



De Bongerd Hatterm

Parkeerbalans herontwikkeling De Bongerd

Actualisatie april 2022

Aannemingsbedrijf Draisma BV

Projectomschrijving	De Bongerd Hattem, parkeerbalans 2021
Opdrachtgever	Draisma BV
Projectnummer	21.0254
Datum	14 april 2022
Status	Definitief
Auteur(s)	E. Wieteses
Controle	E. Wieteses
Projectleider/vrijgave	E. Wieteses

Inhoud

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Opzet rapportage	3
2	Locatie en programma	4
2.1	Ontwikkellocatie	4
2.2	Plan en programma	5
3	Parkeernormen	6
3.1	Uitgangspunten	6
3.2	Parkeernormen	6
3.3	Dubbelgebruik	6
4	Parkeeronderzoek	7
4.1	Opzet en uitvoering onderzoek	7
4.2	Resultaten parkeeronderzoek	8
5	Parkeerbalans De Bongerd	9
5.1	Methodiek	9
5.2	Toename theoretische parkeervraag	9
5.3	Parkeerbalans plangebied / eigen terrein	9
5.4	Parkeerbalans inclusief directe omgeving plangebied	10
5.5	Conclusie	11
	Bijlage 1: Parkeeronderzoek, sectie-indeling en resultaten	12
	Bijlage 2: Rekenblad parkeerbalans De Bongerd	14

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Aannemingsbedrijf Draisma BV is bezig met plannen voor de herontwikkeling van zorgcomplex de Bongerd in Hattem. Het zorgcomplex is gekregen ten zuidwesten van het centrum van Hattem. Een aantal van de bestaande bouwblokken wordt vervangen door nieuwbouw en programmatisch verandert de opzet. Het plan is om het aantal aanleun- en zorgwoningen te verminderen en reguliere appartementen in de vrije en sociale huursector toe te voegen. Om de toename van de parkeervraag op te vangen wordt daarnaast een groot aantal nieuwe parkeerplaatsen gerealiseerd binnen het plangebied.

Het plan moet voldoen aan de parkeereisen die de gemeente hieraan stelt. Dit om overlast in de omgeving te voorkomen. Draisma BV heeft BonoTraffics gevraagd te onderzoeken en in beeld te brengen of het aantal geprojecteerde parkeerplaatsen in het plangebied en de mogelijke restcapaciteit in de omgeving voldoende zijn om de toename van de vraag op te vangen. In dit kader is in het najaar van 2021 een parkeeronderzoek uitgevoerd. In voorliggende rapportage zijn de resultaten van de theoretische parkeerbalans en het uitgevoerde parkeeronderzoek nader toegelicht.

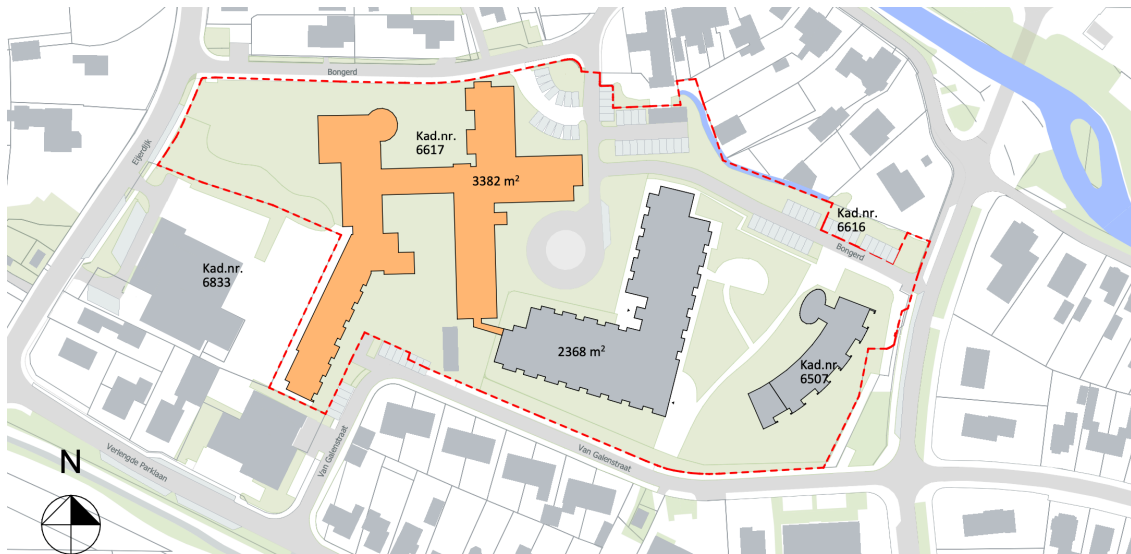
1.2 Opzet rapportage

In hoofdstuk 2 zijn het bouwprogramma en de begrenzing van het plangebied nader toegelicht. In hoofdstuk 3 is ingegaan op de parkeernormen en richtlijnen die zijn gehanteerd om de toename van de parkeervraag te berekenen. Het parkeeronderzoek dat is uitgevoerd om de bestaande parkeerdruk in beeld te brengen is toegelicht in hoofdstuk 4. In hoofdstuk 5 is tenslotte aangegeven hoeveel de parkeervraag toeneemt, of de capaciteit op eigen terrein voldoende is en of de omgeving nog restcapaciteit biedt.

