

Notitie

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Binnen de gemeente Wormerland bestaan plannen om de huidige landijsbaan, gelegen ter hoogte van Dorpsstraat nummer 214a, naar de kavel direct oostelijk gelegen, te verplaatsen. Het hierdoor vrijgekomen kavel biedt vervolgens plaats aan functies die (deels) van andere locaties binnen de gemeente hierheen verhuizen:

Tabel 1: Programma planontwikkeling

Soort	Soort - specifiek	Aantal	Bvo/stuk	Bvo totaal
Tennis	Dubbele baan	4	1252	5008
	Enkele baan	2	669	1338
	Minibaan	1	160	160
Padel	Padelbaan	4	232	928
Jeu de boules	Jeu de boules-baan	16 ¹	57	915

1.2 Aanpak

Sweco toetst het plan aan de parkeernormen die volgens vigerend beleid van toepassing zijn binnen het plangebied. Ook wordt de verkeersgeneratie van de te beschouwen ontwikkeling getoetst aan de capaciteit van de toegangswegen. Gekeken wordt of de nieuwe intensiteiten passen binnen de capaciteit van deze toegangswegen.

De gemeente Wormerland heeft geen eigen beleid op gebied van parkeernormering of normen verkeersgeneratie. Derhalve is CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren – kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' hierin leidend. Het te ontwikkelen plangebied valt hier, volgende de stedelijkheidsgraad zoals door het CBS omschreven, onder de categorisering 'matig stedelijk' en 'rest bebouwde kom'.

Omdat de verwachting is dat binnen het plangebied niet aan de totale parkeervraag kan worden voldaan, wordt in het ontwerp rekening gehouden met het gebruik van een bestaand parkeerterrein: het parkeerterrein langs De Voorhoede. De mogelijkheid moet worden onderzocht of dit parkeerterrein voldoende overcapaciteit heeft om een eventueel tekort in parkeeraanbod van het plangebied op te vangen.

De voetgangersbruggen faciliteren een korte loopafstand tussen voertuig en bestemming. Het reorganiseren van het parkeren alsmede de wijziging van functies binnen het bestaande terrein en de verplaatsing van de ijsbaan, brengt

¹ Voor de totale oppervlakte van de jeu de boules-banen is uitgegaan van de totale afmetingen zoals ingetekend op het VO (51006732_T201_Ontwerp Sportpark Wormer variant 1_1-200.pdf)

een verandering teweeg in de verkeersstromen van- en naar deze parkeerterreinen. Onderzocht moet worden of deze verandering binnen de huidige infrastructuur niet tot verkeersproblematiek leidt.

1.3 Uitgangspunten

Bij het opstellen van deze notitie zijn de volgende uitgangspunten aangehouden:

- Afgaande op de CBS-gebiedsclassificatie ligt het plangebied in:
 - Gebiedsclassificatie 'matig stedelijk', en
 - Rest bebouwde kom
- Voor het bepalen van de verkeersgeneratie en de parkeerbehoefte dient CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren – kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' als basis;
 - Voor padelbanen is in CROW-publicatie 381 geen passende categorie opgenomen. Voor het bepalen van de verkeersgeneratie en parkeernorm van deze functie is de categorie 'tennishaal' als basis genomen. Omdat padel in alle gevallen met vier spelers wordt gespeeld en dit bij tennis niet hoofdzakelijk het geval is, is een aannname gedaan en is de norm verkeersgeneratie en parkeren met enkele tienden opgehoogd;
 - Voor jeu de boules-banen is in CROW-publicatie 381 geen passende categorie opgenomen. De parkeernorm is gebaseerd op eerder uitgevoerd onderzoek en gehanteerde normen binnen andere Nederlandse gemeenten. De norm verkeersgeneratie is afgeleid uit deze parkeernorm;
- De ijsbaan die momenteel op de planlocatie ligt schuift één kavel op richting het oosten. Omdat het hier een landijsbaan betreft, de jaarlijkse gebruikperiode hiervan zeer sporadisch is en daarnaast in de regel niet samenvalt met het tennis- en voetbalseizoen (winterse seizoenen vs. zomerse seizoenen) wordt de parkeervraag en verkeersgeneratie van de landijsbaan in dit onderzoek buiten beschouwing gelaten;

2. Parkeren

2.1 Parkeervraag ontwikkeling

Om de parkeervraag van de ontwikkeling te berekenen is een parkeerbalans opgesteld. De parkeerbalans is in tabel 2 in versimpelde vorm weergegeven. De volledige balans is te vinden in de bijlage van deze notitie.

