
Parkeeradvies Centrumplan Schaijk

Gemeente Landerd
Versie F, 15 april 2016



Colofon

TITEL

Parkeeradvies Centrumplan Schaijk

Subtitel

OPDRACHTGEVER

Gemeente Landerd

Contactpersonen

D. Boeve
J. van Gorp
H. van Herpen
M. Maas

UITGAVE

Revisie

Versie F, definitief

Datum

15 april 2016

Auteur(s)

S.P.M. van Lith

Goedgekeurd door

W. van den Oord

Project

INF1423700 | Parkeeradvies Centrumplan Schaijk

ADVIN

Advin

Postbus 437
2130 AK Hoofddorp
T (088) 023 84 60

Inhoudsopgave

1. INLEIDING	4
2. INPUT PARKEERBALANS	5
2.1 Inleiding	5
2.2 Plangebied	5
2.3 Beleid en richtlijnen	6
2.3.1 Parkeernormen	6
2.3.2 Parkeerkencijfers	7
2.4 Programma	8
2.4.1 Uitgangssituatie	10
2.4.2 Bouwdeel 1	11
2.4.3 Bouwdeel 2	12
2.5 Parkeercapaciteit	12
2.5.1 Huidige parkeercapaciteit	12
2.5.2 Nieuwe parkeercapaciteit	13
3. RESULTATEN PARKEERBALANS	14
3.1 Algemeen	14
3.2 Resultaten parkeerbalans per bouwdeel	14
3.2.1 Bouwdelen 1 en 2 volgens gemeentelijke parkeernormen	14
3.2.4 Dynamische parkeerbalans	15
3.2.5 Conclusie parkeerbalans	16
4. MAATREGELEN	18
4.1 Algemeen	18
4.2 Overzicht maatregelen	18
4.2.1 Gebruik restcapaciteit	18
4.2.2 Locatie weekmarkt	20
4.2.3 Uitbreiding parkeercapaciteit	20
4.2.4 Aanpassen programma	20
4.2.5 Parkeren op afstand	20
4.2.7 Modal shift	21
4.2.8 Conclusie	22

1. Inleiding

De gemeente Landerd heeft het Centrumplan Schaijk in ontwikkeling. Om te toetsen of in de toekomst voldaan kan worden aan de parkeervraag, heeft de gemeente behoefte aan een parkeerbalans. Middels een parkeerbalans kan inzichtelijk gemaakt worden wat de parkeervraag van de afzonderlijke functies in het plan is. Deze parkeervraag wordt vervolgens afgezet tegen de beschikbare parkeercapaciteit in het gebied. Aanvullend heeft de gemeente Landerd behoefte aan een overzicht van maatregelen als (op bepaalde momenten van de week) niet volledig voorzien kan worden in de parkeerbehoefte.

Voor het centrum van Schaijk is het van belang dat voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn en dat deze parkeerplaatsen op de juiste plaats liggen. De bezoekers aan de winkels en andere voorzieningen moeten in de directe nabijheid een vrije parkeerplaats kunnen vinden. Als bezoekers lang moeten zoeken naar een parkeerplaats of ver moeten lopen, bestaat het risico dat zij in de toekomst ergens anders naar toe gaan. Ook voor de bewoners in de omgeving van de winkels is het belangrijk dat voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn. De bewoners mogen geen nadelige gevolgen van een (te) hoge parkeerdruk.

Dit rapport is opgesteld op basis van het programma voor het Centrumplan Schaijk zoals bekend is in maart 2016.

In dit rapport komen de volgende onderdelen aan de orde:

- Input parkeerbalans (H2): een beschrijving van de informatie die gebruikt is voor het opstellen van de parkeerbalans; deze informatie bestaat uit de volgende aspecten:
 - Plangebied
 - Parkeernormen en parkeerkencijfers
 - Programma (functies en omvang)
 - Parkeercapaciteit (aanwezige parkeerplaatsen)
- Resultaten parkeerbalans (H3): op basis van de parkeernormen en de parkeerkencijfers is aangegeven hoe de parkeersituatie in het plangebied zich ontwikkelt ten opzichte van de huidige situatie;
- Maatregelen: een beschrijving van mogelijke maatregelen om de parkeervraag in het plangebied te verminderen dan wel het aanbod aan parkeerplaatsen te vergroten.

2. Input parkeerbalans

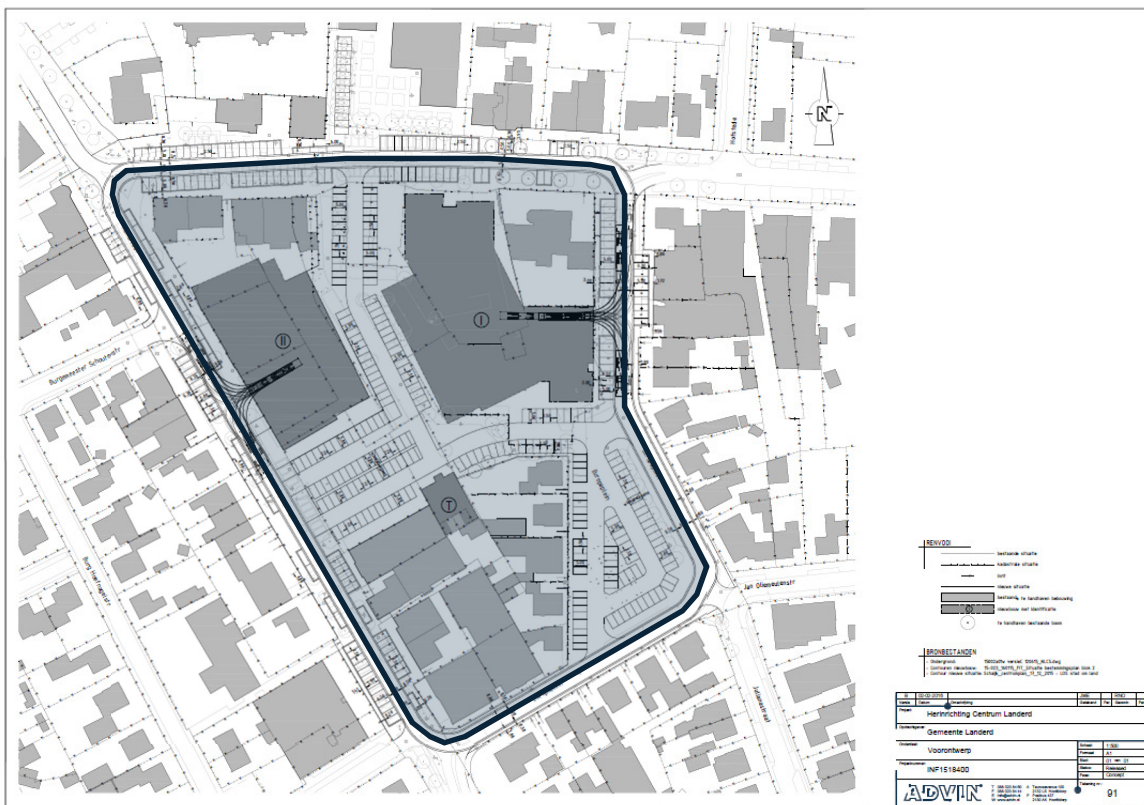
2.1 Inleiding

Met behulp van een parkeerbalans wordt inzichtelijk gemaakt hoeveel parkeerplaatsen per bouwdeel beschikbaar moeten zijn om aan de parkeernormen van de gemeente te voldoen. Dit aantal parkeerplaatsen wordt alleen vastgesteld voor de functies in het gebied die gaan veranderen. De parkeersituatie voor de functies die niet veranderen, blijft namelijk gelijk. Voor deze functies wordt dan ook geen nieuwe parkeernorm gehanteerd. In de parkeerbalans wordt daarnaast ook aangegeven wat de toekomstige parkeervraag volgens de parkeerkencijfers van het CROW naar verwachting zal zijn. In de parkeerbalans wordt na ieder bouwdeel het benodigde aantal parkeerplaatsen volgens de parkeernormen vergeleken met de huidige situatie.

Dit hoofdstuk bevat de input voor de parkeerbalans, waarvan de resultaten in hoofdstuk 3 toegelicht worden. De input bestaat onder meer uit de gebouwen die gesloopt worden, de gebouwen die nieuw gerealiseerd worden, en de huidige en toekomstige parkeerplaatsen in het plangebied.