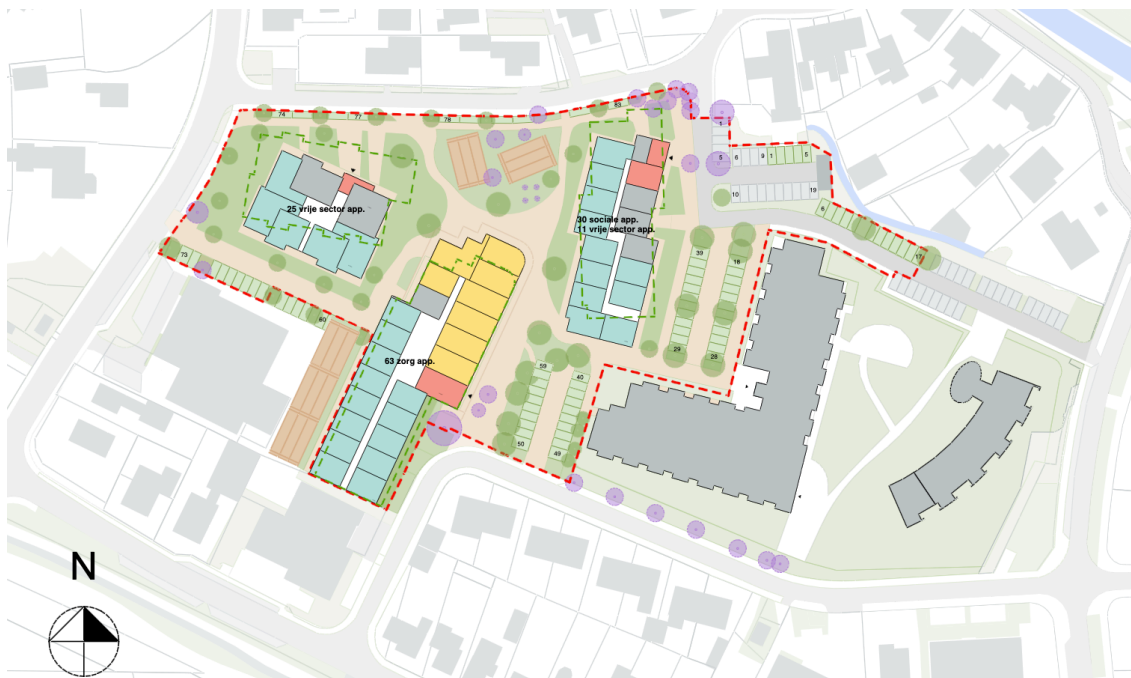
2 Locatie en programma

2.1 Ontwikkellocatie

De locatie De Bongerd is gelegen direct ten zuidwesten van het centrum, centraal in Hattem. In de bestaande situatie bevindt zich in het gebied, dat globaal wordt begrensd door De Bongerd en De Van Galenstraat, een aantal gebouwen met daarin aanleunwoningen en zorgvoorzieningen. Ten westen van de gebouwen voor zorg bevindt zich een sporthal en daarnaast ligt er rond het gebied een aantal woningen (zie afbeelding 1).



Afbeelding 1; Bestaande situatie De Bongerd



Afbeelding 2; Nieuw situatie De Bongerd, situering gebouwen en parkeerplaatsen

2.2 Plan en programma

Het plan van Draisma BV bestaat uit de sloop van het bestaande Hanzeheerd-gebouw, gelegen aan de westzijde van het gebied. Hiervoor in de plaats komt een drietal nieuwe gebouwen. De 2 gebouwen aan de oostzijde van het gebied (en ook de sporthal) blijven ongewijzigd. De sloop en nieuwbouw betekent een verandering en uitbreiding van de functies in het gebied. In tabel 1 is aangegeven wat er programmatisch wordt gesloopt en wat er nieuw wordt gebouwd.

Functie (aantallen en m2 bvo)	Sloop bestaand	Nieuw te realiseren
Aanleunwoningen	18	0
Zorgwoningen	78	63
Appartementen (vrije sector, huur)	n.v.t.	36
Appartementen (sociale huur)	n.v.t.	30

Tabel 1; Programma sloop en nieuwbouw De Bongerd

Op afbeelding 2 is de nieuwe situatie gevisualiseerd met in het zuidelijke blok de zorgwoningen, in het oostelijke blok de appartementen voor sociale huur en in het oostelijk en westelijk gelegen blok de vrije sector woningen.

Het plan voorziet naast de nieuwe gebouwen in een aantal nieuwe parkeerplaatsen, 83 in totaal. Ook zal een aantal bestaande parkeerplaatsen in en rond het plangebied verdwijnen door de ontwikkeling. Op afbeelding 2 is het actuele plan betreffende het parkeren weergegeven:

- Bij de sporthal, westzijde: 14 parkeerplaatsen (nieuw / vervanging)
- Zuid: 20 parkeerplaatsen (nieuw / vervanging)
- Tussen gebouwen: 22 parkeerplaatsen (nieuw / vervanging)
- Langs rijbaan Bongerd noord: 10 parkeerplaatsen (nieuw)
- Noordoost: 17 parkeerplaatsen (uitbreiding bestaand)

3 Parkeernormen

3.1 Uitgangspunten

De parkeernormen en methodiek die de gemeente Hattem hanteert voor dergelijke ontwikkelingen zijn vastgelegd in de Nota Parkeernormen van de gemeente (december 2013). Daar waar de Nota Parkeernormen geen uitsluitend geeft of onvolledig is, wordt gebruik gemaakt van de richtlijnen van het CROW (publicatie 381, Toekomstbestendig parkeren). Uitgangspunt van de Nota Parkeernormen is om overlast in de omgeving van een ontwikkeling (ten gevolge van parkeren) te voorkomen. Primair wordt de parkeervraag daarom opgelost op eigen terrein. Daar waar dat niet (geheel) mogelijk is mag gebruik worden gemaakt van de restcapaciteit (max 85% bezetting) in het openbare gebied.

