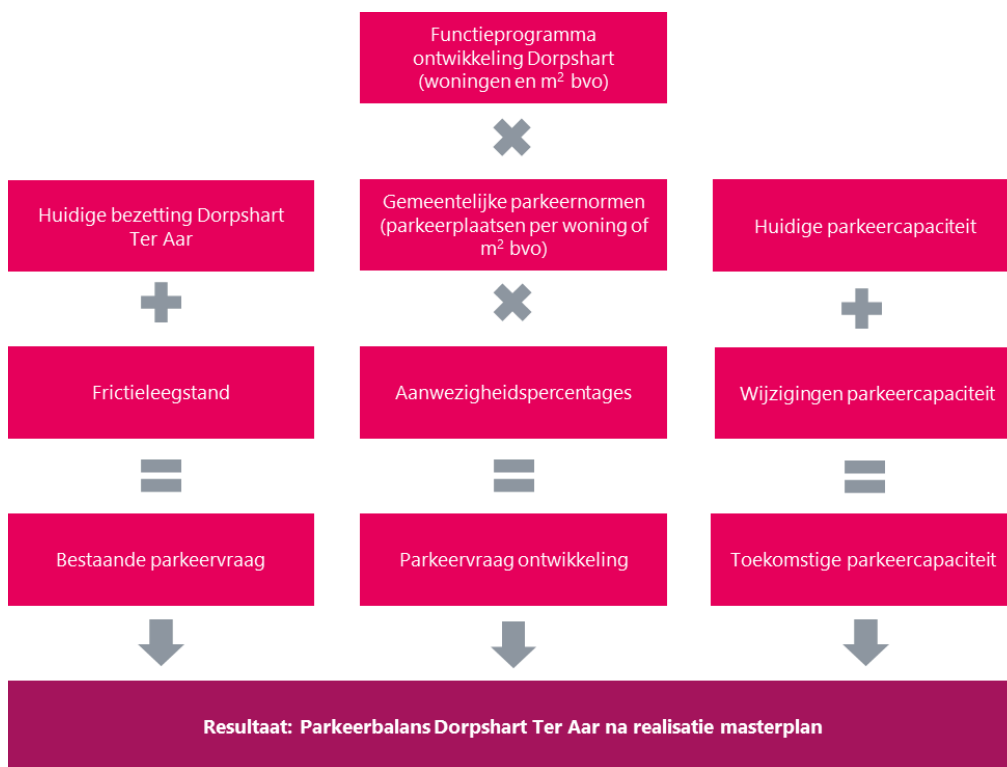
Frictieleegstand

Frictieleegstand is het gewenste aantal lege parkeerplaatsen in een gebied tijdens een telling. Deze lege parkeerplaatsen hebben als doel om te voorkomen dat mensen onnodig lang op zoek zijn naar een parkeerplek en het voorkomen van onnodig zoekverkeer, onprettige en potentieel onveilige situaties, omdat mensen op zoek zijn naar vrije parkeerplaatsen.

¹ Nota parkeernormen paragraaf 5.3

Aanpak

Bij het bepalen van de toekomstige parkeersituatie wordt gekeken naar de huidige situatie, de wijzigingen in het functieprogramma als gevolg van het Masterplan en de wijzigingen in de parkeercapaciteit. In figuur 1 is dit schematisch weergegeven. Alle stappen en uitgangspunten zijn in overeenstemming met het gemeentelijke parkeerbeleid.



Figuur 1: Werkwijze berekening parkeerbalans

Bestaande parkeervraag

Voor de bestaande bezetting is gebruik gemaakt van de resultaten van het in 2023 gehouden parkeeronderzoek (notitie parkeeronderzoek Ter Aar, NDC, kenmerk 001028/Ong/001, d.d. 2 juni 2023). Op deze manier ontstaat inzicht in eventuele tekorten of overschotten in de huidige situatie. De huidige parkeersituatie vormt de basis voor parkeerbalans van de toekomstige situatie in het Dorps Hart.

Bij de vertaling van de huidige situatie naar het parkeermodel is het van belang dat ook in de toekomst rekening wordt gehouden met de maximaal acceptabele parkeerdruk, zodat parkeerders eenvoudig een vrije parkeerplaats kunnen vinden. Van een acceptabele parkeerdruk is sprake als de zoektijd naar een parkeerplaats beperkt blijft. Voor het dorpscentrum, een gebied met veel wisselende parkeerders en geconcentreerde parkeervoorzieningen, wordt de grens van 85% parkeerdruk aangehouden voor een acceptabele parkeerdruk conform het gemeentelijke parkeerbeleid. Dit betekent in het parkeermodel dat de gemeten bezetting fictief met circa 15% frictieleegstand is verhoogd. Hiermee wordt onnodig zoekverkeer voorkomen, omdat parkeerders anders moeten zoeken naar een vrije parkeerplaats.

Parkeervraag ontwikkeling

Voor het Masterplan is de parkeervraag inzichtelijk gemaakt aan de hand van het gemeentelijke parkeerbeleid. De gemeente Nieuwkoop heeft haar parkeerbeleid beschreven in de Nota parkeernormen gemeente Nieuwkoop 2021.

De parkeerbehoefte voor de nieuwe ontwikkeling is berekend door de omvang van de functies te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernorm. Niet iedere functie heeft op alle momenten van de dag en week evenveel parkeerplaatsen nodig. Als parkeerplaatsen door verschillende parkeerders (doelgroepen) kunnen worden gebruikt, wordt dit dubbelgebruik van parkeerplaatsen genoemd. In het Dorpshart geldt dit, conform de Nota parkeernormen gemeente Nieuwkoop 2021, voor de openbare parkeerplaatsen. Voor de privé parkeerplaatsen geldt dit niet. Door toepassing van aanwezigheidspercentages wordt rekening gehouden met dubbelgebruik en wordt de parkeervraag van de ontwikkeling per moment van de week berekend.

Toekomstige parkeercapaciteit

Het Dorpshart wordt begrenst door de Westkanaalweg, Aardamseweg, Essenlaan en het parkeerterrein aan de noordzijde van de Aldi. De loopafstanden zijn zodanig dat dit gebied als één gebied fungeert, omdat voor de winkelfuncties alles op loopafstand is gelegen. In het parkeerbeleid van Nieuwkoop² is namelijk opgenomen dat voor winkelen een maximale loopafstand tot de bestemming van 400 meter geldt. Voor wonen is dat 100 meter.

Binnen de parkeerbalans zijn voor bepaling van de capaciteit alleen de openbare parkeerplaatsen meegenomen.

² Nota parkeernormen gemeente Nieuwkoop 2021, paragraaf 5.2.

