

Roerdelta Roermond

Parkeren en deelmobiliteit

Opdrachtgever

Titel rapport

Kenmerk

Datum publicatie

Status

Roerdelta Projectontwikkelingsmaatschappij

Roerdelta Roermond

014955.20230705.R1.06

29 september 2023

Definitief

© Copyright Goudappel BV 29-9-23

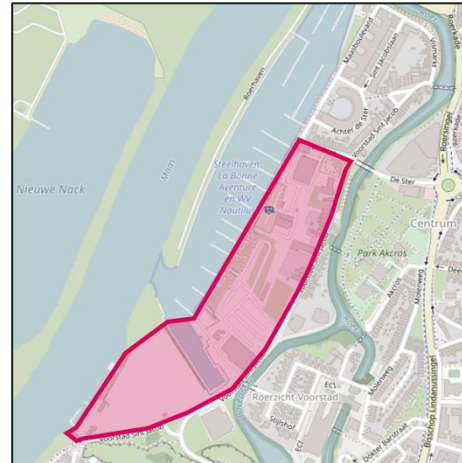
Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
1.1 Aanleiding	1
1.2 Plan Roerdelta	1
2. Parkeerbehoefte cf. beleid	2
2.1 Aanpak	2
2.2 Uitgangspunten	3
2.3 Resultaat – Woningen, restaurant en cafetaria	4
2.4 Resultaat – Jachthaven	5
3. Onderbouwing deelmobiliteit	6
3.1 Inleiding	6
3.2 Relevante achtergrondinformatie	7
3.3 Bevindingen	9
3.4 Conclusies	11
4. Parkeerbehoefte - Maatwerk toegepast	12
5. Parkeerbalans	14
5.1 Woonprogramma, restaurant en cafetaria	14
5.2 Jachthaven	16
6. Conclusies	19
Bijlage 1 Beoordeling piekparkeren jachthaven	20

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De Roerdelta Projectontwikkelingsmaatschappij is voornemens om het gebied rondom de jachthaven in Roermond te herontwikkelen. In de huidige situatie bevinden zich in dit gebied havenvoorzieningen (opslag en onderhoud), aanlegplaatsen en parkeervoorzieningen voor de haven. De aanlegplaatsen blijven in de toekomst behouden; de overige functies (inclusief het parkeren) komen te vervallen. In de toekomstige situatie worden in het gebied 400 woningen gerealiseerd. Voor deze woningen en voor de (bestaande) jachthaven worden (gebouwde) parkeervoorzieningen voorzien.



Figuur 1.1: Ontwikkellocatie Roerdelta

Goudappel is gevraagd om de toekomstige parkeersituatie te onderzoeken. Een specifiek onderdeel daarbij is het effect van deelmobiliteit op de parkeerbehoefte. De concrete vraag hierbij is of in een situatie met 20% reductie op de benodigde parkeercapaciteit de gewenste verkeerskundige situatie zal ontstaan. In voorliggende rapportage is dit uitgewerkt.

1.2 Plan Roerdelta

Het plan bestaat uit verschillende typen woningen en uit vrijetijdsfuncties, zoals de jachthaven, het restaurant en een cafetaria. Dit programma is nog niet vastgesteld. Wijzigingen kunnen gevolgen hebben voor de parkeerbalans. In tabel 1.1 is het functieprogramma uiteengezet.

functie plan	functie parkeerbeleid	aantal/omvang
woonprogramma		
Sociale huurwoning, appartement, <60 m ²	appartement, <60 m ²	20 woningen
Sociale koopwoning, appartement, 60 - 100 m ²	appartement, 60 - 100 m ²	20 woningen
Appartement, koopwoning, <100 m ²	appartement, 60 - 100 m ²	53 woningen
Appartement, koopwoning, 100-160 m ²	appartement, 100 - 160 m ²	79 woningen
Appartement, koopwoning, > 160 m ²	appartement, > 160 m ²	97 woningen
Grondgebonden	woning, tussen/hoek	131 woningen
overig programma		
jachthaven	jachthaven	550 ligplaatsen
restaurant	restaurant	300 m ² bvo
cafetaria	café/bar/cafetaria	250 m ² bvo

Tabel 1.1: Functieprogramma Roerdelta

2. Parkeerbehoefte cf. beleid

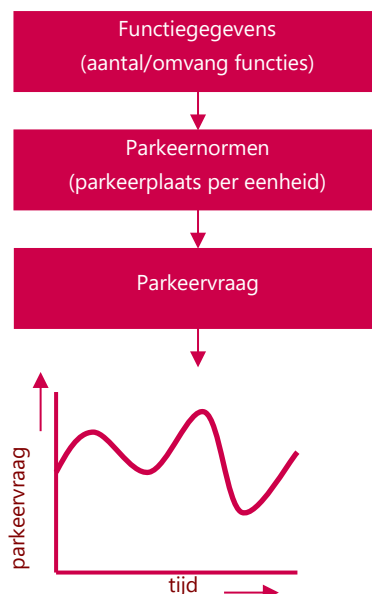
2.1 Aanpak

Gemeentelijk beleid

De parkeerbehoefte (aantal benodigde parkeerplaatsen) van de nieuwe functies is bepaald aan de hand van gemeentelijke parkeernormen. Hiervoor zijn de parkeernormen zoals beschreven in de 'Nota Parkeernormen 2021, gemeente Roermond' gebruikt. De parkeerbehoefte, zie ook figuur 2.1, is bepaald door de omvang van het functieprogramma van de ontwikkeling te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernorm (het aantal benodigde parkeerplaatsen per eenheid).

Toepassing van aanwezigheidspercentages

Functies genereren niet op ieder moment van de week een even grote parkeervraag. Bewoners van woningen zijn in de nacht aanwezig (100%) terwijl bezoekers van bewoners dan afwezig (0%) zijn. Met toepassing van aanwezigheidspercentages is rekening gehouden met dit effect. In figuur 2.1 is de berekening van de parkeerbehoefte geschematiseerd. Binnen deze studie is de parkeerbehoefte van de nieuwe functies zowel ongewogen (zonder dubbelgebruik) als gewogen (met dubbelgebruik) bepaald. De parkeerbehoefte van de jachthavens is apart beschouwd, omdat voor deze functie aparte parkeervoorzieningen worden voorzien.



Figuur 2.1: Berekening parkeerbehoefte

Mogelijkheden om af te wijken

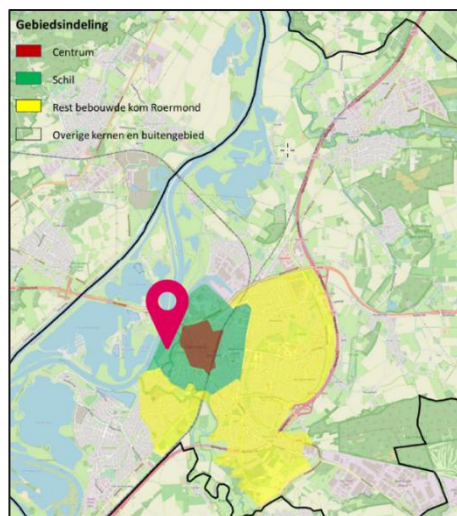
Het gemeentelijke beleid biedt de mogelijkheid om op basis van een mobiliteitsconcept een correctie te doen op de hoogte van de normatieve parkeerbehoefte. Roermond hanteert hierbij het uitgangspunt dat maximaal 20% van de parkeerbehoefte met een mobiliteitsconcept kan worden ingevuld. Het mobiliteitsconcept kent in principe geen beperkingen of vormvereisten en kan bijvoorbeeld worden ingevuld met een vorm van deelmobiliteit. De gemeente toetst of sprake is van een duurzaam en toekomstbestendig concept, waarvan voldoende aangetoond is dat het concept leidt tot de gestelde afname van de parkeerbehoefte. Het mobiliteitsconcept dient zo concreet mogelijk te zijn uitgewerkt.