3.2 Parkeernormen

De gemeentelijke parkeernormen die relevant zijn voor deze ontwikkeling zijn weergegeven in tabel 2. Daar waar nodig zijn deze op het vlak van de verdeling tussen werkers, bewoners en bezoekers aangevuld met cijfers uit de richtlijn van het CROW (rood gearceerd).

Functie	Parkeernorm Nota Parkeernormen	Aandeel bewoners	Aandeel bezoekers	Aandeel Werkers
Aanleunwoningen	1,3 pp per woning	1,0	0,3	n.v.t.
Zorgwoningen (verpleeg- en verzorgingshuis)	0,7 pp per unit	n.v.t.	0,42	0,28
Appartementen (huur, etage, duur)	2,1 pp per woning	1,8	0,3	n.v.t.
Appartementen (huur, etage, midden/goedkoop)	1,6 pp per woning	1,3	0,3	n.v.t.

Tabel 2; Gehanteerde parkeernormen

3.3 Dubbelgebruik

Elke functie kent een eigen norm maar ook een eigen piekmoment qua gebruik. Zo is de bezetting bij woningen met name 's nachts relatief hoog, omdat dan iedereen thuis is. Voor zorgwoningen geldt dat de piek meer overdag ligt wanneer er veel personeel en bezoekers zijn. Omdat bepaalde functies elkaar op dit vlak kunnen versterken, wordt in de berekening van de parkeervraag gebruik gemaakt van de aanwezigheidspercentages zoals opgenomen in de richtlijn van het CROW. In tabel 3 zijn de gehanteerde aanwezigheidspercentages weergegeven. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in verschillende doelgroepen.

Programma functie	WD ochtend	WD middag	WD avond	WD nacht	Koop- avond	Zat. middag	Zat. avond	Zon middag
Woning (bewoners)	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Woning (bezoekers)	10%	20%	80%	0%	70%	60%	80%	70%
Aanleunwoning (bewoners)	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Aanleunwoning (bezoek)	10%	20%	80%	0%	70%	60%	80%	70%
Zorgwoning (personeel)	100%	100%	50%	25%	50%	100%	100%	100%
Zorgwoning (bezoekers)	10%	20%	80%	0%	70%	60%	80%	70%

Tabel 3: aanwezigheidspercentages functies De Bongerd (bron: CROW-publicatie 381).

4 Parkeeronderzoek

4.1 Opzet en uitvoering onderzoek

Om te bepalen hoe hoog de bestaande parkeerdruk is op en direct rondom het terrein van De Bongerd is een parkeeronderzoek (telling) uitgevoerd. Het onderzoeksgebied beslaat het terrein van de Bongerd en circa 100 meter daaromheen. Het gebied is ingedeeld in verschillende secties. Een sectie bestaat uit een wegvak of een groep parkeerplaatsen met dezelfde kenmerken, bijvoorbeeld gehandicaptenparkeerplaatsen. De sectie-indeling is weergegeven op afbeelding 3.



Afbeelding 3; Sectie-indeling en onderzoeksgebied parkeeronderzoek De Bongerd

Voorafgaand aan het parkeeronderzoek is voor alle secties bepaald hoe groot de parkeercapaciteit bedraagt en welke kenmerken voor de specifieke sectie gelden. Vervolgens is op de volgende momenten in beeld gebracht hoe hoog de bezetting per sectie is (goed plus foutgeparkeerde voertuigen):

- Donderdag 7 oktober 2021, 14.00 uur (werkdagmiddag);
- Donderdag 7 oktober 2021, 19.30 uur (werkdagavond);
- Vrijdag 8 oktober 2021, 00.00 uur (werkdagnacht);
- Zaterdag 9 oktober 2021, 14.00 uur (zaterdagmiddag);
- Zondag 10 oktober 2021, 14.00 uur (zondagmiddag).

4.2 Resultaten parkeeronderzoek

In de tabel in bijlage 1 zijn de resultaten van het onderzoek per sectie en per onderzoeksmoment weergegeven. In tabel 4 zijn de resultaten per onderzoeksmoment voor het totale onderzoeksgebied weergegeven. De parkeercapaciteit in het onderzochte gebied bedraagt 257 plaatsen, De maximale bezetting bedraagt 122 auto's op de zaterdagmiddag. Ook de donderdag- en zondagmiddag zijn relatief druk. De nacht is beduidend rustiger.

