PARKEERONDERZOEK CENTRUMONTWIKKELING LIESHOUT

ADVIESRAPPORT

Laarbeek
Waterpoort
van de Peel



Megaborn
techniek met beleid

PARKEERONDERZOEK CENTRUMONTWIKKELING LIESHOUT

ADVIESRAPPORT

status	Definitief	opdrachtgever	Gemeente Laarbeek
kenmerk	GLb2104-R01	contactpersoon	Dhr. R. van Hout
versie	d1.0	opdrachtnemer	Megaborn Traffic Development BV
datum	26 september 2022	opgesteld door	Maarten Thijs
		gecontroleerd door	Stefan Montens
		vrijgegeven door	Stefan Montens

INHOUDSOPGAVE

1 Inleiding 1
1.1 Aanleiding 1
1.2 Leeswijzer 1

2 Huidige parkeersituatie 2
2.1 Onderzoeksgebied 2
2.2 Parkeersecties 3
2.3 Onderzoeksdagen en -tijden 4
2.4 Resultaten 4

3 Beleidskader 6
3.1 Parkeerbeleidsnota 6
3.2 Parkeereis 6

4 Ontwikkelingen 8
4.1 Ontwikkeling noordoostzijde Heuvel 8
4.2 Rialto - Variant 1 9
4.3 Rialto - Variant 2 12
4.4 Stichting Plan Lieshout 15
4.5 Moreeshof 17

5 Conclusies en aanbevelingen 23
5.1 Conclusies 23
5.2 Aanbevelingen 28

Bijlage 1 - Resultaten parkeeronderzoek okt/nov 2018
Bijlage 2 - Berekening theoretische parkeerbehoefte
Bijlage 3 - Berekening theoretische parkeerbehoefte Moreeshof

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Aan de Heuvel, het centrale plein in het centrum van Lieshout, is sprake van leegstand. Om deze leegstand terug te dringen en het plein een nieuwe impuls te geven heeft de gemeente Laarbeek plannen voor een herontwikkeling van de noordoostzijde van de Heuvel. Het gaat daarbij om het voormalig gebouw van de Rabobank met aanpalende gebouwen, inclusief het achtergelegen terrein.

Door Rialto Vastgoedontwikkeling wordt al enkele jaren gewerkt aan een plan voor de herontwikkeling van deze locatie. Het plan gaat onder andere uit van het verplaatsen van de bestaande supermarkt aan de Dorpsstraat naar deze locatie aan de Heuvel, waarbij het creëren van een passend voorzieningenniveau met een centralisatie van voorzieningen in het centrum van Lieshout het uitgangspunt is. In 2021 heeft Megaborn een parkeeradvies opgesteld voor het plan van Rialto. Dat is gedaan op basis van een parkeeronderzoek dat Megaborn eind 2018 / begin 2019 in opdracht van gemeente Laarbeek heeft uitgevoerd in het kader van de voorgenomen centrumontwikkeling. Daarbij is destijds het gebruik van de openbare parkeerplaatsen in de directe omgeving van de ontwikkeling in beeld gebracht. De afgelopen periode is het plan van Rialto verder uitgewerkt in verschillende varianten, waaruit inmiddels twee voorkeursvarianten zijn gekozen.

Begin 2021 jaar heeft het burgerinitiatief ‘Stichting Plan Lieshout’ een alternatief plan ingediend. Dit plan zet in op het creëren van een ‘belevingsgebied’ door het centraliseren van horeca en evenementen op de Heuvel, en ging in eerste instantie uit van het uitbreiden van de supermarkt op de bestaande locatie. De uitbreiding van de supermarkt op de huidige locatie aan de Dorpsstraat is echter niet haalbaar. Daarom wordt binnen het plan een alternatieve locatie gezocht voor deze supermarkt.

Gemeente Laarbeek wil uiteindelijk gaan voor het plan wat het beste is voor de toekomst van Lieshout. Daarom wordt nu een pas op de plaats gemaakt en worden de beide plannen, van Rialto en Stichting Plan Lieshout, nader onderzocht. Megaborn is gevraagd een geactualiseerd parkeeradvies uit te brengen voor de ontwikkeling aan de noordoostzijde van de Heuvel, waarbij zowel de voorkeursvarianten van het plan van Rialto als het plan van Stichting Plan Lieshout worden meegenomen.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de huidige parkeersituatie, op basis van het in 2018/2019 door Megaborn uitgevoerde parkeeronderzoek. Hoofdstuk 3 beschrijft het parkeernormenbeleid van de gemeente Laarbeek en de te hanteren uitgangspunten bij de berekening van de parkeereis bij ruimtelijke ontwikkelingen. Vervolgens is in hoofdstuk 4 voor alle varianten van de ontwikkeling aan de noordoostzijde van de Heuvel én ontwikkelingen binnen het bestemmingsplan Moreeshof bepaald wat de theoretische parkeervraag is. Tot slot worden in hoofdstuk 5 conclusies getrokken en aanbevelingen gedaan voor een passende parkeeroplossing in de eindsituatie.

2 HUIDIGE PARKEERSITUATIE

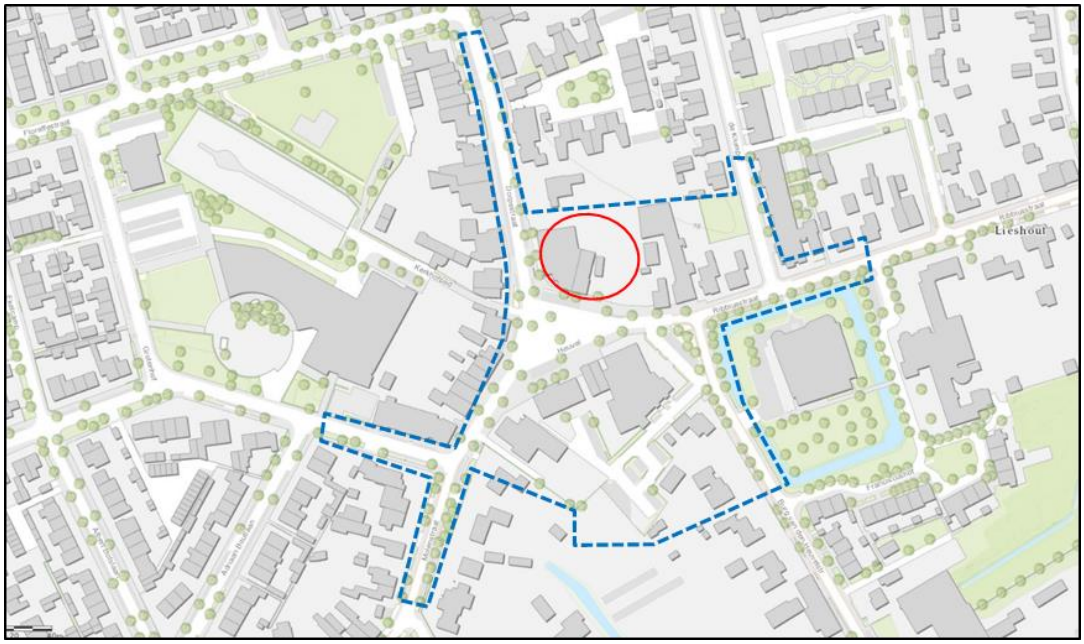
Om uiteindelijk de juiste keuze te kunnen maken voor de toekomstige parkeersituatie is een goed en volledig beeld van het huidige gebruik van de parkeerplaatsen op en rond de Heuvel gewenst. In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is in oktober en november 2018 al een parkeeronderzoek uitgevoerd. Dat was ruim een jaar voor het begin van de coronacrisis. Sinds de uitvoering van het parkeeronderzoek hebben er geen wijzigingen plaatsgevonden in het gebruik van de panden binnen het onderzoeksgebied. De uitkomsten van het onderzoek zijn voldoende actueel om te gebruiken bij de beoordeling in dit rapport. In dit hoofdstuk zijn de aanpak en de resultaten van het in 2018/2019 uitgevoerde parkeeronderzoek samengevat.

2.1 Onderzoeksgebied

De geplande ontwikkeling (wonen en detailhandel) zal leiden tot een extra parkeervraag. Het invloedsgebied van een bepaalde ontwikkeling wordt mede bepaald door de loopafstand die wordt geaccepteerd door bewoners van de woningen en bezoekers van de winkels en horecabedrijven. Het CROW (het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte) heeft richtlijnen voor acceptabele loopafstanden van hoofdfuncties. Deze zijn overgenomen in het parkeerbeleid van gemeente Laarbeek:

- Wonen: 100 meter;
- Winkelen: 200 – 600 meter;
- Werken: 200 – 800 meter.

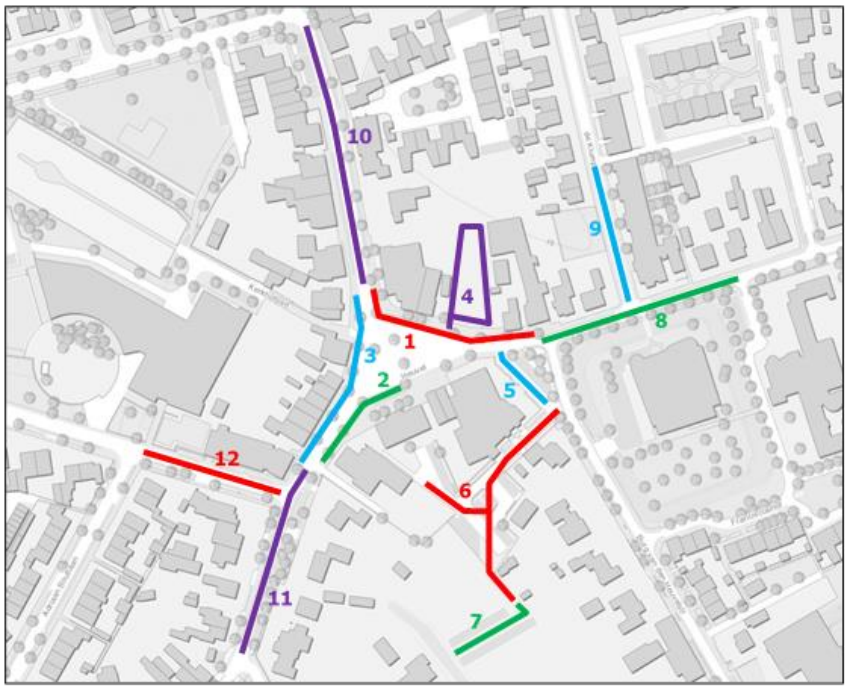
Mede gezien het dorpse karakter van het onderzoeksgebied is de verwachting dat bezoekers van de winkels aan de Heuvel hun auto niet zullen parkeren op 200 meter afstand. Daarom is het onderzoeksgebied begrensd op een loopafstand van ca. 100 meter vanaf de Heuvel. De blauwe stippellijn in figuur 2.1 geeft globaal de grens van het onderzoeksgebied van het uitgevoerde onderzoek weer. De rode cirkel geeft de locatie van de voorgenomen ontwikkeling aan de noordoostzijde van de Heuvel weer.



Figuur 2.1: Onderzoeksgebied parkeeronderzoek 2018/2019

2.2 Parkeersecties

Om een goed en gedetailleerd beeld te krijgen van de parkeersituatie is het onderzoeksgebied opgesplitst in 12 parkeersecties. Deze zijn weergegeven in figuur 2.2. Figuur 2.3 geeft de parkeercapaciteit (openbare parkeerplaatsen) per sectie weer.



Figuur 2.2: Parkeersecties

NR	STRAATNAAM / WEGVAK	CAPACITEIT
1	Heuvel (noordzijde)	11
2	Heuvel (zuidzijde)	10
3	Heuvel (westzijde)	11
4	Terrein Bavaria	32
5	Burg. van den Heuvelstraat (t.h.v. Brouwerijcafé)	9
6	Moreeshof (openbaar)	28
7	Moreeshof (achter slagboom)	30
8	Ribbiusstraat (Burg. van den Heuvelstraat – Franciscushof)	1
9	De Klumper (Ribbiusstraat – huisnr. 5)	9
10	Dorpsstraat (Heuvel – Floreffestraat)	32
11	Molenstraat (Heuvel – Havenweg)	10
12	Martien Coppensstraat (Molenstraat – Adriaan Boutlaan)	12
	Totaal	**195**

Figuur 2.3: Parkeercapaciteit per parkeersectie

2.3 Onderzoeksdagen en -tijden

Gezien de verschillende aanwezige functies binnen het onderzoeksgebied zal er op verschillende dagen/tijdstippen en op verschillende locaties sprake zijn van een piekmoment.

Zo zorgt de aanwezigheid van de weekmarkt (dinsdag) in het centrum van Lieshout voor extra parkeerbehoefte en daarmee een extra parkeerdruk ten opzichte van een normale werkdag. Tijdens de weekmarkt is de noordelijke tak van de Heuvel afgesloten. Daarnaast is de zaterdagmiddag maatgevend. Naast bewoners zijn er dan ook veel bezoekers (winkelbezoek/bewonersbezoek) in het gebied, en is de horeca geopend. In overleg met de gemeente zijn de momenten bepaald waarop de parkeersituatie in beeld is gebracht. Het onderzoek is op de volgende dagen en tijdstippen uitgevoerd:

- Vrijdag 26 oktober 2018, tussen 17.00 en 20.30 uur;
- Zaterdag 27 oktober 2018, tussen 21.00 een 22.30 uur;
- Dinsdag 30 oktober 2018, tussen 8.30 en 12.30 uur;
- Zaterdag 3 november 2018, tussen 11.00 en 14.00 uur;
- Vrijdag 30 november 2018, tussen 15.00 en 22.00 uur.