2.2 Plangebied

Het parkeeradvies voor het Centrumplan Schaijk is gebaseerd op de bouwblokken en openbare ruimte zoals weergegeven in afbeelding 1 ('Voorontwerp; herinrichting Centrum Landerd', versie B, d.d. 2 februari 2016).



Figuur 1 Plangebied Centrumplan Schaijk

2.3 Beleid en richtlijnen

2.3.1 Parkeernormen

De gemeenteraad van Landerd heeft in 2012 parkeernormen vastgelegd in de 'Beleidsregels voor parkeerbeleid in de gemeente Landerd'. In onderstaande tabel zijn de relevante parkeernormen voor het Centrumplan Schaijk opgenomen. De aanduiding van de functies (eerste kolom) is overgenomen uit de beleidsregel van de gemeente.

Funcities	Parkeernorm (incl. aandeel bezoekers)	Eenheid	Aandeel bezoekers
Woning tot ca. 80 m ²	1,3	Woning	0,3
Woning sociale sector	1,6	Woning	0,4
Woning middeldure sector	1,8	Woning	0,4
Woning dure sector	2,0	Woning	0,4
Detailhandel non-food	3,0	100 m ² BVO	85%
Detailhandel food	4,5	100 m ² BVO	85%
Commerciële dienstverlening	3,0	100 m ² BVO	20%
Café / discotheek / cafetaria	4,0	100 m ² BVO	90%
Restaurant	10,0	100 m ² BVO	80%

Tabel 1 Parkeernormen gemeente Landerd

BVO = bruto vloeroppervlakte

In de parkeerbalans is de parkeernorm voor 'Detailhandel food' gebruikt voor de supermarkten in het plangebied. Dit is gedaan omdat de parkeernorm voor 'Detailhandel food' het beste aansluit bij de parkeerkencijfers die horen bij een 'fullservice supermarkt (middelhoog en hoog prijsniveau)' uit de meeste recente parkeerkencijfers van het CROW (publicatie 317). Zie paragraaf 2.3.2 voor een nadere toelichting op parkeerkencijfers. De parkeernorm voor 'Detailhandel non-food' is in de parkeerbalans gebruikt voor de overige winkels in het plangebied, waarvan de exacte invulling veelal nog niet bekend is. Deze parkeernorm komt het meest overeen met de recente parkeerkencijfers voor een 'buurt- en dorpscentrum' zoals omschreven in CROW-publicatie 317.

Het parkeerbeleid van de gemeente Landerd is vastgelegd in de 'Beleidsregels voor parkeerbeleid in de gemeente Landerd' en het bijbehorende raadsvoorstel van 24 april 2012. De uitgangspunten uit dit parkeerbeleid zijn overgenomen in de 'Structuurvisie Landerd', door de gemeenteraad vastgesteld op 30 januari 2014. Kernpunt is dat het parkeren bij uitbreiding of functieverandering op eigen terrein moet worden opgelost, volgens de vastgestelde parkeernormen. Indien dit niet mogelijk is moet per initiatief middels een dynamische parkeerbalans worden berekend wat het effect is en zal het initiatief moeten bijdragen in de kosten op openbaar terrein. Hierin zal, op basis van de normen en waar mogelijk met toepassing van dubbelgebruik, naar oplossingsmogelijkheden van de omgeving gekeken moeten worden. De parkeerbalans zal vervolgens met de afdeling R&B besproken moeten worden. De beoordeling van de dynamische parkeerbalans wordt vervolgens voorgelegd aan het college van B&W.

2.3.2 Parkeerkencijfers

Om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen beschikbaar moeten zijn, moet uitgegaan worden van de gemeentelijke parkeernormen. Om gevoel te krijgen in welke mate deze parkeernormen aansluiten bij vergelijkbare situaties elders in Nederland kunnen de normen vergeleken worden met de richtlijnen van het CROW. De meest recente richtlijnen van het CROW op het gebied van parkeren liggen vast in de publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (CROW, oktober 2012). De parkeerkencijfers uit deze publicatie zijn niet ontwikkeld als norm, maar als hulpmiddel voor ontwerpers om een orde van grootte uit te rekenen voor het aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij een bepaalde voorziening. Parkeerkencijfers zijn op de praktijk gebaseerde cijfers.

In de parkeerkencijfers van het CROW gaat het om een orde van grootte voor het aantal benodigde parkeerplaatsen bij een bestemming. De kencijfers hebben daarom een bepaalde bandbreedte. Zo wordt per type woning en de ligging een minimum en een maximum gegeven.

De hoogte van de parkeerkencijfers is afhankelijk van de stedelijkheidsgraad waar de functie gelegen is alsmede de specifieke ligging in het gebied:

- Voor de stedelijkheidsgraad wordt in de publicatie van het CROW verwezen naar de indeling die gemaakt is door het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). In totaal zijn er vijf typen stedelijkheid, variërend van zeer sterk stedelijk tot niet stedelijk. De kern van Schaijk valt volgens het CBS wat betreft de verstedelijkingsgraad in klasse 4, hetgeen 'weinig stedelijk' inhoudt.
- De vraag naar parkeerplaatsen wordt onder meer bepaald door de locatie van de functie alsmede het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerwijzen. Uit parkeerstudies blijkt dat functies in centra een lagere parkeervraag hebben dan functies van dezelfde aard elders in de bebouwde kom. In de publicatie 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' van het CROW is het volgende onderscheid gemaakt naar zones:
 - Centrum;
 - Schil centrum;
 - Rest bebouwde kom;
 - Buitengebied.

De ligging van het Centrumplan Schaijk wordt gezien als 'centrum'.

Op basis van bovenstaande gegevens kan per functie de parkeervraag bepaald worden. Voor de relevante functies in het plangebied zijn de onderstaande parkeerkencijfers opgenomen in de publicatie 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'. De aanduiding van de 'Functies' (eerste kolom) is afkomstig uit de lijst met gemeentelijke parkeernormen; de aanduiding bij 'Omschrijving CROW' (tweede kolom) is afkomstig uit de publicatie van het CROW.

Functies	Omschrijving CROW	Parkeerkencijfers		
		Min	Max	Eenheid
Woning tot ca. 80 m ²	Huur, etage, midden/goedkoop	0,7	1,5	Woning
Woning sociale sector	Huurhuis, sociale huur	0,9	1,7	Woning
Woning middeldure sector	Huurhuis, vrije sector / koop, tussen	1,1	1,9	Woning
Woning dure sector	Koop, vrijstaand	1,4	2,2	Woning
Detailhandel non-food	Buurt- en dorpscentrum	2,3	4,3	100 m ² BVO
Detailhandel food	Fullservice supermarkt	3,1	5,1	100 m ² BVO
Commerciële dienstverlening	Kantoor met baliefunctie	2,2	2,7	100 m ² BVO
Café / discotheek / cafetaria	Café / bar / cafetaria	5,0	7,0	100 m ² BVO
Restaurant	Restaurant	10,0	12,0	100 m ² BVO

Tabel 2 Parkeerkencijfers CROW

De parkeernormen en parkeerkcijfers gaan uit van de parkeervraag op het drukste moment voor de betreffende functie. De parkeervraag is echter bij iedere functie niet 24 uur per dag hetzelfde. Zo zijn de parkeercijfers voor woningen gebaseerd op de parkeervraag in de avond- en nachturen. Dit zijn de momenten waarop de parkeervraag bij woningen over het algemeen het hoogst is. Bij kantoren zijn de parkeercijfers gebaseerd op de parkeervraag overdag: het moment waarop de parkeervraag bij deze functie het hoogst is. Met behulp van aanwezigheidspercentages wordt per functie de parkeervraag gecorrigeerd naar een specifiek moment van dag / week. Op deze wijze wordt rekening gehouden met de mogelijkheden voor dubbelgebruik van parkeerplaatsen. In het parkeerbeleid van de gemeente Landerd ('Beleidsregels voor parkeerbeleid in de gemeente Landerd') is vastgelegd dat bij verschillende nieuwe functies een berekening gemaakt mag worden op basis van bezettingsgraad en daarmee mogelijk dubbelgebruik (een dynamische parkeerbalans).