Capaciteit	Bezetting Do. 14.00 uur	Bezetting Do. 19.30 uur	Bezetting Vr. 00.00 uur	Bezetting Za. 14.00 uur	Bezetting Zo. 14.00 uur
257 pp	115 auto's	108	86	122	115

Tabel 4; Resultaten parkeeronderzoek, gehele gebied

5 Parkeerbalans De Bongerd

5.1 Methodiek

Om te bepalen of de vraag en het aanbod van parkeerplaatsen in de toekomstige situatie in balans zijn, is gebruik gemaakt van een deels theoretische en deel praktische benadering. Dit in lijn met de uitgangspunten van het gemeentelijk beleid. Er is een aantal stappen doorlopen:

- Berekening theoretische toename parkeervraag (conform parkeernormen)
- Berekening parkeerbalans eigen terrein/plangebied
- Berekening parkeerbalans directe omgeving (openbaar gebied direct rondom De Bongerd)

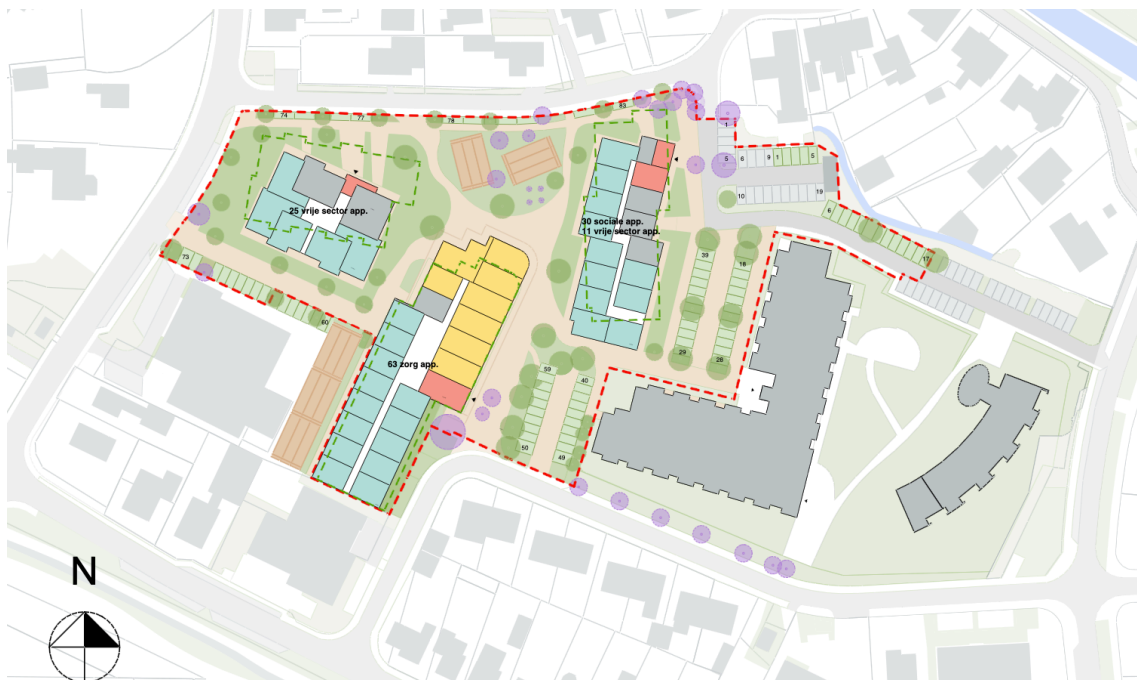
5.2 Toename theoretische parkeervraag

In het rekenblad in bijlage 2 is de bestaande theoretische parkeervraag van de te slopen en nieuw te realiseren gebouwen berekend aan de hand van de parkeernormen en aanwezigheidspercentages. Het verschil hiertussen is de theoretische toename van de parkeervraag ten gevolge van de ontwikkeling. De grootste toename van de parkeervraag is zichtbaar in de werkdagnacht. Dan neemt de parkeervraag met 83 parkeerplaatsen toe, ten opzichte van de bestaande situatie.

5.3 Parkeerbalans plangebied / eigen terrein

Compensatie bezetting pp eigen terrein/plangebied

In eerste instantie moet de toename van de parkeervraag (op de verschillende momenten) op eigen terrein, binnen het plangebied worden opgelost. In dit geval wordt het terrein binnen de rode begrenzing (zie afbeelding 4) beschouwd als het eigen terrein / plangebied.



Afbeelding 4; Begrenzing eigen terrein/plangebied

Binnen het aangegeven plangebied bevindt zich in de bestaande situatie een aantal parkeerplaatsen. Een deel van deze parkeerplaatsen zal verdwijnen of worden vervangen, anderen blijven behouden. De huidige bezetting van de parkeerplaatsen binnen het plangebied zal in ieder geval ook in de toekomstige situatie weer een plek moeten krijgen. Het betreft de bezetting van de secties: 6 (deels), 8 en 9, 40 t/m 48 (deels), 53 t/m 61 en 75 uit het parkeeronderzoek, allen gelegen binnen de begrenzing van het plangebied. De bezetting van deze secties loopt uiteen van 20 auto's in de nachtperiode tot 34 op een donderdagmiddag.

Parkeercapaciteit plangebied / eigen terrein

Binnen het plangebied (zie afbeelding 4) bevindt zich in de nieuwe situatie een aantal parkeerplaatsen: 19 bestaande en 83 nieuw (of vervanging), in totaal dus 102 parkeerplaatsen.

Parkeerbalans plangebied / eigen terrein

Als de theoretische toename van de parkeervraag en de bestaande bezetting binnen het plangebied bij elkaar worden opgeteld, ontstaat een beeld van de toekomstige parkeervraag binnen het plangebied (zie tabel 5). Deze bedraagt op zijn hoogst 115,6 parkeerplaatsen op een werkdagavond. Als deze vraag wordt afgezet tegen de toekomstige capaciteit ontstaat een beeld van de parkeerbalans binnen het plangebied. Op de werkdagavond ontstaat binnen het plangebied een tekort van 14 en in de werkdagnacht een tekort van 3 parkeerplaatsen. Op de overige momenten is er sprake van een overschot aan plaatsen.