2.4 Resultaten

Op de hiervoor beschreven dagen en tijdstippen is voor alle parkeersecties de bezetting/parkeerdruk en het aantal vrije parkeerplaatsen bepaald. Uitgebreide resultaten van het onderzoek zijn opgenomen in de tabellen in bijlage 1 van dit rapport. Hierna worden de belangrijkste conclusies van het in 2018/2019 uitgevoerde onderzoek weergegeven:

Hoogste bezetting
De hoogste bezetting in het totale onderzoeksgebied is gemeten op vrijdagmiddag. Op vrijdagmiddag 26 oktober 2018 om 17.00 uur was de totale parkeerdruk, exclusief het afgesloten parkeerterrein aan het Moreeshof, 70%. Op vrijdagmiddag 30 november om 15.00 uur was dat 68%. Op die momenten zijn de meeste werkers nog in het gebied aanwezig en zijn er activiteiten bij het Brouwerijcafé. Rond het Brouwerijcafé is de parkeerdruk dan ook relatief hoog.

Bezetting te vervallen parkeerplaatsen
Ten behoeve van de voorgenomen herontwikkeling van de noordoostzijde van de Heuvel komen de parkeersecties 1 en 4 te vervallen. De capaciteit van beide parkeersecties samen is 43 parkeerplaatsen. Op het drukste moment binnen het onderzoek, vrijdag 26 oktober 2018 om 17.00 uur, stonden er op deze twee locaties 38 voertuigen geparkeerd.

Moreeshof
Ten behoeve van de ontwikkeling van het centrumplan Lieshout heeft de gemeente Laarbeek in 2014 het bestemmingsplan Moreeshof vastgesteld (zie ook paragraaf 4.5). Voor dit bestemmingsplan is een parkeerbalans gemaakt en opgenomen in het plan. Het onderzoeksgebied voor de parkeerbalans bestond destijds uit de parkeersecties 2, 5, 6 en 7 (zie figuren 2.2 en 2.3). De capaciteit van deze secties samen is 77 parkeerplaatsen. Daarvan zijn 30 parkeerplaatsen gelegen op het met een slagboom afgesloten parkeerterrein. Op het drukste moment binnen het onderzoek, vrijdag 26 oktober 2018 om 17.00 uur, stonden er op deze locaties 43 voertuigen geparkeerd. Inclusief sectie 7 waren er 34 parkeerplaatsen beschikbaar.

Ervan uitgaande dat alle geparkeerde voertuigen op de parkeersecties 1 t/m 8 (met uitzondering van sectie 3, westzijde Heuvel) een bestemming hebben bij een van de functies binnen het bestemmingsplan Moreeshof, bedraagt de maximale (gemeten) parkeervraag van deze functies 82 parkeerplaatsen.

3 BELEIDSKADER

In het kader van een goede ruimtelijke ordening moet bij ruimtelijke ontwikkelingen voldoende aandacht worden besteed aan de parkeerbehoefte. De theoretische parkeerbehoefte wordt bepaald op basis van parkeernormen. Gemeente Laarbeek heeft parkeernormen en regels voor de berekening van de theoretische parkeerbehoefte van voorgenomen ontwikkelingen vastgesteld. Dit is beschreven in dit hoofdstuk.

3.1 Parkeerbeleidsnota

Sinds 1 juli 2018 moeten stedenbouwkundige eisen, zoals parkeernormen, opgenomen worden in het bestemmingsplan. De gemeente Laarbeek heeft hiervoor in 2018 het 'Paraplubestemmingsplan Parkeernormen Laarbeek' vastgesteld. Dit parapluplanplan omvat het hele grondgebied van de gemeente Laarbeek en regelt dat de Parkeerbeleidsnota 2014 (en diens rechtsopvolgers) in de geldende bestemmingsplannen in de gemeente wordt ingepast. Inmiddels heeft gemeente Laarbeek het parkeerbeleid geactualiseerd en de Parkeerbeleidsnota 2019 vastgesteld. Hierin is het actuele beleid ten aanzien van parkeren bij bouwplannen of ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente Laarbeek vastgelegd.

De ambitie van het parkeerbeleid:
Parkeren in de diverse woonkernen van Laarbeek biedt optimale ondersteuning aan alle activiteiten die in het centrum plaatsvinden. Duurzaamheid, leefbaarheid en duidelijkheid zijn hierbij belangrijke pijlers. Dit resulteert in een ongecompliceerd en eenduidig parkeerbeleid met ruime en praktische kaders. Deze zijn gericht op bezoekers, bewoners en werkers

Om deze ambitie waar te kunnen maken zijn 2 uitgangspunten gedefinieerd: de doelgroepenbenadering en de BBBB-benadering. Doelgroepen staan centraal bij het bepalen van parkeerbeleid en het zoeken naar oplossingsrichtingen. Het doel is om de verschillende doelgroepen op de juiste plaats te laten parkeren. Om dit te kunnen bereiken wordt uitgegaan van de BBBB-benadering. In eerste instantie wordt bij het zoeken naar een parkeeroplossing gekeken naar *beïnvloeden* van het parkeergedrag. Vervolgens is het zaak om parkeercapaciteit zo goed mogelijk te *benutten* in plaats en tijd. Waar nodig kan vervolgens het parkeren gereguleerd *(beprijzen)* worden. Wanneer hiermee geen passend oplossing wordt gevonden kan gekozen worden om parkeercapaciteit te *bouwen*.

3.2 Parkeereis

Bij een voorgenomen bouwplan of ruimtelijke ontwikkeling dient beoordeeld te worden of de berekende parkeerbehoefte, de parkeereis, kan worden opgevangen bij of in de directe omgeving van de ontwikkeling. Dit mogen ook openbare parkeerplaatsen zijn. In dat geval dient de initiatiefnemer met een parkeeronderzoek aan te tonen dat er inderdaad voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is. Voor het bepalen van de theoretische parkeerbehoefte worden op basis van het parkeerbeleid van de gemeente de volgende uitgangspunten gehanteerd.

3.2.1 Parkeernormen

Ten aanzien van parkeernormen sluit het beleid van de gemeente Laarbeek aan bij de kencijfers van het CROW. De meest recente kencijfers zijn opgenomen in CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren'. De kencijfers kennen een bepaalde bandbreedte. Binnen deze bandbreedte kunnen gemeenten, op basis van plaatselijke omstandigheden, parkeernormen vaststellen. De parkeerbeleidsnota gaat in beginsel uit van de maximale parkeerkencijfers. Het uitgangspunt is echter maatwerk. In de praktijk hanteert gemeente Laarbeek in de meeste gevallen het gemiddelde kengetal als parkeernorm voor het berekenen van de theoretische parkeerbehoefte bij ruimtelijke ontwikkelingen. Op basis van de resultaten van het in 2018/2019 uitgevoerde parkeeronderzoek is geconcludeerd dat het toepassen van een gemiddelde parkeernorm gerechtvaardigd is. Ook in dit onderzoek zal daarom voor de ontwikkelingen aan de Heuvel en binnen het bestemmingsplan Moreeshof worden gerekend met het gemiddelde parkeerkencijfer.

3.2.2 Stedelijkheidsgraad en locatie

De te hanteren kencijfers voor parkeren worden bepaald door de mate van stedelijkheid. De stedelijkheidsgraad wordt bepaald op basis van de adressendichtheid van het gebied. Voor de gemeente Laarbeek is de stedelijkheidsgraad 'weinig stedelijk'.

Daarnaast is er binnen de kencijfers van het CROW onderscheid gemaakt naar stedelijke zone. Er worden vier zones onderscheiden: centrum, schil/overloopgebied, rest bebouwde kom en buitengebied. In de Parkeerbeleidsnota 2019 is een gebiedsindeling voor de gehele gemeente Laarbeek opgenomen. De geplande ontwikkeling aan de Heuvel is gelegen in het centrumgebied van Lieshout.

3.2.3 Dubbelgebruik

Wanneer minimaal twee functies binnen een ontwikkeling gebruik maken van dezelfde parkeervoorziening is er sprake van gecombineerd gebruik (dubbelgebruik). De totale parkeerbehoefte is dan kleiner dan de som van de vraag naar parkeerplaatsen van de afzonderlijke functies. Om het dubbelgebruik te kunnen bepalen wordt gebruik gemaakt van aanwezigheidspercentages. Ook voor de aanwezigheidspercentages is in de Parkeerbeleidsnota aangesloten bij de richtlijn van CROW.

4 ONTWIKKELINGEN

Door de voorgenomen ontwikkeling wordt de vraag naar parkeerplaatsen groter en het (bestaande) aanbod kleiner. In de huidige situatie is er ten aanzien van parkeren op en rond de Heuvel met enige regelmaat sprake van een piek. Dit is met name het geval tijdens evenementen, tijdens druk bezochte diensten in de Sint Servatiuskerk en bij feesten en activiteiten in het Bavaria Brouwerijcafé. Er is in deze pieksituaties onvoldoende parkeercapaciteit. Gezien het voorgaande is de vraag gerezen of de voorgenomen ontwikkelingen kunnen plaatsvinden zonder dat dit zal leiden tot een toename van de parkeerdruk. De ontwikkeling mag niet leiden tot knelpunten en dit dient met een onderzoek te worden aangetoond. Om de juiste parkeeroplossing te kunnen bepalen is een volledig beeld van de toekomstige parkeersituatie in de omgeving van de Heuvel nodig. In dit hoofdstuk wordt daarom naast de drie mogelijke ontwikkelingen aan de noordoostzijde van de Heuvel ook ingegaan op andere voorgenomen ontwikkelingen in het gebied die effect hebben op de parkeersituatie.

4.1 Ontwikkeling noordoostzijde Heuvel

Binnen de herontwikkeling wordt uitgegaan van het opheffen van het parkeerterrein van het Bavaria Brouwerijcafé, gelegen aan de noordoostzijde van het plein. Het pand wat ten behoeve van de ontwikkelingen gesloopt dient te worden staat leeg en genereert al geruime tijd geen parkeervraag meer. Er vindt daarom geen verrekening plaats met de oude parkeervraag.

Het programma en de inrichting van de beoordeelde varianten is bepaald op basis van de volgende documenten:

- Rialto
  - Uitwerking modellen op basis van voorkeursvarianten DSA stedenbouw architectuur, Verhoeven de Ruijter d.d. 11-05-2022;
- Stichting Plan Lieshout
  - Schetsontwerp Heuvel Noord Stichting Plan Lieshout, Verhoeven de Ruijter d.d. 10-02-2022;

In de hierna volgende paragrafen wordt de parkeervraag bepaald voor de twee voorkeursvarianten van Rialto en het plan van Stichting Plan Lieshout. Voor de in de ontwikkelvarianten voorkomende functies zijn daarbij de volgende parkeernormen gehanteerd:

- *Supermarkt*
  - Fullservice supermarkt
  - 3,85 parkeerplaatsen per 100 m² bvo
- *Horeca*
  - Café/bar/cafetaria
  - 6 parkeerplaatsen per 100 m² bvo

- *Detailhandel*
  - Stadsdeel-, wijk-, buurt- en dorpscentrum[1]
  - 3,3 parkeerplaatsen per 100 m² bvo
- *Appartementen en patiowoningen*
  - *Goedkoop*
    - koop, etage goedkoop
    - 1,3 parkeerplaatsen per woning (bezoekersaandeel: 0,3 parkeerplaatsen per woning)
  - *Midden*
    - koop, etage midden
    - 1,4 parkeerplaatsen per woning (bezoekersaandeel: 0,3 parkeerplaatsen per woning)
  - Duur
    - koop, etage duur
    - 1,6 parkeerplaatsen per woning (bezoekersaandeel: 0,3 parkeerplaatsen per woning)

4.2 Rialto - Variant 1

De twee modellen van Rialto onderscheiden zich van elkaar door de positionering van de bebouwing en de parkeer-/buitenruimte. Variant 1 gaat uit van de volgende programma:

- Supermarkt: 1.600 m² bruto vloeroppervlak (bvo)
  De genoemde bruto vloeroppervlakte is exclusief 150 m² expeditieruimte (laden/lossen). Laden/lossen gebeurt overdekt/inpandig. De oppervlakte van de expeditieruimte is niet meegenomen in de berekening van de parkeervraag.
- Detailhandel: 340 m² bvo (winkels)
- Appartementen: 13 (koop, goedkoop), 7 (koop, midden), 2 (koop, duur)

Figuur 4.1 geeft een schets weer van deze variant. De bebouwing wordt gesitueerd aan de westzijde van het plangebied, parkeren aan de oostzijde. Het gemeentelijk monument Dorpsstraat 2, de voormalige burgemeesterswoning, blijft behouden. Op het dek van de supermarkt wordt een 2e maaiveld gecreëerd dat als verblijfsruimte fungeert voor de bewoners van de appartementen. Aan de zijde van de Dorpsstraat is een inpandige laad- en losruimte opgenomen voor de supermarkt die in één richting, vanuit de Dorpsstraat, kan worden bereikt.