De gemeente Landerd heeft zelf geen eigen aanwezigheidspercentages vastgelegd. De gehanteerde aanwezigheidspercentages (tabel 3) zijn landelijke gemiddelden en zijn afkomstig uit de publicatie 'Kencijfers parkeren en generatie' van het CROW. De aanduiding van de functies (eerste kolom) is overgenomen uit de beleidsregel van de gemeente.

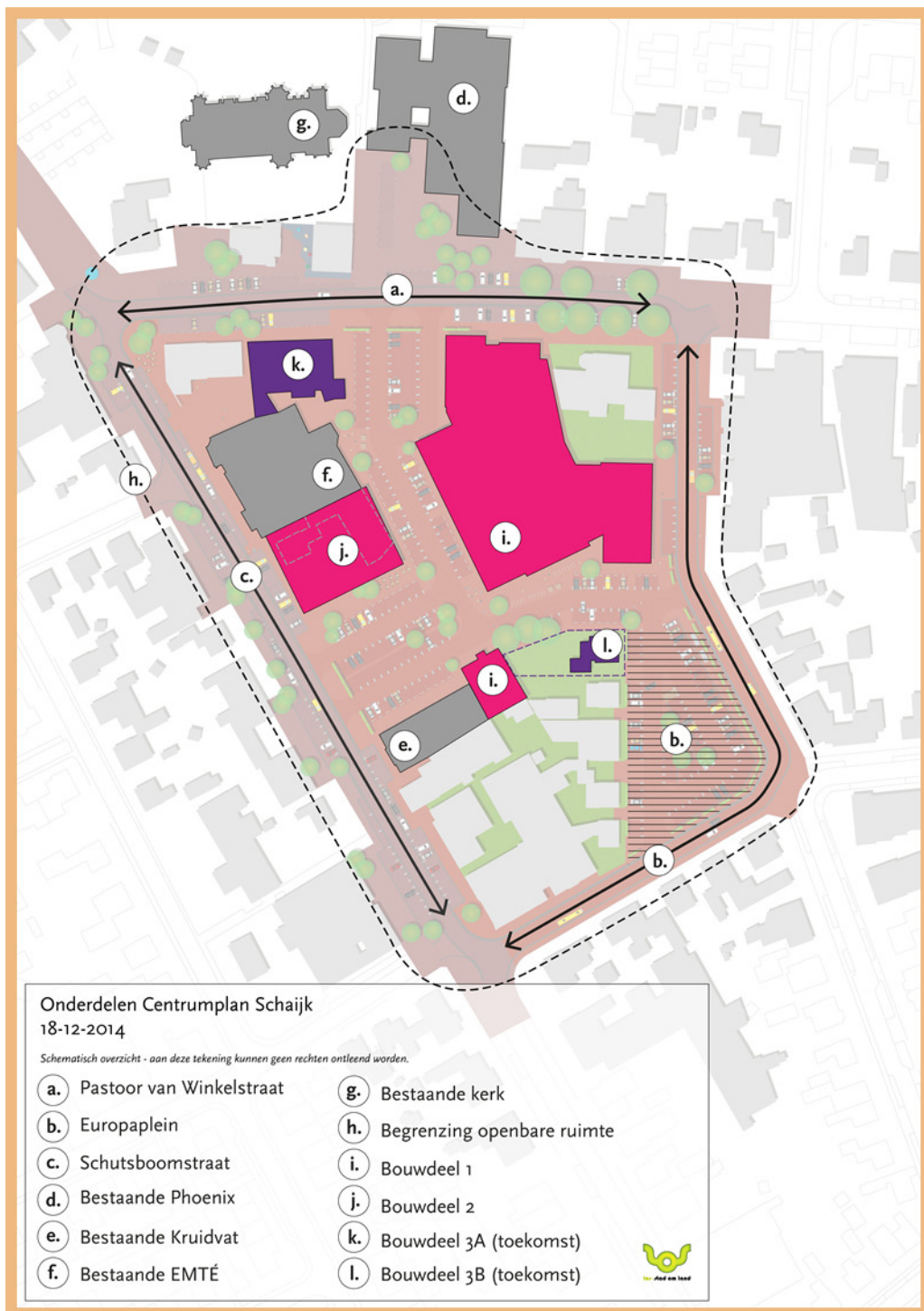
Voor de functie 'detailhandel food' wordt voor de zondagmiddag afgeweken van de richtlijnen. De richtlijnen gaan uit van een aanwezigheidspercentage van 0%. Op zondagmiddag zijn de supermarkten in Schaijk echter geopend. Als aanwezigheidspercentage wordt daarom in deze situatie uitgegaan van 60%, overeenkomstig het percentage dat geldt voor een reguliere werkdagmiddag.

Functies	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koopavond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woningen	50%	50%	90%	80%	60%	80%	70%
Detailhandel non-food	30%	60%	10%	75%	100%	0%	0%
Detailhandel food	30%	60%	40%	80%	100%	40%	60%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	100%	0%	0%
(commerciële) dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%
Arbeidsextensief / bezoekersextensief	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%
Arbeidsintensief / bezoekersextensief	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%
Arbeidsextensief / bezoekersintensief	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%
Café / discotheek / cafetaria	5%	25%	90%	90%	40%	100%	40%
Restaurant	5%	25%	90%	90%	40%	100%	40%

Tabel 3 Aanwezigheidspercentages conform richtlijnen CROW

2.4 Programma

Het Centrumplan Schaijk bestaat uit twee bouwdelen: bouwdeel 1 en bouwdeel 2. De beide bouwdelen worden gelijktijdig gerealiseerd. In figuur 2 zijn de onderdelen van het Centrumplan Schaijk weergegeven.

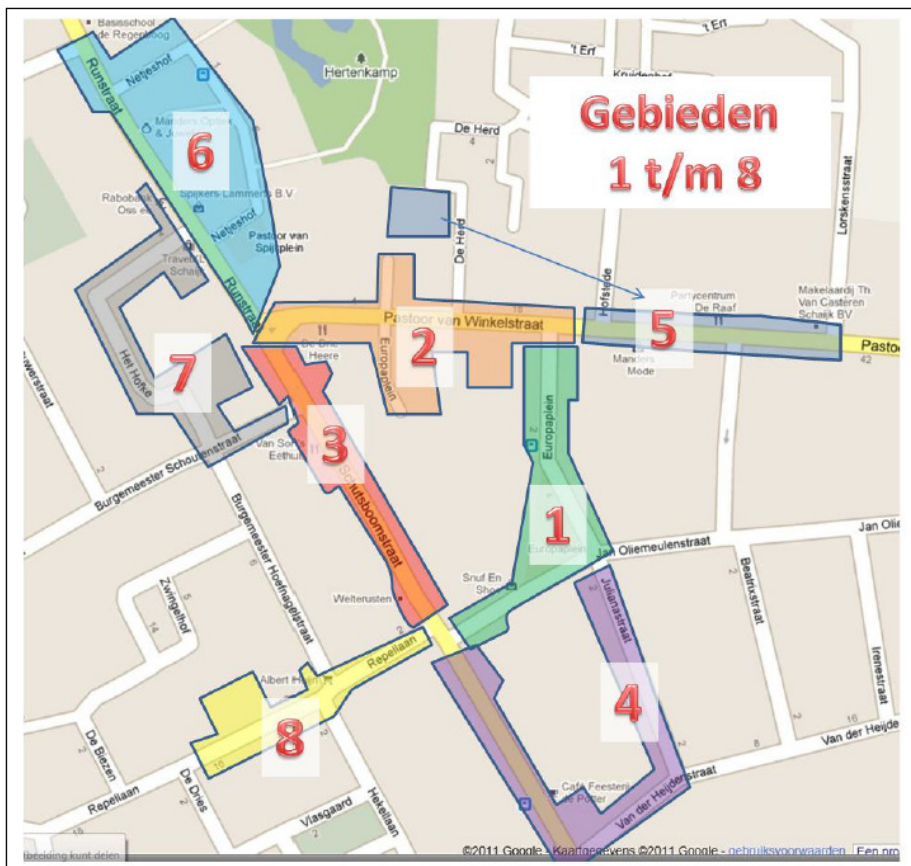


Figuur 2 Onderdelen Centrumplan Schaijk

In de volgende paragrafen is per bouwdeel beschreven welke winkels en woningen gebouwd worden en welke gebouwen gesloopt worden. Van ieder is aangegeven wat de omvang is, welke functie uit de 'Beleidsregels voor parkeerbeleid in de gemeente Landerd' het meest overeenkomt met de omschrijving van functies door het CROW en hoeveel parkeerplaatsen op basis van de parkeernormen en parkeercijfers nodig zijn. Allereerst is echter beschreven wat als uitgangssituatie gezien wordt.