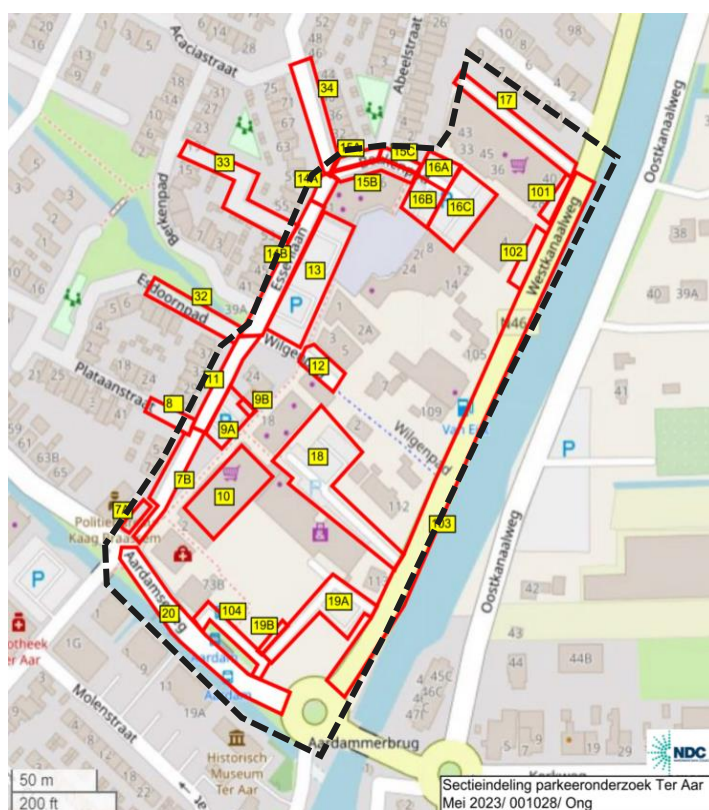
3. Huidige parkeersituatie

3.1 Uitgangspunten

De bestaande situatie is het vertrekpunt om de toekomstige situatie in beeld te brengen. In mei 2023 is een parkeeronderzoek uitgevoerd om de actuele parkeersituatie te bepalen (notitie parkeeronderzoek Ter Aar, NDC, kenmerk 001028/Ong/001, d.d. 2 juni 2023). Het parkeeronderzoek is uitgevoerd op de momenten die voor de parkeerbalans van belang zijn:

- dinsdag 16 mei 2023 van 10:00-20:00 uur (ieder uur een telling);
- vrijdag 12 mei 2023 van 10:00-20:00 uur (ieder uur een telling);
- zaterdag 13 mei 2023 van 10:00-20:00 uur (ieder uur een telling)³;
- dinsdag 7 maart 2023 voor 06:00 uur (eenmalige telling).

Het onderzoeksgebied van de hele parkeertelling is weergegeven in onderstaande figuur. Het gebied binnen de donker rode lijn is geanalyseerd om de huidige parkeersituatie in het Dorpshart inzichtelijk te maken. Secties met privéparkeerplaatsen (sectie 7A, 12, 14A, 15B en 15C) zijn daarbij buiten beschouwing gelaten. Dit gebied vormt tevens de basis voor de parkeerbalans van het masterplan Dorpshart.



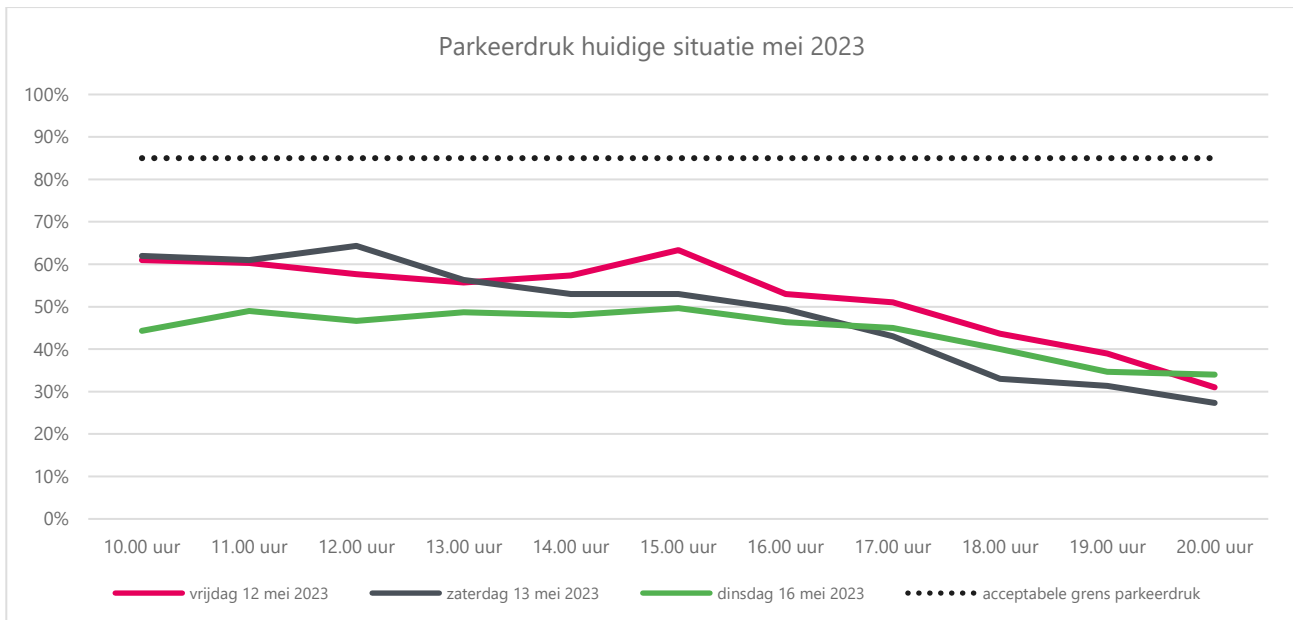
Figuur 2: Onderzoeksgebied Dorpshart

³ zaterdag voor Moederdag.

3.2 Parkeerdruk telsituatie

De eerste stap om de huidige situatie in kaart te brengen is de bezetting per moment van de week tijdens de parkeertelling te vergelijken met het beschikbare aantal parkeerplaatsen binnen dit gebied. Hierdoor ontstaat inzicht in de huidige parkeerdruk in het Dorpshart.

In figuur 3 is het verloop van de parkeerdruk tijdens de parkeertelling voor de vrijdag, zaterdag en dinsdag weergegeven. Uit deze figuur blijkt dat de parkeerdruk op vrijdagmiddag en zaterdagochtend met 60% tot 65% het hoogst is. Op dinsdagmiddag is het rustiger. De parkeerdruk is dan circa 50%. In de avonden daalt het aantal bezette parkeerplaatsen. In het centrumgebied is 's avonds om 20.00 uur 30% tot 35% van alle parkeerplaatsen bezet. De volledige resultaten van het parkeeronderzoek zijn weergegeven in de notitie parkeeronderzoek Ter Aar, NDC, kenmerk 001028/Ong/001, d.d. 2 juni 2023.



Figuur 3: Resultaat parkeerdruk huidige situatie centrumgebied mei 2023

Om naar de parkeerbalans te gaan is de parkeerdruk per tijdsblok benodigd. Voor de parkeerdruk van openbare parkeerplaatsen is uitgegaan van het drukste moment tijdens het betreffende tijdsblok. Voor de werkdagen is de gemeten bezetting op de vrijdag aangehouden, op dinsdag was de parkeerdruk lager.

In tabel 1 is per moment van de week de hoogst gemeten bezetting inzichtelijk gemaakt. Hieruit blijkt dat op het drukste moment (zaterdagmiddag 12.00 uur) sprake is van een parkeerdruk van 64% in het Dorpshart van Ter Aar.