[1] Stadsdeel-, wijk- en buurtcentra zijn ondersteunende winkelgebieden (voornamelijk voor doelgerichte boodschappen) die een aanvulling vormen op de binnenstad of het hoofdwinkelgebied van een kern in een gemeente. Een dorpscentrum is het winkelgebied van een dorp (< 20.000 inwoners). Deze functie sluit het meest aan bij de geplande detailhandel in de ontwikkeling aan de Heuvel. Voor deze functie is echter alleen een parkeerkencijfer beschikbaar voor de centrumschil. In de berekening is uitgegaan van het gemiddelde parkeerkencijfer voor de centrumschil



Figuur 4.1: Schets variant 1 Rialto

4.2.1 Parkeereis

Op basis van de hiervoor beschreven uitgangspunten is de parkeervraag van deze variant bepaald. Onderstaande tabel geeft de maximale theoretische parkeerbehoefte weer op basis van geplande functies en gehanteerde parkeernormen.

ONDERDEEL / FUNCTIE	OMVANG	PARKEERNORM (PARKEERPLAATSEN)	PARKEERVRAAG (PARKEERPLAATSEN)
Supermarkt	1.600 m² bvo	3,85 per 100 m² bvo	61,6
Detailhandel (winkels)	340 m²	3,3 per 100 m² bvo	11,2
Appartementen goedkoop	13	1,3 per woning	16,9
Appartementen midden	7	1,4 per woning	9,8
Appartementen duur	2	1,6 per woning	3,2
		Theoretisch maximum	*103*

Figuur 4.2: Maximale theoretische parkeerbehoefte Rialto variant 1

Omdat meerdere functies, met verschillende aanwezigheidspercentages, gebruik maken van de parkeerplaatsen binnen de ontwikkeling is er sprake van dubbelgebruik. Er kan worden volstaan met het realiseren van minder parkeerplaatsen dan de berekende maximale theoretische parkeerbehoefte. De tabel in figuur 4.3 geeft de berekende theoretische parkeervraag weer op verschillende momenten gedurende de week, op basis van dubbelgebruik. De berekening met gehanteerde aanwezigheidspercentages is opgenomen in bijlage 2.

ONDERDEEL / FUNCTIE	WERKDAG OCHTEND	MIDDAG	AVOND	NACHT	ZATERDAG MIDDAG	AVOND	ZONDAG-MIDDAG
Supermarkt	18,5	37,0	24,6	0	61,6	24,6	24,6
Winkels	3,4	6,7	1,1	0	11,2	0	0
Wonen (bewoners)	11,7	11,7	21	23,3	14	18,6	16,3
Wonen (bezoekers)	0,7	1,3	5,3	0	4	6,6	4,6
Totaal	*35*	*57*	*53*	*24*	*91*	*50*	*46*

Figuur 4.3: Theoretische parkeerbehoefte Rialto variant 1 op basis van dubbelgebruik

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de zaterdagmiddag het maatgevende moment is voor deze ontwikkeling. De theoretische parkeervraag is dan het grootst. Op basis van de uitgevoerde berekening bedraagt de parkeereis 91 parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen dienen in principe binnen de ontwikkeling gerealiseerd te worden.

4.2.2 Parkeeroplossingen

Het schetsontwerp voor deze variant gaat uit van 107 parkeerplaatsen. 75 openbare parkeerplaatsen op maaiveldniveau en 32 privéparkeerplaatsen in een parkeerkelder. Uitgangspunt voor de parkeerkelder is één parkeerplaats per appartement. Dat houdt in dat 10 parkeerplaatsen in de parkeerkelder nog geen concrete bestemming hebben. Uitgangspunt is dat deze plaatsen niet openbaar worden.

Per saldo is er binnen het plan een overschot van 16 parkeerplaatsen. Echter, niet alle parkeerplaatsen in het plan zijn openbaar toegankelijk. Uitgaande van één privéparkeerplaats per woning ondergronds bedraagt de behoefte naar openbare parkeerplaatsen 78 stuks. Het plan gaat uit van 75 plaatsen op maaiveld, een tekort van 3 plaatsen.

Om te kunnen voldoen aan de parkeereis zijn de volgende parkeeroplossingen mogelijk:

- *Parkeren woningen volledig ondergronds*
  De maximale parkeervraag voor bewoners (werkdagnacht) bedraagt 23,3 parkeerplaatsen. Voor bewonersbezoek (zaterdagavond) is dat 6,6. Het theoretisch maximum is 30 parkeerplaatsen. Op basis van dubbelgebruik is de theoretische parkeerbehoefte voor de woningen 26 parkeerplaatsen (zaterdagavond). Parkeren door bewoners en bewonersbezoek zou volledig ondergronds kunnen, de kelder heeft daarvoor voldoende capaciteit. Enkele zaken verdienen daarbij wel de nodige aandacht:
  - Hoe wordt het gebruiksrecht geregeld? Er zijn meer parkeerplaatsen dan woningen, maar er zijn niet twee parkeerplaatsen per woning beschikbaar. Waar parkeert een bezoeker van een bewoner die maar recht heeft op één parkeerplaats?
  - Hoe wordt gegarandeerd dat bewoners en bewonersbezoek daadwerkelijk gebruik maken van de kelder? Wanneer toch bovengronds wordt geparkeerd ontstaat frictie met de andere functies binnen de ontwikkeling.

  Uitgaande van parkeren voor de woningen ondergronds resteert een parkeerbehoefte van 77 parkeerplaatsen bovengronds. Dat is nog een tekort van 2 parkeerplaatsen.

- *Extra parkeerplaatsen toevoegen*
  Uitgaande van het beschreven programma, het reserveren van één parkeerplaats per woning in de parkeerkelder én het niet openbaar maken van (een gedeelte van) de parkeerkelder dienen op maaiveldniveau 82 parkeerplaatsen gerealiseerd te worden. Ten opzichte van het huidige schetsontwerp moeten er 7 parkeerplaatsen worden toegevoegd

- *Aanpassen programma*
  Wanneer geen extra parkeerplaatsen ingepast kunnen worden en de parkeerkelder niet openbaar toegankelijk blijft kan het bouwprogramma worden aangepast (verkleind) om zo aan de parkeereis te kunnen voldoen.

- *Openbaar maken van de parkeerkelder*
  Wanneer er geen extra parkeerplaatsen kunnen worden ingepast en het bouwprogramma niet kan worden aangepast kan overwogen worden om de parkeerkelder (deels) openbaar te maken. Nader bekeken dient dat te worden welke functies van de kelder gebruik kunnen maken.

Het bestaande onverharde (grind) parkeerterrein aan de noordzijde van de Heuvel, tegenover het Brouwerijcafé, komt door de geplande ontwikkeling te vervallen. Verderop in dit rapport wordt ingegaan op de benodigde compensatie van deze parkeercapaciteit.

4.3 Rialto - Variant 2

Deze variant gaat uit van de volgende programma:

- Supermarkt: 1.600 m² bruto vloeroppervlak (bvo)
  Exclusief expeditieruimte (zie paragraaf 4.2)
- Detailhandel: 460 m² bvo (winkels)
- Appartementen: 14 (koop, goedkoop), 7 (koop, midden), 2 (koop, duur)

Figuur 4.4 geeft een schets weer van deze variant. De supermarkt en appartementen vormen een pleinwand aan de noordzijde van de Heuvel. Parkeerplaatsen zijn aan de achterzijde gesitueerd, met een inrit vanaf de Dorpsstraat. Ook hier blijft het pand Dorpsstraat 2 behouden. Ter hoogte van de Burgemeester van den Heuvelstraat is een inpandige laad- en losruimte opgenomen voor de supermarkt die in één richting kan worden bereikt.



Figuur 4.4: Schets variant 2 Rialto

4.3.1 Parkeereis

Onderstaande tabel geeft de maximale theoretische parkeerbehoefte weer op basis van geplande functies en gehanteerde parkeernormen.

ONDERDEEL / FUNCTIE	OMVANG	PARKEERNORM (PARKEERPLAATSEN)	PARKEERVRAAG (PARKEERPLAATSEN)
Supermarkt	1.600 m² bvo	3,85 per 100 m² bvo	61,6
Detailhandel (winkels)	460 m²	3,3 per 100 m² bvo	15,2
Appartementen goedkoop	14	1,3 per woning	18,2
Appartementen midden	7	1,4 per woning	9,8
Appartementen duur	2	1,6 per woning	3,2
		Theoretisch maximum	*108*

Figuur 4.5: Maximale theoretische parkeerbehoefte Rialto variant 2

De tabel in figuur 4.6 geeft de berekende theoretische parkeervraag weer op verschillende momenten gedurende de week, op basis van dubbelgebruik. De berekening met gehanteerde aanwezigheidspercentages is opgenomen in bijlage 2.

ONDERDEEL / FUNCTIE	WERKDAG OCHTEND	MIDDAG	AVOND	NACHT	ZATERDAG MIDDAG	AVOND	ZONDAG-MIDDAG
Supermarkt	18,5	37,0	24,6	0	61,6	24,6	24,6
Winkels	4,6	9,1	1,5	0	15,2	0	0
Wonen (bewoners)	12,2	12,2	21,9	24,3	14,6	19,4	17
Wonen (bezoekers)	0,7	1,4	5,5	0	4,1	6,9	4,8
Totaal	*36*	*60*	*54*	*25*	*96*	*51*	*47*

Figuur 4.6: Theoretische parkeerbehoefte Rialto variant 2 op basis van dubbelgebruik

Ook voor deze variant is zaterdagmiddag het maatgevende moment. De theoretische parkeervraag is dan het grootst en bedraagt 96 parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen dienen in principe binnen de ontwikkeling gerealiseerd te worden.

4.3.2 Parkeeroplossingen

Het schetsontwerp voor deze variant gaat uit van 104 parkeerplaatsen. 70 openbare parkeerplaatsen op maaiveldniveau en 34 privéparkeerplaatsen in een parkeerkelder. Uitgangspunt voor de parkeerkelder is één parkeerplaats per appartement. Dat houdt in dat 11 parkeerplaatsen in de parkeerkelder nog geen concrete bestemming hebben. Uitgangspunt is dat deze plaatsen niet openbaar worden.

Per saldo is er binnen het plan een overschot van 8 parkeerplaatsen. Echter, niet alle parkeerplaatsen in het plan zijn openbaar toegankelijk. Uitgaande van één privéparkeerplaats per woning ondergronds bedraagt de behoefte naar openbare parkeerplaatsen 82 stuks. Het plan gaat uit van 70 plaatsen op maaiveld, een tekort van 12 plaatsen.

Om te kunnen voldoen aan de parkeereis zijn de volgende parkeeroplossingen, of een combinatie daarvan, mogelijk:

- *Parkeren woningen volledig ondergronds*
  De maximale parkeervraag voor bewoners (werkdagnacht) bedraagt 24,3 parkeerplaatsen. Voor bewonersbezoek (zaterdagavond) is dat 6,9. Het theoretisch maximum is 32 parkeerplaatsen. Op basis van dubbelgebruik is de theoretische parkeerbehoefte voor de woningen 28 parkeerplaatsen (werkdagavond). Parkeren door bewoners en bewonersbezoek zou volledig ondergronds kunnen, de kelder heeft daarvoor voldoende capaciteit. Hiervoor gelden dezelfde aandachtspunten als bij variant 1 zijn benoemd.

  Uitgaande van parkeren voor de woningen ondergronds resteert een parkeerbehoefte van 77 parkeerplaatsen bovengronds. Dat is nog een tekort van 7 parkeerplaatsen.

- *Extra parkeerplaatsen toevoegen*
  Uitgaande van het beschreven programma, het reserveren van één parkeerplaats per woning in de parkeerkelder én het niet openbaar maken van (een gedeelte van) de parkeerkelder dienen op maaiveldniveau 82 parkeerplaatsen gerealiseerd te worden. Ten opzichte van het huidige schetsontwerp moeten er 12 parkeerplaatsen worden toegevoegd

- *Aanpassen programma*
  Wanneer geen extra parkeerplaatsen ingepast kunnen worden en de parkeerkelder niet openbaar toegankelijk blijft kan het bouwprogramma worden aangepast (verkleind) om zo aan de parkeereis te kunnen voldoen.

- *Openbaar maken van de parkeerkelder*
  Wanneer er geen extra parkeerplaatsen kunnen worden ingepast en het bouwprogramma niet kan worden aangepast kan overwogen worden om de parkeerkelder (deels) openbaar te maken. Nader bekeken dient dat te worden welke functies van de kelder gebruik kunnen maken.

4.4 Stichting Plan Lieshout

Dit plan gaat uit van het volgende programma:

- Horeca: 400 m² bvo (café)
- Detailhandel: 150 m² bvo (winkels)
- Appartementen: 8 (koop, goedkoop), 4 (koop, midden), 1 (koop, duur)
- Patiowoningen: 2 (koop, goedkoop), 2 (koop, midden), 1 (koop, duur)

Figuur 4.7 geeft een schets weer van het plan van Stichting Plan Lieshout. Horeca, winkels en appartementen zijn gesitueerd aan de zijde van De Heuvel. Op de hoek van de Dorpsstraat en De Heuvel is een met hagen en Lindes omzoomd terras voorzien. Ter hoogte van het Brouwerijcafé is de entree voor autoverkeer ingetekend. Aan de noordzijde van het plangebied, grenzend aan het Prinsenhof, is een hof met daaromheen patiowoningen opgenomen. Parkeren vindt plaats inde binnentuin aan de oostzijde van het plan, omringd door bebouwing.



Figuur 4.7: Schets Stichting Plan Lieshout

4.4.1 Parkeereis

Onderstaande tabel geeft de maximale theoretische parkeerbehoefte weer op basis van geplande functies en gehanteerde parkeernormen .