Parkeerbalans eigen terrein (binnen blauwe begrenzing)	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zondag middag
Theoretische toename parkeervraag	41	82	85	53	62
Bezetting plangebied (bestaand)	34	34	20	32	32
Totale toekomstige parkeervraag	75	116	105	85	94
Toekomstige capaciteit plangebied	102	102	102	102	102
Parkeerbalans plangebied	+27	-14	-3	+17	+8

Tabel 5: Parkeerbalans De Bongerd eigen terrein

5.4 Parkeerbalans inclusief directe omgeving plangebied

Zoals in paragraaf 5.3 is te zien ontstaat een tekort aan parkeerplaatsen binnen het plangebied ten gevolge van de ontwikkeling. Aan de hand van de resultaten van het parkeeronderzoek is bekeken of dit tekort kan worden opgevangen in de directe omgeving in het (semi)openbare gebied. Als directe omgeving hebben wij het gebied gedefinieerd bestaande uit de secties 5, 11, 49, 50, 63, 68, 70, 73 en 74. De secties in dit gebied liggen allemaal binnen een loopafstand van circa 100 meter van de gebouwen en zijn direct aangrenzend aan het gebied De Bongerd. De secties die zich niet lenen voor (openbaar) parkeren zijn niet meegenomen.

Parkeerbalans eigen terrein (binnen blauwe begrenzing)	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zondag middag
Parkeerbalans eigen terrein (zie tabel 5)	+27	-14	-3	+17	+8
Restcapaciteit directe omgeving	32	28	38	24	24
Parkeerbalans inclusief directe omgeving	+59	+14	+35	+41	+32

Tabel 6; Parkeerbalans inclusief directe omgeving

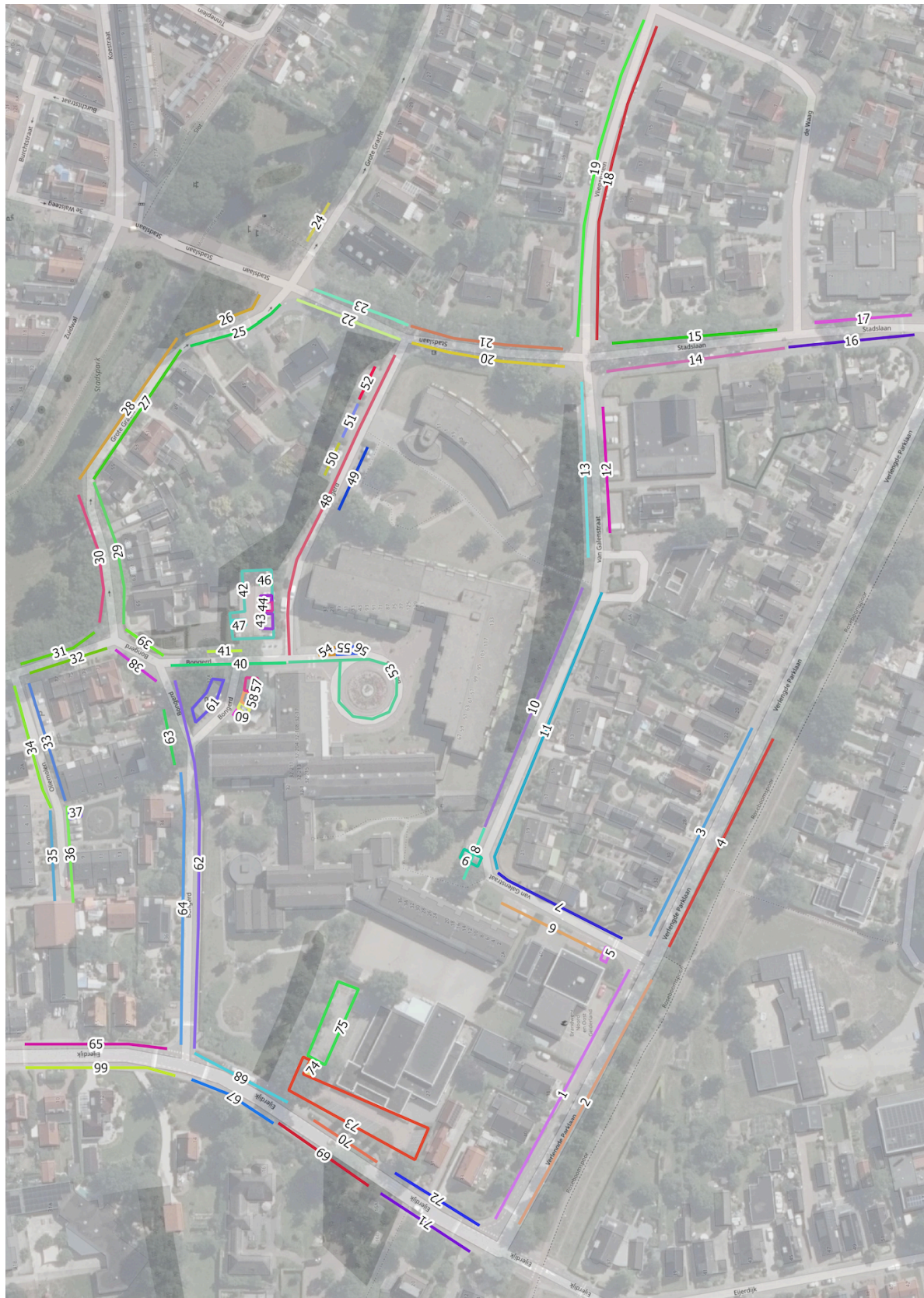
De geschikte bestaande parkeercapaciteit in het gebied direct rondom De Bongerd bedraagt 54 parkeerplaatsen. Het gemeentelijke beleid geeft aan dat de openbare parkeercapaciteit mag worden benut voor dergelijke ontwikkelingen, maar dat de bezettingsgraad niet hoger mag zijn dan 85%. Dit om een marge aan te houden en te voorkomen dat er relatief veel zoekverkeer ontstaat. Dit betekent dat van de 54 geschikte bestaande parkeerplaatsen direct rondom het plangebied maximaal 46 bezet zouden mogen zijn. Als de bestaande (getelde) bezetting van deze secties in mindering wordt gebracht op deze capaciteit van 46 parkeerplaatsen ontstaat een beeld van de restcapaciteit op de verschillende momenten. Deze loopt uiteen van 24 tot 38 parkeerplaatsen. Met het gebruik van deze restcapaciteit ontstaat op alle momenten een overschot aan parkeerplaatsen (zie tabel 6).