Binnen de genoemde mogelijkheden om een correctie toe te passen is onderzocht of en hoe een deelmobiliteitsconcept al mobiliteitsconcept kan werken voor dit plan. Het resultaat is inzichtelijk gemaakt in de hoofdstukken 4 en 5.

2.2 Uitgangspunten

Gemeentelijke parkeernormen

De gemeente Roermond maakt binnen haar parkeernormen onderscheid naar locatie. Zo is voor locaties dicht bij het centrum en met goede alternatieven (openbaar vervoer verbindingen) een lagere parkeernorm opgenomen dan voor locaties in het buitengebied. Roermond is hiervoor opgedeeld in vier zones. Het plan is gelegen in de zone 'Schil', zie figuur 2.2.



Figuur 2.2: Ligging plan Roerdelta

Invloed openbaar vervoer beperkt

De invloed van het openbaar vervoer op het autobezit van toekomstige bewoners van het plan is naar verwachting zeer beperkt. Door de afstand tot het station en het ontbreken van een busverbinding door het plangebied is het openbaar vervoer niet concurrerend genoeg ten opzichte van eigen autobezit of het gebruik van een deelauto. Omdat het openbaar vervoer niet als realistisch alternatief wordt gezien, is het effect hiervan in de nadere analyse buiten beschouwing gelaten.

In tabel 2.1 is per functie de parkeernorm opgenomen, uitgesplitst naar een 'gebruikers-' en 'bezoekers-' deel.

functie gemeentelijk beleid	parkeernorm			eenheid
	totaal	gebruikers	bezoekers	
Appartement, <60 m ²	1,1	0,8	0,3	pp / woning
Appartement, 60 - 100 m ²	1,3	1,0	0,3	pp / woning
Appartement, 100 - 160 m ²	1,5	1,2	0,3	pp / woning
Appartement, >160 m ²	1,6	1,3	0,3	pp / woning
Woning, tussen/hoek	1,6	1,3	0,3	pp / woning
Jachthaven	0,4	n.v.t.	n.v.t.	pp / ligplaats
Restaurant	9,0	1,8	7,2	pp / 100 m ² bvo
Café/bar/cafetaria	5,0	0,5	4,5	pp / 100 m ² bvo

Tabel 2.1 - Parkeernormen conform de Nota Parkeernormen 2021, gemeente Roermond

Voor de jachthaven zijn de gemeente Roermond en de ontwikkelaar op basis van onderzoek¹ van RoyalHaskoning DHV overeengekomen dat 0,4 parkeerplaats per ligplaats volstaat op deze locatie. Door de ligging tegen het centrum van Roermond is het aannemelijk dat meer gebruikers van de jachthaven uit de buurt komen en daarvoor bijvoorbeeld de fiets nemen.

¹ Parkeeronderzoek Roermond-West, 31 oktober 2019

Dubbelgebruik door middel van aanwezigheidspercentages

Het gemeentelijk beleid geeft ruimte voor meervoudig gebruik van parkeerplaatsen, ook wel dubbelgebruik genoemd. Dit dubbelgebruik wordt bepaald met aanwezigheidspercentages.

In tabel 2.2 zijn de aanwezigheidspercentages uit het gemeentelijk beleid opgenomen. Voor de jachthaven zijn geen aanwezigheidspercentages opgenomen in het gemeentelijk beleid. Daarom heeft RoyalHaskoning DHV in de studie 'Parkeeronderzoek Roermond-West, 31 oktober 2019' aanwezigheidspercentages opgesteld op basis van eigen inschatting en ervaringen elders in het land en tijdens het vaarseizoen. Buiten het vaarseizoen is de bezetting bij een jachthaven aanzienlijk lager.

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
horeca	30%	40%	90%	80%	0%	75%	100%	50%
jachthaven (vaarseizoen)	80%	90%	50%	50%	50%	90%	80%	100%

Tabel 2.2 - Gehanteerde aanwezigheidspercentages

2.3 Resultaat – Woningen, restaurant en cafetaria

In tabel 2.3 is een overzicht opgenomen van het aantal parkeerplaatsen dat op basis van het gemeentelijk beleid nodig is voor de woningen, het restaurant en de cafetaria.

functie	ongewogen parkeer behoefte	Parkeerbehoefte per moment van de week							
		werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
20x sociale huurwoning, appartement, <60 m ²	16	8	8	14	13	16	10	13	11
20x sociale koopwoning, appartement, 60 - 100 m ²	20	10	10	18	16	20	12	16	14
53x appartement, koopwoning, <100 m ²	53	27	27	48	42	53	32	42	37
79x appartement, koopwoning, 100-160 m ²	95	47	47	85	76	95	57	76	66
97x appartement, koopwoning, >160 m ²	126	63	63	113	101	126	76	101	88
131x grondgebonden woning	170	85	85	153	136	170	102	136	119
400x bezoekers woningen	120	12	24	96	84	0	72	120	84
Totaal wonen	600	252	264	528	468	480	360	504	420
300 m ² bvo restaurant	27	8	11	24	22	0	20	27	14
250 m ² bvo cafetaria	13	4	5	11	10	0	9	13	6
Totaal overig programma	40	12	16	36	32	0	30	40	20
Totaal plan	640	264	280	564	500	480	390	544	440

Tabel 2.3: Parkeerbehoefte woningen, restaurant en cafetaria

2.4 Resultaat – Jachthaven

De jachthaven bestaat uit 550 ligplaatsen en heeft een parkeernorm van 0,4 parkeerplaats per ligplaats. De ongewogen parkeerbehoefte van de jachthaven bedraagt 220 parkeerplaatsen (550 ligplaatsen * 0,4 parkeerplaats per ligplaats). In tabel 2.4 is de ongewogen parkeerbehoefte van de jachthaven afgezet tegen de aanwezigheidspercentages tijdens het vaarseizoen.

functie	ongewogen parkeer behoefte	Parkeerbehoefte per moment van de week							
		werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
550x ligplaats jachthaven	220	176	198	110	110	110	198	176	220

Tabel 2.4: Parkeerbehoefte jachthaven

Uit tabel 2.4 blijkt dat er tijdens het maatgevende moment (zondagmiddag) 220 parkeerplaatsen nodig zijn voor de jachthaven. Andere drukke momenten zijn de werkdag (ochtend en middag) en de zaterdag (middag en avond). De parkeeroplossing voor de jachthaven wordt later in deze rapportage toegelicht.