ONDERDEEL / FUNCTIE	OMVANG	PARKEERNORM (PARKEERPLAATSEN)	PARKEERVRAAG (PARKEERPLAATSEN)
Horeca	400 m²	6 per 100 m² bvo	24
Detailhandel (winkels)	150 m²	3,3 per 100 m² bvo	5
Appartementen & patio goedkoop	10	1,3 per woning	13
Appartementen & patio midden	6	1,4 per woning	8,4
Appartementen & patio duur	2	1,6 per woning	3,2
		Theoretisch maximum	*54*

Figuur 4.8: Maximale theoretische parkeerbehoefte Stichting Plan Lieshout

De tabel in figuur 4.9 geeft de berekende theoretische parkeervraag weer op verschillende momenten gedurende de week, op basis van dubbelgebruik. De berekening met gehanteerde aanwezigheidspercentages is opgenomen in bijlage 2.

ONDERDEEL / FUNCTIE	WERKDAG OCHTEND	WERKDAG MIDDAG	WERKDAG AVOND	WERKDAG NACHT	ZATERDAG MIDDAG	ZATERDAG AVOND	ZONDAG-MIDDAG
Winkels	1,5	3	0,5	0	5	0	0
Horeca	1,2	6	21,6	0	9,6	24	9,6
Wonen (bewoners)	9,6	9,6	17,3	19,2	11,5	15,4	13,4
Wonen (bezoekers)	0,5	1,1	4,3	0	3,2	5,4	3,8
Totaal	*13*	*20*	*44*	*20*	*30*	*45*	*27*

Figuur 4.9: Theoretische parkeerbehoefte Stichting Plan Lieshout op basis van dubbelgebruik

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de zaterdagavond het maatgevende moment is voor dit plan. De theoretische parkeervraag is op dat moment het grootst. De parkeereis bedraagt 45 parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen dienen in principe binnen de ontwikkeling gerealiseerd te worden.

4.4.2 Parkeeroplossingen

Het schetsontwerp voor deze variant gaat uit van 27 parkeerplaatsen, allemaal op maaiveldniveau. 22 openbare plaatsen en 5 gereserveerde plaatsen voor bewoners van de patiowoningen. Per saldo is er binnen het plan een tekort van 18 parkeerplaatsen. Niet alle parkeerplaatsen zijn openbaar. Per patiowoning is één plaats gereserveerd. De vraag naar openbare parkeerplaatsen bedraagt daarmee nog 41. Het daadwerkelijke theoretische tekort is daarmee 19 parkeerplaatsen.

- *Extra parkeerplaatsen toevoegen*
  Om te kunnen voldoen aan de parkeereis zou het aantal openbare parkeerplaatsen binnen het plangebied bijna moeten verdubbelen. Dat is gezien de gewenste functies niet realistisch.

- *Aanpassen programma*
  Het aanpassen van het bouwprogramma is een mogelijkheid om de parkeervraag te verminderen. In verhouding wordt de grootste parkeervraag gegenereerd door de horeca en de winkels. Die functies dragen bij aan het doel van Stichting plan Lieshout om een belevingsgebied te creëren. Het ‘snijden’ in die functies lijkt daarom niet wenselijk.

- *Parkeren ondergronds*
  Wanneer de parkeereis niet op maaiveld kan worden ingevuld kan overwogen worden om bewoners inpandig/ondergronds te laten parkeren. Wanneer daarbij 1 parkeerplaats per appartement/patiowoning voor bewoners wordt gerealiseerd dienen op maaiveld nog 31 parkeerplaatsen voor de overige functies gerealiseerd te worden. Bewonersbezoek maakt dan gebruik van de openbare parkeerplaatsen.

- *Parkeercapaciteit zoeken buiten plangebied*
  Een vierde mogelijkheid is het oplossen van de parkeereis buiten het plangebied. Binnen het plangebied kan bewoners plaatsgarantie geboden worden door parkeerplaatsen voor hen (en bewonersbezoek) te reserveren.

4.5 Moreeshof

4.5.1 Bestemmingsplan 2014

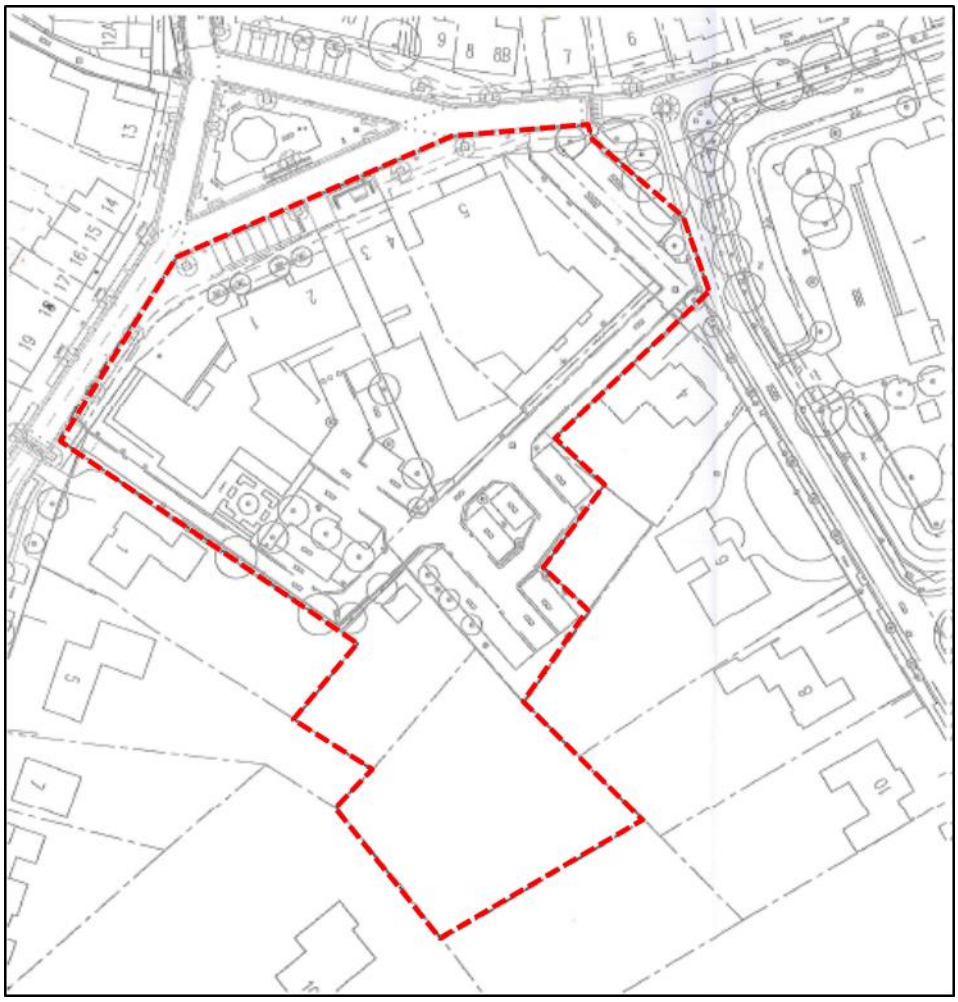
In 2014 heeft de gemeenteraad van Laarbeek het bestemmingsplan Moreeshof vastgesteld ten behoeve van de ontwikkeling van het project Centrumplan Lieshout. Als bijlage bij het bestemmingsplan is een parkeerbalans opgenomen. Het Brouwerijcafé is onderdeel van het bestemmingsplan. In theorie zou de parkeervraag vanuit het Brouwerijcafé dan ook opgevangen moeten worden binnen het plangebied. In de huidige situatie heeft Bavaria een onverhard (grind) parkeerterrein aan de noordzijde van de Heuvel, tegenover het Brouwerijcafé. Dit terrein is onderdeel van de voorgenomen ontwikkeling aan de noordoostzijde van de Heuvel en komt te vervallen wanneer de ontwikkeling gerealiseerd wordt. Daarnaast is de toekomstige parkeervraag vanuit de functies binnen het bestemmingsplan mogelijk anders dan destijds voorzien. Om ervoor te zorgen dat er na de herontwikkeling van de noordoostzijde van de Heuvel geen parkeerproblemen ontstaan rond het Moreeshof dient de destijds in het kader van het bestemmingsplan opgestelde parkeerbalans tegen het licht gehouden te worden.

Figuur 4.10 op de volgende pagina geeft het plangebied voor de opgestelde parkeerbalans weer. Het plangebied omvat de volgende parkeerplaatsen/-voorzieningen:

- Zuidzijde Heuvel;
- Burgemeester van den Heuvelstraat, ter hoogte van het Brouwerijcafé;
- Moreeshof, zowel de openbare plaatsen als het afgesloten parkeerterrein.

De parkeerbalans in het bestemmingsplan gaat, naast de destijds bestaande functies, uit van de volgende ontwikkelingen/uitbreidingen:

- 24 woningen ORO;
- Uitbreiding kantoor MZV (Heuvel 2) met 420 m2 bvo (bruto vloeroppervlak);
- B&B met 9 kamers (Heuvel 3).



Figuur 4.10: Plangebied parkeerbalans bestemmingsplan Moreeshof

De parkeerbehoefte is berekend op basis van de minimale parkeerkencijfers. Daarbij is geconcludeerd dat er sprake is van een sluitende parkeerbalans. Zowel de parkeervraag als het –aanbod bedraagt 88 parkeerplaatsen. Er is aangegeven dat er zich 20 parkeerplaatsen langs de rand van het plangebied bevinden (zuidzijde Heuvel én Burg. van den Heuvelstraat) en 68 in het plangebied (Moreeshof). Van deze 68 plaatsen zijn er 30 plaatsen gelegen op het met een slagboom afgesloten parkeerterrein (niet openbaar). Om de parkeerbalans daadwerkelijk sluitend te laten zijn dienen alle parkeerplaatsen openbaar te zijn.

Uit het in 2018/2019 door Megaborn uitgevoerde onderzoek blijkt dat de werkelijke situatie anders is dan de destijds bij de parkeerbalans gehanteerde uitgangspunten:

- Binnen het plangebied zijn geen 88 maar 77 openbare parkeerplaatsen gelegen:
  - 19 langs de randen;
  - 58 in het plangebied, waarvan 30 op het afgesloten parkeerterrein;
  - 10 geplande parkeerplaatsen in het plangebied, op het terrein van de woningstichting, zijn niet aangelegd;
- Het pand van de Woningstichting is niet in gebruik;
- Het met een slagboom afgesloten parkeerterrein wordt niet gebruikt;
- De uitbreiding van het kantoor MZV heeft niet plaatsgevonden;
- De B&B is wel gerealiseerd maar heeft 2 kamers in plaats van 9;
- Aan de voorzijde van het pand Heuvel 1 is een makelaarskantoor gevestigd.

4.5.2 Ontwikkelingen

Binnen het plangebied van het bestemmingsplan Moreeshof zijn verschillende bedrijven en instanties gevestigd die een parkeervraag genereren. Bij enkele van deze bedrijven en instanties zijn ontwikkelingen gepland waardoor de parkeervraag zal wijzigen. Het is van belang om deze ontwikkelingen in beeld te hebben zodat een goed beeld ontstaat van de toekomstige parkeersituatie.

In het kader van het in 2018/2019 uitgevoerde onderzoek is met de verschillende stakeholders gesproken over de parkeersituatie. Daarbij is besproken welke ontwikkelingen zij verwachten. Inmiddels zijn enkele van deze ontwikkelingen verder uitgewerkt en meer concreet. Met de volgende ontwikkelingen dient rekening gehouden te worden bij de nieuwe berekening van de theoretische parkeervraag van de functies binnen het bestemmingsplan Moreeshof:

- *Heuvel 1 (voormalig kantoor WoCom)*
  Het pand staat op dit moment leeg. Er is een plan ingediend voor de wijzigen van de kantoorfunctie naar intramurale zorg. De totale oppervlakte van het pand bedraagt 1210 m² bvo. Er zijn 18 wooneenheden gepland;
- *Heuvel 2*
  Er is een vergunning afgegeven voor de bouw van 10 appartementen. De bestaande kantoorfunctie komt te vervallen;

Daarnaast heeft het college van B&W van gemeente Laarbeek in 2021 ingestemd met enkele nieuwe ontwikkelingen binnen het gebied. Met de volgende ontwikkelingen dient rekening gehouden te worden:

- *Heuvel 2*
  - Het college heeft ingestemd met het toevoegen van twee patio-seniorwoningen direct ten zuiden van het voormalige gemeentehuis;
  - De drie extra benodigde parkeerplaatsen voor de beide patio-seniorenwoningen worden door de initiatiefnemer aangelegd en in stand gehouden, bijvoorbeeld binnen het afgesloten parkeerterrein alwaar de initiatiefnemer een gebruiksrecht heeft.

- *Heuvel 3/3a/4*
  - Het college heeft ingestemd met de realisatie van vier appartementen aan de zuidzijde van de bestaande Bed & Breakfastlocatie. De vier appartementen zouden op termijn mogelijk omgezet worden in zorgkamers;
  - De vijf extra benodigde parkeerplaatsen ten behoeve van de vier appartementen dienen op kosten van de initiatiefnemer te worden aangelegd en in stand gehouden.