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond
huidige bezetting	183	190	131	69	193	99
huidige openbare parkeer capaciteit	300	300	300	300	300	300
getelde parkeerdruk	61%	63%	44%	23%	64%	33%

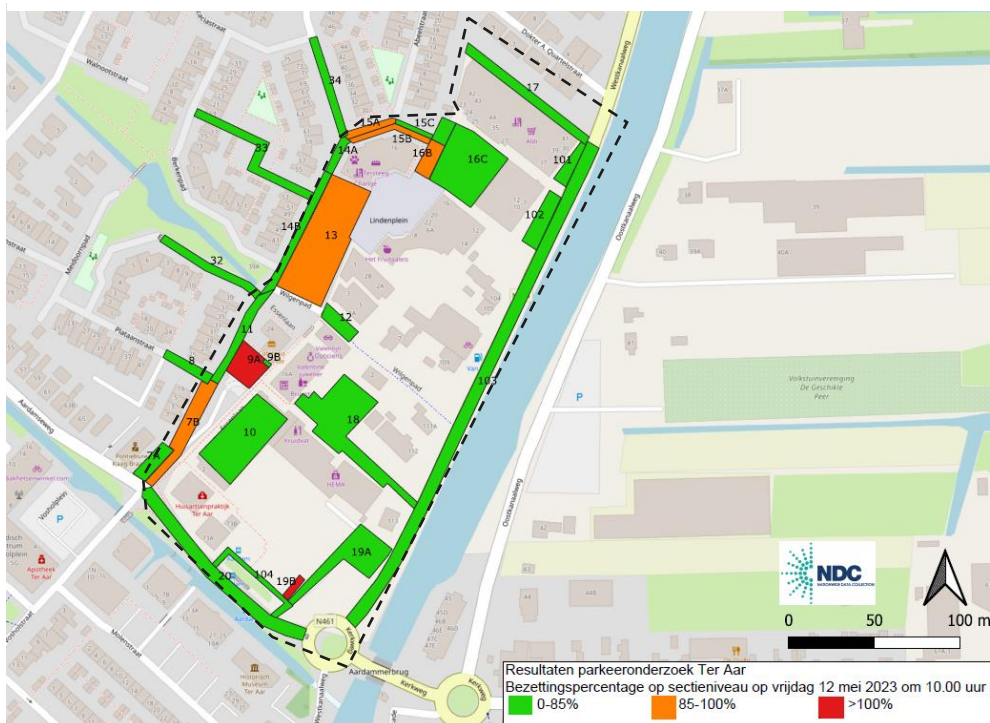
Tabel 1: Getelde bezetting en parkeerdruk in het Dorpshart

Verdeling parkeerdruk binnen Dorpshart

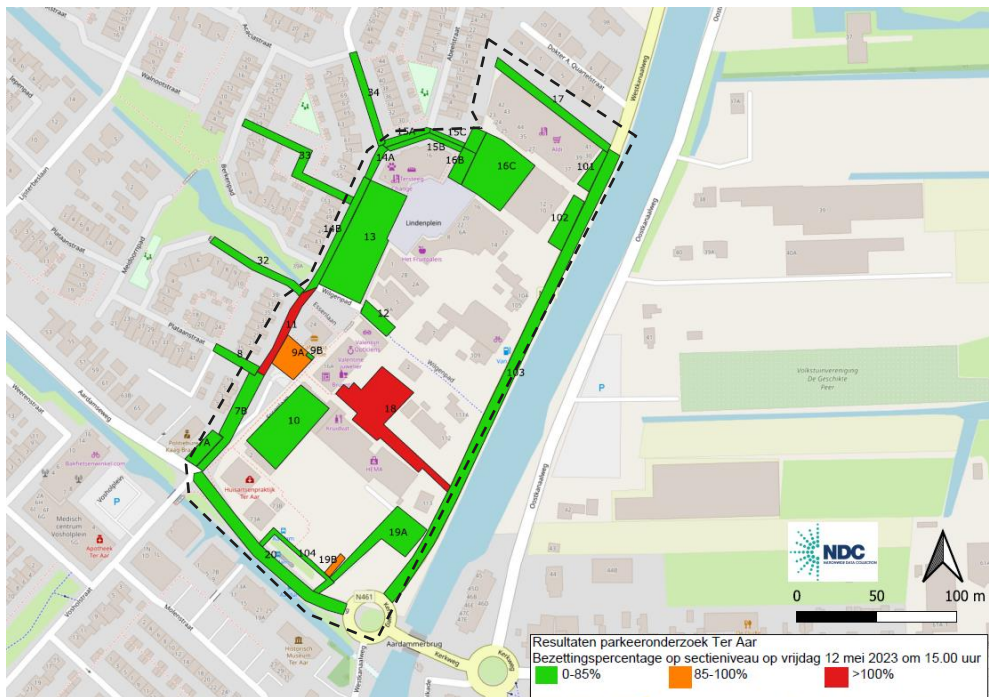
Hoewel de parkeerdruk gemiddeld laag is (op het drukste moment 64% van de openbare parkeerplaatsen bezet), zijn binnen het Dorpshart grote verschillen in bezetting per locatie. In de figuren op de volgende pagina's is dit af te lezen. Op deze figuren is de parkeerdruk per locatie met kleur weergegeven. Deze figuren zijn overgenomen uit de notitie parkeeronderzoek Ter Aar, NDC, kenmerk 001028/Ong/001, d.d. 2 juni 2023.

De parkeerplaatsen in sommige secties zijn voor parkeerders zichtbaarder en liggen langs logische aanrijroutes waardoor deze een hogere parkeerdruk kennen dan andere secties. Dit kan zorgen dat parkeerders een hoge parkeerdruk ervaren terwijl er elders in het Dorpshart sprake is van een grote overmaat van vrije parkeerplaatsen. Daarnaast zorgen de parkeerplaatsen in midden het Dorpshart, rondom de Essenlaan, voor een aanzuigende werking van autoverkeer en daardoor zoekverkeer zodra deze parkeerplaatsen vol zijn.

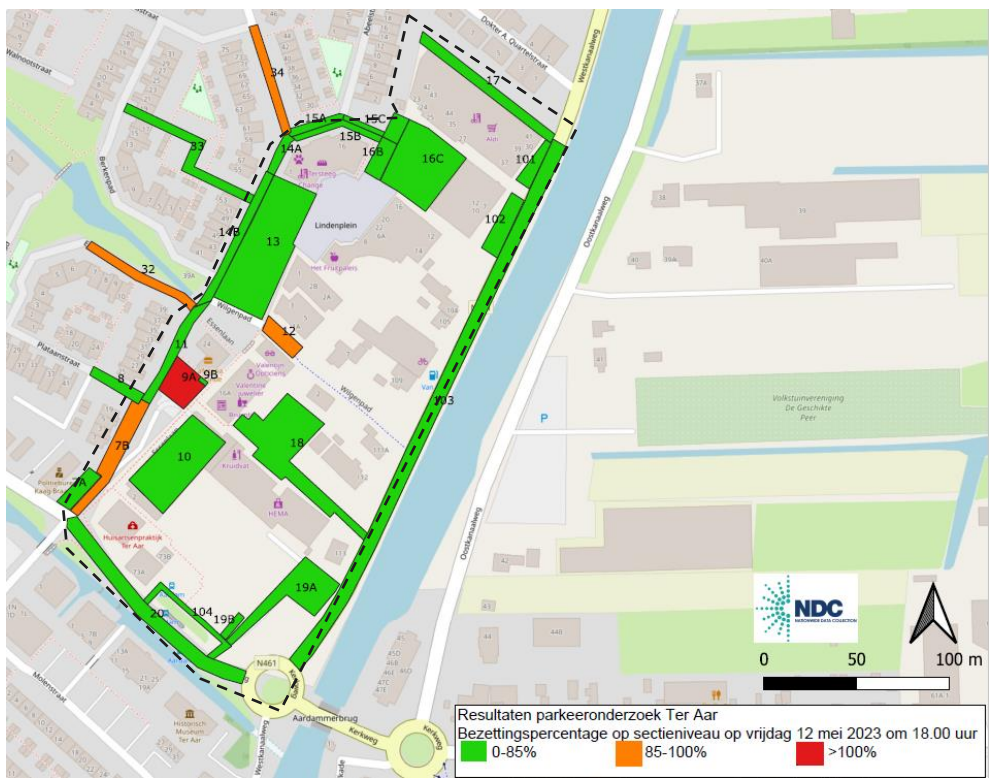
Parkeerdruk centrum Ter Aar- Telling vrijdag 12 mei 2023 10.00 uur