3. Onderbouwing

deelmobiliteit

3.1 Inleiding

Aan Goudappel is de vraag gesteld welk reducerend effect verwacht mag worden van het aanbieden van deelauto's (als onderdeel van het mobiliteitsconcept) binnen het plan Roerdelta. Het gaat hierbij om het aanbieden van het traditionele gebruik van deelauto's: 'roundtrip station based'-deelautomobiliteit. De autodeler plaatst hierbij de deelauto na gebruik terug op dezelfde locatie/vaste standplaats als waar die de auto heeft gepakt. In dit hoofdstuk wordt op de gestelde vraag een pragmatisch antwoord gegeven,

In een situatie waarin bewoners over een eigen auto kunnen beschikken is het belangrijk om te beseffen dat puur het aanbieden van een alternatief mobiliteitsconcept als deelauto's geen of zeer beperkt effect sorteert. Alleen wanneer aanvullende condities geschapen worden kan een effect op het autobezit worden bereikt. In dit geval bestaan deze, elkaar versterkende, condities uit:

1. Het beperkter aanbieden van parkeerplaatsen voor bewoners op de woonlocatie zelf. Hiermee kan gestuurd worden op het autobezit van bewoners;
2. het aanwezig zijn van een parkeerregulering in de 'directe' omgeving van de woonlocatie. Hiermee wordt overlast van uitwijkende parkeerders in de buurt voorkomen. Vanzelfsprekend komen de adressen die deel uitmaken van het plan niet in aanmerking voor aanvraag van een parkeervergunning/ontheffing voor betaald parkeren gebied.
3. het bij voorkeur beperkt aanwezig zijn van het kunnen parkeren op alternatieve locaties binnen loopafstand (bijvoorbeeld het tegen een 'redelijk tarief' kunnen huren van een parkeerplaats elders);

In de omgeving van het project Roerdelta zijn de tweede en derde conditie al van toepassing. Er zijn zeer beperkt mogelijkheden om uit te wijken naar alternatieve parkeerlocaties. De eerste conditie (beperkt aanbieden van parkeerplaatsen) kan worden bereikt met realisatie van het plan. Daarmee zijn na ontwikkeling van het plan Roerdelta alle condities aanwezig om een effect op het autobezit van toekomstige bewoners te kunnen hebben.

3.2 Relevante achtergrondinformatie

Beleid gemeente Roermond

De gemeente Roermond hanteert het uitgangspunt dat bij een ruimtelijke ontwikkeling maximaal 20% van de parkeerbehoefte met een mobiliteitsconcept kan worden ingevuld. Aan dit concept worden in principe geen beperkingen of vormvereisten gesteld. Wel toetst de gemeente of sprake is van een duurzaam en toekomstbestendig concept, waarbij wordt aangetoond dat het zal leiden tot de gewenste afname van de parkeerbehoefte.

Zoals in de inleiding reeds aangegeven zal, alleen het aanbieden van deelauto's geen of slechts een zeer beperkt effect sorteren op autobezit en daarmee op de parkeerbehoefte. Het is omgekeerd: het beperkter aanbieden van parkeerplaatsen voor bewoners op de woonlocatie zelf is randvoorwaardelijk voor het bereiken van een sluitende businesscase van deelautomobiliteit. De vraag die door de gemeente gesteld en/of getoetst zal moeten worden is of in een situatie met 20% reductie op de benodigde parkeercapaciteit de gewenste verkeerskundige situatie zal ontstaan. Om die vraag te beantwoorden wordt in de volgende alinea's ingegaan op het autobezit van bewoners, het aanbieden van woningen met minder parkeerplaatsen en de kansen op een waterbedeffect.

Parkeernormen bewoners vs. autobezit

Per type woning (rekening houdend met de oppervlakte) is voor de volgende analyse eerst een vergelijking gemaakt tussen de parkeernormen en het daadwerkelijk autobezit van bewoners van dergelijke type woningen in Roermond. Deze vergelijking is gemaakt op basis van een onderzoek waarbij de koppeling is gelegd tussen eigen databronnen van Goudappel (bijvoorbeeld over type en grootte van woningen) en CBS-microdata (bijvoorbeeld over autobezit en gebruik van leaseauto's). Hieruit komt naar voren dat de gemeentelijke normen (exclusief het bezoekersdeel) voor de verschillende type woningen voor de schil overeenkomen met het daadwerkelijke autobezit bij deze type woningen (op het niveau van heel Roermond). Uitzondering hierop is het autobezit bij appartementen voor de sociale doelgroep. De norm per sociale woning ligt circa 0,3-0,4 parkeerplaats per woning hoger dan het daadwerkelijke autobezit. De oorzaak hiervan ligt in het feit dat er in de parkeernormen geen onderscheid wordt gemaakt in normen voor sociale grondgebonden woningen en sociale appartementen, terwijl bekend is dat het voor Roermond geldende gemiddelde autobezit bij sociale appartementen (aanmerkelijk) lager ligt dan bij grondgebonden woningen.

Dit betekent dat, indien er een reductie wordt toegepast op parkeernormen dit in principe direct van invloed is op het aantal auto's van bewoners (dat bij de woonlocatie geparkeerd zal staan). Er zit (met uitzondering voor een beperkt aantal sociale woningen) geen marge in de parkeernormen. Als dit wel zo zou zijn geweest heeft het reduceren van het aantal parkeerplaatsen vanzelfsprekend (voor het betreffende marge-deel) geen reducerend effect op autobezit.

Aanbod van woningen met minder parkeerplaatsen

In een situatie zoals in het geval van de planontwikkeling Roerdelta is echter wel van belang om te beseffen dat het aanbieden/verkoopen van woningen met een beperkt aantal parkeerplaatsen al op voorhand van invloed zal zijn op het autobezit van de kopers. Kopers met een sterke gehechtheid aan een 1^e, maar met name de 2^e (of zelfs 3^e) auto zullen niet kiezen voor het kopen van een woning in Roerdelta en daarom is het ook belangrijk om hier vooraf over te communiceren. Het daadwerkelijke autobezit van kopers zal door het beperkte aanbod van parkeerplaatsen lager liggen dan 'normaal' voor kopers zou gelden.

In de analyse is ervan uitgegaan dat door het beperken van het aanbod van het aantal parkeerplaatsen, het autobezit van de toekomstige eigenaren 10% lager zal liggen dan die van bewoners van vergelijkbare woningen waar geen parkeerrestricties gelden. Zodoende spreekt dit plan ook een andere doelgroep dan gemiddeld aan. Deze reductie is arbitrair, maar lijkt gezien de verschillen in autobezit bij vergelijkbare woningen in relatie tot verschillende liggingen in stedelijk gebied orde grootte wel te kloppen. Dit betekent dat niet alle gereduceerde parkeerplaatsen (=aantal gereduceerde auto's) qua gebruik aan deelauto's toegekend mogen worden, maar slechts een deel. Een deel van de toekomstige bewoners zal namelijk ook zoeken naar andere mobiliteitsvormen als alternatief voor eigen autobezit of deelautogebruik. Een voorbeeld hiervan zijn verplaatsingen te voet of met de fiets. Gezien de ligging in de nabijheid van het centrum, met dagelijkse- en niet dagelijkse voorzieningen binnen handbereik, is het aannemelijk dat bewoners meer gaan fietsen of naar het centrum wandelen.