4.5.3 Parkeervoorzieningen

In de huidige situatie zijn er binnen het plangebied van het bestemmingsplan Moreeshof 77 parkeerplaatsen gelegen:

- Heuvel zuidzijde: 10 parkeerplaatsen;
- Burg. van den Heuvelstraat: 9 parkeerplaatsen;
- Moreeshof: 28 parkeerplaatsen;
- Parkeerterrein Moreeshof (achter slagboom) 30 parkeerplaatsen.

Het met een slagboom afgesloten parkeerterrein aan het Moreeshof is eigendom van WoCom. De eigenaar van het pand Heuvel 2 heeft er een gebruiksrecht voor 18 parkeerplaatsen.

Met de eigenaar van het pand Heuvel 2 is afgesproken dat er 10 gereserveerde parkeerplaatsen worden gecreëerd voor de in zijn pand te ontwikkelen appartementen (1 parkeerplaats per appartement). Het betreft de 8 parkeerplaatsen aan het Moreeshof achter Heuvel 2. Deze parkeerstrook wordt met 2 parkeerplaatsen uitgebreid. In ruil daarvoor komt de slagboom op het parkeerterrein Moreeshof te vervallen en kunnen de 18 plekken waarvoor de eigenaar van Heuvel 2 een gebruiksrecht heeft als openbaar worden gezien. Met WoCom is overeengekomen dat de overige 12 parkeerplaatsen op het parkeerterrein kunnen worden betrokken bij het openbare areaal.

In parkeersectie 6 (Moreeshof) worden dus 2 parkeerplaatsen toegevoegd, maar per saldo neemt de openbare parkeercapaciteit af met 8. Parkeersectie 7 (parkeerterrein Moreeshof) daarentegen wordt volledig openbaar.

4.5.4 Theoretische parkeerbehoefte

Ten aanzien van de huidige en concrete toekomstige functies binnen het plangebied Moreeshof zijn de uitgangspunten gehanteerd zoals weergegeven in figuur 4.11 op de volgende pagina.

Uitgaande van de gemiddelde parkeernorm bedraagt de maximale theoretische parkeerbehoefte 117 parkeerplaatsen. Op basis van dubbelgebruik is de parkeervraag echter lager. De zaterdagavond is hierin maatgevend. De parkeervraag bedraagt dan 112 parkeerplaatsen. De volledige berekening met gehanteerde aanwezigheidspercentages is opgenomen in bijlage 3.

PAND / ADRES	ONDERDEEL / FUNCTIE (O.B.V. CROW 381)	OMVANG	PARKEERNORM (PARKEERPLAATSEN)
Heuvel 1 Voormalig kantoor WoCom	Verpleeg- en verzorgingstehuis (intramurale zorg)	18 wooneenheden	0,6 / wooneenheid
Heuvel 2 Voormalig gemeentehuis	Koop, appartement duur Huur, appartement duur	1 woning 9 woningen	1,6 / woning 1,4 / woning (bezoekersaandeel = 0,3 / woning)
Heuvel 3 Bestaande woning	Koop, twee-onder-een-kap B&B	1 woning 2 kamers	1,7 / woning 1 / kamer
Heuvel 4 Bestaande woning	Koop, twee-onder-een-kap Commerciële dienstverlening	1 woning 25 m² bvo	1,7 / woning 2,45 / 100 m² bvo
Heuvel 5 Brouwerijcafé	Café/bar/cafetaria	870 m² bvo	6,0 / 100 m² bvo
Laarhuys	Serviceflat	24 woningen	1,05 / woning
Heuvel 2 Toevoegen 2 patiowoningen	Huur, etage, duur	2 woningen	1,5 / woning (besluit college)
Heuvel 3/3a/4 Realisatie 4 appartementen	Huur, etage, midden/goedkoop	4 woningen	1,25 / kamer (besluit college)

Figuur 4.11: Huidige en toekomstige functies Moreeshof

Theoretische versus werkelijke situatie Brouwerijcafé
In het kader van het parkeeronderzoek en -advies is gesproken met de uitbater van het Brouwerijcafé. Daarbij is geconcludeerd dat het Brouwerijcafé geen ‘standaard’ horecagelegenheid is. De parkeernorm en aanwezigheidspercentages voor de functie horeca conform het gemeentelijke parkeerbeleid sluiten niet goed aan bij de werkelijke bezoekersaantallen, drukke momenten en de vervoerswijze van de gasten:

- Parkeervraag
  - Het bedrijf heeft meerdere functies. Café/restaurant, zalencentrum maar ook ontvangst voor rondleidingen in de Brouwerij;
  - Het Brouwerijcafé heeft veel reserveringen van zakelijk groepen. Die komen veelal individueel met de auto;
  - Door het Brouwerijcafé wordt aangegeven dat de behoefte zo’n 70 parkeerplaatsen bedraagt.

- Drukke periodes en momenten
  - Gedurende twee periodes per jaar is er sprake van een piek. Na de zomer, globaal van september tot en met november, en de vanaf maart tot en met juni;

- Donderdag wordt genoemd als drukste dag, maar aangegeven wordt dat alle weekdagen druk zijn. Qua parkeren zelfs drukker dan het weekend, vanwege de zakelijke klanten. Groepen in het weekend komen vaak met een bus;
- Groepen komen vaak in de ochtend en blijven de hele dag. Zakelijke groepen blijven meestal voor een borrel en blijven eten. Aanwezig tot ca. 20.00 uur, daarna neemt de drukte af.

In samenspraak met het Brouwerijcafé zijn we gekomen tot de aanwezigheidspercentages in onderstaande tabel, die passen bij de werkelijke situatie bij het Brouwerijcafé.

WERKDAG OCHTEND	MIDDAG	AVOND	NACHT	ZATERDAG MIDDAG	AVOND	ZONDAG-MIDDAG
Beleid gemeente Laarbeek (CROW)						
30 %	40 %	90 %	0 %	75 %	100 %	45 %
Voorstel Brouwerijcafé						
100 %	100 %	100 %	0 %	90 %	90 %	90 %

Figuur 4.11: Aanwezigheidspercentage Brouwerijcafé – beleid versus voorstel

Uitgaande van de voorgestelde aangepaste aanwezigheidspercentages conform bovenstaande tabel verschuift het maatgevende moment, ten opzichte van de berekening op basis van het gemeentelijke parkeerbeleid, van zaterdagavond (parkeervraag daalt met 5) naar de werkdagavond (parkeervraag stijgt met 5). De parkeervraag bedraagt dan 113 parkeerplaatsen. De volledige berekening met gehanteerde aanwezigheidspercentages is opgenomen in bijlage 3.

5 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

5.1 Conclusies

Ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling aan de noordoostzijde van de Heuvel komen het parkeerterrein van Bavaria (tegenover het Brouwerijcafé) en de parkeerplaatsen aan de noordzijde van de Heuvel te vervallen. Aangenomen wordt dat parkeerders op deze plaatsen een bestemming hebben bij één van de functies binnen het bestemmingsplan Moreeshof. Zij zullen, in theorie, een plek elders moeten vinden. Deze parkeervraag zou opgevangen moeten kunnen worden binnen het plangebied van het bestemmingsplan Moreeshof. Om die reden is bekeken of er binnen de grenzen van het bestemmingsplan Moreeshof voldoende ruimte is om de parkeervraag op te vangen.

Om te zorgen voor een bereikbaar en aantrekkelijk centrum dienen er in de toekomstige situatie voldoende parkeerplaatsen te zijn, op de juiste locatie. Voor beide gebieden, de voorgenomen ontwikkeling aan de noordoostzijde van de Heuvel én het bestemmingsplan Moreeshof, is de parkeervraag apart beoordeeld. Uiteraard zal er in de praktijk ‘menging’ ontstaan. Daarom

Noordoostzijde Heuvel

Voor de verschillende varianten van de voorgenomen ontwikkeling zijn de volgende momenten maatgevend:

- Rialto - Variant 1
  - De zaterdagmiddag is maatgevend. De parkeereis bedraagt dan 91 parkeerplaatsen;
  - Op basis van het beoordeelde programma en bijbehorende inrichtingsschets is er sprake van een tekort van 3 parkeerplaatsen. Uitgangspunt daarbij is één parkeerplaats per appartement in de parkeerkelder;
  - Hoeveel parkeerplaatsen er benodigd zijn is afhankelijk van de keuzes die worden gemaakt ten aanzien van het gebruik van de parkeerkelder en de mate van openbaarheid van de kelder. Mogelijke oplossingen zijn beschreven in 4.2.2.

- Rialto - Variant 2
  - De zaterdagmiddag is maatgevend. De parkeereis bedraagt dan 96 parkeerplaatsen;
  - Op basis van het beoordeelde programma en bijbehorende inrichtingsschets is er sprake van een tekort van 12 parkeerplaatsen. Uitgangspunt daarbij is één parkeerplaats per appartement in de parkeerkelder;
  - Hoeveel parkeerplaatsen er benodigd zijn is afhankelijk van de keuzes die worden gemaakt ten aanzien van het gebruik van de parkeerkelder en de mate van openbaarheid van de kelder. Mogelijke oplossingen zijn beschreven in 4.3.2.

- Stichting Plan Lieshout
  - De zaterdagavond is maatgevend. De parkeereis bedraagt dan 45 parkeerplaatsen;
  - Op basis van het beoordeelde programma en bijbehorende inrichtingsschets is er sprake van een tekort van 19 parkeerplaatsen. Uitgangspunt daarbij is één gereserveerde parkeerplaats per patiowoning;
  - Hoeveel parkeerplaatsen er benodigd zijn is afhankelijk van de ligging (maaiveld of inpandig), de mate van openbaarheid en de eventuele toe te passen parkeerregulering (reserveren voor bepaalde doelgroepen). Mogelijke oplossingen zijn beschreven in 4.4.2.

Moreeshof

De maatgevende momenten en bijbehorende parkeervraag voor de gezamenlijke functies binnen het bestemmingsplan Moreeshof is op twee manieren bepaald:

- A: Op basis van aanwezigheidspercentages voor horeca conform gemeentelijk parkeerbeleid;
- B: Op basis van de voorgestelde aanwezigheidspercentages voor horeca conform de tabel in figuur 4.11.

Voor de gezamenlijke functies binnen het bestemmingsplan Moreeshof zijn de volgende momenten maatgevend:

- Op basis van de aanwezigheidspercentages conform het gemeentelijke parkeerbeleid is de zaterdagavond is maatgevend. De parkeervraag bedraagt dan 112 parkeerplaatsen;
- Op basis van de, in samenspraak met het Brouwerijcafé bepaalde, voorgestelde aanwezigheidspercentages is de werkdagavond maatgevend. De parkeervraag bedraagt dan 113 parkeerplaatsen;
- Binnen het plangebied van bestemmingsplan Moreeshof zijn op dit moment 77 parkeerplaatsen gelegen. Dat zou een tekort van 35/36 parkeerplaatsen betekenen. In het kader van geplande ontwikkelingen binnen het plangebied wordt de capaciteit in het Moreeshof in de toekomst uitgebreid met 2 parkeerplaatsen, maar worden uiteindelijk 10 parkeerplaatsen gereserveerd voor bewoners van te ontwikkelen appartementen. De parkeerplaatsen die nu gelegen zijn achter de slagboom worden openbaar.

Overloop Moreeshof - Noordoostzijde Heuvel

Om overloop vanuit de functies binnen het Moreeshof naar de nieuwe parkeervoorziening aan de noordoostzijde van de Heuvel zoveel mogelijk te beperken dienen er binnen het plangebied Moreeshof voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd te worden voor de daar aanwezige functies. Uiteraard zal er in de praktijk altijd menging ontstaan. Voorwaarde is daarom wel dat de bedrijven en instanties binnen het plangebied Moreeshof hun medewerkers en bezoekers stimuleren om op de juiste plaats te parkeren. Dit kan door het instrueren van werknemers, het bieden van de juiste informatie aan gasten via bijvoorbeeld sociale media én het toepassen van bewegwijzering.

Wanneer overloop van parkeerders in de toekomst toch een probleem wordt zou een parkeerduurbeperking gerealiseerd kunnen worden door het instellen van een parkeerschijfzone op (een deel van) de parkeerplaatsen bij de ontwikkeling aan de noordoostzijde van de Heuvel. Dit is alleen een effectief middel wanneer er binnen de ontwikkeling voldoende vraag is naar kortparkeren. Gemeente Laarbeek kent op dit moment nog geen parkeerschijfzones. Het parkeerbeleid van de gemeente beschrijft dat de nadelen van een parkeerschijfzone de voordelen teniet doen, maar het instellen van een parkeerschijfzone wordt voor de toekomst niet uitgesloten.

In figuur 5.1 is de totale theoretische parkeervraag weergegeven voor de ontwikkelvarianten voor de noordoostzijde van de Heuvel, voor het Moreeshof én voor een combinatie van beiden.

Uitgaande van de ontwikkelvarianten van Rialto is de zaterdagmiddag maatgevend voor het totale gebied, de voorgenomen ontwikkeling aan de noordoostzijde van de Heuvel én het bestemmingsplan Moreeshof. Uitgaande van het plan van Stichting Plan Lieshout is dat de werkdagavond en de zaterdagavond. De totale theoretische parkeervraag is op die momenten het hoogst. Zie figuur 5.1.