5.5 Conclusie

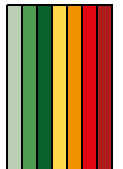
De voorgenomen ontwikkeling op het terrein De Bongerd heeft een toename van de parkeervraag tot gevolg. Een berekening van de toekomstige parkeervraag min de bestaande parkeervraag leert dat de vraag op de maatgevende werkdagavond met maximaal 82 parkeerplaatsen toeneemt. Dit betekent dat conform het gemeentelijk beleid in ieder geval deze 82 plus de bestaande bezetting van 34 (drukste moment, werkdagavond) gefaciliteerd moet worden binnen het plangebied. In totaal dus 116 parkeerplaatsen. Het plan van Draisma BV bevat de realisatie van 83 nieuwe en het behoud van 19 bestaande parkeerplaatsen binnen het plangebied. Een totale capaciteit van 102 parkeerplaatsen. Dit betekent een tekort van 14 parkeerplaatsen op het drukste moment, de werkdagavond. In de nachtperiode is het tekort 3 parkeerplaatsen. Op alle andere momenten is er sprake van een overschot aan parkeerplaatsen.

Het tekort van 14 parkeerplaatsen kan mogelijk nog extra worden gerealiseerd binnen het plangebied maar het is van het oogpunt van een optimaal gebruik van de ruimte ook zinvol om de restcapaciteit in de directe (openbare) omgeving te benutten. Uit de parkeertellingen blijkt dat er in de directe omgeving, binnen 100 meter, nog voldoende restcapaciteit is om het tekort van 14 parkeerplaatsen op te vangen. Rekening houdende met de openbare restcapaciteit in de directe omgeving, is het overschot op het drukste moment (de werkdagavond) nog 14 parkeerplaatsen.