Samenvattend kan door het creëren van de juiste condities een verlaging van 10% op de parkeernorm worden gerealiseerd. Deze 10% betreft het op voorhand aantrekken van een doelgroep met een lager autobezit. Deze doelgroep zal op zoek gaan naar alternatieven voor autobezit.

Mogelijk waterbedeffect parkeren

Bij een reductie van parkeren op eigen terrein is het tot slot te verwachten dat een deel van de toekomstige bewoners met meer auto's dan (eigen) parkeerplaatsen toch zullen proberen om elders een vrije parkeerplaats te vinden. Hierbij kan het gaan om:

- parkeren buiten de woonlocatie, buiten gereguleerd gebied op straat;
- parkeren op een alternatieve plek (bijvoorbeeld een gehuurde garagebox/parkeerplaats).

Niet elke, op de woonlocatie gereduceerde, parkeerplaats hoeft daarom te leiden tot het daadwerkelijk reduceren van het aantal auto's in eigendom van de bewoners. In de situatie van de planontwikkeling Roerdelta dient in ieder geval rekening te worden gehouden met het uitbreiden van het gereguleerde gebied naar/rondom het zuidelijke deel van 'Voorstad Sint Jacob (t.h.v. de Burgemeester Höppenerlaan). Ook kunnen enige uitwijkeffecten buiten het gereguleerde gebied niet voor 100% worden uitgesloten.

3.3 Bevindingen

In navolgende analyse is voor het aantal niet-sociale woningen waarvoor een gemeentelijke parkeernorm geldt van 1,0, 1,2 en 1,3 parkeerplaats per woning (die gelijk is aan het initiële te verwachten autobezit) een reductie toegepast van 20%. Dit leidt vervolgens voor het aantal aan te leggen parkeerplaatsen tot het toepassen van een parkeernorm van 0,80, 0,96 en 1,04 parkeerplaats per woning. In relatie tot het aantal woningen (respectievelijk 53, 79 en 228 woningen) leidt dit op de woonlocatie tot een besparing van 88 parkeerplaatsen/auto's tijdens de werkdagnacht. Tijdens de werkdagavond (maatgevend moment van het plan) is deze reductie 78 parkeerplaatsen/auto's.

Omdat door het beperken van het aanbod van parkeerplaatsen (-10%) echter een reductie wordt bereikt in het autobezit van de toekomstige bewoners, is het de verwachting dat slechts een reële reductie van 10% kan worden gehaald bij het inzetten van deelauto's (omdat het autobezit van de kopende doelgroep al op voorhand wat lager ligt door de reductie van het aantal parkeerplaatsen). Niet alle op de woonlocatie bespaarde parkeerplaatsen/auto's mogen daarom toegerekend worden aan de businesscase voor de deelauto's, maar een reële reductie van 10%. Indicatief zijn er maximaal 44 auto's die voor een vervanging door deelauto's in aanmerking komen. Uitgaande van een aangetoonde vervangingsratio van 1 deelauto die 11-13 particuliere auto's vervangt in een populatie van deelautogebruikers² zou dit betekenen dat er theoretisch een businesscase is voor het plaatsen van 3-4 deelauto's. Hierbij wordt er dan wel vanuit gegaan dat alle eigenaren van de 44 auto's die niet op de woonlocatie geparkeerd kunnen worden mee gaan doen aan het gebruik van de deelauto's. Omdat een dergelijk deelname-percentages bij aanvang nooit gehaald zal worden (er zullen altijd mensen zijn die principieel niet meedoen of een andere invulling aan de eigen vervoervraag geven), lijkt een ingroeimodel (waarbij er bijvoorbeeld eerst 2 deelauto's worden geplaatst) meer reëel. Er wordt wel nadrukkelijk aangeraden om maatregelen te nemen om het gebruik aan de deelauto's zo maximaal als mogelijk te stimuleren, bijvoorbeeld door:

- Het centraal, voor iedereen in het zicht plaatsen van de deelauto's binnen het plan;
- het beschikbaar stellen van een budget voor toekomstige kopers om het deelauto-concept gratis te kunnen proberen (wallet-budget);
- het geven van informatie en het bieden van ondersteuning bij het eerste gebruik van het deelauto-concept (bijvoorbeeld bij aanmelding en/of het installeren van apps);
- eventueel zelfs het via een VVE-constructie verlangen van een verplichte financiële bijdrage van alle bewoners voor het deelauto-concept;
- het bij toename van de vraag spoedig kunnen uitbreiden van het aantal deelauto's tot een maximum van vier. Hiermee wordt voorkomen dat behoefte er wel is, maar het aanbod achterblijft.

² 'Autodelen.net (2023) Impactrapport Autodelen in België in 2022' en Goudappel (2019) 'Hoe Greenwheels steden leefbaarder maakt'

Kort samengevat op hoofdlijnen

- het beperken van het aantal parkeerplaatsen voor bewoners op de woonlocatie (10% minder parkeerplaatsen dan de norm voorschrijft) zelf is randvoorwaardelijk voor het bereiken van een sluitende businesscase van 'roundtrip station based' deelautomobiliteit (eveneens 10% reductie). In totaal leidt de 20% reductie (10% + 10%) tot 88 parkeerplaatsen minder voor de relevante woningen. Gewogen naar het maatgevende moment (werkdagavond; 90% aanwezigheid bewoners) is dit een reductie van 78 parkeerplaatsen.
- het daadwerkelijke autobezit van kopers zal door het beperken van het aanbod van parkeerplaatsen op voorhand wat lager liggen dan 'normaal' voor kopers zou gelden. Niet alle gereduceerde parkeerplaatsen/auto's mogen daarom toegerekend worden aan de businesscase voor de deelauto's (een reductie van 88 parkeerplaatsen leidt tot een reductie van circa 44 auto's).
- Theoretisch zou dit een basis kunnen zijn voor een businesscase met het aanbieden van 3-4 deelauto's (bij 100% deelname van de mensen die een auto echt wegdoen door het beperkte parkeeraanbod). Omdat een dergelijk percentage niet reëel is, lijkt voor Roerdelta een initieel ingroeimodel vanaf 2 deelauto's het hoogst haalbare.

Potentie deelauto's bevestigd door aanbieders

Een eerste toetsing bij een commerciële aanbieder van deelmobiliteit (WeDriveSolar) bevestigt de potentie voor deelauto's binnen de planontwikkeling Roerdelta. Hierbij wordt door WeDriveSolar aangegeven dat het maximale potentieel circa 6 auto's bedraagt, maar het bereiken van dat potentieel afhangt van de hoogte van de (overblijvende) parkeernorm die wordt toegepast, de parkeerregulering en de al in het aankoopproces van de woning (motiverende) communicatie over de deelauto's aan bewoners. WeDriveSolar is hierbij voorstander van een ingroeimodel, dus beginnen met een startaantal deelauto's en dit uitbreiden op basis van feitelijk gebruik door de bewoners (en omwonenden). Op basis van de gemaakte analyse sluit de door Goudappel aangegeven theoretische businessclass van 3-4 deelauto's met een ingroeimodel van 2 deelauto's hier goed bij aan.

Naast de toetsing bij WeDriveSolar is ook gesproken met deelmobiliteitsaanbieder OnzeAuto. Zij geven aan vergelijkbare uitgangspunten te nemen als WeDriveSolar en zien kansen op deze locatie en voor deze doelgroep.