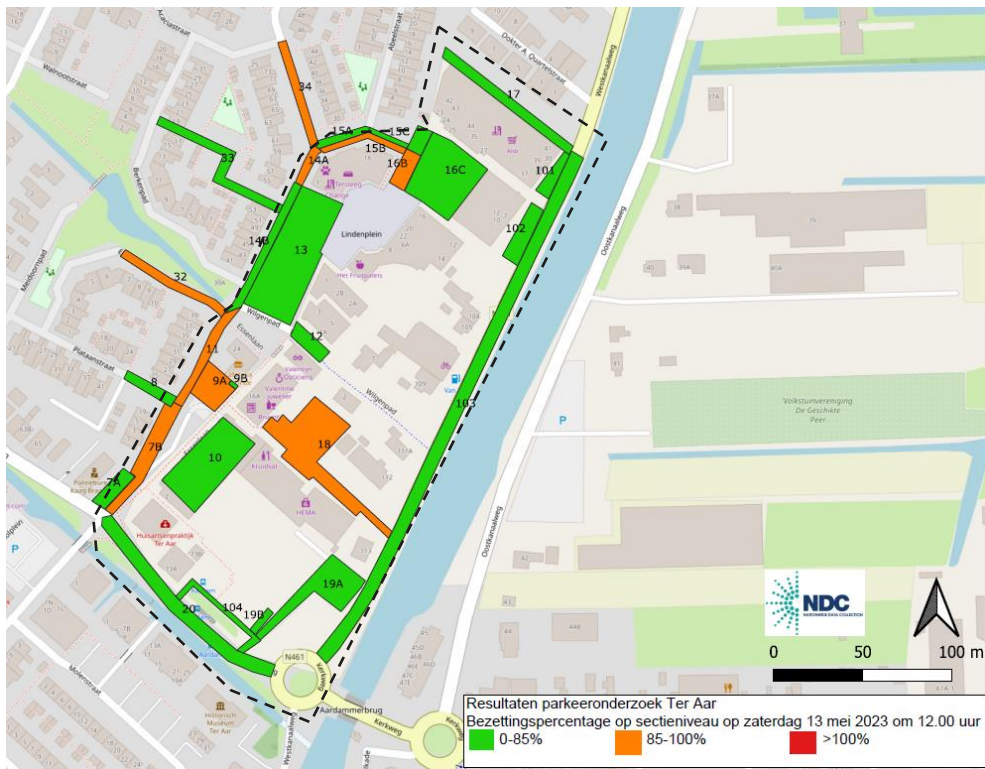
Parkeerdruk centrum Ter Aar- Telling vrijdag 12 mei 2023 15.00 uur



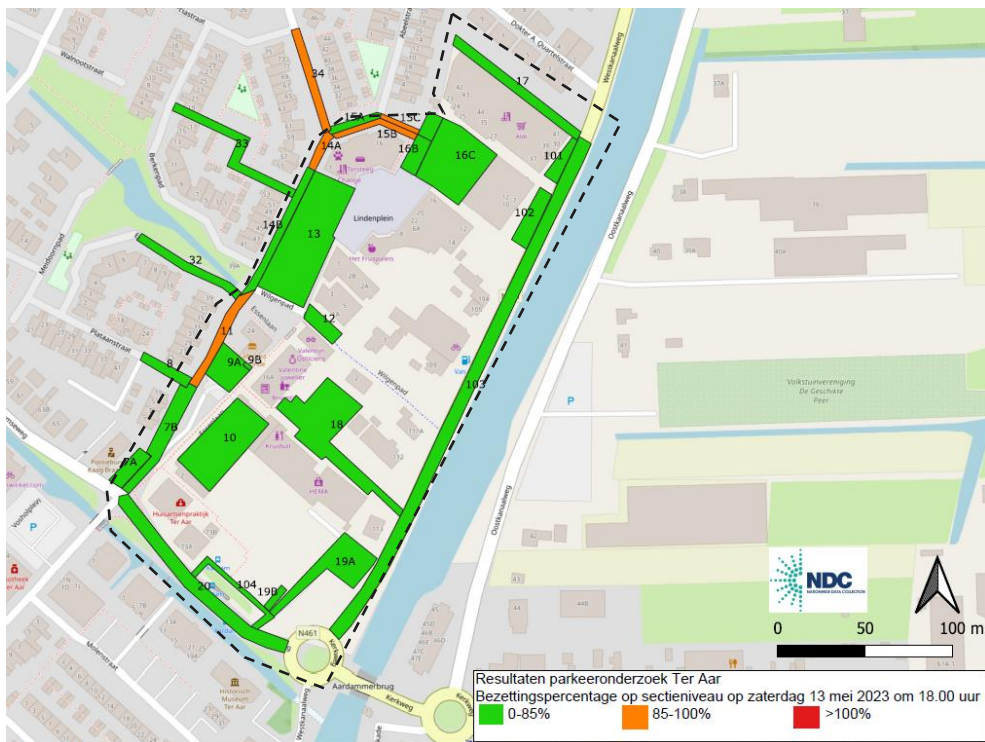
Parkeerdruk centrum Ter Aar- Telling vrijdag 12 mei 2023 18.00 uur



Parkeerdruk centrum Ter Aar- Telling zaterdag 13 mei 2023 12.00 uur



Parkeerdruk centrum Ter Aar- Telling zaterdag 13 mei 2023 18.00 uur



3.3 Parkeerbalans huidige situatie

Na het onderzoeken van de parkeerdruk is vervolgens inzichtelijk gemaakt hoeveel parkeerplaatsen er nog extra bezet kunnen worden voordat de maximale parkeerdruk van 85% is bereikt. Er is dus te allen tijde minimaal 15% van de parkeerplaatsen vrij (frictieleegstand), zo wordt voorkomen dat bewoners en bezoekers lang op zoek zijn naar een vrije parkeerplaats. Een samenvatting van de resultaten is weergegeven in tabel 2.

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond
huidige bezetting (tabel 1)	183	190	131	69	193	99
gewenst aantal vrije plekken (frictieleegstand 15%)	32	34	23	12	34	17
huidige parkeervraag (totaal)	215	224	154	81	227	116

Tabel 2: Huidige parkeervraag in het Dorpshart

Uit de tabel valt af te lezen dat op het drukste moment (zaterdagmiddag) de parkeervraag in het Dorpshart 227 parkeerplaatsen bedraagt. De openbare parkeercapaciteit bedraagt 300 parkeerplaatsen (zie tabel 1). Dit betekent dat binnen het Dorpshart ruim voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Op het drukste moment zijn 107 parkeerplaatsen niet bezet.

4. Parkeervraag ontwikkeling

Masterplan

4.1 Uitgangspunten

4.1.1 Functiewijzigingen in het Dorpshart

In het Masterplan wordt voor het Dorpshart meer ruimte voorzien voor woningen en detailhandel. Een aantal andere functies vervalt. Een overzicht van de functiewijzigingen in het Dorpshart (stand van zaken 8 februari 2023) ten opzichte van het moment van de parkeertelling in 2023, is weergegeven in tabel 3. Door alle wijzigingen in functies mee te nemen is op basis van de gemeentelijke parkeernormen inzichtelijk gemaakt hoe de parkeervraag wijzigt bij realisatie van de beoogde ontwikkeling.

locatie	functie gemeentelijk beleid	omvang	eenheid
Vlinderlocatie	woning < 50 m ² gbo	0	woningen
	woning 50-80 m ² gbo	46	woningen
	woning 80-100 m ² gbo	17	woningen
	woning > 100 m ² gbo	7	woningen
	winkels (nieuw)	712	m ² bvo
	winkels (vervallen)	-1.186	m ² bvo
Aardamseweg	woning 50-80 m ² gbo	10	woningen
	woning 80-100 m ² gbo	6	woningen
Westkanaalweg 113	woning (vervallen)	-1	woningen
	kantoor/ijszaak (nieuw)	120	m ² bvo
Primeragebouw	woning (vervallen)	-6	woningen
	winkels (vervallen)	-518	m ² bvo
Horecapaviljoen	horeca (nieuw)	305	m ² bvo
	horeca (vervallen)	-211	m ² bvo
Lindenplein/Essenlaan	woning < 50 m ² gbo	6	woningen
	woning 50-80 m ² gbo	12	woningen
	woning 80-100 m ² gbo	12	woningen
	winkels (nieuw)	1.081	m ² bvo
Bibliotheek	woning 80-100 m ² gbo	6	woningen
totaal			
	appartementen	+ 115	appartementen
	detailhandel	+ 88	m ² bvo
	horeca	+ 94	m ² bvo
	kantoor	+ 120	m ² bvo