Tabel 2: Parkeerbalans tennispark Wormer

Parkeerbalans tennispark Wormer

Dubbelgebruik																											
Omschrijving	Parkeernorm		Categorie aanw. perc.	Geen dubbelgebruik, normatieve parkeervraag		Werkdag ochtend		Werkdag middag		Werkdag avond		Koopavond		Werkdag nacht		Zaterdag middag		Zaterdag avond		Zondag middag							
	Min.	Max.		%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal						
Parkeervraag nieuwe functies																											
Tennisbanen dubbel (4x = 8x)	0,4	0,6	Sportfuncties buiten	100%	20,0	30,0	25%	5,0	7,5	25%	5,0	7,5	50%	10,0	15,0	0%	0,0	0,0	100%	20,0	30,0	25%	5,0	7,5	100%	20,0	30,0
Tennisbanen enkel (2x)	0,4	0,6	Sportfuncties buiten	100%	5,4	8,0	25%	1,3	2,0	25%	1,3	2,0	50%	5,4	4,0	0%	0,0	0,0	100%	5,4	8,0	25%	2,7	2,0	100%	10,8	8,0
Tennisbanen minibaan (1x)	0,4	0,6	Sportfuncties buiten	100%	0,6	1,0	25%	0,2	0,2	25%	0,2	0,2	50%	5,4	0,5	0%	0,0	0,0	100%	0,6	1,0	25%	2,7	0,2	100%	10,8	1,0
Padelbanen (4x)	2,7	4,0	Sportfuncties buiten	100%	10,8	16,0	25%	2,7	4,0	25%	2,7	4,0	50%	5,4	8,0	0%	0,0	0,0	100%	10,8	16,0	25%	2,7	4,0	100%	10,8	16,0
Jeu de boules	1,0	2,0	Aangepast***	100%	16,0	32,0	25%	4,0	8,0	25%	4,0	8,0	100%	16,0	32,0	0%	0,0	0,0	100%	16,0	32,0	75%	12,0	24,0	75%	12,0	24,0
Totale parkeervraag				Min. Max.			Min. Max.			Min. Max.			Min. Max.			Min. Max.			Min. Max.			Min. Max.			Min. Max.		
				53 87			13 22			13 22			42 60			0 0			53 87			25 38			79		

*Voor padelbanen is in CROW-publicatie 381 geen passende categorie opgenomen. Omdat padel in alle gevallen met vier spelers wordt gespeeld en dit bij tennis niet hoofdzakelijk het geval is, is een aanname gedaan.

**Voor jeu de boules-banen is in CROW-publicatie 381 geen passende categorie opgenomen. De gehanteerde parkeernorm is gebaseerd op eerder uitgevoerd onderzoek.

***De aanwezigheidspercentages van de jeu de boules zijn bepaald op basis van de speeldagen (dinsdag- en donderdagavond van 19:00-21:30). Om een veilige marge in te bouwen is ook op werk- en weekenddagen uitgegaan van bezetting.

In de tabel is af te lezen dat het drukste moment valt op de zaterdagmiddag, met een parkeervraag van 53 parkeerplaatsen bij het hanteren van de minimale norm, en een parkeervraag van 87 parkeerplaatsen bij het hanteren van de maximale norm.