3.4 Conclusies

- Voor de planontwikkeling Roerdelta is een situatie waarbij 20% reductie conform beleid wordt toegepast op de parkeernorm voor niet-sociale woningen, in combinatie met het aanbieden van deelautomobiliteit mogelijk.
- Hierbij dient nadrukkelijk te worden beseft dat (onder andere) het reduceren van parkeerplaatsen (eerste 10%) op de locatie de condities schept voor de businesscase van deelautomobiliteit (tweede 10%). Alleen het aanbieden van deelauto's heeft geen of slechts een zeer beperkt effect op het autobezit van toekomstige bewoners. Het gaat nadrukkelijk om een keuze voor 'sturend' parkeerbeleid, waarbij eerst schaarste wordt gecreëerd door minder parkeerplaatsen te realiseren om vervolgens de ontstane potentie voor deelmobiliteit te kunnen benutten.
- In het geval van de planontwikkeling Roerdelta moeten er naast het reduceren van 20% reductie op de parkeernorm voor niet-sociale woningen in ieder geval parkeerregulerende maatregelen worden getroffen op/rondom het zuidelijke deel van 'Voorstad Sint Jacob (t.h.v. de Burgemeester Höppenerlaan). Ook zullen er maatregelen genomen moeten worden om gebruik van de deelauto's maximaal te stimuleren;
- Onder deze voorwaarden lijkt een initieel ingroeimodel van het aanbieden van 2 deelauto's mogelijk. Bij toename van de vraag kan dit aantal worden uitgebreid tot maximaal 4 deelauto's.

4. Parkeerbehoefte - Maatwerk toegepast

In voorgaand hoofdstuk is een toelichting opgenomen waarom op deze locatie maatwerk kan worden toegepast en welke voorwaarden hieraan gesteld worden. De verlaging van 20% is doorgerekend in het gebruikersdeel (dus zonder het bezoekersdeel) van de parkeernorm voor woningen die niet in de sociale categorie vallen. De aangepaste parkeernormen zijn opgenomen in tabel 4.1.

functie gemeentelijk beleid	Parkeernorm gebruikersdeel			eenheid
	beleid	maatwerk	verschil	
Appartement, 60 - 100 m ²	1,00	0,80	-0,20	pp / woning
Appartement, 100 - 160 m ²	1,20	0,96	-0,24	pp / woning
Appartement, > 160 m ²	1,30	1,04	-0,26	pp / woning
Woning, tussen/hoek	1,30	1,04	-0,26	pp / woning

Tabel 4.1: Aangepaste parkeernormen (gebruikersdeel-excl. bezoekers)

Tabel 4.2 geeft inzicht in het effect van deze aangepaste parkeernormen rekening houdend met de inzet van 4 deelauto's (maximum aantal).

functie	ongewogen parkeer behoefte	Parkeerbehoefte per moment van de week							
		werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
20x sociale huurwoning, appartement, <60 m ²	16	8	8	14	13	16	10	13	11
20x sociale koopwoning, appartement, 60 - 100 m ²	20	10	10	18	16	20	12	16	14
53x appartement, koopwoning, <100 m ²	42	21	21	38	34	42	25	34	30
79x appartement, koopwoning, 100-160 m ²	76	38	38	68	61	76	46	61	53
97x appartement, koopwoning, > 160 m ²	101	50	50	91	81	101	61	81	71
131x grondgebonden woning	136	68	68	123	109	136	82	109	95
deelauto's	4	4	4	4	4	4	4	4	4
400x bezoekers woningen	120	12	24	96	84	0	72	120	84
Totaal wonen	515	212	224	452	401	395	311	437	362
300 m ² bvo restaurant	27	8	11	24	22	0	20	27	14
250 m ² bvo cafetaria	13	4	5	11	10	0	9	13	6
Totaal overig programma	40	12	16	36	32	0	30	40	20
Totaal plan	555	224	239	488	433	395	340	477	382

Tabel 4.2: Parkeerbehoefte woningen, restaurant en cafetaria (na toepassing maatwerk)

Het verschil tussen beide berekeningen (conform beleid en conform de maatwerkbenadering) is weergegeven in tabel 4.3.

functie	ongewogen parkeer behoefte	Parkeerbehoefte per moment van de week							
		werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
parkeerbehoefte conform beleid	640	264	280	564	500	480	390	544	440
parkeerbehoefte conform maatwerk	555	224	239	488	433	395	340	477	382
verschil	85	40	41	76	67	85	50	67	58

Tabel 4.3: Verschilberekening beleid vs. maatwerkbenadering

Uit de tabel wordt zichtbaar dat op het maatgevende moment 76 parkeerplaatsen minder nodig zijn, wanneer de maatwerkbenadering wordt toegepast. Deze berekening gaat uit van maximale inzet van deelmobiliteit (4 deelauto's). Het advies is om te starten met een ingroeimodel van 2 deelauto's en dit vraag gestuurd uit te bouwen tot maximaal 3 of 4. Deze berekening geeft daarom een worst case situatie weer.

5. Parkeerbalans

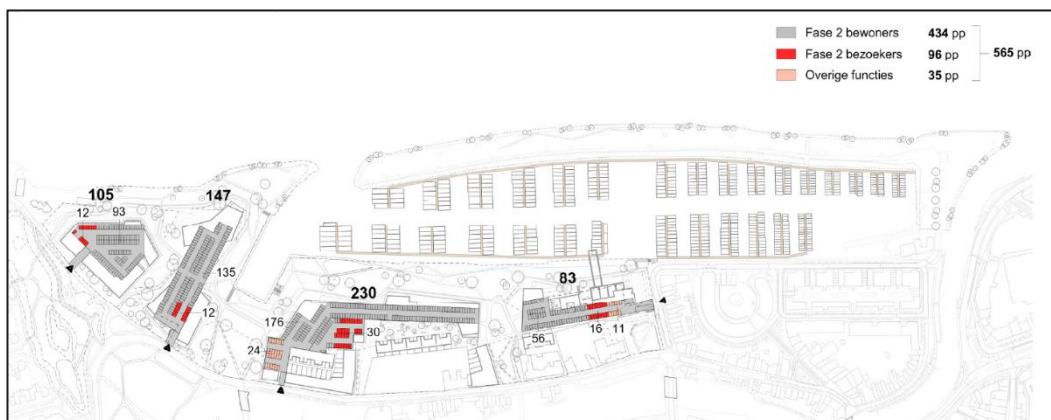
5.1 Woonprogramma, restaurant en cafetaria

Parkeeraanbod

Het volledige programma, met uitzondering van de jachthaven parkeert in de vier gebouwde parkeervoorzieningen binnen het plan:

- 105 parkeerplaatsen
- 147 parkeerplaatsen
- 230 parkeerplaatsen
- 83 parkeerplaatsen

In totaal zijn er 565 parkeerplaatsen gepland. In figuur 5.1 is weergegeven op welke wijze deze parkeerplaatsen verspreid zijn over het plan.