2.4.1 Uitgangssituatie

Voor de huidige situatie wordt de situatie in 2011 als referentie gebruikt. In 2011 waren namelijk meer gebouwen in gebruik dan in 2014 het geval is. Supermarkt Plus, de Boerenbond en Grandcafé 3 Heere waren in 2011 nog in gebruik en in 2014 niet meer. Uitgaan van de situatie in 2014 zou een vertekend beeld geven van de situatie. De parkeerplaatsen die door bezoekers aan en personeel van bovengenoemde bestemmingen gebruikt zouden worden, worden in 2014 niet meer gebruikt. Het is dan ook zeer aannemelijk dat de bezettingsgraad in het plangebied in 2014 lager is dan in 2011. Uitgaan van de situatie in 2014 zou een onderschatting van de parkeersituatie kunnen betekenen. Van de parkeersituatie in 2011 is een uitgebreid en gedetailleerd parkeeronderzoek beschikbaar (Van Schijndel, oktober 2011).



Figuur 3 Onderzoekgebied parkeeronderzoek Van Schijndel, 2011

2.4.2 Bouwdeel 1

Als bouwdeel 1 worden een supermarkt, winkels en appartementen gerealiseerd. Het bouwdeel bestaat uit twee bouwblokken. Eén bouwdeel staat bekend als 'Torengedebouw' en bestaat uit 219 m² BVO en twee koopappartementen groter dan 80 m² BVO. De omvang van de functies is op 24 maart 2016 per e-mail aangegeven door de gemeente Landerd.

	Omvang	Functie	Aantal parkeerplaatsen o.b.v.		
			Norm	Kencijfer Min	Kencijfer Max
Supermarkt	1.560 m ² BVO	Detailhandel food	70,2	48,4	79,6
Winkels	1.058 m ² BVO	Detailhandel non-food	31,7	24,3	45,5
Winkels	219 m ² BVO	Detailhandel non-food	6,6	5,0	9,4
Woning	10 appartementen ≥ 80 m ² koop	Woning middelduur	18,0	11,0	19,0
Woning	16 appartementen ≥ 80 m ² huur	Woning sociale sector	25,6	14,4	27,2
Woning	12 appartementen < 80 m ² huur	Woning tot ca. 80 m ²	15,6	8,4	18,0
Totaal			167,7	111,5	198,7

Tabel 4 Programma bouwdeel 1

Het is mogelijk dat in bouwdeel 1 een deel van de commerciële ruimten een andere invulling krijgt. Een mogelijkheid betreft een gedeeltelijke invulling met ondersteunende horeca krijgt. Bij horeca hoort een andere parkeervraag dan bij winkels. Per 100 m² horeca (in plaats van winkels) neemt de parkeervraag toe met 1,0 parkeerplaats (zijnde het verschil tussen een parkeernorm van 4,0 parkeerplaats per 100 m² BVO en 3,0 parkeerplaats per 100 m² BVO). En andere mogelijkheid is een (gedeeltelijke) invulling met (commerciële) dienstverlening. De parkeervraag van (commerciële) dienstverlening is volgens de parkeernormen van de gemeente Landerd gelijk aan die van detailhandel (non-food). Een invulling met dienstverlening heeft derhalve geen invloed op de parkeerbilans. Aangezien de exacte invulling van de commerciële ruimten onduidelijk is, wordt echter voor alle commerciële ruimten de parkeernorm voor 'Detailhandel non-food' toegepast.

Bij bouwdeel 1 verdwijnen ook functies. De omvang van deze functies is eveneens op 15 januari 2016 per e-mail aangegeven door de gemeente Landerd.

	Omvang	Functie	Aantal parkeerplaatsen o.b.v.		
			Norm	Kencijfer Min	Kencijfer Max
Supermarkt	813 m ² BVO	Detailhandel food	36,6	25,2	41,5
Winkels	857 m ² BVO	Detailhandel non-food	25,7	19,7	36,9
Woning	1 appartement ≥ 80 m ² huur	Woning sociale sector	1,6	0,9	1,7
Woning	2 woningen	Woning dure sector	4,0	2,8	4,4
Kantoor	1.409 m ² BVO	Kantoor met baliefunctie	42,3	31,0	38,0
Totaal			110,2	79,6	122,5

Tabel 5 Sloop bouwdeel 1

2.4.3 Bouwdeel 2

Bouwdeel 2 bestaat uit een uitbreiding van de bestaande supermarkt, de bouw van winkelruimte en de bouw van appartementen (vrije sector, groter dan 80 m²). De omvang van deze functies is op 24 maart 2016 per e-mail aangegeven door de gemeente Landerd.

	Omvang	Functie	Aantal parkeerplaatsen o.b.v.		
			Norm	Kencijfer Min	Kencijfer Max
Supermarkt	35 m ² BVO	Detailhandel food	1,6	1,1	1,8
Woning	13 appartementen ≥ 80 m ² koop	Woning middelduur	23,4	14,3	24,7
Winkels	285 m ² BVO	Detailhandel non-food	8,6	6,6	12,3
Totaal			33,5	21,9	38,7

Tabel 6 Programma bouwdeel 2

Ook voor bouwdeel 2 geldt dat het mogelijk is dat een deel van de commerciële ruimten een invulling met ondersteunende horeca of (commerciële) dienstverlening krijgt. Per 100 m² horeca (in plaats van winkels) neemt de parkeervraag toe met 1,0 parkeerplaats. Bij een invulling met dienstverlening blijft de parkeervraag gelijk en verandert de parkeerbalans niet.

Bij bouwdeel 2 wordt één woning gesloopt.

	Omvang	Functie	Aantal parkeerplaatsen o.b.v.		
			Norm	Kencijfer Min	Kencijfer Max
Woning	1 woning	Woning dure sector	2,0	1,4	2,2

Tabel 7 Sloop bouwdeel 2

2.5 Parkeercapaciteit

2.5.1 Huidige parkeercapaciteit

Zoals in de inleiding van dit hoofdstuk reeds aangegeven is, wordt als huidige situatie de situatie in 2011 gebruikt. Voor de huidige parkeercapaciteit wordt dan ook uitgegaan van de gegevens die verzameld zijn ten behoeve van het 'Parkeer(duur)onderzoek kern Schaijk; gemeente Landerd' (Van Schijndel, oktober 2011). Figuur 3 op pagina 10 laat het onderzoeksgebied zien van het parkeeronderzoek. Als bijlage A is een overzicht opgenomen met een nadere uitsplitsing van de deelgebieden in secties, zoals gehanteerd zijn tijdens het parkeeronderzoek in 2011.

In 2011 ten tijde van de parkeerstudie van Van Schijndel vond de weekmarkt wekelijks plaats op zaterdagochtend op het Europaplein. Die situatie is tot op heden onveranderd. Met het aanhouden van de parkeercijfers van Van Schijndel (2011) wordt deze uitgangssituatie overgenomen in onderhavige rapportage.