Rialto
Bij Moreeshof A is de parkeervraag op zaterdagavond iets hoger dan tijdens de werkdagavond. Bij Moreeshof B is dat juist andersom. Op beide momenten is aan de noordoostzijde van de Heuvel dan in theorie voldoende parkeercapaciteit vrij voor eventuele overloop. Wanneer wordt gekozen voor één van de ontwikkelvarianten van Rialto wordt daarom geadviseerd om de parkeercapaciteit binnen het Moreeshof als volgt te dimensioneren:

- Moreeshof A: op basis van de werkdagavond. De theoretische parkeervraag bedraagt dan 108 parkeerplaatsen;
- Moreeshof B: op basis van de zaterdagavond. De theoretische parkeervraag bedraagt dan 107 parkeerplaatsen.

Stichting Plan Lieshout
Op zowel de werkdag- als de zaterdagavond is de gecombineerde parkeervraag vanuit het bestemmingsplan Moreeshof en de voorgenomen ontwikkeling het hoogst. Geadviseerd wordt om de parkeercapaciteit binnen het Moreeshof te dimensioneren op basis van de theoretische parkeervraag tijdens op zaterdagavond voor Moreeshof A of de werkdagavond voor Moreeshof B. De theoretische parkeervraag bedraagt dan 112 (A) en 113 (B) parkeerplaatsen.

WERKDAG -OCHTEND	-MIDDAG	-AVOND	-NACHT	ZATERDAG -MIDDAG	-AVOND	ZONDAG-MIDDAG
Ontwikkeling noordoostzijde Heuvel - Rialto Variant 1						
35	57	53	24	91	50	46
Ontwikkeling noordoostzijde Heuvel - Rialto Variant 2						
36	60	54	25	96	51	47
Ontwikkeling noordoostzijde Heuvel - Stichting Plan Lieshout						
13	20	44	20	30	45	27
Bestemmingsplan Moreeshof A (o.b.v. gemeentelijk parkeerbeleid)						
47	53	108	32	93	112	80
Bestemmingsplan Moreeshof B (aangepaste aanwezigheidspercentages horeca)						
84	84	113	32	101	107	103
Rialto Variant 1 + Bestemmingsplan Moreeshof A						
82	110	161	56	184	162	126
Rialto Variant 1 + Bestemmingsplan Moreeshof B						
119	141	166	56	192	157	149
Rialto Variant 2 + Bestemmingsplan Moreeshof A						
83	113	162	57	189	163	127
Rialto Variant 2 + Bestemmingsplan Moreeshof B						
120	144	167	57	197	158	150
Stichting Plan Lieshout + Bestemmingsplan Moreeshof A						
60	73	152	52	123	157	107
Stichting Plan Lieshout + Bestemmingsplan Moreeshof B						
97	104	157	52	131	152	130

Figuur 5.1: Theoretische parkeervraag centrumgebied

Te realiseren parkeerplaatsen Moreeshof

Binnen het Moreeshof worden 10 parkeerplaatsen gereserveerd voor de te realiseren appartementen in het pand Heuvel 2. Dit zorgt voor een afname van de openbare parkeerplaatsen binnen het gebied, maar ook voor een lagere behoefte aan openbare parkeerplaatsen.

De volledige berekening voor de situatie met deze gereserveerde parkeerplaatsen is opgenomen in bijlage 3. De theoretische parkeervraag vanuit het Moreeshof op de maatgevende momenten voor de mogelijke combinaties met de ontwikkelvarianten voor de noordoostzijde van de Heuvel is als volgt. Daar bij is als uitgangspunt gehanteerd dat de 8 door de initiatiefnemer aan te leggen (en in stand te houden) parkeerplaatsen, zoals beschreven in paragraaf 4.5.2., openbare parkeerplaatsen zijn:

- Moreeshof A
  - 99 parkeerplaatsen de werkdagavond (Rialto)
  - 104 parkeerplaatsen op zaterdagavond (Stichting Plan Lieshout)
- Moreeshof B
  - 104 parkeerplaatsen op de werkdagavond (Stichting Plan Lieshout)
  - 99 parkeerplaatsen op de zaterdagavond (Rialto)

Na realisatie van de 10 gereserveerde parkeerplaatsen zijn er binnen het plangebied van het bestemmingsplan Moreeshof 69 openbare parkeerplaatsen gelegen:

- Heuvel zuidzijde: 10 parkeerplaatsen;
- Burg. van den Heuvelstraat: 9 parkeerplaatsen;
- Moreeshof: 20 parkeerplaatsen (+10 gereserveerde plekken);
- Parkeerterrein Moreeshof: 30 parkeerplaatsen.

Om de parkeerbalans sluitend te maken dienen er extra openbare parkeerplaatsen gerealiseerd te worden:

Rialto
Minimaal 30 parkeerplaatsen (99 – 69). Dit is ongeacht de keuze voor Moreeshof A of B.

Stichting Plan Lieshout
Minimaal 35 parkeerplaatsen (104 – 69), ongeacht de keuze voor Moreeshof A of B.

Een uitbreiding van het bestaande parkeerterrein aan het Moreeshof in zuidelijke richting ligt het meest voor de hand. Deze locatie ligt binnen acceptabele loopafstand van alle functies binnen het plangebied Moreeshof en door de uitbreiding ontstaat er één centrale parkeerlocatie. Het betreffende perceel is onderdeel van de achtertuin van het adres Burgemeester van den Heuvelstraat 10. Gemeente Laarbeek is hierover in gesprek met de eigenaar van het perceel. In figuur 5.2 is de locatie van de mogelijke uitbreiding weergegeven.



Figuur 5.2: Mogelijke uitbreiding parkeerterrein Moreeshof

Gemeente Laarbeek heeft een eerste schets laten maken voor een uitbreiding van het bestaande parkeerterrein Moreeshof (Bovengrondse situatie Moreeshof, d.d. 23-04-2021), uitgaande van de aankoop van de aan het bestaande terrein grenzende stuk grond achter Burgemeester van den Heuvelstraat 10. Op het terrein is de realisatie van 34 parkeerplaatsen mogelijk. Vanaf het bestaande parkeerterrein moet een doorgang naar het nieuwe terrein gemaakt worden. Dit gaat ten kosten van 3 parkeerplaatsen. Per saldo kunnen 31 plaatsen worden toegevoegd aan het openbare areaal.

5.2 Aanbevelingen

Op basis van het uitgevoerde onderzoek worden de volgende aanbevelingen gedaan:

Ontwikkeling noordoostzijde Heuvel

- Uitgangspunt moet zijn dat de ontwikkeling aan de noordoostzijde van de Heuvel voorziet in de eigen parkeerbehoefte. Dit om ervoor te zorgen dat de voorzieningen bereikbaar blijven, er een aantrekkelijk centrum ontstaat en er geen overlast ontstaat in de omliggende straten. De ontwikkelaar van het uiteindelijke plan dient dan ook een parkeereis opgelegd te worden overeenkomstig de scenario's zoals beschreven in paragraaf 4.2 tot en met 4.4.

Moreeshof

- Toepassen van de aangepaste aanwezigheidspercentages voor horeca, zoals beschreven in paragraaf 4.5.4. Dit sluit beter aan bij de werkelijke parkeervraag vanuit het Brouwerijcafé.
- Uitbreiden van het bestaande parkeerterrein aan het Moreeshof, op basis van de uiteindelijke variant voor de ontwikkeling aan de noordoostzijde van de Heuvel;
- Afspraken maken met bedrijven en instanties binnen het plangebied Moreeshof over het stimuleren van het gebruik van het parkeerterrein Moreeshof door hun medewerkers en bezoekers;
- Realiseren van goede aanduidingen van en bewegwijzering naar de parkeerlocaties.

Bijlage 1 - Resultaten parkeeronderzoek okt/nov 2018

Parkeersectie		Cap.	Registratiemoment							
Nr.	Straatnaam		17.00	17.30	18.00	18.30	19.00	19.30	20.00	20.30
1	Heuvel (noord)	11	73%	55%	73%	27%	45%	45%	55%	55%
2	Heuvel (zuid)	10	90%	10%	0%	0%	0%	0%	0%	20%
3	Heuvel (west)	11	45%	36%	27%	27%	9%	9%	27%	27%
4	Terrein Bavaria	32	94%	47%	38%	34%	38%	34%	34%	44%
5	Burg. van den Heuvelstraat	9	89%	44%	44%	44%	56%	56%	67%	78%
6	Moreeshof	28	93%	61%	61%	57%	61%	61%	46%	61%
7	Moreeshof	30	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
8	Ribbiusstraat	1	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
9	De Klumper	9	56%	56%	44%	56%	56%	56%	44%	44%
10	Dorpsstraat	32	66%	63%	75%	63%	41%	47%	47%	34%
11	Molenstraat	10	10%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
12	Martien Coppensstraat	12	17%	42%	33%	42%	33%	42%	67%	75%
TOTAAL		**195**	**59%**	**39%**	**39%**	**34%**	**32%**	**33%**	**34%**	**37%**
TOTAAL (exlusief sectie 7)		**165**	**70%**	**47%**	**46%**	**41%**	**38%**	**39%**	**40%**	**44%**

Parkeerdruk vrijdag 26 oktober 2018

Parkeersectie		Cap.	Registratiemoment							
Nr.	Straatnaam		17.00	17.30	18.00	18.30	19.00	19.30	20.00	20.30
1	Heuvel (noord)	11	3	5	3	8	6	6	5	5
2	Heuvel (zuid)	10	1	9	10	10	10	10	10	8
3	Heuvel (west)	11	6	7	8	8	10	10	8	8
4	Terrein Bavaria	32	2	17	20	21	20	21	21	18
5	Burg. van den Heuvelstraat	9	1	5	5	5	4	4	3	2
6	Moreeshof	28	2	11	11	12	11	11	15	11
7	Moreeshof	30	30	30	30	30	30	30	30	30
8	Ribbiusstraat	1	0	1	1	1	1	1	1	1
9	De Klumper	9	4	4	5	4	4	4	5	5
10	Dorpsstraat	32	11	12	8	12	19	17	17	21
11	Molenstraat	10	9	10	10	10	10	10	10	10
12	Martien Coppensstraat	12	10	7	8	7	8	7	4	3
TOTAAL		**195**	**79**	**118**	**119**	**128**	**133**	**131**	**129**	**122**
TOTAAL (exlusief sectie 7)		**165**	**49**	**88**	**89**	**98**	**103**	**101**	**99**	**92**

Vrije parkeerplaatsen vrijdag 26 oktober 2018

Parkeersectie		Cap.	Registratiemoment			
Nr.	Straatnaam		21.00	21.30	22.00	22.30
1	Heuvel (noord)	11	91%	91%	91%	55%
2	Heuvel (zuid)	10	70%	70%	70%	60%
3	Heuvel (west)	11	9%	9%	18%	18%
4	Terrein Bavaria	32	63%	66%	63%	59%
5	Burg. van den Heuvelstraat	9	67%	67%	44%	33%
6	Moreeshof	28	61%	57%	57%	57%
7	Moreeshof	30	0%	0%	0%	0%
8	Ribbiusstraat	1	100%	100%	0%	0%
9	De Klumper	9	56%	56%	56%	56%
10	Dorpsstraat	32	31%	34%	41%	31%
11	Molenstraat	10	10%	10%	0%	0%
12	Martien Coppensstraat	12	67%	67%	67%	67%
TOTAAL		**195**	**44%**	**45%**	**44%**	**38%**
TOTAAL (exlusief sectie 7)		**165**	**52%**	**53%**	**52%**	**45%**

Parkeerdruk zaterdag 27 oktober 2018

Parkeersectie		Cap.	Registratiemoment			
Nr.	Straatnaam		21.00	21.30	22.00	22.30
1	Heuvel (noord)	11	1	1	1	5
2	Heuvel (zuid)	10	3	3	3	4
3	Heuvel (west)	11	10	10	9	9
4	Terrein Bavaria	32	12	11	12	13
5	Burg. van den Heuvelstraat	9	3	3	5	6
6	Moreeshof	28	11	12	12	12
7	Moreeshof	30	30	30	30	30
8	Ribbiusstraat	1	0	0	1	1
9	De Klumper	9	4	4	4	4
10	Dorpsstraat	32	22	21	19	22
11	Molenstraat	10	9	9	10	10
12	Martien Coppensstraat	12	4	4	4	4
TOTAAL		**195**	**109**	**108**	**110**	**120**
TOTAAL (exlusief sectie 7)		**165**	**79**	**78**	**80**	**90**

Vrije parkeerplaatsen zaterdag 27 oktober 2018

Parkeersectie		Cap.	Registratiemoment								
Nr.	Straatnaam		8.30	9.00	9.30	10.00	10.30	11.00	11.30	12.00	12.30
1	Heuvel (noord)	3	33%	100%	33%	33%	67%	33%	33%	67%	67%
2	Heuvel (zuid)	10	40%	70%	80%	80%	90%	90%	80%	90%	70%
3	Heuvel (west)	11	36%	36%	36%	36%	27%	36%	36%	36%	36%
4	Terrein Bavaria	32	28%	38%	47%	47%	47%	41%	47%	44%	41%
5	Burg. van den Heuvelstraat	9	11%	0%	0%	0%	11%	11%	22%	56%	56%
6	Moreeshof	28	36%	39%	50%	64%	54%	64%	61%	57%	54%
7	Moreeshof	30	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
8	Ribbiusstraat	1	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
9	De Klumper	9	44%	89%	100%	100%	89%	89%	67%	67%	67%
10	Dorpsstraat	32	16%	19%	22%	31%	41%	44%	50%	34%	38%
11	Molenstraat	10	0%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	0%
12	Martien Coppensstraat	12	33%	50%	50%	42%	25%	50%	42%	50%	50%
TOTAAL		**187**	**22%**	**31%**	**35%**	**38%**	**37%**	**40%**	**40%**	**40%**	**37%**
TOTAAL (exlusief sectie 7)		**157**	**27%**	**37%**	**41%**	**45%**	**45%**	**48%**	**48%**	**47%**	**45%**