Figuur 5.1: Parkeercapaciteit (o.b.v. huidige inzichten)

Parkeerbalans conform gemeentelijk beleid

In tabel 5.1 is de parkeerbalans van de woningen, het restaurant en de cafetaria weergegeven conform het gemeentelijk beleid.

functie	ongewogen parkeer behoefte	Parkeerbehoefte per moment van de week							
		werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners woningen	480	240	240	432	384	480	288	384	336
bezoekers woningen	120	12	24	96	84	0	72	120	84
overig programma	40	12	16	36	32	0	30	40	20
totaal plan	640	264	280	564	500	480	390	544	440
Parkeercapaciteit	565	565	565	565	565	565	565	565	565
saldo	-75	+301	+285	+1	+65	+85	+175	+21	+125

Tabel 5.1: Parkeerbalans conform gemeentelijk beleid

Uitgaand van dubbelgebruik zijn er in totaal 564 parkeerplaatsen nodig voor de toekomstige woningen. Wanneer dubbelgebruik tussen alle doelgroepen wordt toegepast zijn hiermee voldoende parkeerplaatsen opgenomen in het plan. Wanneer de parkeervoorzieningen toegewezen worden aan de gebruikers (zie ongewogen parkeerbehoefte), zijn meer parkeerplaatsen nodig. Dan ontstaat een tekort van 75 parkeerplaatsen.

Parkeerbalans maatwerk

In tabel 5.2 is de parkeerbalans van de woningen, het restaurant en de cafetaria weergegeven volgens de maatwerkbenadering.

functie	ongewogen parkeer behoefte	Parkeerbehoefte per moment van de week							
		werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners woningen	391	196	196	352	313	391	235	313	274
deelauto's	4	4	4	4	4	4	4	4	4
bezoekers woningen	120	12	24	96	84	0	72	120	84
overig programma	40	12	16	36	32	0	30	40	20
totaal plan	555	224	239	488	433	395	340	477	382
parkeercapaciteit	565	565	565	565	565	565	565	565	565
saldo	+10	+341	+326	+77	+132	+170	+225	+88	+183

Tabel 5.2: Parkeerbalans maatwerkbenadering

Uitgaand van dubbelgebruik zijn er in totaal 488 parkeerplaatsen nodig voor de toekomstige woningen. Wanneer dubbelgebruik tussen alle doelgroepen wordt toegepast zijn hiermee voldoende parkeerplaatsen opgenomen in het plan. Er is een overschot van minimaal 77 parkeerplaatsen. Om het mobiliteitsconcept te laten werken is het belangrijk dat er geen overmaat aan parkeerplaatsen wordt gerealiseerd in het plan. Wanneer gekozen wordt voor deze parkeerbalans dient het aantal parkeerplaatsen dan ook verminderd te worden met 77.

Wanneer alle parkeervoorzieningen toegewezen worden aan de gebruikers, zijn meer parkeerplaatsen nodig (555). Dan ontstaat een overschot van 10 parkeerplaatsen. Deze 10 parkeerplaatsen dienen opgeheven te worden om dit mobiliteitsconcept te laten slagen.

5.2 Jachthaven

De jachthaven heeft een seizoensgebonden gebruikspatroon, wat betekent dat deze functie voornamelijk in het zomerseizoen en op zonnige dagen bezoekers aantrekt. Daardoor is het mogelijk om voor de jachthaven een maatwerkoplossing te zoeken, waarbij een deel van de parkeerders dicht bij de jachthaven parkeert en een deel op afstand. Zo is er op reguliere momenten voldoende ruimte op eigen terrein en kan voor piekmomenten (de zonnige dagen in vakantieperioden of feestdagen) een oplossing gezocht worden binnen (bestaande) parkeervoorzieningen op afstand.

Het voorstel is om het reguliere deel van de parkeerbehoefte van de jachthaven te voorzien binnen het plan en binnen loopafstand van de haven. Voor het restant van de parkeerbehoefte, de parkeerbehoefte tijdens piekmomenten, kan dan een oplossing worden gezocht buiten het plangebied in combinatie met een Kiss+Ride (K+R) locatie nabij de haven. Hierna zijn beide parkeeroplossingen nader uitgewerkt.

Regulier parkeren oplossen in het plangebied

De reguliere parkeerbehoefte voorziet in de parkeerbehoefte van reguliere jachthavengebruikers. Dat houdt in dat binnen het plangebied voorzien wordt in het deel van de parkeerbehoefte dat zich regelmatig voordoet in het seizoen. Voor de pieken kan dan een oplossing worden gezocht buiten het plangebied.

Piekparkeren oplossen buiten het plangebied

Het resterende deel van de parkeerbehoefte doet zich alleen voor op piekmomenten in het vaarseizoen. Het is daarom niet nodig om speciaal hiervoor een parkeervoorziening te realiseren, omdat deze dan een groot deel van het jaar niet gebruikt zal worden.

Daarom is een quickscan uitgevoerd naar 15 bestaande- en potentiële parkeerlocaties, waar de piekparkeerbehoefte mogelijk gefaciliteerd kan worden. Deze locaties (zie figuur 5.2) zijn door de gemeente, samen met input uit de lokale situatie, aangeleverd bij Goudappel. In bijlage 1 is een overzicht opgenomen van de beoordeelde parkeerlocaties en de geschiktheid hiervan om te dienen als piekparkeervoorziening voor de jachthaven. De volgende criteria zijn gehanteerd om de geschiktheid van deze locaties te kunnen beoordelen:

Figuur 5.2: Onderzochte parkeerlocaties Jachthaven



- Capaciteit en restcapaciteit: de parkeervoorzieningen dienen een omvang te hebben van minimaal 50 parkeerplaatsen om een logische verwijzing te kunnen zijn voor parkeerders voor de jachthaven. Bij bestaande voorzieningen is daarnaast restcapaciteit nodig om (een deel van) de parkeerbehoefte op te kunnen vangen.
- Bereikbaarheid: de bereikbaarheid van de parkeervoorziening is belangrijk. Deze bereikbaarheid wordt gemeten aan de hand van loopafstand en aantal minuten rijden per auto. Voor de bereikbaarheid te voet zijn korte en aantrekkelijke looproutes belangrijk. Voor de locaties verderop is het belangrijk dat de bereikbaarheid per auto ook goed is, zodat de combinatie met een Kiss+Ride voorziening bij de haven ook een goede oplossing kan zijn.
- Overige criteria: naast de capaciteit en bereikbaarheid is het ook belangrijk om te kijken naar de huidige- en verwachte parkeersituatie. Dat houdt in dat gekeken is naar openingstijden, andere gebruikers van de parkeervoorzieningen en de eigendomssituatie.