In de parkeerbalans is niet alleen de parkeercapaciteit in het plangebied van het Centrumplan Schaijk opgenomen. Ook de parkeerplaatsen in de Pastoor van Winkelstraat, Schutsboomstraat en Europaplein direct grenzend aan het plangebied zijn meegenomen (gebieden noord, oost, zuid en west). In deze straten worden bij de realisatie van bouwdelen 1 en 2 extra parkeerplaatsen aangelegd. In de parkeerbalans wordt alleen

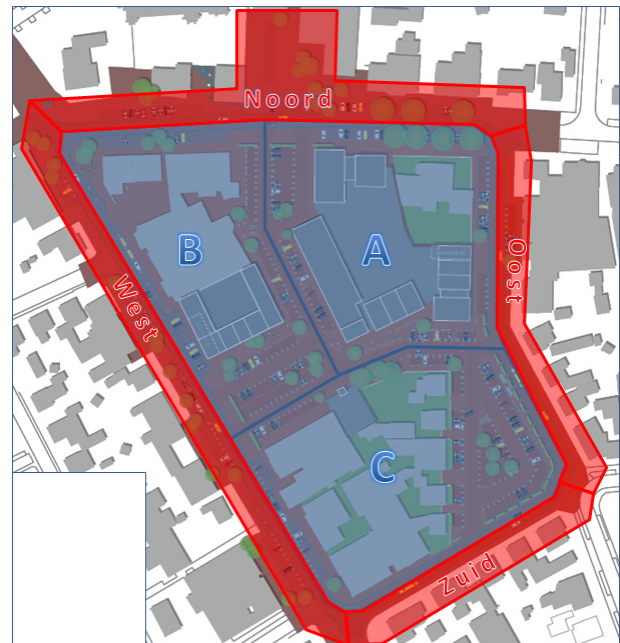
gerekend met de toename en/of afname aan parkeerplaatsen in deze straten. Voor de reeds aanwezige functies in de straat blijft het aantal parkeerplaatsen dat voor hen beschikbaar is, gelijk.

Het parkeerterrein aan de achterzijde van dorps huis de Phoenix is niet meegenomen bij het vaststellen van de huidige parkeercapaciteit. Dit parkeerterrein is in 2014 op verzoek van het bestuur van Phoenix afgesloten in verband met overlast. Het terrein werd in de praktijk niet gebruikt. Het terrein is afgesloten met een paaltje, waardoor het op piekmomenten bij de Phoenix wel gebruikt kan worden. Het gedeelte blijft in gebruik voor laden en lossen voor de Phoenix.

	Openbaar	Rest	Privé	Totaal
Deelgebied A	49	0	3	52
Deelgebied B	72	0	10	82
Deelgebied C	86	1	2	89
Noord	40	3	0	43
Oost	11	0	0	11
Zuid	4	0	0	4
West	25	6	0	31

Tabel 8 Huidige parkeercapaciteit (bron: Van Schijndel, 2011)

De drie parkeerplaatsen die aangemerkt zijn als 'privé' bij deelgebied A, zijn drie parkeerplaatsen op eigen terrein die verdwijnen als gevolg van bouwdeel 1 in dat deelgebied. Dit geldt eveneens voor de twee parkeerplaatsen op eigen terrein in deelgebied C die verdwijnen als gevolg van bouwdeel 1.



Figuur 4 Verdeling parkeerplaatsen

2.5.2 Nieuwe parkeercapaciteit

Bouwdelen 1 en 2 worden gelijktijdig gerealiseerd. Bij oplevering van de beide bouwdelen zijn alle parkeerplaatsen beschikbaar zoals ingetekend in de schets van de toekomstige openbare ruimte van het centrumplan Schaijk (zie figuur 1 op pagina 5). Dit geldt zowel voor de parkeerplaatsen in het plangebied als de parkeerplaatsen in de omliggende straten (noord, oost, zuid en west). Voor de nadere inpassing van groen en ruimte voor bijvoorbeeld straatmeubilair en opstelplaatsen voor winkelwagens zullen uiteindelijk circa 15 plaatsen minder aangelegd worden. Deze 15 plaatsen zijn in mindering gebracht op de parkeercapaciteit in de eindsituatie. Daarnaast wordt zowel bouwdeel 1 als bouwdeel 2 voorzien van een inpandige stallingsgarage met respectievelijk 12 en 10 plaatsen. De parkeersituatie na bouwdelen 1 en 2 zoals weergegeven in tabel 9 is ook de eindsituatie.

	Openbaar	Privé	Totaal
Plangebied	282	22	304
Noord	58	0	58
Oost	10	0	10
Zuid	4	0	4
West	39	0	39
Totaal	393	22	415

Tabel 9 Parkeercapaciteit eindsituatie

3. Resultaten parkeerbalans

3.1 Algemeen

Het programma en de parkeercapaciteit per bouwdeel zoals beschreven in hoofdstuk 2 vormen de input voor de parkeerbalans. De parkeerbalans maakt inzichtelijk hoeveel parkeerplaatsen per bouwdeel beschikbaar moeten zijn om aan de parkeernormen van de gemeente te voldoen. Dit aantal parkeerplaatsen wordt alleen vastgesteld voor de functies in het gebied die gaan veranderen. De parkeersituatie voor de functies die niet veranderen, blijft namelijk gelijk. Voor deze functies wordt dan ook geen nieuwe parkeernorm opgelegd. Het gaat derhalve alleen om de verschillen. Per bouwdeel is het aantal parkeerplaatsen dat volgens de gemeentelijke parkeernormen nodig is, vergeleken met de huidige situatie.

3.2 Resultaten parkeerbalans per bouwdeel

3.2.1 Bouwdelen 1 en 2 volgens gemeentelijke parkeernormen

Tabel 10 geeft aan hoeveel parkeerplaatsen na realisatie van bouwdelen 1 en 2 beschikbaar zouden moeten zijn om te voldoen aan de gemeentelijke parkeernormen. Het gaat hierbij om het verschil ten opzichte van de huidige situatie (de 0-situatie). De parkeervraag neemt volgens de parkeernormen met 89 parkeerplaatsen toe ten opzichte van de huidige situatie.

	Parkeervraag o.b.v. parkeernormen		
	Programma	Sloop	Totaal
Bouwdeel 1	+ 167,7	- 110,2	+ 57,5
Bouwdeel 2	+ 33,5	- 2,0	+ 31,5
Totaal	+ 201,2	- 112,2	+89,0

Tabel 10 Toename parkeervraag na bouwdelen 1 en 2

De openbare ruimte in het plangebied en de straten direct rondom het plangebied wordt opnieuw ingericht. Hierbij wordt gezocht naar een optimale balans tussen alle functies die de openbare ruimte moet vervullen. Naast het bieden van ruimte voor parkeerplaatsen moeten ook andere functies (zoals het rijdend autoverkeer, langzaam verkeer, groenvoorzieningen en straatmeubilair) voldoende ruimte krijgen. In het ontwerp van 2 februari 2016 (figuur 1) is in de nieuwe situatie voorzien in 430 parkeerplaatsen. Zoals in paragraaf 2.5.2 is aangegeven krijgen 15 parkeerplaatsen een andere invulling, zodat in de nieuwe situatie 415 parkeerplaatsen beschikbaar zullen zijn. Dit betekent een toename van 103 parkeerplaatsen ten opzichte van de huidige situatie.

In de toekomstige situatie zijn er drie ontwikkelingen die invloed hebben op de beschikbare parkeercapaciteit in het centrum van Schaijk:

1. Jonkergouw V.O.F. heeft het voornemen om de horecagelegenheid Grand Café 'De 3 Heere' aan de Pastoor van Winkelstraat in Schaijk uit te breiden met 295,9 m² BVO en te combineren met de bouw van drie appartementen. Op basis van de parkeernormen betekent een toename van de parkeervraag met 35 plaatsen.
2. Snuf & Shoe aan de Schutsboomstraat wordt uitgebreid met één appartement. Dit appartement is groter dan 80 m² BVO. Bij dit appartement hoort een parkeernorm van 1,8 parkeerplaats.

3. Door de bouw verdwijnt op eigen terrein (achter het Kruidvat) parkeercapaciteit. De auto's die ter plaatse geparkeerd worden, zullen elders een plek moeten krijgen in het centrum. Het gaat om twee parkeerplaatsen.

De drie genoemde ontwikkelingen zorgen er voor dat 38,8 parkeerplaatsen minder beschikbaar zullen zijn in het centrum.

	Parkeercapaciteit
Toekomstige parkeercapaciteit	415
Huidige parkeercapaciteit	- 312
Afname capaciteit	- 38,8
Totaal	64,2

Tabel 11 Toename parkeercapaciteit na bouwdelen 1 en 2

Na realisatie van bouwdeel 1 en 2 moeten overeenkomstig de gemeentelijke parkeernormen 89,0 parkeerplaatsen extra beschikbaar zijn in het plangebied ten opzichte van de huidige situatie. De parkeercapaciteit neemt toe met 64,2 plaatsen. Dit betekent in het plangebied een verschil van 24,8 parkeerplaatsen ten opzichte van de gemeentelijke parkeernormen.