Parkeerdruk dinsdag 30 oktober 2018

Parkeersectie		Cap.	Registratiemoment								
Nr.	Straatnaam		8.30	9.00	9.30	10.00	10.30	11.00	11.30	12.00	12.30
1	Heuvel (noord)	3	2	0	2	2	1	2	2	1	1
2	Heuvel (zuid)	10	6	3	2	2	1	1	2	1	3
3	Heuvel (west)	11	7	7	7	7	8	7	7	7	7
4	Terrein Bavaria	32	23	20	17	17	17	19	17	18	19
5	Burg. van den Heuvelstraat	9	8	9	9	9	8	8	7	4	4
6	Moreeshof	28	18	17	14	10	13	10	11	12	13
7	Moreeshof	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
8	Ribbiusstraat	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
9	De Klumper	9	5	1	0	0	1	1	3	3	3
10	Dorpsstraat	32	27	26	25	22	19	18	16	21	20
11	Molenstraat	10	10	9	9	9	9	9	9	9	10
12	Martien Coppensstraat	12	8	6		7	9	6	7	6	6
TOTAAL		**187**	**145**	**129**	**116**	**116**	**117**	**112**	**112**	**113**	**117**
TOTAAL (exlusief sectie 7)		**157**	**115**	**99**	**86**	**86**	**87**	**82**	**82**	**83**	**87**

Vrije parkeerplaatsen dinsdag 30 oktober 2018

Parkeersectie		Cap.	Registratiemoment						
Nr.	Straatnaam		11.00	11.30	12.00	12.30	13.00	13.30	14.00
1	Heuvel (noord)	11	9%	9%	0%	0%	9%	0%	0%
2	Heuvel (zuid)	10	10%	10%	10%	10%	20%	20%	40%
3	Heuvel (west)	11	18%	36%	36%	36%	27%	18%	18%
4	Terrein Bavaria	32	38%	38%	47%	44%	41%	50%	56%
5	Burg. van den Heuvelstraat	9	11%	22%	0%	0%	22%	22%	56%
6	Moreeshof	28	43%	43%	50%	43%	50%	57%	61%
7	Moreeshof	30	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
8	Ribbiusstraat	1	0%	0%	0%	0%	0%	100%	0%
9	De Klumper	9	33%	22%	22%	22%	22%	44%	33%
10	Dorpsstraat	32	59%	59%	50%	50%	53%	53%	47%
11	Molenstraat	10	0%	20%	10%	20%	10%	10%	10%
12	Martien Coppensstraat	12	25%	17%	25%	33%	17%	25%	25%
TOTAAL		**195**	**28%**	**29%**	**29%**	**28%**	**29%**	**33%**	**35%**
TOTAAL (exlusief sectie 7)		**165**	**33%**	**35%**	**34%**	**33%**	**35%**	**39%**	**41%**

Parkeerdruk zaterdag 3 november 2018

Parkeersectie		Cap.	Registratiemoment						
Nr.	Straatnaam		11.00	11.30	12.00	12.30	13.00	13.30	14.00
1	Heuvel (noord)	11	10	10	11	11	10	11	11
2	Heuvel (zuid)	10	9	9	9	9	8	8	6
3	Heuvel (west)	11	9	7	7	7	8	9	9
4	Terrein Bavaria	32	20	20	17	18	19	16	14
5	Burg. van den Heuvelstraat	9	8	7	9	9	7	7	4
6	Moreeshof	28	16	16	14	16	14	12	11
7	Moreeshof	30	30	30	30	30	30	30	30
8	Ribbiusstraat	1	1	1	1	1	1	0	1
9	De Klumper	9	6	7	7	7	7	5	6
10	Dorpsstraat	32	13	13	16	16	15	15	17
11	Molenstraat	10	10	8	9	8	9	9	9
12	Martien Coppensstraat	12	9	10	9	8	10	9	9
TOTAAL		**195**	**141**	**138**	**139**	**140**	**138**	**131**	**127**
TOTAAL (exlusief sectie 7)		**165**	**111**	**108**	**109**	**110**	**108**	**101**	**97**

Vrije parkeerplaatsen zaterdag 3 november 2018

Parkeersectie		Cap.	Registratiemoment														
Nr.	Straatnaam		15.00	15.30	16.00	16.30	17.00	17.30	18.00	18.30	19.00	19.30	20.00	20.30	21.00	21.30	22.00
1	Heuvel (noord)	11	91%	91%	82%	91%	45%	45%	45%	45%	27%	27%	27%	45%	45%	27%	18%
2	Heuvel (zuid)	10	80%	80%	70%	80%	30%	40%	20%	20%	30%	20%	20%	20%	20%	20%	20%
3	Heuvel (west)	11	55%	55%	36%	45%	55%	36%	36%	36%	45%	45%	45%	36%	36%	36%	36%
4	Terrein Bavaria	32	59%	63%	63%	56%	44%	44%	44%	44%	47%	53%	50%	53%	53%	53%	53%
5	Burg. van den Heuvelstraat	9	89%	89%	89%	78%	33%	44%	56%	56%	56%	56%	56%	56%	67%	44%	44%
6	Moreeshof	28	79%	79%	79%	71%	64%	61%	61%	61%	32%	32%	32%	25%	25%	25%	25%
7	Moreeshof	30	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
8	Ribbiusstraat	1	200%	100%	100%	200%	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
9	De Klumper	9	44%	33%	33%	33%	44%	44%	44%	0%	44%	44%	44%	33%	44%	44%	33%
10	Dorpsstraat	32	81%	59%	53%	50%	41%	41%	53%	59%	44%	38%	44%	44%	41%	22%	22%
11	Molenstraat	10	40%	40%	20%	20%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
12	Martien Coppensstraat	12	25%	17%	8%	17%	17%	17%	17%	17%	42%	33%	42%	42%	25%	33%	25%
TOTAAL		**195**	**57%**	**53%**	**48%**	**48%**	**35%**	**35%**	**36%**	**35%**	**32%**	**31%**	**32%**	**32%**	**31%**	**27%**	**25%**
TOTAAL (exlusief sectie 7)		**165**	**68%**	**62%**	**57%**	**56%**	**42%**	**41%**	**42%**	**41%**	**38%**	**37%**	**38%**	**38%**	**37%**	**32%**	**30%**

Parkeerdruk vrijdag 30 november 2018

Parkeersectie		Cap.	Registratiemoment														
Nr.	Straatnaam		15.00	15.30	16.00	16.30	17.00	17.30	18.00	18.30	19.00	19.30	20.00	20.30	21.00	21.30	22.00
1	Heuvel (noord)	11	1	1	2	1	6	6	6	6	8	8	8	6	6	8	9
2	Heuvel (zuid)	10	2	2	3	2	7	6	8	8	7	8	8	8	8	8	8
3	Heuvel (west)	11	5	5	7	6	5	7	7	7	6	6	6	7	7	7	7
4	Terrein Bavaria	32	13	12	12	14	18	18	18	18	17	15	16	15	15	15	15
5	Burg. van den Heuvelstraat	9	1	1	1	2	6	5	4	4	4	4	4	4	3	5	5
6	Moreeshof	28	6	6	6	8	10	11	11	11	19	19	19	21	21	21	21
7	Moreeshof	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
8	Ribbiusstraat	1	-1	0	0	-1	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1
9	De Klumper	9	5	6	6	6	5	5	5	9	5	5	5	6	5	5	6
10	Dorpsstraat	32	6	13	15	16	19	19	15	13	18	20	18	18	19	25	25
11	Molenstraat	10	6	6	8	8	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
12	Martien Coppensstraat	12	9	10	11	10	10	10	10	10	7	8	7	7	9	8	9
TOTAAL		**195**	**83**	**92**	**101**	**102**	**126**	**127**	**125**	**127**	**132**	**134**	**132**	**133**	**134**	**143**	**146**
TOTAAL (exlusief sectie 7)		**165**	**53**	**62**	**71**	**72**	**96**	**97**	**95**	**97**	**102**	**104**	**102**	**103**	**104**	**113**	**116**

Vrije parkeerplaatsen vrijdag 30 november 2018

Bijlage 2 - Berekening theoretische parkeerbehoefte

Rialto voorkeursvariant 1

Hoofdgroep / categorie	Parkeernorm p.p.	eenheid	Aantal / hoeveelheid	Parkeervraag Theoretisch maximum	Op basis van dubbelgebruik Werkdag- ochtend	Werkdag- middag	Werkdag- avond	Werkdag- nacht	Zaterdag- middag	Zaterdag- avond	Zondag- middag
Wonen (bewoners)					*50%*	*50%*	*90%*	*100%*	*60%*	*80%*	*70%*
Koop, etage, goedkoop	1 /	woning	13	13,0	6,5	6,5	11,7	13,0	7,8	10,4	9,1
Koop, etage, midden	1,1 /	woning	7	7,7	3,9	3,9	6,9	7,7	4,6	6,2	5,4
Koop, etage, duur	1,3 /	woning	2	2,6	1,3	1,3	2,3	2,6	1,6	2,1	1,8
Wonen (bezoekers)					*10%*	*20%*	*80%*	*0%*	*60%*	*100%*	*70%*
Koop, etage	0,3 /	woning	22	6,6	0,7	1,3	5,3	0,0	4,0	6,6	4,6
Winkels					*30%*	*60%*	*10%*	*0%*	*100%*	*0%*	*0%*
Buurt- en dorpscentrum	3,3 /	100 m² bvo	340	11,2	3,4	6,7	1,1	0,0	11,2	0,0	0,0
Supermarkt					*30%*	*60%*	*40%*	*0%*	*100%*	*40%*	*40%*
Fullservice supermarkt	3,85 /	100 m² bvo	1600	61,6	18,5	37,0	24,6	0,0	61,6	24,6	24,6
			Totaal	**103**	**35**	**57**	**53**	**24**	**91**	**50**	**46**

Rialto voorkeursvariant 2

Hoofdgroep / categorie	Parkeernorm p.p.	eenheid	Aantal / hoeveelheid	Parkeervraag Theoretisch maximum	Op basis van dubbelgebruik Werkdag- ochtend	Werkdag- middag	Werkdag- avond	Werkdag- nacht	Zaterdag- middag	Zaterdag- avond	Zondag- middag
Wonen (bewoners)					*50%*	*50%*	*90%*	*100%*	*60%*	*80%*	*70%*
Koop, etage, goedkoop	1 /	woning	14	14,0	7,0	7,0	12,6	14,0	8,4	11,2	9,8
Koop, etage, midden	1,1 /	woning	7	7,7	3,9	3,9	6,9	7,7	4,6	6,2	5,4
Koop, etage, duur	1,3 /	woning	2	2,6	1,3	1,3	2,3	2,6	1,6	2,1	1,8
Wonen (bezoekers)					*10%*	*20%*	*80%*	*0%*	*60%*	*100%*	*70%*
Koop, etage	0,3 /	woning	23	6,9	0,7	1,4	5,5	0,0	4,1	6,9	4,8
Winkels					*30%*	*60%*	*10%*	*0%*	*100%*	*0%*	*0%*
Buurt- en dorpscentrum	3,3 /	100 m² bvo	460	15,2	4,6	9,1	1,5	0,0	15,2	0,0	0,0
Supermarkt					*30%*	*60%*	*40%*	*0%*	*100%*	*40%*	*40%*
Fullservice supermarkt	3,85 /	100 m² bvo	1600	61,6	18,5	37,0	24,6	0,0	61,6	24,6	24,6
			Totaal	**108**	**36**	**60**	**54**	**25**	**96**	**51**	**47**

Stichting Plan Lieshout

Hoofdgroep / categorie	Parkeernorm p.p.	eenheid	Aantal / hoeveelheid	Parkeervraag Theoretisch maximum	Op basis van dubbelgebruik Werkdag- ochtend	Werkdag- middag	Werkdag- avond	Werkdag- nacht	Zaterdag- middag	Zaterdag- avond	Zondag- middag
Wonen (bewoners)					*50%*	*50%*	*90%*	*100%*	*60%*	*80%*	*70%*
Koop, etage, goedkoop appartement	1 /	woning	8	8,0	4,0	4,0	7,2	8,0	4,8	6,4	5,6
Koop, etage, goedkoop patio's	1 /	woning	2	2,0	1,0	1,0	1,8	2,0	1,2	1,6	1,4
Koop, etage, midden appartement	1,1 /	woning	4	4,4	2,2	2,2	4,0	4,4	2,6	3,5	3,1
Koop, etage, midden patio's	1,1 /	woning	2	2,2	1,1	1,1	2,0	2,2	1,3	1,8	1,5
Koop, etage, duur appartement	1,3 /	woning	1	1,3	0,7	0,7	1,2	1,3	0,8	1,0	0,9
Koop, etage, duur patio's	1,3 /	woning	1	1,3	0,7	0,7	1,2	1,3	0,8	1,0	0,9
Wonen (bezoekers)					*10%*	*20%*	*80%*	*0%*	*60%*	*100%*	*70%*
Koop, etage	0,3 /	woning	18	5	0,5	1,1	4,3	0,0	3,2	5,4	3,8
Winkels					*30%*	*60%*	*10%*	*0%*	*100%*	*0%*	*0%*
Buurt- en dorpscentrum	3,3 /	100 m² bvo	150	5,0	1,5	3,0	0,5	0,0	5,0	0,0	0,0
Horeca					*5%*	*25%*	*90%*	*0%*	*40%*	*100%*	*40%*
Café/bar/cafetaria	6 /	100 m² bvo	400	24	1,2	6,0	21,6	0,0	9,6	24,0	9,6
			Totaal	**54**	**13**	**20**	**44**	**20**	**30**	**45**	**27**