Bijlage 1: Parkeeronderzoek, sectie-indeling en resultaten



Sectie	Straatnaam	Parkeersymbool	Capaciteit	Dinsdag 7 oktober 2021 14:00 uur		Dinsdag 7 oktober 2021 19:30 uur		Vrijdag 8 oktober 2021 08:00 uur		Zaterdag 9 oktober 2021 14:00 uur		Zondag 10 oktober 2021 14:00 uur	
				Bezetting Aantal	Bezetting graad	Bezetting Aantal	Bezetting graad	Bezetting Aantal	Bezetting graad	Bezetting Aantal	Bezetting graad	Bezetting Aantal	Bezetting graad
1	Verlengde Parkaan	Vrij parkeren	1	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
2	Verlengde Parkaan	Vrij parkeren	10	0	0,0%	0	0,0%	1	10,0%	0	0,0%	2	20,0%
3	Verlengde Parkaan	Vrij parkeren	0	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
4	Verlengde Parkaan	Vrij parkeren	10	0	0,0%	1	10,0%	0	0,0%	2	20,0%	3	30,0%
5	Vrij Gienstraat	Parkeerplaats elektrisch fietsen	1	1	100,0%	1	100,0%	1	100,0%	1	100,0%	1	100,0%
6	Vrij Gienstraat	Vrij parkeren	10	3	30,0%	5	50,0%	5	50,0%	7	70,0%	5	50,0%
7	Vrij Gienstraat	Vrij parkeren	5	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	1	20,0%	0	0,0%
8	Vrij Gienstraat	Vrij parkeren	6	5	83,3%	6	100,0%	2	33,3%	5	83,3%	3	50,0%
9	Vrij Gienstraat	Gehandicapt parkeerplaats	1	1	100,0%	1	100,0%	1	100,0%	1	100,0%	1	100,0%
10	Vrij Gienstraat	Vrij parkeren	12	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
11	Vrij Gienstraat	Vrij parkeren	15	2	13,3%	4	26,7%	2	13,3%	3	20,0%	2	13,3%
12	Vrij Gienstraat	Vrij parkeren	14	9	64,3%	6	42,9%	6	42,9%	10	71,4%	5	35,7%
13	Vrij Gienstraat	Vrij parkeren	0	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
14	Stadsplan	Vrij parkeren	6	6	100,0%	4	66,7%	4	66,7%	5	83,3%	3	50,0%
15	Stadsplan	Vrij parkeren	4	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
16	Stadsplan	Vrij parkeren	4	3	75,0%	0	0,0%	0	0,0%	4	100,0%	2	50,0%
17	Stadsplan	Vrij parkeren	10	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
18	Vrij Gienstraat	Vrij parkeren	10	4	40,0%	4	40,0%	3	30,0%	0	0,0%	4	40,0%
19	Vrij Gienstraat	Vrij parkeren	0	4	0,0%	0	0,0%	3	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
20	Stadsplan	Vrij parkeren	8	7	87,5%	3	37,5%	5	62,5%	8	100,0%	7	87,5%
21	Stadsplan	Vrij parkeren	2	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
22	Stadsplan	Vrij parkeren	5	4	80,0%	3	60,0%	3	60,0%	5	100,0%	5	100,0%
23	Stadsplan	Vrij parkeren	5	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
24	Grote Giecht	Vrij parkeren	4	4	100,0%	4	100,0%	4	100,0%	2	50,0%	4	100,0%
25	Grote Giecht	Vrij parkeren	4	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
26	Grote Giecht	Vrij parkeren	4	4	100,0%	4	100,0%	4	100,0%	4	100,0%	3	75,0%
27	Grote Giecht	Vrij parkeren	0	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
28	Grote Giecht	Vrij parkeren	0	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
29	Grote Giecht	Vrij parkeren	0	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
30	Grote Giecht	Vrij parkeren	7	6	85,7%	7	100,0%	7	100,0%	6	85,7%	6	85,7%
31	Grote Giecht	Vrij parkeren	0	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
32	Grote Giecht	Vrij parkeren	0	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
33	Olmolen	Vrij parkeren	7	3	42,9%	4	57,1%	5	71,4%	3	42,9%	5	71,4%
34	Olmolen	Vrij parkeren	0	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
35	Olmolen	Vrij parkeren	2	0	0,0%	2	100,0%	2	100,0%	0	0,0%	0	0,0%
36	Olmolen	Vrij parkeren	3	2	66,7%	3	100,0%	2	66,7%	1	33,3%	3	100,0%
37	Olmolen	Gehandicapt parkeerplaats	3	1	33,3%	3	100,0%	3	100,0%	3	100,0%	3	100,0%
38	Bongerd	Vrij parkeren	0	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
39	Bongerd	Vrij parkeren	0	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
40	Bongerd	Parkeerverbod	0	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
41	Bongerd	Vrij parkeren	5	4	80,0%	3	60,0%	1	20,0%	3	60,0%	4	80,0%
42	Bongerd	Vrij parkeren	7	2	28,6%	2	28,6%	1	14,3%	1	14,3%	1	14,3%
43	Bongerd	Parkeerverbod	3	2	66,7%	2	66,7%	3	100,0%	1	33,3%	2	66,7%
44	Bongerd	Gehandicapt parkeerplaats	1	1	100,0%	1	100,0%	1	100,0%	1	100,0%	1	100,0%
45	Bongerd	Parkeerverbod	1	1	100,0%	1	100,0%	1	100,0%	1	100,0%	1	100,0%
46	Bongerd	Parkeerverbod	1	1	100,0%	1	100,0%	1	100,0%	1	100,0%	1	100,0%
47	Bongerd	Parkeerverbod	1	1	100,0%	1	100,0%	1	100,0%	1	100,0%	1	100,0%
48	Bongerd	Vrij parkeren	0	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
49	Bongerd	Vrij parkeren	10	5	50,0%	4	40,0%	2	20,0%	3	30,0%	3	30,0%
50	Bongerd	Vrij parkeren	5	3	60,0%	1	20,0%	1	20,0%	1	20,0%	2	40,0%
51	Bongerd	Parkeerverbod	5	2	40,0%	2	40,0%	2	40,0%	2	40,0%	2	40,0%
52	Bongerd	Parkeerverbod	5	3	60,0%	4	80,0%	4	80,0%	4	80,0%	4	80,0%
53	Bongerd	Gehandicapt parkeerplaats	1	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
54	Bongerd	Gehandicapt parkeerplaats	1	1	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	1	100,0%	0	0,0%
55	Bongerd	Gehandicapt parkeerplaats	1	1	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
56	Bongerd	Gehandicapt parkeerplaats	3	1	33,3%	3	100,0%	3	100,0%	3	100,0%	3	100,0%
57	Bongerd	Vrij parkeren	2	1	50,0%	2	100,0%	1	50,0%	2	100,0%	2	100,0%
58	Bongerd	Parkeerverbod	2	2	100,0%	1	50,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
59	Bongerd	Parkeerverbod	1	1	100,0%	1	100,0%	1	100,0%	1	100,0%	1	100,0%
60	Bongerd	Gehandicapt parkeerplaats	1	1	100,0%	1	100,0%	0	0,0%	1	100,0%	1	100,0%
61	Bongerd	Vrij parkeren	7	4	57,1%	4	57,1%	1	14,3%	2	28,6%	5	71,4%
62	Bongerd	Parkeerverbod	0	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
63	Bongerd	Vrij parkeren	2	1	50,0%	2	100,0%	1	50,0%	2	100,0%	2	100,0%
64	Bongerd	Vrij parkeren	0	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
65	Eijlandijk	Parkeerverbod	0	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
66	Eijlandijk	Parkeerverbod	0	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
67	Eijlandijk	Parkeerverbod	0	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
68	Eijlandijk	Vrij parkeren	4	2	50,0%	1	25,0%	1	25,0%	1	25,0%	0	0,0%
69	Eijlandijk	Parkeerverbod	0	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
70	Eijlandijk	Vrij parkeren	4	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	1	25,0%	1	25,0%
71	Eijlandijk	Parkeerverbod	0	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
72	Eijlandijk	Parkeerverbod	0	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
73	Eijlandijk	Parkeerverbod	12	0	0,0%	5	41,7%	0	0,0%	10	83,3%	10	83,3%
74	Eijlandijk	Vrij parkeren	0	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
75	Eijlandijk	Gehandicapt parkeerplaats	10	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	3	30,0%	3	30,0%
Totaal			237	113	47,7%	107	45,1%	86	36,3%	120	50,6%	114	47,7%