Uit de quickscan blijkt dat er een vijftal locaties (potentieel) geschikt zijn om in de piekparkeerbehoefte van de jachthaven te kunnen voorzien. De overige locaties zijn niet geschikt. Hierna volgt een korte omschrijving van de potentieel geschikte locaties:

- Q-Park Roercenter (bestaand): vanaf deze parkeergarage (415 parkeerplaatsen) is de jachthaven te voet bereikbaar. Momenteel wordt de parkeergarage gebruikt door bezoekers van de binnenstad en klanten van de Jumbo. De restcapaciteit is momenteel niet over een lange periode bekend, maar uit openbare parkeerdata³ blijkt dat er op de meeste momenten restcapaciteit in de parkeergarage is. Daarmee is deze bestaande locatie geschikt.
- Arlo-terrein (bestaand): dit parkeerterrein ligt ten noorden van de haven, op ongeveer 900 meter loopafstand, en heeft 136 parkeerplaatsen. Uit de analyse van de gemeente zou de restcapaciteit ongeveer 65 parkeerplaatsen bedragen. Om de geschiktheid van deze locatie vast te stellen is een K+R strook nodig en kan een brug helpen om de loopafstand te verkorten. Daarnaast is het mogelijk nodig om de openingstijden van deze parkeervoorziening te verruimen. Hiermee is de locatie geschikt voor een deel van de parkeerbehoefte van de jachthaven.
- Kazerneplein (bestaand): deze parkeergarage ligt ten noorden van de haven, op ongeveer 700 meter loopafstand, en heeft 400 parkeerplaatsen. Om deze locatie geschikt te laten zijn is een K+R strook nabij de haven nodig en ook hier kan een brug de loopafstand verkorten. Uit de analyse van de gemeente zou de restcapaciteit ongeveer 150 parkeerplaatsen bedragen. Hiermee is de locatie geschikt om de piekparkeerbehoefte van de jachthaven te kunnen faciliteren.
- Akcospark (te realiseren): dit park is gelegen binnen loopafstand van beide jachthavens en is in potentie geschikt om te gebruiken als parkeerlocatie voor beide havens. Door een parkeervoorziening in het Akcospark te realiseren zal de beschikbare ruimte intensiever worden gebruikt, ruimtelijke inpassing is daarom een aandachtspunt. Deze

³ Open Parking <https://openparking.nl/index.php?do=FacilityView&uuid=11e8ec52-c055-4bb5-8f54-6ca0a5b9a974>

locatie is qua locatie zeer geschikt zijn om de parkeerbehoefte van de jachthaven op te faciliteren.

- Brandweerkazerne (te realiseren): de huidige brandweerkazerne is op lange termijn een geschikte locatie voor stedelijke herontwikkeling. Omdat deze locatie binnen loopafstand ligt is het de moeite waard om te onderzoeken of hier een overmaat aan parkeerplaatsen kan worden gerealiseerd, zodat de piekparkeerders van de jachthaven hier gebruik van kunnen maken. De eerste jaren is de planvorming in dit gebied nog onzeker en de geschiktheid van deze locatie daarmee ook.

Uit voorgaande analyse komt naar voren dat vijf locaties potentieel geschikt zijn om te voorzien in het piekparkeren van de jachthaven. Drie locaties zijn bestaande locaties, die onder voorwaarden op korte termijn al gebruikt zouden kunnen worden. De andere twee locaties komen pas op (middel)lange termijn vrij en moeten nog gerealiseerd worden.

In alle situaties geldt dat een K+R voorziening nabij de jachthaven belangrijk is. Gebruikers van de jachthaven hebben vaak bagage bij zich en kunnen of willen daar geen grote loopafstanden mee afleggen. Een K+R strook kan helpen om passagier en bagage dicht bij de jachthaven af te kunnen zetten.

6. Conclusies

De Roerdelta Projectontwikkelingsmaatschappij wil in Roermond 400 woningen en enkele horecavoorzieningen realiseren. De bestaande jachthaven in het gebied blijft behouden. Goudappel is gevraagd om voor dit plan de toekomstige parkeersituatie in beeld te brengen en te onderzoeken of deelmobiliteit kansrijk is.

Dit gehouden onderzoek leidt tot de volgende conclusies:

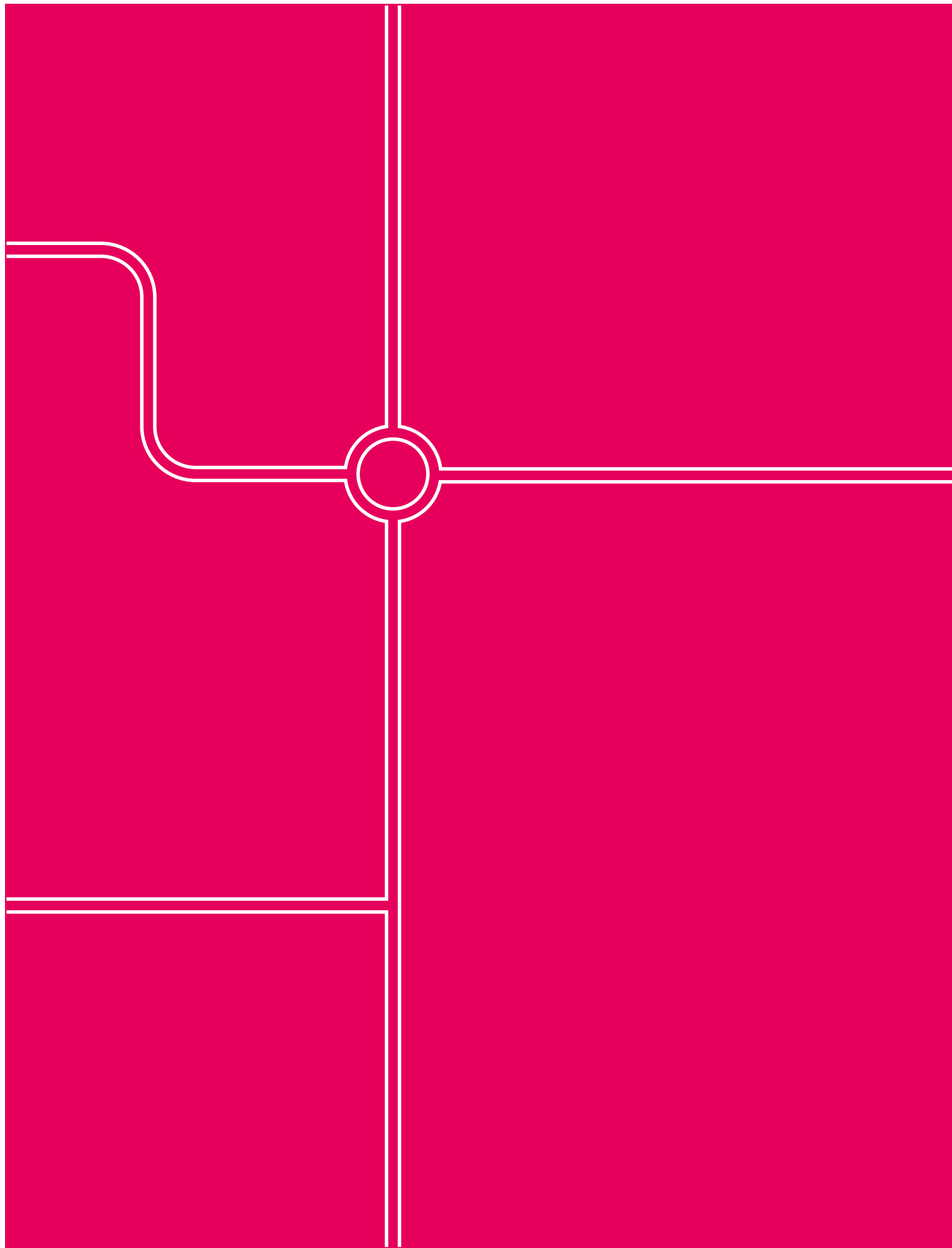
- De parkeerbehoefte van de nieuwe functies (woningen en horeca) bedraagt conform het gemeentelijk beleid:
 - Ongewogen (zonder dubbelgebruik) 640 parkeerplaatsen;
 - Gewogen (met dubbelgebruik) 564 parkeerplaatsen.
- Uit de maatwerkonderbouwing blijkt dat reductie van parkeerplaatsen door deelmobiliteit kansrijk is, wanneer hiervoor de juiste condities geschapen worden:
 - Beperkt aanbieden van parkeerplaatsen (schaarste creëren);
 - Alternatieve parkeerlocaties zoveel mogelijk wegnemen.
- Wanneer deze condities behaald worden kan een reductie van 20% op de bewonersparkeerbehoefte behaald worden, deels (10%) door het creëren van schaarste en deels (10%) door de inzet van deelmobiliteit voor bewoners.
- Een belangrijk aandachtspunt hierbij is de samenhang tussen beide reducties. Zonder het creëren van schaarste is de reductie als gevolg van de inzet van deelmobiliteit niet haalbaar.
- Toegepast leidt dit tot de volgende parkeerbehoefte:
 - Ongewogen (zonder dubbelgebruik) 555 parkeerplaatsen, inclusief 4 parkeerplaatsen voor deelauto's;
 - Gewogen (met dubbelgebruik) 488 parkeerplaatsen, inclusief 4 parkeerplaatsen voor deelauto's.
- Wij adviseren de deelauto's met een ingroeimodel de plaatsen. Dat betekent dat gestart wordt met twee deelauto's en dat dit aantal vraag gestuurd kan uitgroeien tot vier deelauto's.