2.2 Parkeeraanbod omgeving

2.2.1 Loopafstanden

Het CROW schrijft voor bepaalde hoofdfuncties maximale loopafstanden voor, waarbinnen parkeerplaatsen aan de functie kunnen worden toegeschreven. Voor de hoofdfunctie 'ontspanning', waar sport onder valt, bedraagt deze maximale loopafstand 600 meter zoals weergegeven in tabel 3.

Het plangebied wordt middels verschillende entrees toegankelijk gemaakt. De huidige ingang aan de Dorpsstraat blijft bestaan, maar ook wordt op twee locaties een voetgangersbrug gerealiseerd. De locaties van deze voetgangersbruggen zijn weergegeven op het ontwerp op afbeelding 1.

Waar het plangebied in de huidige situatie alleen toegankelijk is via de noordelijke hoofdaansluiting op de Dorpsstraat, wordt het door realisatie van deze voetgangersbruggen ook toegankelijk vanaf het terrein van de naastgelegen voetbalclub. Doordat de loopafstand tussen de voetbalclub en het plangebied nu wordt verkort, betekent dit dat er meer parkeerplaatsen binnen de 600 meter loopafstand van het (hart van het) plangebied liggen.

Op afbeelding 2 is schematisch weergegeven welk gebied binnen 600 meter loopafstand van welke entree te bereiken is:

- Blauw: noordelijke (hoofd)entree
- Rood: noordelijke voetgangersbrug
- Groen: zuidelijke voetgangersbrug

Tabel 3: Maximale loopafstanden. Bron: CROW (publ. 381)

hoofdfunctie	acceptabele loopafstanden
wonen	100 meter (100 - 250 meter voor bezoekers)
winkelen	200 - 600 meter
werken	200 - 800 meter
ontspanning	100 - 600 meter
gezondheidszorg	100 meter
onderwijs	100 meter

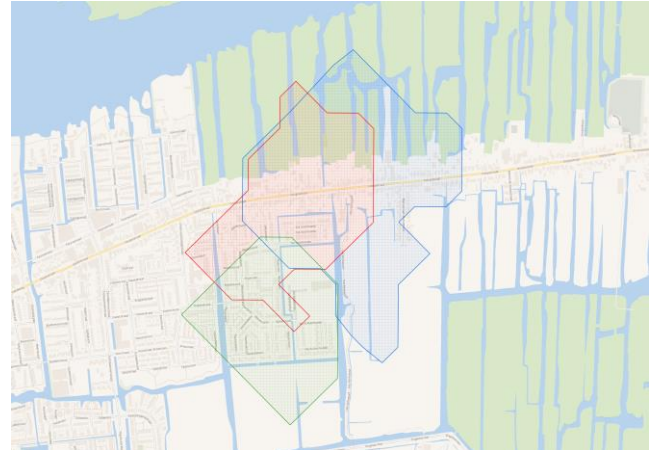


Afbeelding 1: Ontwerp plangebied en voetgangersbruggen

2.2.2 Parkeeronderzoek

Om te onderzoeken wat de parkeerdruk in de directe omgeving van het plangebied bedraagt, is voor dit onderzoek een parkeerdrukmeting uitgevoerd. Deze meting is uitgevoerd op de volgende momenten. Achter de meetmomenten staat, indien van toepassing, het moment uit de aanwezigheidspercentages van CROW-publicatie 381:

- Donderdag 16 maart 2023:
 - 20:30 – 21:30 (*werkdagavond*)
 - 23:00 – 00:00 (*werkdagnacht*)
- Zaterdag 18 maart 2023:
 - 09:30 – 10:30
 - 15:00 – 16:00 (**zaterdagmiddag**)
 - 19:30 – 20:30 (*zaterdagavond*)
- Zondag 19 maart 2023:
 - 14:30 – 15:30 (*zondagmiddag*)



Afbeelding 2: 600 meter loopafstand van plangebied

Binnen dit invloedsgebied zijn niet alle straten en parkeerterreinen meegenomen. Zo is het parkeerterrein van voetbalvereniging 'WSV 1930' niet in de berekening meegenomen. Onder 2.2.3 wordt toegelicht waarom dit parkeerterrein buiten de berekening is gelaten. Ook is het kleine parkeerterrein ten noorden van het toekomstig tennispark, vanwege de zeer smalle en onoverzichtelijke toegang, niet meegenomen. In bijlage 2 is te zien van welke straten en parkeerterreinen de capaciteit en bezetting wel- en niet in de berekening is meegenomen.