3.2.4 Dynamische parkeerbalans

Zoals in paragraaf 2.3.2 is aangegeven gaan de parkeernormen uit van de parkeervraag op het drukste moment voor de betreffende functie. De parkeervraag is echter bij iedere functie niet 24 uur per dag hetzelfde. In het parkeerbeleid van de gemeente Landerd ('Beleidsregels voor parkeerbeleid in de gemeente Landerd') is vastgelegd dat bij verschillende nieuwe functies een berekening gemaakt mag worden op basis van bezettingsgraad en daarmee mogelijk dubbelgebruik (een dynamische parkeerbalans).

Op basis van de aanwezigheidspercentages uit tabel 3 is in tabel 12 aangegeven hoeveel het tekort dan wel het overschot aan parkeerplaatsen is na realisatie van de bouwdelen 1 en 2 ten opzichte van de huidige situatie (derde rij in de tabel). In de eerste rij is aangegeven wat de toename in de parkeervraag is volgens de gemeentelijke parkeernormen op het betreffende moment van de week. In de tweede rij is aangegeven wat de toename in parkeercapaciteit is op het betreffende moment. Deze toename is niet op ieder moment van de week gelijk, omdat rekening is gehouden met de aanwezigheidspercentages van De 3 Heere.

	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koopavond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Parkeervraag o.b.v. parkeernormen	+12,1	+29,0	+81,6	+72,3	+75,0	+99,2	+74,1	+86,3
Toename parkeercapaciteit	+96,8	+90,9	+68,0	+70,0	+95,6	+85,9	+67,1	+85,4
Tekort / overschot	+84,7	+61,9	-13,6	-2,3	+20,6	-13,3	-7,0	-0,9

Tabel 12 Dynamische parkeerbalans

Uit de dynamische parkeerbalans blijkt dat het tekort aan parkeerplaatsen zich alleen 's avonds en in het weekend voordoet. Op de andere momenten is er een overschot aan parkeerplaatsen.

In het parkeeronderzoek van Van Schijndel in 2011 is geconstateerd dat de bezettingsgraad van de openbare parkeerplaatsen in het centrum op zaterdagochtend het hoogst is. Dit kan (grotendeels) verklaard worden doordat op zaterdagochtend de weekmarkt plaatsvindt. Op dat moment zijn ongeveer 60 parkeerplaatsen op het Europaplein niet beschikbaar. In een (dynamische) parkeerbalans gaat het om de toename van de parkeervraag volgens de parkeernormen in vergelijking met de toename van de parkeercapaciteit, beide ten opzichte van de huidige situatie. Op zaterdagochtend is de toename van het aantal parkeerplaatsen niet anders dan op andere momenten van de week.

Door het CROW zijn geen aanwezigheidspercentages opgesteld voor de zaterdagochtend. Het is echter aannemelijk dat deze gelijk zijn aan de aanwezigheidspercentages voor de middag, met uitzondering van de percentages voor horeca. Dit betekent dat de dynamische parkeerbalans voor de zaterdagochtend vergelijkbaar is met de parkeerbalans voor de zaterdagmiddag. Dit betekent dat een theoretisch tekort van 13,3 parkeerplaatsen in de omgeving opgevangen moet worden. Indien voor de zaterdagochtend uitgegaan wordt van een lager aanwezigheidspercentage bij De 3 Heere (20% in plaats van 40%) dan neemt het theoretische tekort af tot 7,4 parkeerplaatsen.

3.2.5 Conclusie parkeerbalans

Uit de parkeerbalans blijkt dat na realisatie van bouwdelen 1 en 2 in het plangebied niet volledig voldaan wordt aan de gemeentelijke parkeernormen. Ten opzichte van de huidige situatie zijn na realisatie van deze bouwdelen 24,8 parkeerplaatsen minder beschikbaar dan volgens de gemeentelijke parkeernormen nodig is.

Indien rekening gehouden wordt met het gedeeld gebruik van parkeerplaatsen dan blijkt dat alleen 's avonds en in het weekend een tekort aan parkeerplaatsen bestaat. Doordeweeks in de avond en op zaterdag ontstaat een tekort van 13 tot 14 parkeerplaatsen. Op alle andere momenten zijn in het plangebied meer parkeerplaatsen beschikbaar dan volgens de parkeernormen noodzakelijk is. Het tekort neemt overigens toe als (een deel van) de commerciële ruimtes ingevuld worden met ondersteunende horeca. Het betreft een toename van 1 parkeerplaats per 100 m² bvo. In totaal gaat het om 1.562 m² bvo aan commerciële ruimtes. Het is niet aannemelijk dat een groot deel van de commerciële ruimtes ingevuld wordt met ondersteunende horeca. Indien de commerciële ruimtes (deels) ingevuld worden met (commerciële) dienstverlening dan verandert de parkeervraag (en dus de parkeerbalans) niet.

Op basis van het gemeentelijk parkeerbeleid zijn er verschillende mogelijkheden om een project alsnog te laten voldoen aan de voorwaarden op het gebied van parkeren indien de parkeerbalans niet sluitend is. In hoofdstuk 4 is beschreven met welke maatregelen de parkeervraag in het plangebied verminderd kan worden dan wel het aanbod aan parkeerplaatsen vergroot kan worden. Uitgangspunt is dat een nieuwe ontwikkeling niet mag zorgen voor een te grote parkeerdruk in de directe omgeving.

Voor het centrum van Schaijk is het niet alleen van belang dat er voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn. Ook de ligging van de parkeerplaatsen is relevant. De grootste toename van het aantal parkeerplaatsen vindt plaats in het plangebied zelf. In totaal neemt daar de parkeercapaciteit toe met 96 parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen zijn hoofdzakelijk bedoeld voor de bezoekers aan de winkels in het centrum, maar zullen ook gebruikt worden door de bewoners van het gebied en hun bezoekers.

Parkeerders zoeken zoveel als mogelijk een parkeerplaats dicht bij hun bestemming. Door de toegangen tot de supermarkten en de toegangen tot de appartementen niet in elkaars directe nabijheid te positioneren, is middels

het ontwerp reeds gestimuleerd dat de parkeerbezetting over het gebied verspreid wordt. Hoewel parkeerders dicht bij hun bestemming willen parkeren, hanteert de gemeente Landerd wel acceptabele loopafstanden. Dit zijn afstanden die gezien worden als maximaal acceptabel voor de afstand tussen een parkeerplaats en de bestemming. Voor kort parkeren (zoals voor boodschappen doen) en bewoners hanteert de gemeente een acceptabele loopafstand van 100 meter. Deze afstand is gebaseerd op de richtlijnen van het CROW (publicatie 317).

4. Maatregelen

4.1 Algemeen

In de 'Beleidsregels voor parkeerbeleid in de gemeente Landerd' uit 2012 is vastgelegd op welke wijze een bouwplan doorgang kan vinden, ook al kan niet op eigen terrein aan de parkeernormen van de gemeente Landerd voldaan worden. In het beleid is opgenomen dat aanvullend onderzoek verricht kan worden naar onder meer de volgende aspecten:

- bekeken alternatieven (bijvoorbeeld parkeren ondergronds en/ of op het dak);
- gehanteerde loopafstanden;
- maximale bezettingsgraad;
- capaciteit directe omgeving waarop wordt afgewenteld en denkbare knelpunten;
- verwachte overige toekomstige ontwikkelingen (binnen directe omgeving);
- eventuele sturingsmogelijkheden, zoals duurbepanking (bijv. blauwe zone);
- mogelijke financiële compensatie.

In hoofdstuk 3 is vastgesteld wat het tekort aan parkeerplaatsen in het plangebied is volgens de gemeentelijke parkeernormen na realisatie van de bouwdelen. Het tekort bedraagt 24,8 parkeerplaatsen. Dit betekent dat aanvullende maatregelen nodig zijn. Indien rekening wordt gehouden met gedeeld gebruik van parkeerplaatsen dan bedraagt op het drukste moment (werkdag 's avonds en op zaterdag) het tekort maximaal 14 parkeerplaatsen. Dit betekent dat aanvullende maatregelen nodig zijn.