De parkeerbehoefte van de jachthaven bedraagt 220 parkeerplaatsen en kent een sterk seizoenspatroon. Het risico bestaat hiermee dat een grote parkeervoorziening aangelegd wordt, die gedurende het jaar (zeer) weinig gebruikt zal worden. Daarom adviseren wij om het reguliere parkeren voor de jachthaven te faciliteren als onderdeel van het plan. Het resterende deel van de parkeerbehoefte kan elders opgelost worden.

Hiervoor is een quickscan uitgevoerd op 15 zoeklocaties. Uit deze quickscan komen een aantal zoeklocaties die, onder voorwaarden geschikt kunnen zijn om te voorzien in de piekparkeerbehoefte. Om deze locaties daadwerkelijk te kunnen gebruiken zijn ingrepen nodig, bijvoorbeeld door afspraken te maken met de eigenaar van de parkeervoorziening of door de parkeerplaatsen aan te leggen.

Bijlage 1 Beoordeling piekparkeren jachthaven

Locatie	Capaciteit		Bereikbaarheid		Overig		Geschiktheid		
	capaciteit	rest capaciteit	Loopafstand in meters	Afstand auto in minuten	andere gebruikers	eigendom gemeente	Beoordeling	Voorwaarden geschiktheid	Toelichting
1. Q-Park Roercenter	415	-	± 350	± 1	Bezoekers binnenstad en Jumbo	Nee	✓	• restcapaciteit aantonen • K+R-strook bij jachthaven	Potentieel geschikt, wanneer aan de voorwaarden voldaan wordt. Uit data van Openparking.nl blijkt restcapaciteit op maatgevende momenten
2. Looskade	200	-	± 600	± 2	Ontwikkelingen CWI gebouw	Nee	✗	n.v.t.	Ongeschikt doordat restcapaciteit al uitgegeven is aan appartementen (VTH).
3. Arlo-terrein	136	65	± 900 (met brug 500)	± 3	Medewerkers gemeente tijdens kantooruren	Ja	✓	• restcapaciteit aantonen • K+R-strook bij jachthaven • brug over Roer • Uitbreiden openingstijden	Potentieel geschikt, wanneer aan voorwaarden wordt voldaan. Loopafstand kan verkort worden door brug over Roer.
4. Kazerneplein	400	150	± 700 (met brug 450)	± 3	Bezoekers binnenstad en medewerkers gemeente	Ja	✓	• restcapaciteit aantonen • K+R-strook bij jachthaven • brug over Roer	Potentieel geschikt, wanneer aan voorwaarden wordt voldaan. Loopafstand kan verkort worden door brug over Roer.
5. Designer Outlet	6000	-	± 1.300 (met brug 950)	± 4	Bezoekers en personeel Designer Outlet	Nee	✗	n.v.t.	Ongeschikt. Loopafstanden te ver en piekmomenten outlet / jachthaven komen overeen.
6. Akcrosspark	0	-	± 200	± 1	omgevingskwaliteit omgeving en bodemdepot	Ja	✓	• parkeervoorziening aanleggen • K+R-strook bij jachthaven	Potentieel geschikt wanneer aan voorwaarden wordt voldaan. Mogelijkheid om de huidige functie (park) te combineren met parkeren verkennen. Hiermee kan de ruimte intensiever worden benut.
7a. Brandweerkazerne (huidig)	20	0	± 550	± 2	onbekend	Ja	✗	n.v.t.	Ongeschikt. Capaciteit parkeerterrein te klein en geen restcapaciteit beschikbaar
7b. Brandweerkazerne (herontwikkeling)	onbekend	-	± 550	± 2	Mogelijk ruimteclaim voor stedelijke herontwikkeling	Ja	✓	• parkeervoorziening aanleggen • K+R-strook bij jachthaven	Potentieel geschikt op lange termijn. Alleen interessant als overcapaciteit wordt gecreerd in combinatie met een herontwikkeling. Geen realistische oplossing voor korte termijn.
8. Loods 4 en 5 (Steelhaven)	150	-	± 600	± 1	In gebruik voor stalling boten	Nee	✗	n.v.t.	Ongeschikt. Loopafstand te ver.
9. Achterzijde ECI	23	0	± 650	± 3	Personeel ECI	Ja	✗	n.v.t.	Ongeschikt. Capaciteit parkeerterrein te klein en restcapaciteit onbekend.
10. Voorzijde ECI	96	-	± 750	± 3	Bezoekers ECI en bewoners	Ja	✗	n.v.t.	Ongeschikt. Capaciteit parkeerterrein te klein en restcapaciteit onbekend.
11. Politiebureau	60	0	± 1.650	± 4	Personeel politie	Nee	✗	n.v.t.	Ongeschikt. Capaciteit te klein, restcapaciteit onbekend en afstand te ver.
12. Concordia	72	0	± 1.150	± 2	Hockeyclub en "P&R"	Ja	✗	n.v.t.	Ongeschikt. Capaciteit te klein, restcapaciteit onbekend en afstand te ver.
13. Brugman keukens	0	-	± 250	± 1	personeel en klanten Brugman	Nee	✗	n.v.t.	Ongeschikt. Capaciteit parkeerterrein te klein, eigen terrein Brugman Keukens
14. Hammerveld	onbekend	-	± 700	± 3	bewoners	Ja	✗	n.v.t.	Ongeschikt. Parkeerplaatsen zijn voor bewoners bedoeld en niet voor jachthavenparkeerders.
15. Omgeving Markt	onbekend	0	± 500	± 2	vergunningparkeren	Ja	✗	n.v.t.	Ongeschikt. Vergunninggebied en daarmee ongeschikt voor de jachthaven.



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

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

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

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