Zaterdagmiddag

Binnen het 'invloedsgebied' uit afbeelding 2 liggen in totaal 611 parkeerplaatsen. Op de zaterdagmiddag, het maatgevende moment van de planontwikkeling, waren hiervan gedurende de meting 422 parkeerplaatsen bezet. Dit resulteert in een parkeerdruk van 69% in de huidige situatie. De parkeervraag van de planontwikkeling bedraagt op dit piekmoment 53 tot 87 parkeerplaatsen. Wanneer deze 53 tot 87 extra voertuigen binnen het invloedsgebied uit afbeelding 2 parkeren, stijgt de parkeerdruk tot minimaal 78% en maximaal 83%.

Zondagmiddag

De zondagmiddag is het moment dat in de huidige situatie de hoogste parkeerdruk kent. Binnen het invloedsgebied is tijdens het parkeeronderzoek een parkeerdruk gemeten van 63%. Hierbij hoorde een bezetting van 385 parkeerplaatsen.

Na het toevoegen van de parkeervraag van het tennispark stijgt de parkeerdruk op de zondagmiddag tot minimaal 73% en maximaal 76%.

De tabel met parkeerdruk is in de bijlage 3 van deze notitie te vinden.

2.2.3 Spreiding parkeren

De eerdergenoemde parkeerdruk geldt binnen het volledige invloedsgebied uit afbeelding 2. Niet aannemelijk is dat alle bezoekers van het tennispark zich evenredig verdelen over de gehele wijk: straten dicht bij de voorziening en/of de westelijke voetgangersbrug zullen bij parkeerders meer in trek zijn dan straten die verder weg liggen.

WSV 1930

Het is op voorhand lastig te zeggen hoe parkeerders zich binnen het invloedsgebied zullen verdelen. Voor dit voorliggende onderzoek is een parkeerdrukmeting uitgevoerd op de data zoals onder 2.2.2 beschreven.

Een ander bureau heeft ook een onderzoek² uitgevoerd naar de verkeerskundige effecten van het tennispark. Voor dit betreffende onderzoek heeft dit bureau ook apart een schouw uitgevoerd op locatie. In de rapportage schrijft het andere bureau dat het parkeerterrein van 'WSV 1930' *'gedurende een voetbalwedstrijd zo goed als vol staat. Het is daarom realistisch om dit terrein als vol te beschouwen in de parkeerberekeningen.'*

De parkeerdrukmeting die Sweco in maart 2023 heeft laten uitvoeren, toont aan dat het parkeerterrein van 'WSV 1930' op piekmomenten nog parkeercapaciteit heeft: het parkeerterrein staat niet volledig vol. Echter, om hierin enige discussie te voorkomen en om in dit onderzoek uit te gaan van een worst-case situatie, is gekozen om het andere bureau in deze werkwijze te volgen en zowel de capaciteit als de bezetting van dit parkeerterrein, niet mee te nemen in de berekening.

2.3 Conclusie

Door het toevoegen van de planontwikkeling stijgt de parkeerdruk in de nabije omgeving. Het uitgevoerde parkeeronderzoek wijst binnen het invloedsgebied van de ontwikkeling op een parkeerdruk in de huidige situatie van 63% - 77%). Na het toevoegen van de planontwikkeling stijgt deze parkeerdruk op het drukste moment naar 83%. De parkeerdruk blijft gemiddeld genomen te allen tijde onder de 85%; een percentage dat over het algemeen door gemeenten wordt gehanteerd als het gaat om de bovengrens qua parkeerdruk.