4.2 Overzicht maatregelen

4.2.1 Gebruik restcapaciteit

De gemeente heeft de mogelijkheid om af te wijken van de verplichting om parkeerplaatsen aan te leggen als in de huidige situatie in het plangebied veel parkeerplaatsen niet gebruikt worden. Door deze parkeerplaatsen te laten gebruiken door de nieuwe functies wordt voorkomen dat extra parkeerplaatsen aangelegd worden die niet gebruikt worden. De ruimte die daarvoor nodig, kan dan beter op een andere manier gebruikt worden.

De bezetting van de parkeerplaatsen in het plangebied is bij het uitgebreide parkeeronderzoek in 2011 in beeld gebracht. De resultaten zijn vastgelegd in het rapport 'Parkeer(duur)onderzoek ken Schaijk; gemeente Landerd' (Van Schijndel Advies, oktober 2011). In het parkeeronderzoek is de bezettingsgraad van alle parkeerplaatsen in en om het centrum van Schaijk op een donderdag, vrijdag en zaterdag geregistreerd. De resultaten van het parkeeronderzoek zijn als volgt:

- De maximale bezettingsgraad van de parkeerplaatsen in het centrum bedroeg 84%. Het betreft de bezettingsgraad op alle parkeerplaatsen die liggen in de deelgebieden A, B en C en de aanliggende gebieden noord, oost, zuid en west (zie figuur 4 op pagina 14). De bezetting van 84% is geregistreerd op een zaterdagochtend (11.00 – 11.30 uur). Op dat moment was het aantal geparkeerde auto's in het centrum het hoogst en waren minder parkeerplaatsen beschikbaar vanwege de weekmarkt op het Europaplein. In de perioden direct voor en na het drukste moment (10.30 – 11.00 uur en 11.30 – 12.00 uur) was de bezettingsgraad ca. 78%.
- Op donderdag en vrijdag was de bezettingsgraad in het centrum van Schaijk maximaal 59%. Het betreft eveneens de bezettingsgraad op alle parkeerplaatsen die liggen in de deelgebieden A, B en C en de aanliggende gebieden noord, oost, zuid en west.

- De bezettingsgraad in het gehele onderzoeksgebied (het centrum en omgeving) was maximaal 55% op zaterdag, 51% op vrijdag en 46% op donderdag.
- Incidenteel en kortstondig bedroeg de bezettingsgraad in enkele deelgebieden meer dan 90%.

Uit het parkeeronderzoek blijkt dat op donderdag en vrijdag ruim voldoende restcapaciteit beschikbaar is in het centrum van Schaijk: op het drukste moment waren 126 parkeerplaatsen vrij. Op het drukste moment op zaterdag (84% bezettingsgraad) is nagenoeg geen sprake van restcapaciteit. De maximaal gewenste bezettingsgraad bedraagt volgens de richtlijnen van het CROW op parkeerterreinen 85%. Dit betreft een piekmoment van ongeveer een half uur. Op zaterdagmiddag is er volgens het parkeeronderzoek ruim voldoende restcapaciteit in het centrum aanwezig. Op dat moment is er geen weekmarkt en kunnen alle parkeerplaatsen op het Europeplein weer gebruikt worden.

Rondom het plangebied liggen diverse concentraties van parkeerplaatsen. Volgens het rapport 'Parkeer(duur)onderzoek ken Schaijk; gemeente Landerd' (Van Schijndel Advies, oktober 2011) is in deze gebieden restcapaciteit beschikbaar. In februari 2016 is het gebruik van drie parkeerlocaties in de directe omgeving van het plangebied in beeld gebracht. Deze parkeerlocaties liggen binnen de acceptabele loopafstand van 100 meter van het plangebied.

			Kerkplein				Runstraat			
Datum	Dag	Tijdstip	Capaciteit	Aantal	Bezetting	Tekort / overschot	Capaciteit	Aantal	Bezetting	Tekort / overschot
19-2-2016	Vrijdag	19.00 uur	16	1	6,3%	15	19	7	36,8%	12
20-2-2016	Zaterdag	10.30 uur	16	0	0,0%	16	19	6	31,6%	13
20-2-2016	Zaterdag	13.30 uur	16	1	6,3%	15	19	8	42,1%	11
20-2-2016	Zaterdag	19.30 uur	16	1	6,3%	15	19	3	15,8%	16
21-2-2016	Zondag	13.30 uur	16	1	6,3%	15	19	5	26,3%	14
26-2-2016	Vrijdag	19.00 uur	16	1	6,3%	15	19	5	26,3%	14
27-2-2016	Zaterdag	10.30 uur	16	3	18,8%	13	19	10	52,6%	9
27-2-2016	Zaterdag	13.30 uur	16	3	18,8%	13	19	5	26,3%	14
27-2-2016	Zaterdag	19.30 uur	16	0	0,0%	16	19	3	15,8%	16
28-2-2016	Zondag	13.30 uur	16	2	12,5%	14	19	4	21,1%	15
			Het Hofke				Totaal			
Datum	Dag	Tijdstip	Capaciteit	Aantal	Bezetting	Tekort / overschot	Capaciteit	Aantal	Bezetting	Tekort / overschot
19-2-2016	Vrijdag	19.00 uur	34	3	8,8%	31	69	11	15,9%	58
20-2-2016	Zaterdag	10.30 uur	34	6	17,6%	28	69	12	17,4%	57
20-2-2016	Zaterdag	13.30 uur	34	12	35,3%	22	69	21	30,4%	48
20-2-2016	Zaterdag	19.30 uur	34	3	8,8%	31	69	7	10,1%	62
21-2-2016	Zondag	13.30 uur	34	3	8,8%	31	69	9	13,0%	60
26-2-2016	Vrijdag	19.00 uur	34	3	8,8%	31	69	9	13,0%	60
27-2-2016	Zaterdag	10.30 uur	34	4	11,8%	30	69	17	24,6%	52
27-2-2016	Zaterdag	13.30 uur	34	5	14,7%	29	69	13	18,8%	56
27-2-2016	Zaterdag	19.30 uur	34	1	2,9%	33	69	4	5,8%	65
28-2-2016	Zondag	13.30 uur	34	2	5,9%	32	69	8	11,6%	61

Tabel 13 Resultaten parkeeronderzoek februari 2016

Uit het parkeeronderzoek in februari 2016 blijkt dat binnen een acceptabele loopafstand van 100 meter van het plangebied het tekort aan parkeerplaatsen ruimschoots opgevangen kan worden. Op het drukste moment (zaterdag) waren nog 48 openbare parkeerplaatsen beschikbaar op de onderzochte parkeerlocaties.

4.2.2 Locatie weekmarkt

De weekmarkt van Schaijk vindt plaats op zaterdagochtend op het Europaplein. Op dat moment is de parkeercapaciteit op het Europaplein niet beschikbaar. Het betreft 60 parkeerplaatsen.

Indien de weekmarkt op het Europaplein blijft, dan zullen in de nieuwe situatie 51 tot 56 parkeerplaatsen niet gebruikt kunnen worden. Dit zijn 4 tot 9 parkeerplaatsen minder dan in de huidige situatie. Dit betekent een positief effect op de parkeerbalans op zaterdag. Bij een nieuwe opzet van de weekmarkt op het Europaplein worden minder parkeerplaatsen bezet, omdat in die situatie de markt aan de zuidzijde van het Europaplein gesitueerd zal worden. Hierdoor is een deel van de parkeerplaatsen op het Europaplein nog te gebruiken tijdens de weekmarkt.

4.2.3 Uitbreiding parkeercapaciteit

Het tekort aan parkeerplaatsen kan opgevangen worden door extra parkeerplaatsen aan te leggen. De aanleg van extra parkeerplaatsen zorgt wel voor een extra druk op de beschikbare ruimte: deze ruimte kan in dat geval niet voor andere doeleinden gebruikt worden (zoals voetgangers, fietsen en groen). Daarnaast kan de aanleg gevolgen hebben voor de beeldkwaliteit. In paragraaf 2.5.2 is aangegeven dat in het plan 15 parkeerplaatsen gereserveerd zijn voor de nadere inpassing van groen en ruimte voor bijvoorbeeld straatmeubilair en opstelplaatsen voor winkelwagens. Indien minder groen gerealiseerd wordt, komen meer parkeerplaatsen beschikbaar.