Tot 50%
50-60%
60-70%
70-80%
80-90%
90-100%
>=100%

Bijlage 2: Rekenblad parkeerbalans De Bongerd

Programma functie	aantal / m2 BVO	opmerking	doelgroep	norm	Vraag totaal	Momenten																
						Werkdagochtend		Werkdagmiddag		Werkdagavond		Werkdagnacht		Koopavond		Zaterdagmiddag		Zaterdagavond		Zondagmiddag		Zondagavond
AW%	vraag	AW%	vraag	AW%	vraag	AW%	vraag	AW%	vraag	AW%	vraag	AW%	vraag	AW%	vraag	AW%	vraag	AW%	vraag	AW%	vraag	
Bestaande situatie plangebied																						
Vrije sector huur appartementen (huur etage, duur)						0		bewoners	1,8 pp / unit	0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0
Sociale huur appartementen (huur etage, midden)						0		bezoekers	0,3 pp / unit	0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0
Aanleunwoningen						18		bezoekers	0,3 pp / unit	18	50%	9,0	90%	16,2	100%	18,0	80%	14,4	60%	10,8	80%	14,4
Zorgwoningen						78		bezoekers	0,3 pp / unit	5,4	10%	0,5	20%	1,1	80%	4,3	0%	70%	3,8	3,2	80%	4,3
verpleeg- en verzorgingshuis						0,7		werkers	0,28 pp / unit	21,84	100%	21,8	50%	10,9	25%	5,5	50%	10,9	100%	21,8	100%	
						32,76		bezoekers	0,42 pp / unit		10%	3,3	20%	6,6	80%	26,2	0%	70%	22,9	60%	26,2	
Totaal bestaand								werkers				21,8		10,9		5,5		10,9		21,8		
								bezoekers				7,6		30,5		0,0		26,7		30,5		
								bewoners				9,0		16,2		18,0		14,4		10,8		
								totaal				38,5		57,6		23,5		52,0		55,5		
Nieuwe situatie plangebied																						
Vrije sector huur appartementen (huur etage, duur)						36		2,1 bewoners	1,8 pp / unit	64,8	50%	32,4	90%	58,3	100%	64,8	80%	51,8	60%	38,9	80%	
Sociale huur appartementen (huur etage, midden)						30		bezoekers	0,3 pp / unit	10,8	10%	1,1	20%	2,2	80%	8,6	0%	70%	7,6	6,5	80%	8,6
Aanleunwoningen						0		bezoekers	0,3 pp / unit	9	50%	19,5	90%	35,1	100%	39,0	80%	31,2	60%	23,4	80%	31,2
Zorgwoningen						63		bezoekers	0,3 pp / unit	17,64	100%	17,6	50%	8,8	25%	4,4	50%	8,8	100%	17,6	100%	17,6
verpleeg- en verzorgingshuis								werkers	0,28 pp / unit	26,46	10%	2,6	20%	5,3	80%	21,2	0%	70%	18,5	15,9	80%	21,2
Totaal nieuw								werkers				17,6		8,8		4,4		8,8		17,6		
								bezoekers				4,6		37,0		0,0		32,4		27,8		
								bewoners				51,9		93,4		103,8		83,0		62,3		
								totaal				74,2		139,2		108,2		124,2		107,7		
Toename parkeervraag																						
toename werkers								-4,2			-4,2	-2,1	-2,1	-1,1	-1,1	-2,1	-4,2	-4,2	-4,2	-4,2	-4,2	
toename bezoekers								0,8			1,6	6,5	6,5	0,0	0,0	5,7	4,9	5,7	6,5	4,9	5,7	
toename bewoners								42,9			42,9	77,2	77,2	85,8	85,8	68,6	51,5	68,6	51,5	68,6	60,1	
Totaal								39,5			40,3	81,6	81,6	84,8	84,8	72,2	52,1	70,9	52,1	61,5	61,5	
Parkeerbalans plangebied																						
Bestaande bezetting plangebied (binnen de plangrenzen, bron: onderzoek)											34	34	34	20					32		32	
Toekomstige parkeervraag, bestaand plus toename (op te lossen binnen plangebied)											74,3	115,6	104,8	104,8					84,1		93,5	
Parkeerbalans plangebied											27,7	-13,6	-13,6	-2,8	-2,8				17,9		8,5	
Parkeerbalans, inclusief directe omgeving openbaar																						
Capaciteit openbaar gebied directe omgeving (85% van daadwerkelijke capaciteit)											46	46	46	46					46		46	
Bezetting openbaar gebied directe omgeving (onderzoek)											14	14	18	8					22		22	
Restcapaciteit openbaar gebied directe omgeving											32	32	28	38					24		24	
Totaal balans plangebied en directe omgeving											59,7	14,4	35,3	35,3					41,9		32,5	