In ogenschouw moet worden genomen dat de straten nabij de bestaande voetbalvereniging 'WSV 1930' en de te realiseren ontwikkeling op drukke dagen een parkeerdruk zullen ervaren die boven de eerdergenoemde parkeerdruk van 83% stijgt. Dit omdat ervan uit kan worden gegaan dat bezoekers van het tennispark in eerste instantie zo dichtbij als mogelijk bij de toegang van het park een parkeerplek zoeken. Pas wanneer hier geen parkeermogelijkheid is wijken ze uit naar verder gelegen straten. Via bijvoorbeeld een parkeerverwijssysteem (borden) kan de spreiding beter worden gereguleerd.

Bij het bovenstaande moet in acht worden genomen dat het voetbalseizoen en het tennisseizoen dan wel deels overlappen; er is ook een groot aantal (winter)maanden dat het op het tennisveld een stuk rustiger is. De parkeervraag van deze functie is dan logischerwijs ook lager. Het voetbalseizoen loopt grofweg van eind augustus tot half december en van eind januari tot half mei. Voor tennis ligt dit hoogtepunt in de periode april – oktober. In najaar en winter wordt er minder getennist. Het aantal maanden dat voetbal en tennis elkaar overlappen is, met circa vijf maanden, dus relatief beperkt.

Afgaande op gestelde richtlijnen en vigerend beleid, worden op gebied van parkeren geen problemen voorzien.

² 20231031 Eindrapportage XTNT ontsluiting sportpark Wormer concept

3. Verkeersgeneratie

3.1 Verkeersgeneratie planontwikkeling

Voor de planontwikkeling is de verkeersaantrekkende werking (de verkeersgeneratie) bepaald. Omdat voor een tweetal functies geen kengetallen voor verkeersgeneratie zijn opgenomen, is de verkeersgeneratie voor deze functies op een andere manier bepaald. In tabel 4 is deze berekening weergegeven.

Tabel 4: Verkeersgeneratie plangebied

Categorie voorziening	Voorzientype	Aantal			Categorie CROW 381	Norm (CROW 381)		Verkeersgeneratie	
		Aantal	Bvo/stuk	Bvo/totaal		Min.	Max.	Min.	Max.
Tennis	Dubbele baan	4	1252	5008	Tennishal	2,7	4,3	135	215
	Enkele baan	2	669	1338	Tennishal	2,7	4,3	36	58
	Minibaan	1	160	160	Tennishal	2,7	4,3	4	7
Jeu de boules	Jeu de boules-baan	1	915	915	*Aangepast	3,4	6,8	31	62
Padel	Padelbaan	4	232	928	**Aangepast	3,5	5,5	175	275
Totalen		12						382	617
								Weekdagemaal	382
								Werkdagemaal (*1,11)	424
								Drukste uur (10%)	42
									69

*Voor een jeu de boules-baan is in publicatie 381 geen passende categorie opgenomen. De speelavonden van de jeu de boules-vereniging zijn op dinsdag- en donderdagavond van 19:00-21:30. Op basis van de parkeernorm van 1,0 - 2,0 / 100m² bvo en een turnaround van 1, is de verkeersgeneratie bepaald.

**Voor een padelbaan is in publicatie 381 geen passende categorie opgenomen. Als uitgangspunt is derhalve de verkeersgeneratie van een tennishal genomen. Padel wordt in alle gevallen gespeeld met vier spelers, waar dat bij tennis niet hoofdzakelijk het geval is. Om hiervoor een veilige marge in te bouwen is de verkeersgeneratie van een tennishal met enkele tienden opgehoogd.

Af te lezen is dat de verkeersgeneratie op een werkdagemaal circa tussen de 420 en 690 motorvoertuigen bedraagt.

3.2 Impact omliggend wegennet

3.2.1 Verdeling verkeer

Het plangebied is via verschillende kanten te bereiken. Verkeer dat in de richting van de nieuw aan te leggen voetgangersbrug ten westen van het tennispark rijdt, rijdt bijvoorbeeld via de Kokerstraat (locatie 3 uit afbeelding 3). Verkeer dat richting De Voorhoede rijdt passeert locatie 1 en locatie 2 uit afbeelding 3.