Bijlage 3 - Berekening theoretische parkeerbehoefte Moreeshof

Hoofdgroep / categorie	Parkeernorm p.p.	eenheid	Aantal / hoeveelheid	Parkeervraag							
				Theoretisch maximum	Op basis van dubbelgebruik						
					Werkdag-				Zaterdag-		Zondag-
					ochtend	middag	avond	nacht	middag	avond	middag
Wonen											
(bewoners)					*50%*	*50%*	*90%*	*100%*	*60%*	*80%*	*70%*
Koop, twee-onder-een-kap	1,4 /	woning	2	2,8	1,4	1,4	2,5	2,8	1,7	2,2	2,0
Koop, appartement duur	1,3 /	woning	1	1,3	0,7	0,7	1,2	1,3	0,8	1,0	0,9
Huur, appartement duur	1,1 /	woning	9	9,9	5,0	5,0	8,9	9,9	5,9	7,9	6,9
Patiowoningen	1,2 /	woning	2	2,4	1,2	1,2	2,2	2,4	1,4	1,9	1,7
Appartementen	0,95 /	woning	4	3,8	1,9	1,9	3,4	3,8	2,3	3,0	2,7
(bezoekers)					*10%*	*20%*	*80%*	*0%*	*60%*	*100%*	*70%*
Koop, twee-onder-een-kap	0,3 /	woning	2	0,6	0,1	0,1	0,5	0,0	0,4	0,6	0,4
Koop, appartement duur	0,3 /	woning	1	0,3	0,0	0,1	0,2	0,0	0,2	0,3	0,2
Huur, appartement duur	0,3 /	woning	9	2,7	0,3	0,5	2,2	0,0	1,6	2,7	1,9
Patiowoningen	0,3 /	woning	2	0,6	0,1	0,1	0,5	0,0	0,4	0,6	0,4
Appartementen	0,3 /	woning	4	1,2	0,1	0,2	1,0	0,0	0,7	1,2	0,8
					50%	*50%*	*100%*	*25%*	*100%*	*100%*	*100%*
Serviceflat / aanleunwoning (woningen ORO)	1,05 /	woning	24	25,2	12,6	12,6	25,2	6,3	25,2	25,2	25,2
Zorg					*50%*	*50%*	*100%*	*25%*	*100%*	*100%*	*100%*
Verpleeg- en verzorgingstehuis (Heuvel 1)	0,6 /	wooneenheid	18	10,8	5,4	5,4	10,8	2,7	10,8	10,8	10,8
Horeca					*30%*	*40%*	*90%*	*0%*	*75%*	*100%*	*45%*
café/bar/cafetaria	6 /	100 m² bvo	870	52,2	15,7	20,9	47,0	0,0	39,2	52,2	23,5
					100%	*100%*	*100%*	*100%*	*100%*	*100%*	*100%*
B&B	1 /	kamer	2	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Zakelijke dienstverl.					*100%*	*100%*	*5%*	*0%*	*0%*	*0%*	*0%*
Commerciële dienstverl. (makelaarskantoor)	2,45 /	100 m² bvo	25	0,6	0,6	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			Totaal	**117**	**47**	**53**	**108**	**32**	**93**	**112**	**80**

Parkeerbehoefte MOREESHOF A zonder gereserveerde parkeerplaatsen voor appartementen Heuvel 2

Hoofdgroep / categorie	Parkeernorm p.p.	eenheid	Aantal / hoeveelheid	Parkeervraag							
				Theoretisch maximum	Op basis van dubbelgebruik						
					Werkdag-				Zaterdag-		Zondag-
					ochtend	middag	avond	nacht	middag	avond	middag
Wonen											
(bewoners)					*50%*	*50%*	*90%*	*100%*	*60%*	*80%*	*70%*
Koop, twee-onder-een-kap	1,4 /	woning	2	2,8	1,4	1,4	2,5	2,8	1,7	2,2	2,0
Koop, appartement duur	0,3 /	woning	1	0,3	0,2	0,2	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2
Huur, appartement duur	0,1 /	woning	9	0,9	0,5	0,5	0,8	0,9	0,5	0,7	0,6
Patiowoningen	1,2 /	woning	2	2,4	1,2	1,2	2,2	2,4	1,4	1,9	1,7
Appartementen	0,95 /	woning	4	3,8	1,9	1,9	3,4	3,8	2,3	3,0	2,7
(bezoekers)					*10%*	*20%*	*80%*	*0%*	*60%*	*100%*	*70%*
Koop, twee-onder-een-kap	0,3 /	woning	2	0,6	0,1	0,1	0,5	0,0	0,4	0,6	0,4
Koop, appartement duur	0,3 /	woning	1	0,3	0,0	0,1	0,2	0,0	0,2	0,3	0,2
Huur, appartement duur	0,3 /	woning	9	2,7	0,3	0,5	2,2	0,0	1,6	2,7	1,9
Patiowoningen	0,3 /	woning	2	0,6	0,1	0,1	0,5	0,0	0,4	0,6	0,4
Appartementen	0,3 /	woning	4	1,2	0,1	0,2	1,0	0,0	0,7	1,2	0,8
					50%	*50%*	*100%*	*25%*	*100%*	*100%*	*100%*
Serviceflat / aanleunwoning (woningen ORO)	1,05 /	woning	24	25,2	12,6	12,6	25,2	6,3	25,2	25,2	25,2
Zorg					*50%*	*50%*	*100%*	*25%*	*100%*	*100%*	*100%*
Verpleeg- en verzorgingstehuis (Heuvel 1)	0,6 /	wooneenheid	18	10,8	5,4	5,4	10,8	2,7	10,8	10,8	10,8
Horeca					*30%*	*40%*	*90%*	*0%*	*75%*	*100%*	*45%*
café/bar/cafetaria	6 /	100 m² bvo	870	52,2	15,7	20,9	47,0	0,0	39,2	52,2	23,5
					100%	*100%*	*100%*	*100%*	*100%*	*100%*	*100%*
B&B	1 /	kamer	2	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Zakelijke dienstverl.					*100%*	*100%*	*5%*	*0%*	*0%*	*0%*	*0%*
Commerciële dienstverl. (makelaarskantoor)	2,45 /	100 m² bvo	25	0,6	0,6	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			Totaal	**107**	**42**	**48**	**99**	**22**	**87**	**104**	**73**

Parkeerbehoefte MOREESHOF A met gereserveerde parkeerplaatsen voor appartementen Heuvel 2

Hoofdgroep / categorie	Parkeernorm p.p.	eenheid	Aantal / hoeveelheid	Parkeervraag Theoretisch maximum	Op basis van dubbelgebruik Werkdag- ochtend	middag	avond	nacht	Zaterdag- middag	avond	Zondag- middag
Wonen											
(bewoners)					*50%*	*50%*	*90%*	*100%*	*60%*	*80%*	*70%*
Koop, twee-onder-een-kap	1,4 /	woning	2	2,8	1,4	1,4	2,5	2,8	1,7	2,2	2,0
Koop, appartement duur	1,3 /	woning	1	1,3	0,7	0,7	1,2	1,3	0,8	1,0	0,9
Huur, appartement duur	1,1 /	woning	9	9,9	5,0	5,0	8,9	9,9	5,9	7,9	6,9
Patiowoningen	1,2 /	woning	2	2,4	1,2	1,2	2,2	2,4	1,4	1,9	1,7
Appartementen	0,95 /	woning	4	3,8	1,9	1,9	3,4	3,8	2,3	3,0	2,7
(bezoekers)					*10%*	*20%*	*80%*	*0%*	*60%*	*100%*	*70%*
Koop, twee-onder-een-kap	0,3 /	woning	2	0,6	0,1	0,1	0,5	0,0	0,4	0,6	0,4
Koop, appartement duur	0,3 /	woning	1	0,3	0,0	0,1	0,2	0,0	0,2	0,3	0,2
Huur, appartement duur	0,3 /	woning	9	2,7	0,3	0,5	2,2	0,0	1,6	2,7	1,9
Patiowoningen	0,3 /	woning	2	0,6	0,1	0,1	0,5	0,0	0,4	0,6	0,4
Appartementen	0,3 /	woning	4	1,2	0,1	0,2	1,0	0,0	0,7	1,2	0,8
					50%	*50%*	*100%*	*25%*	*100%*	*100%*	*100%*
Serviceflat / aanleunwoning (woningen ORO)	1,05 /	woning	24	25,2	12,6	12,6	25,2	6,3	25,2	25,2	25,2
Zorg					*50%*	*50%*	*100%*	*25%*	*100%*	*100%*	*100%*
Verpleeg- en verzorgingstehuis (Heuvel 1)	0,6 /	wooneenheid	18	10,8	5,4	5,4	10,8	2,7	10,8	10,8	10,8
Horeca					*100%*	*100%*	*100%*	*0%*	*90%*	*90%*	*90%*
café/bar/cafetaria	6 /	100 m² bvo	870	52,2	52,2	52,2	52,2	0,0	47,0	47,0	47,0
					100%	*100%*	*100%*	*100%*	*100%*	*100%*	*100%*
B&B	1 /	kamer	2	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Zakelijke dienstverl.					*100%*	*100%*	*5%*	*0%*	*0%*	*0%*	*0%*
Commerciële dienstverl. (makelaarskantoor)	2,45 /	100 m² bvo	25	0,6	0,6	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			Totaal	**117**	**84**	**84**	**113**	**32**	**101**	**107**	**103**

Parkeerbehoefte MOREESHOF B zonder gereserveerde parkeerplaatsen voor appartementen Heuvel 2

Hoofdgroep / categorie	Parkeernorm p.p.	eenheid	Aantal / hoeveelheid	Parkeervraag Theoretisch maximum	Op basis van dubbelgebruik Werkdag- ochtend	middag	avond	nacht	Zaterdag- middag	avond	Zondag- middag
Wonen											
(bewoners)					*50%*	*50%*	*90%*	*100%*	*60%*	*80%*	*70%*
Koop, twee-onder-een-kap	1,4 /	woning	2	2,8	1,4	1,4	2,5	2,8	1,7	2,2	2,0
Koop, appartement duur	0,3 /	woning	1	0,3	0,2	0,2	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2
Huur, appartement duur	0,1 /	woning	9	0,9	0,5	0,5	0,8	0,9	0,5	0,7	0,6
Patiowoningen	1,2 /	woning	2	2,4	1,2	1,2	2,2	2,4	1,4	1,9	1,7
Appartementen	0,95 /	woning	4	3,8	1,9	1,9	3,4	3,8	2,3	3,0	2,7
(bezoekers)					*10%*	*20%*	*80%*	*0%*	*60%*	*100%*	*70%*
Koop, twee-onder-een-kap	0,3 /	woning	2	0,6	0,1	0,1	0,5	0,0	0,4	0,6	0,4
Koop, appartement duur	0,3 /	woning	1	0,3	0,0	0,1	0,2	0,0	0,2	0,3	0,2
Huur, appartement duur	0,3 /	woning	9	2,7	0,3	0,5	2,2	0,0	1,6	2,7	1,9
Patiowoningen	0,3 /	woning	2	0,6	0,1	0,1	0,5	0,0	0,4	0,6	0,4
Appartementen	0,3 /	woning	4	1,2	0,1	0,2	1,0	0,0	0,7	1,2	0,8
					50%	*50%*	*100%*	*25%*	*100%*	*100%*	*100%*
Serviceflat / aanleunwoning (woningen ORO)	1,05 /	woning	24	25,2	12,6	12,6	25,2	6,3	25,2	25,2	25,2
Zorg					*50%*	*50%*	*100%*	*25%*	*100%*	*100%*	*100%*
Verpleeg- en verzorgingstehuis (Heuvel 1)	0,6 /	wooneenheid	18	10,8	5,4	5,4	10,8	2,7	10,8	10,8	10,8
Horeca					*100%*	*100%*	*100%*	*0%*	*90%*	*90%*	*90%*
café/bar/cafetaria	6 /	100 m² bvo	870	52,2	52,2	52,2	52,2	0,0	47,0	47,0	47,0
					100%	*100%*	*100%*	*100%*	*100%*	*100%*	*100%*
B&B	1 /	kamer	2	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Zakelijke dienstverl.					*100%*	*100%*	*5%*	*0%*	*0%*	*0%*	*0%*
Commerciële dienstverl. (makelaarskantoor)	2,45 /	100 m² bvo	25	0,6	0,6	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			Totaal	**107**	**79**	**79**	**104**	**22**	**95**	**99**	**96**

Parkeerbehoefte MOREESHOF B met gereserveerde parkeerplaatsen voor appartementen Heuvel 2

Megaborn

techniek met beleid

bezoekadres

Steenweg 17b • 4181 AJ Waardenburg

Linie 608 • 7325 DZ Apeldoorn

Brieltjenspolder 28b • 4921 PJ Made

Hanzeweg 21 • 2803 MC Gouda

correspondentieadres

Postbus 56 • 4180 BB Waardenburg

contact

0418 654900

info@megaborn.com

www.megaborn.com

VERKEER INFRA MOBILITEIT