Tabel 3: Beoogde functiewijzigingen in het Dorpshart van Ter Aar

4.1.2 Parkeernormen

De gehanteerde parkeernormen per functie zijn weergegeven in tabel 4. Deze parkeernormen zijn overeenkomstig met de parkeernormen uit de Nota parkeernormen gemeente Nieuwkoop 2021, hoofdstuk 3. In de parkeernormen zit een marge ten opzichte van het daadwerkelijk verwachte gebruik, dit is om te voorkomen dat onvoldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

functie	functie in beleid	parkeernorm
woning < 50 m ² gbo	gestapelde woning < 50 m ² gbo	1,4 pp per woning
woning 50-80 m ² gbo	gestapelde woning 50-80 m ² gbo	1,8 pp per woning
woning 80-100 m ² gbo	gestapelde woning 80-100 m ² gbo	2,1 pp per woning
woning > 100 m ² gbo	gestapelde woning > 100 m ² gbo	2,3 pp per woning
woning Westkanaalweg 113	grondgebonden woning > 130 m ² gbo	2,5 pp per woning
winkels	buurt- en dorpscentrum	4,6 pp per 100 m ² bvo
horeca	café/bar/cafetaria	7,5 pp per 100 m ² bvo
kantoor	kantoor met baliefunctie	3,6 pp per 100 m ² bvo

Tabel 4: Gehanteerde parkeernormen conform gemeentelijk parkeerbeleid

4.1.3 Aanwezigheidspercentages

Met behulp van de parkeernormen wordt de parkeervraag van een ontwikkeling berekend. Aan de hand van de soort, de omvang en de parkeernorm(en) van deze ontwikkeling wordt de parkeerbehoefte berekend. Wanneer verschillende functies gebruik kunnen maken van openbare parkeerplaatsen kunnen deze parkeerplaatsen door verschillende parkeerders gebruikt worden, dit heet dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Parkeerplaatsen die meegaan in dubbelgebruik kunnen logischerwijs niet verkocht, verhuurd of gereserveerd worden.

Om het effect van dubbelgebruik inzichtelijk te maken zijn aanwezigheidspercentages toegepast. Deze zijn afkomstig uit het parkeerbeleid van de gemeente Nieuwkoop⁴, en weergegeven in tabel 5. Met behulp van aanwezigheidspercentages kan de parkeervraag van functies per moment van de week inzichtelijk worden gemaakt.

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond
bewoners	50%	50%	90%	100%	60%	80%
bezoekers woningen	10%	20%	80%	0%	60%	100%
detailhandel	30%	60%	10%	0%	100%	0%
café/bar/cafetaria	30%	40%	90%	0%	75%	100%
kantoor	100%	100%	5%	0%	0%	0%

Tabel 5: Gehanteerde aanwezigheidspercentages conform gemeentelijk parkeerbeleid

⁴ Nota parkeernormen paragraaf 4.1.

4.2 Wijziging parkeervraag door ontwikkeling

Parkeervraag Masterplan

Door de functiewijzigingen te vermenigvuldigen met de parkeernormen en aanwezigheidspercentages ontstaat inzicht in de extra parkeervraag van de ontwikkeling na uitvoering van het Masterplan. Het resultaat van deze berekeningen is weergegeven in tabel 6.

functie	parkeer behoefte	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond
appartementen	219,7	96,1	99,5	194,3	185,2	131,8	182,7
detailhandel	4,1	1,2	2,4	0,4	0,0	4,1	0,0
horeca	7,1	2,1	2,8	6,4	0,0	5,3	7,1
kantoor	4,3	4,3	4,3	0,2	0,0	0,0	0,0
wijziging parkeervraag Masterplan		104	109	201	185	141	190

Tabel 6: Wijziging parkeervraag als gevolg van Masterplan

Uit de tabel blijkt dat op het drukste moment (werkdagavond) de toename van de parkeervraag door het Masterplan (afgerond) 201 parkeerplaatsen bedraagt. Op de overige momenten is de toename kleiner. Op het drukste moment in het Dorpshart, de zaterdagmiddag om 12.00, zijn als gevolg van de uitvoering van het Masterplan namelijk 141 parkeerplaatsen meer nodig dan in de bestaande situatie.

5. Wijzigingen in parkeercapaciteit

De parkeercapaciteit wijzigt als gevolg van de verschillende ontwikkelingen binnen het Masterplan. Zo komt het parkeerterrein aan het Marktplein te vervallen en komt er een nieuwe parkeergarage op de Vlinderlocatie. Een overzicht van de huidige openbare parkeercapaciteit (situatie mei 2023) is weergegeven in tabel 7.

sectie	totaal	openbaar/ openbaar toegankelijk	niet openbaar	opmerking
7	13	9	4	
9	14	14	0	waarvan 2 mindervalide parkeerplaats
10	58	58	0	parkeergarage Dirk
11	5	5	0	
12	7	0	7	
13	64	64	0	parkeerterrein Essenlaan waarvan 1 parkeerplaats met elek. laden, 1 mindervalide parkeerplaats en 1 arts parkeerplaats
14	2	0	2	
15	24	9	15	
16	47	47	0	parkeerterrein Beukenpad waarvan 2 mindervalide parkeerplaats
17	29	29	0	parkeerterrein Aldi
18	42	42	0	waarvan 1 mindervalide parkeerplaats
19 & 104	15	15	0	braakliggend terrein Vlinderlocatie
20	0	0	0	
101-103	8	8	0	langs Westkanaalweg waarvan 1 mindervalide parkeerplaats
totaal	328	300	28	

Tabel 7: Parkeercapaciteit per sectie huidige situatie

In tabel 7 is zowel het totaal aantal parkeerplaatsen als het totaal aantal openbaar (toegankelijke) parkeerplaatsen opgenomen. In de huidige situatie betreft het 300 openbare parkeerplaatsen in het Dorpshart van Ter Aar (zie ook tabel 1).

Binnen het Masterplan zijn in de plannen ook wijzigingen in parkeercapaciteit opgenomen. Hieronder zijn de wijzigingen in de openbare parkeercapaciteit in het Masterplan ten opzichte van de huidige situatie weergegeven:

- Essenlaan t.h.v. snackbar. Het parkeerterrein (14 parkeerplaatsen) komt te vervallen (sectie 9). Ter hoogte van dit parkeerterrein worden in de Essenlaan 5 langsparkeerplaatsen teruggebracht.
- Parkeerterrein Kruidvat/Hema (sectie 18). Dit parkeerterrein met 42 parkeerplaatsen komt te vervallen.

- Braakliggend terrein bij Vlinderlocatie (sectie 19 & 104). Op het braakliggende terrein komen de 15 parkeerplaatsen te vervallen. Op de Vlinderlocatie zal een openbaar toegankelijke parkeergarage worden gerealiseerd met 174 parkeerplaatsen.
- Essenlaan noord: Het parkeerterrein (64 parkeerplaatsen) komt te vervallen (sectie 13). Ter hoogte van dit parkeerterrein worden in de Essenlaan 10 langspaarkeerplaatsen teruggebracht.
- Beukenpad/Lindenplein (sectie 16). De herinrichting van het Beukenpad en Lindenplein resulteert in totaal 58 parkeerplaatsen.
- Om de verbinding tussen de Westkanaalweg en het Beukenpad/Lindenplein te kunnen maken, komen aan de Westkanaalweg 3 parkeerplaatsen te vervallen.