4.2.4 Aanpassen programma

Het aantal parkeerplaatsen dat volgens de parkeernormen beschikbaar moet zijn, hangt af van de type functie dat gerealiseerd wordt en de omvang daarvan. Door het bouwplan aan te passen kan er alsnog voor gezorgd worden dat aan de parkeernormen voldaan wordt. Een aanpassing kan bijvoorbeeld bestaan uit het realiseren van minder winkelruimte of woningen, of uit het realiseren van kleinere woningen. Zo bedraagt het verschil in parkeernorm tussen een appartement kleiner dan wel groter dan 80 m² BVO 0,3 per woning.

4.2.5 Parkeren op afstand

Het CROW heeft acceptabele loopafstanden gedefinieerd voor de situering van parkeerplaatsen ten opzichte van de functie (CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'). De acceptatie van die loopafstand hangt af van de parkeerduur en het motief van het bezoek aan de bestemming. Het CROW hanteert de volgende acceptabele loopafstanden:

- Wonen: 100 meter
- Winkelen: 200-600 meter
- Werken: 200-800 meter

Voor winkelen en werken worden marges gehanteerd. Aangezien het bij de winkels in het centrum van Schaijk voornamelijk gaat om korte bezoeken om boodschappen te doen ('run-shoppen') en niet om langere tijd te

winkelen ('fun-shoppen'), is het wenselijk om de afstand tussen de parkeerplaatsen en de bestemming zo klein mogelijk te houden. Als bezoekers te ver moeten lopen, bestaat de kans dat deze bezoekers elders boodschappen gaan doen. Om deze reden is het gewenst om de bezoekers een parkeerplaats te kunnen bieden in het centrum. Voor personeel van de winkels in het gebied geldt dat zij over het algemeen langere tijd parkeren. Voor hen kan daarom een langere loopafstand gehanteerd worden en is het parkeren in het centrum niet noodzakelijk. Uit het parkeeronderzoek uit 2011 blijkt dat in de omgeving van het centrum ruim voldoende restcapaciteit beschikbaar is voor het parkeren door personeel.

In de parkeerkencijfers van het CROW ('Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie') is aangegeven welk deel van de kencijfers per functie betrekking heeft op bezoekers (zie tabel 1). Aan de hand van het aandeel bezoekers kan vastgesteld worden hoeveel parkeerplaatsen bestemd zijn voor personeel. Van de parkeerplaatsen die nodig zijn voor de nieuwe functies in bouwdeel 1 (164,1) zijn 15,6 plaatsen bestemd voor personeel. In bouwdeel 2 betreft het 2,5 parkeerplaatsen (van in totaal 32,0 plaatsen). In het bouwdeel 2 bevindt zich tevens een bestaande supermarkt met een oppervlakte van 1.415 m² bvo. Dit zijn 4,5 parkeerplaatsen voor personeel. Door het personeel elders te laten parkeren, komen meer parkeerplaatsen beschikbaar voor het winkelend publiek.

Op twee manieren kan gezorgd worden dat personeel buiten het centrum parkeert. Ten eerste kunnen afspraken gemaakt worden met de winkels in het centrumgebied. De winkeliers moeten er voor zorgen dat het personeel elders gaat parkeren. Zij hebben immers zelf belang bij het vrijhouden van parkeerplaatsen voor bezoekers. De beide supermarkten hebben ook al aangegeven dat zij het voornemen hebben om hun personeel dat met de auto komt, buiten het centrum te laten parkeren. Ten tweede is het mogelijk om lang parkeren formeel tegen te gaan door het instellen van een parkeerschijfzone ('blauwe zone'), waardoor niet langer dan bijvoorbeeld twee uur geparkeerd mag worden in het centrum. Voor bewoners kunnen in dat geval ontheffingen verleend worden. Een parkeerschijfzone kan mogelijk ook alleen ingezet worden voor de piekmomenten (op zaterdagochtend). Op voorhand zijn de bovengenoemde maatregelen om het personeel buiten het centrum te laten parkeren niet nodig. De maatregelen zijn echter wel positief voor het creëren van extra parkeerruimte voor bezoekers.

4.2.6 Parkeerverwijzing

In de omgeving van het centrum zijn enkele parkeerterreinen aanwezig waar personeel en bezoekers van het centrum gebruik van kunnen maken. Deze parkeerterreinen zijn echter niet allemaal goed zichtbaar en herkenbaar vanaf de Pastoor van Winkelstraat, Schutsboomstraat en Europaplein. Middels een parkeerverwijzingsstelsel kunnen bezoekers naar deze parkeerterreinen geleid worden.

4.2.7 Modal shift

De gemeente Landerd wil het gebruik van de fiets verder stimuleren. Dit moet er voor zorgen dat minder mensen met de auto naar het centrum van Schaijk komen en dat er dus minder parkeerplaatsen nodig zijn. De gemeente wil het gebruik van de fiets stimuleren door het creëren van comfortabele en veilige fietsverbindingen in het dorp en door het aanbieden van voldoende, veilige stallingsplaatsen. De stallingsplaatsen moeten ook nabij de ingang van de winkels zijn.

4.2.8 Conclusie

Uit de parkeerbalans blijkt dat na realisatie van bouwdelen 1 en 2 niet aan de gemeentelijke parkeernormen voldaan wordt. Er ontstaat volgens de normen een tekort van 24,8 parkeerplaatsen. Indien rekening gehouden wordt met het gedeeld gebruik van parkeerplaatsen dan ontstaat er doordeweeks 's avonds en op zaterdag een tekort van 13 tot 14 parkeerplaatsen. Dit tekort kan de hele week behalve de zaterdagochtend worden opgevangen binnen de bestaande restcapaciteit binnen het plangebied. Op zaterdagochtend kan het tekort volledig in de directe omgeving (binnen een acceptabele loopafstand van 100 meter) opgevangen worden.

Om het tekort aan parkeerplaatsen te compenseren zijn ook nog andere maatregelen mogelijk. De maatregelen kunnen het gehele tekort compenseren (zoals de aanleg van extra parkeerplaatsen of het aanpassen van het programma). Het is echter ook mogelijk om een combinatie van maatregelen in te zetten. Een zeer effectieve maatregel zonder aanpassingen te hoeven doen aan het bouwplan of de inrichting van de openbare ruimte is het personeel laten parkeren op één van de parkeerterreinen buiten het centrum. Met deze maatregel kan het tekort aan parkeerplaatsen ruimschoots gecompenseerd worden.

Aanbevolen wordt de parkeersituatie te monitoren. Dit betekent dat de bezetting van de parkeerplaatsen in het centrum van Schaijk periodiek in beeld gebracht wordt. Mochten zich na de realisatie van de verschillende bouwdelen zich alsnog parkeerproblemen voordoen dan wordt dit middels deze monitoring objectief gemaakt. Het college van burgemeester en wethouders kan dan vervolgens alsnog besluiten (extra) aanvullende maatregelen te nemen.

BIJLAGE A Ligging parkeerplaatsen parkeeronderzoek Van Schijndel (2011)

	Sectie 2011*	Openbaar	Rest**	Privé	Totaal
Deelgebied A	8	7	0	0	7
	11	6	0	0	6
	12	22	0	3	25
	13	14	0	0	14
	Totaal	49	0	3	52
Deelgebied B	17	43	0	0	43
	18	13	0	0	13
	21	0	0	10	10
	23	0	5	0	5
	25	11	0	0	11
	Totaal	67	5	10	82
Deelgebied C	1	4	0	0	4
	3	5	0	0	5
	5	60	0	0	60
	6	6	0	0	6
	26	6	0	0	6
	27	4	1	0	5
	28	1	0	0	1
	Totaal	86	1	0	87
Noord	10	13	0	0	13
	14	10	0	0	10
	15	8	0	0	8
	16	3	0	0	3
	19	4	5	0	9
	Totaal	38	5	0	43
Oost	7	4	0	0	4
	9	7	0	0	7
	Totaal	11	0	0	11
Zuid	2	4	0	0	4
	4	0	0	0	0
	Totaal	4	0	0	4
West	20	5	0	0	5
	22	9	0	0	9
	24	2	6	0	8
	29	9	0	0	9
	Totaal	25	6	0	31

* Secties zoals gehanteerd in het parkeeronderzoek van Van Schijndel (2011)

** Parkeerplaatsen waarvoor een vergunning benodigd is, zoals gehandicaptenparkeerplaatsen

BIJLAGE B Plangebied parkeerplaatsen