Om de verdeling van verkeer te bepalen is een aanname gedaan op basis van de beschikbare parkeercapaciteit binnen het invloedsgebied van de planontwikkeling. Aangenomen is dat verkeer ten noorden van de oranje 'scheiding' uit afbeelding 3 passeert langs punt 1 en punt 2. Verkeer ten zuiden van de oranje scheiding passeert langs punt 3.



Afbeelding 3: Locaties verkeersstellingen

Zoals in het vorige hoofdstuk geanalyseerd liggen binnen het invloedsgebied van het tennispark 611 parkeerplaatsen. In totaal hebben de straten ten noorden van de scheiding een gezamenlijke parkeercapaciteit van 353 parkeerplaatsen. Ten zuiden van de scheiding zijn dit er dus $(611 - 353 =) 258$. Deze verdeling parkeerplaatsen verhoudt zich dus ongeveer 60(N) – 40(Z). over alle meetmomenten genomen heeft het noordelijke deel in de huidige situatie een parkeerdruk van gemiddeld 65%. Het zuidelijke deel zit op gemiddeld 63%. Deze waarden zijn nagenoeg gelijk.

Wanneer als uitgangspunt wordt genomen dat de verdeling van verkeer ten behoeve van het tennispark zich nagenoeg hetzelfde verdeelt als de parkeercapaciteit binnen het invloedsgebied uit afbeelding 2 (60 – 40, zoals

hierboven berekend) betekent dit dat er langs punt 1 en 2 op (werkdag)etmaalbasis **maximaal** circa 400 motorvoertuigen extra passeren. Voor punt 3 bedraagt deze toename maximaal 290 motorvoertuigen per werkdagetmaal.

3.2.2 Verkeerstellingen

Om te bepalen wat de huidige intensiteit op de wegen rondom de planontwikkeling bedraagt, is van zaterdag 4 maart 2023 t/m zondag 19 maart 2023 op een drietal locaties nabij het plangebied geteld. De locaties zijn middels rode lijnen weergegeven op afbeelding 3. Aan de hand van deze tellingen en de berekende etmaalintensiteit uit tabel 4 kan worden bepaald wat de intensiteit op deze omliggende wegen bedraagt in de gebruiksfase van de functies binnen het plangebied.

Voor de drie getelde locaties is bij elke locatie afzonderlijk gekeken wat het drukste gemeten uur was. De gemeten intensiteiten waren als volgt:

- Locatie 1: 317 mvt/etmaal
- Locatie 2: 83 mvt/etmaal
- Locatie 3: 205 mvt/etmaal

3.2.3 Beoordeling impact

In tabel 5 is weergegeven wat de intensiteiten op de omliggende wegen bedragen na het realiseren van het tennispark.

Tabel 5: Intensiteiten na planontwikkeling

	Nr.	Huidig (gemeten)		Toekomstig (gemeten + berekend)		
		Intensiteit DU*	Sec/mvt	VG DU*	Intensiteit	Sec/mvt
Dorpsstraat / Faunastraat	1.	317	11	40	357	10
Dorpsstraat / De Voorhoede	2.	83	43	40	123	29
Kokerstraat / Wezenland	3.	205	18	30	235	15

*Drukste Uur

De intensiteit van het gemeten drukste uur is vermeerderd met 10% van de intensiteit van de planontwikkeling: dit is een veelgebruikte methode binnen de verkeerskunde om de piekbelasting van een ontwikkeling op het wegennet te bepalen.

Af te lezen is dat de intensiteiten op bepaalde meetpunten relatief gezien in het drukste uur dan wel behoorlijk stijgt; de intensiteiten blijven echter ver binnen de marges die voor dit soort wegen in de vigerende richtlijnen³ (maximaal zo'n 6000 motorvoertuigen per etmaal) worden gesteld. Daarbij is in deze berekening uitgegaan van een *worst-case* (gebaseerd op drukste gemeten uur); in de praktijk is te zien dat verkeer zich meer over de dag spreidt. Woon-werkverkeer (werkdagochtend en -avond) valt bijvoorbeeld niet samen met de piekmomenten van sportvoorzieningen (weekenddagen).