Op basis van bovenstaande wijzigingen blijkt dat binnen het Masterplan de realisatie van 62 extra openbare parkeerplaatsen is voorzien ten opzichte van de huidige situatie. Dit betekent dat er in de nieuwe situatie 362 parkeerplaatsen in het gebied voorzien zijn (300+ 62).

6. Resultaat parkeerbalans

6.1 Resultaat parkeerbalans Masterplan

Op basis van de huidige parkeersituatie is inzichtelijk gemaakt hoeveel restcapaciteit er in het Dorpshart aanwezig is. Vervolgens zijn de veranderingen in parkeervraag door de ontwikkeling van het Masterplan berekend, hiermee is bepaald wat de toekomstige parkeervraag in het Dorpshart is. Als laatste stap zijn de wijzigingen in parkeer capaciteit in het Dorpshart meegenomen. Door deze stappen te volgen ontstaat inzicht in de verwachte parkeerdruk in de toekomstige situatie na uitvoering van het Masterplan.

In tabel 8 is de totale parkeervraag weergegeven voor de toekomstige situatie (inclusief huidige situatie). De toekomstige parkeervraag is afgezet tegen de toekomstige (openbare) parkeer capaciteit om inzichtelijk te maken of er voldoende parkeerplaatsen zijn opgenomen in het Masterplan.

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond
huidige parkeervraag (tabel 2)	215	224	154	81	227	116
wijziging parkeervraag Masterplan (tabel 6)	104	109	201	185	141	190
parkeervraag na realisatie Masterplan	319	333	355	266	368	306

Tabel 8: Parkeervraag Dorpshart na uitvoering Masterplan

Uit tabel 8 blijkt dat na realisatie van het Masterplan (stand van zaken 8 februari 2023) op het drukste moment (zaterdagmiddag om 12.00 uur) 368 parkeerplaatsen benodigd zijn.

In tabel 9 is weergegeven wat de verwachte parkeerdruk in de toekomstige situatie zal zijn. Hiervoor is de frictieleege stand van 15% van de parkeervraag afgehaald, zodat de verwachte parkeerdruk wordt verkregen.

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond
totale parkeervraag na realisatie Masterplan (tabel 8)	319	333	355	266	368	306
verwacht aantal bezette parkeerplaatsen	271	283	302	226	313	260
openbare parkeer capaciteit	362	362	362	362	362	362
verwacht aantal vrije parkeerplaatsen	91	79	60	136	49	102
verwachte parkeerdruk na uitvoering Masterplan	75%	78%	83%	63%	86%	72%

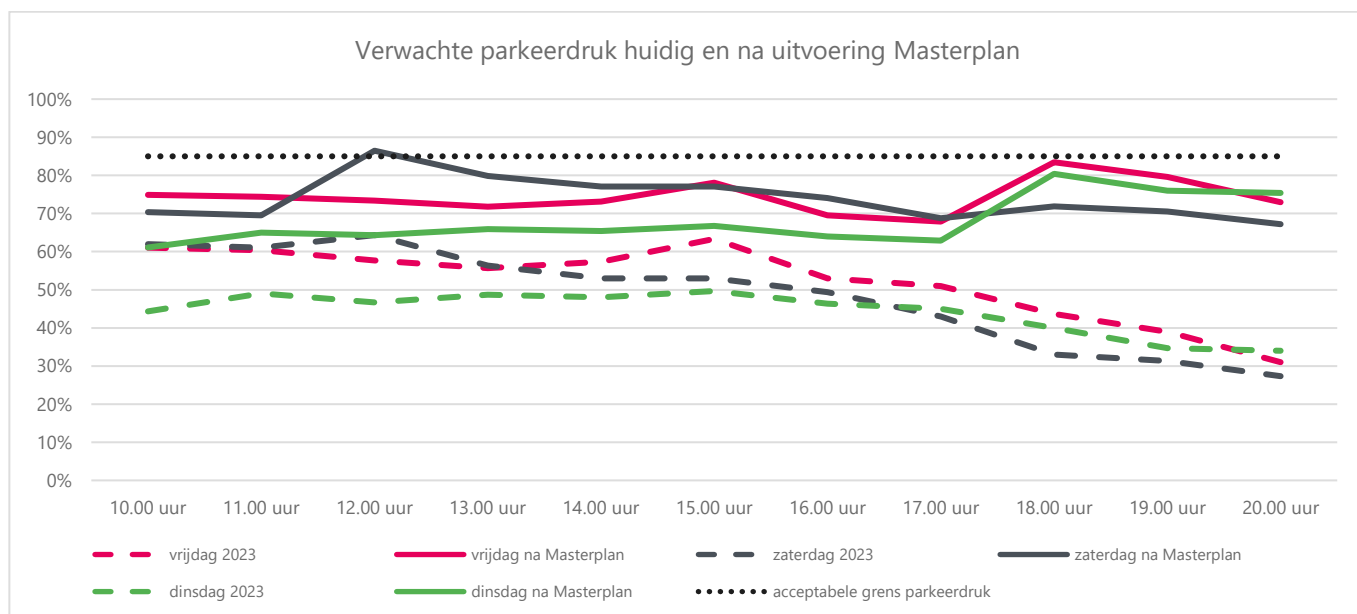
Tabel 9: Parkeerbalans Dorpshart na uitvoering Masterplan

Uit de tabel blijkt dat binnen het Masterplan (stand van zaken 8 februari 2023) voldoende parkeerplaatsen zijn opgenomen. Alleen op het drukste moment (zaterdagmiddag om 12.00 uur) ligt de parkeerdruk met 86% net boven de maximaal acceptabele grens van 85%. Op dat tijdstip zijn, bij het huidige bouwprogramma, 6 parkeerplaatsen extra benodigd. Op de

overige momenten, ook op de overige momenten op zaterdagmiddag (zie paragraaf 6.2), ligt de parkeerdruk lager (onder 85%) en zijn er meer vrije parkeerplaatsen (zie ook figuur 3). De piekmomenten zijn maatgevend voor de verdere planontwikkeling en vormen daarmee de reikwijdte van het benodigde aantal parkeerplaatsen in het Masterplan.

6.2 Verwachte parkeerdruk per uur

De parkeerbalans uit tabel 9 is opgesteld per dagdeel. De gegeven waarde betreft het drukste moment in dat dagdeel, bijvoorbeeld zaterdagmiddag om 12.00 uur. Op de overige momenten op zaterdagmiddag is de verwachte parkeerdruk lager, omdat dat in de huidige situatie ook het geval is. In figuur 3 is daarom voor alle momenten van het parkeeronderzoek de verwachte parkeerdruk weergegeven. De parkeerdruk na Masterplan is de optelling van de huidige parkeerders op dat uur plus het aantal parkeerders van het betreffende dagdeel voor het Masterplan.



Figuur 3: Verwachte parkeerdruk huidig en na uitvoering Masterplan

Uit figuur 3 blijkt dat de parkeerdruk op vrijwel alle gemeten momenten in de week onder de 85% blijft. Alleen op zaterdagmiddag om 12 uur, is de verwachting dat de parkeerdruk kortstondig boven de 85% komt. Door het realiseren van extra parkeerplaatsen in de Vlindergarage of op openbaar gebied, of door het wijzigen van het programma (zie ook bijlage 1) is dit op te lossen en blijft ook om 12 uur op zaterdagmiddag de parkeerdruk onder de 85%.