3.3 Conclusie verkeersgeneratie

Het tennispark genereert maximaal zo'n 690 motorvoertuigen per werkdagetmaal. In de berekening is uitgegaan van een *worst-case*-benadering. De nieuwe intensiteitswaarden blijven te allen tijde binnen de marges die die voor het type weg worden gesteld.

Op gebied van verkeersgeneratie worden geen problemen voorzien

³ ASVV, CROW

Bijlage

Bijlage 1: parkeerbalans tennispark Wormer

Parkeerbalans tennispark Wormer

Omschrijving	Aantal		Eenhed		Parkeernorm		Categorie aanw.parc.		Geen afbakening/normatieve parkeervraag		Werkdag ochtend		Werkdag middag		Werkdag avond		Koopavond		Werkdag nacht		Zaterdag middag		Zaterdag avond		Zondag middag						
	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.			
Parkeervraag nieuwe functies																															
Tennisbanen dubbel (4x=8)	5008	100	m2 bvo		0.4	0.8	Sportfuncties buiten	100%	20.0	30.0	2.5%	5.0	7.5	2.5%	5.0	7.5	2.5%	5.0	7.5	0%	0.0	0.0	100%	20.0	30.0	2.5%	5.0	7.5	100%	20.0	30.0
Tennisbanen enkel (2x)	1338	100	m2 bvo		0.4	0.8	Sportfuncties buiten	100%	5.4	8.0	2.5%	1.3	2.0	2.5%	1.3	2.0	2.5%	1.3	2.0	0%	0.0	0.0	100%	5.4	8.0	2.5%	2.7	2.0	100%	10.8	8.0
Tennisbanen minibaan (1x)	160	100	m2 bvo		0.4	0.8	Sportfuncties buiten	100%	0.6	1.0	2.5%	0.2	0.2	2.5%	0.2	0.2	2.5%	0.2	0.2	0%	0.0	0.0	100%	0.6	1.0	2.5%	2.7	0.2	100%	10.8	1.0
Padelbanen (4x)	4	1	padelbaan		2.7	4.0	Sportfuncties buiten	100%	10.8	16.0	2.5%	2.7	4.0	2.5%	2.7	4.0	2.5%	2.7	4.0	0%	0.0	0.0	100%	10.8	16.0	2.5%	2.7	4.0	100%	10.8	16.0
Jeu de boules	16	1	jeu de boules baan		1.0	2.0	Afgegrapt***	100%	16.0	32.0	2.5%	4.0	8.0	2.5%	4.0	8.0	2.5%	4.0	8.0	0%	0.0	0.0	100%	16.0	32.0	7.5%	12.0	24.0	7.5%	12.0	24.0
Totaal parkeervraag									53	87		13	22		13	22		42	60		0	0		53	87		25	38		79	