6.3 Maatregelen en monitoring

De parkeerdruk neemt met de realisatie van het Masterplan ten opzichte van de huidige situatie toe. Dit betekent dat een betere benutting van de totale parkeercapaciteit plaatsvindt, maar ook dat een betere spreiding van de parkeerders over de parkeerplaatsen nodig is dan nu het geval is. Met een aantal maatregelen uit het Masterplan, zoals de ontsluiting van de bezoekersparkeerlocaties via de Westkanaalweg, de inrichting van de Essenlaan en het toevoegen van parkeerplaatsen op het Marktpllein wordt hier al toe bijgedragen. Ook het toevoegen van bewegwijzering met vol/vrij indicatie (signing) zal bijdragen aan een betere spreiding van de bezoekers over de verschillende parkeerlocatie. Daarnaast zal de weginrichting vanuit de Aardamseweg de Essenlaan in moeten worden aangepast, zodat de parkeergarage van de Dirk beter gevonden en eenvoudiger ingereeden wordt. Tot slot is geen rekening gehouden met een eventuele inzet van deelauto's bij de nieuwbouw. Conform de Nota Parkeernormen (paragraaf 4.4) is het mogelijk om met deelauto's bij woningbouwontwikkelingen de parkeernorm te verlagen. Bij de verdere uitwerking van de plannen uit het Masterplan zal dit worden meegenomen, zodat de parkeerdruk op alle momenten van de week onder de 85% parkeerdruk blijft.

Na uitvoering van het Masterplan zal de parkeersituatie moeten worden gemonitord. Als blijkt dat de spreiding van de parkeerders over de parkeerplaatsen onvoldoende is, zal de gemeente aanvullende maatregelen kunnen nemen. Deze maatregelen kunnen bijvoorbeeld het realiseren van extra parkeerplaatsen of het instellen van parkeerregulering zijn, zoals vergunninghoudersparkeren voor bewoners en/of ondernemers of een blauwe zone. Het instellen van parkeerregulering heeft als doel om tot een betere spreiding van de parkeerders over het centrum te komen en zal daarom geen effect hebben op het aantal parkeerplaatsen dat benodigd is.

7. Conclusie parkeerbalans

Binnen het Masterplan is voorzien in de toevoeging van woningen aan het Masterplan. Bij de parkeeroplossing is het principe gehanteerd waarbij de bestaande parkeerplaatsen beter benut gaan worden en het toevoegen van parkeerplaatsen op goed een goed vindbare locatie. De parkeerbalans voor de ambities in het Masterplan is nagenoeg sluitend. Alleen op het drukste tijdstip op zaterdagmiddag (gedurende 1 uur) is de verwachte parkeerdruk met 86%, hoger dan de maximaal acceptabele grens van 85% conform het gemeentelijk beleid.

Deze parkeerdruk is tot onder de grens van 85% te verlagen door een aantal varianten en maatregelen die in het Masterplan staan beschreven, zoals het realiseren van extra parkeerplaatsen de Vlindergarage, in het openbare gebied of de inzet van deelmobiliteit. Op de overige momenten ligt de parkeerdruk lager en is zelfs sprake van een overschot aan parkeerplaatsen. Dit betekent dat na uitvoering van het Masterplan binnen het Dorpshart voldoende parkeerplaatsen zijn gelegen en geen bezoekers een parkeerplaats in de woonstraten hoeven te zoeken. Wel zijn er aanvullende maatregelen nodig om te zorgen dat de parkeerplaatsen voldoende zichtbaar en toegankelijk zijn. Verder moet de parkeersituatie gemonitord⁵ worden zodat hier bij een onvoldoende aantal parkeerplaatsen op geanticipeerd kan worden.

⁵ Bij de monitoring is het verstandig om niet alleen de parkeerdruk, maar ook het parkeermotief van de parkeerders te meten. Op deze wijze kunnen, indien nodig, passende maatregelen worden genomen omdat dan bekend is op welke doelgroep de maatregel effect moet hebben.

Bijlage 1 Effect ontwikkel- richtingen Masterplan

In de rapportage is het resultaat van de parkeerbalans voor het Masterplan opgenomen. Binnen het Masterplan is opgenomen dat nog verschillende scenario's mogelijk zijn en dat het gebruik van deelauto's bij de nieuwbouw wordt onderzocht om de parkeernorm te kunnen verlagen (paragraaf 3.2.5 Masterplan). In deze bijlage is weergegeven wat deze scenario's en gebruik van deelauto's kan betekenen voor de parkeerdruk in het centrum van Ter Aar. Hierbij zijn de volgende varianten beschouwd:

- Realiseren extra parkeerplaatsen parkeergarage Vlinderlocatie (184 in plaats van 174);
- Inzet van deelauto's;
- Ontwikkelvarianten Horecaplein;
- Ontwikkelvarianten Marktpllein;
- Inrichtingsvarianten Essenlaan;
- Inrichtingsvarianten Berkenpad.

In tabel B1.1 is het resultaat van de parkeerbalans van het Masterplan opgenomen (tabel 9 uit de hoofd rapportage). De effecten van de verschillende varianten bij bepaald ten opzichte van deze parkeerbalans.

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond
totale parkeervraag na realisatie Masterplan	319	333	355	266	368	306
verwacht aantal bezette parkeerplaatsen	271	283	302	226	313	260
openbare parkeer capaciteit	362	362	362	362	362	362
verwacht aantal vrije parkeerplaatsen	91	79	60	136	49	102
verwachte parkeerdruk na uitvoering Masterplan	75%	78%	83%	63%	86%	72%

Tabel B1.1: Resultaat parkeerbalans Masterplan (tabel 9)

Varianten

Realiseren extra parkeerplaatsen parkeergarage Vlinder

In het SO ontwerp van de parkeergarage op de Vlinderlocatie is rekening gehouden met het extra kunnen realiseren van parkeerplaatsen. In het huidige SO kunnen minimaal 10 parkeerplaatsen worden toegevoegd, zodat de parkeergarage in totaal 184 in plaats van 174 parkeerplaatsen heeft. Als gevolg hiervan neemt het totaal aantal openbare parkeerplaatsen toe tot 372. Op het drukste moment (de zaterdagmiddag), daalt de verwachte parkeerdruk naar 84%.

Inzet deelauto's

In de Nota Parkeernormen Nieuwkoop (2021) is in paragraaf 4.4 opgenomen dat bij het inzetten van deelauto's bij nieuwe ontwikkelingen per deelauto de parkeernorm voor het bewoners mag worden verlaagd. Hier worden een aantal voorwaarden aan gesteld. Als

rekenregel is gesteld dat per 20 woningen de parkeernorm met 0,2 parkeerplaatsen per woning mag worden verlaagd bij toepassing van tenminste 1 deelauto. Binnen het Masterplan worden 121 woningen gerealiseerd. Op basis van de gemeentelijke regels mag bij inzet van 6 deelauto's, de parkeernorm voor 120 woningen met 0,2 parkeerplaatsen per woning worden verlaagd. Dit resulteert er in dat voor de woningen de parkeervraag met 18 parkeerplaatsen daalt (24 parkeerplaatsen voor bewoners minder, 6 parkeerplaatsen voor deelauto's meer). Rekening houdend met dubbelgebruik van parkeerplaatsen voor bewoners en exclusieve parkeerplaatsen voor de deelauto's betekent dit dat op zaterdagmiddag de verwachte parkeerdruk daalt tot 84%.

Ontwikkelvarianten Horecaplein

Binnen het Masterplan zijn voor de ontwikkeling van het Horecaplein twee varianten benoemd:

1. Het huidige horecacluster blijft behouden, waardoor het bouwblok uit het Masterplan met 10 woningen en detailhandel in de plint niet wordt gerealiseerd. Het Primeragebouw wordt wel gesloopt.
2. Het huidige horecacluster blijft behouden, waardoor het bouwblok uit het Masterplan met 10 woningen en detailhandel in de plint niet wordt gerealiseerd. Ook het Primeragebouw blijft behouden.

Variante 1 voor het Horecaplein leidt er toe dat minder parkeerplaatsen benodigd zijn. De parkeerdruk op zaterdagmiddag daalt dan tot 83%. Bij variante 2 neemt de parkeerdruk juist toe tot 88%.

Ontwikkelvarianten Marktpluin

Binnen het Masterplan zijn voor de ontwikkeling van het Marktpluin twee varianten benoemd:

1. Het gebouw van de Regiobank blijft in zijn huidige vorm bestaan en behoudt zijn functie.
2. Er wordt een nieuw gebouw gerealiseerd ter plekke van het gebouw met nu onder andere de slager en het Fruitpaleis. Boven de winkels worden woningen gerealiseerd. Bij deze ontwikkeling wordt het gebied achter deze panden opnieuw ingericht en kan de alhier gelegen parkeervoorziening een rol vervullen voor het Dorpshart.

Variante 1 voor het Marktpluin leidt niet tot een verandering in de parkeerdruk op zaterdagmiddag, deze blijft 86%. Bij variante 2 worden kansen gezien om de parkeervoorziening gelegen achter het gebouw te betrekken als parkeervoorziening bij het Dorpshart. Het effect op de parkeerdruk is bij concretere plannen pas te bepalen. In deze fase is het uitgangspunt dat de parkeerbalans voor dit gebouw in evenwicht is en de parkeerdruk in het Dorpshart 86%.

Inrichtingsvarianten Essenlaan

Binnen het Masterplan zijn twee varianten benoemd voor de inrichting van de Essenlaan. Met deze varianten wordt het parkeren anders ingericht en kunnen respectievelijk 8 en 7 parkeerplaatsen extra worden gerealiseerd. Dit leidt er toe dat de verwachte parkeerdruk op zaterdagmiddag daalt tot 85%.

Inrichtingsvarianten Berkenpad

Ook voor de inrichting van het parkeren op het Berkenpad zijn een aantal varianten uitgewerkt. Met deze varianten kunnen respectievelijk 2, 12 of 7 parkeerplaatsen extra

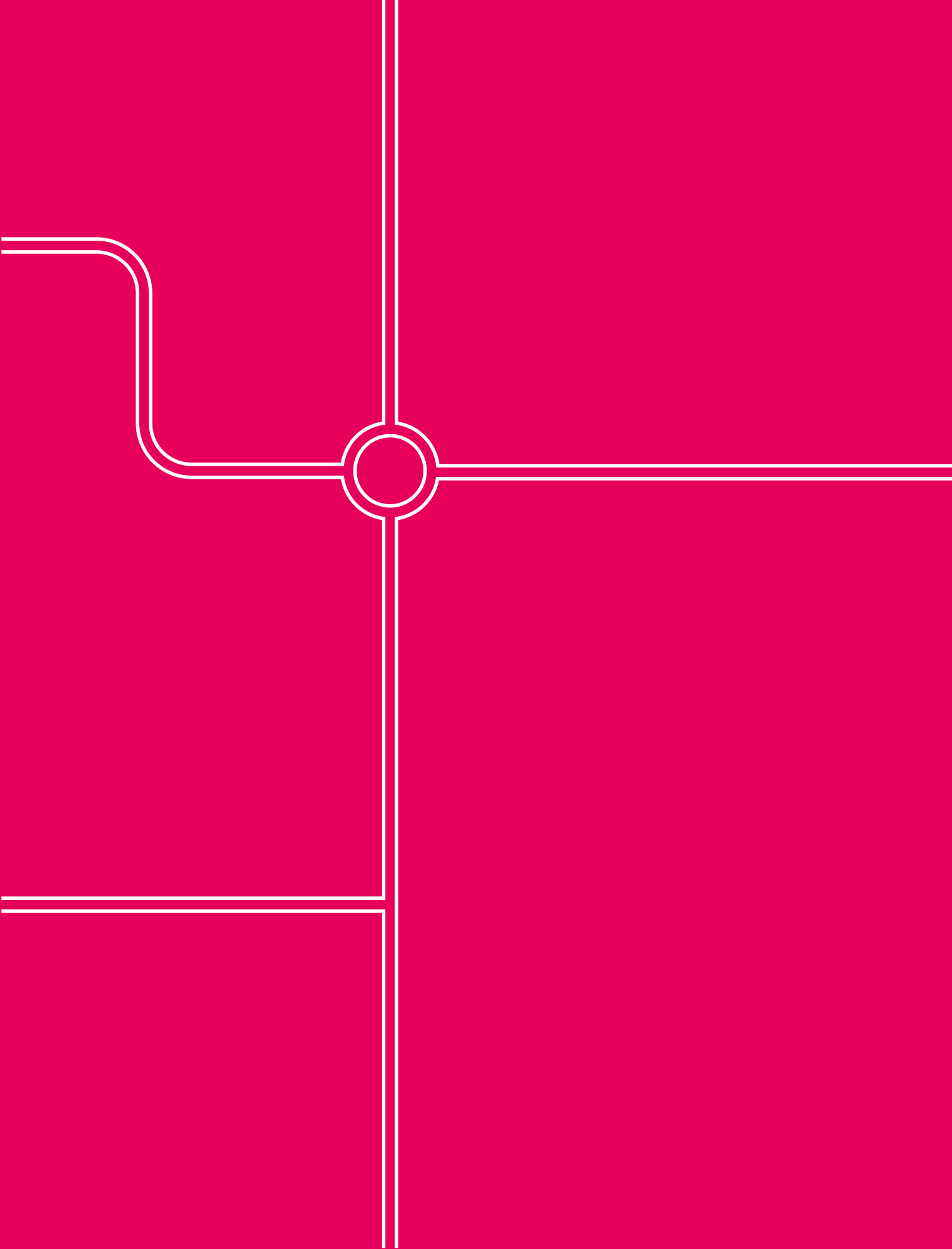
worden gecreëerd ten opzichte van het Masterplan. De verwachte parkeerdruk blijft bij variant 1 86%. Bij de twee andere varianten daalt de parkeerdruk tot respectievelijk 84% en 85%.

Conclusie

In tabel B1.2 is een samenvattend overzicht opgenomen van het effect van de varianten. De meeste varianten zorgen voor een kleine verlaging van de parkeerdruk. Verschillende varianten zijn echter ook te combineren. Zo geeft bijvoorbeeld de combinatie van extra parkeerplaatsen op de Vlinderlocatie, inzet deelauto's en tweezijdig langsparkeren langs de Essenlaan (variant 1) een verwachte parkeerdruk op zaterdagmiddag van 81%. Het adaptieve en flexibele karakter van het Masterplan heeft daarmee ook effect op het resultaat van de parkeerbalans en de verwachte parkeerdruk. Monitoring en het actueel houden van de parkeerbalans bij de verdere uitwerking is daarom van belang.

variant	verwachte parkeerdruk zaterdagmiddag	verwacht aantal vrije parkeerplaatsen zaterdagmiddag
Masterplan	86%	49
extra parkeerplaatsen Vlinderlocatie	84%	59
inzet deelauto's	84%	56
Horecaplein variant 1	83%	62
Horecaplein variant 2	88%	43
Marktpluin variant 1	86%	49
Marktpluin variant 2	86%	49
Essenlaan variant 1	85%	57
Essenlaan variant 2	85%	56
Berkenpad variant 1	86%	51
Berkenpad variant 2	84%	61
Berkenpad variant 3	85%	56

Tabel B1.2: Samenvattend overzicht verwachte parkeerdruk en aantal vrije parkeerplaatsen per variant op zaterdagmiddag



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32