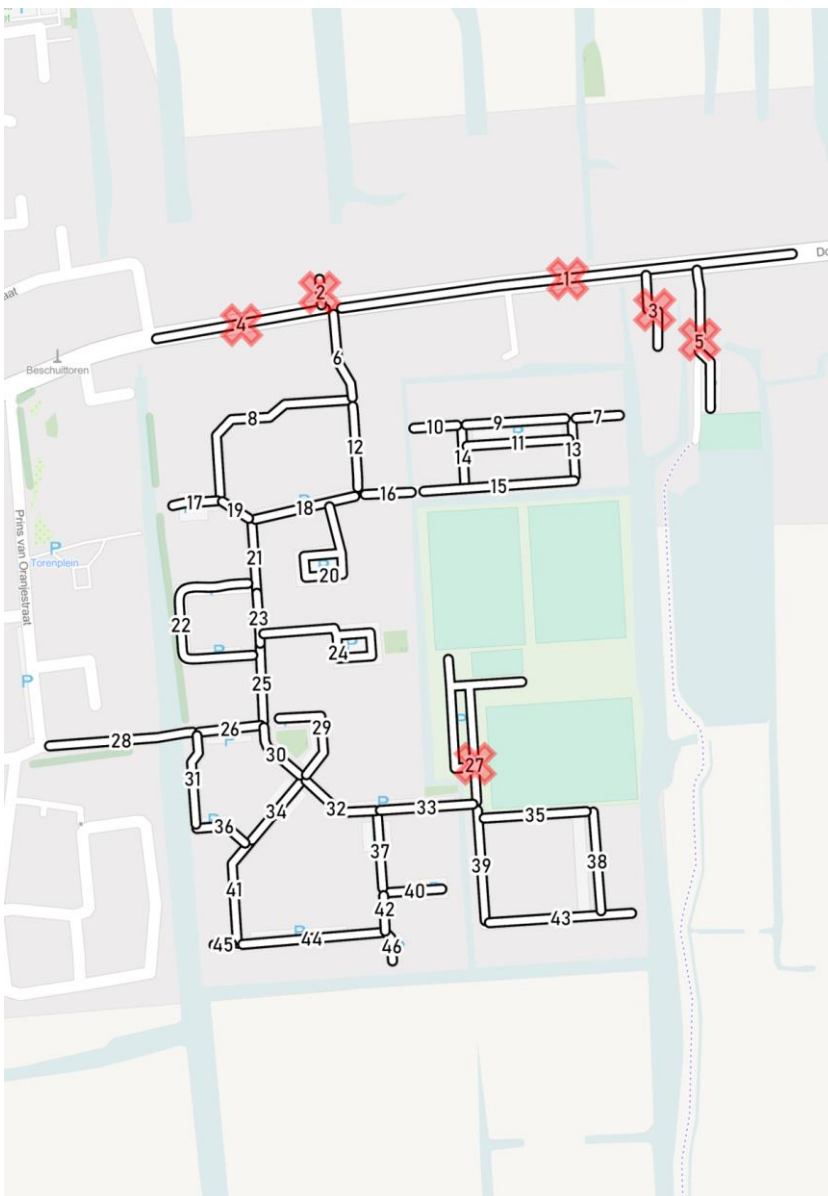
*Voor padelbanen is in CROW-publicatie 361 geen passende categorie opgenomen. Omdat padel in alle gevallen met vier spelers wordt gespeeld en dit bij tennis niet noodzakelijk het geval is, is een aanvullende geduan.
 **Voor jeu de boules banen is in CROW-publicatie 361 geen passende categorie opgenomen. Da getranserde parkeernorm is gebaseerd op eerder uitgevoerd onderzoek.
 ***De aannemingspercentages van de jeu de boules zijn gebaseerd op basis van de speeldagen (dinsdag en donderdagavond van 19:00-21:30). Om een volledig inzicht in te houden is ook op week- en weekenddagen uitgelopen van bezetting.

Bijlage 2: Secties zoekgebied parkeerdrukberekening

20-12-2023

Sectie nummers		Wel	Niet
1	11	21	31
2	12	22	32
3	13	23	33
4	14	24	34
5	15	25	35
6	16	26	36
7	17	27	37
8	18	28	38
9	19	29	39
10	20	30	40

Versie Def
 Projectnummer sweco.projectId
 Onderwerp sweco.name



Bijlage 3: Parkeerdruk na toevoegen ontwikkeling

Def		Werkdag		Zaterdag		Zondag
		Avond	Nacht	Middag	Avond	Middag
Huidig	Capaciteit	611	611	611	611	611
	Bezetting	440	469	422	429	385
	Parkeerdruk	72%	77%	69%	70%	63%
<i>Toekomstige situatie</i>						
Parkeervraag plangebied	Min	42	0	53	25	64
	Max	60	0	87	38	79
Bezetting	Min	482	469	475	454	449
	Max	500	469	509	467	464
Parkeerdruk	Min	79%	77%	78%	74%	73%
	Max	82%	77%	83%	76%	76%