



Bijlage 7 bij raadsvoorstel De Nieuwe Korf

Aan	Leden van de raad
Cc	Griffie
Van	College
Datum	Oktober 2025
Status	Openbaar
Pagina's	2
Betreft	Bijlage 7 Parkeerbalans De Nieuwe Korf

Gevolgde methodiek:

1. Bepalen huidige parkeerdruk en eventueel aanwezige onder- of over capaciteit. Met een parkeerdrukmeting van de gehele Hamershof is gemeten hoeveel parkeercapaciteit in gebruik is en juist nog vrij is op diverse momenten door de week heen. Ook kan, door de parkeerdruk te meten in relatie tot de parkeerperiode (bijvoorbeeld in de avond en nacht, of tussen 9 en 17 uur) een goede inschatting gemaakt worden van het parkeermotief, waarbij een onderscheid mogelijk is tussen bewoners (parkeren vooral in de nacht), werkers (lang parkeren overdag) en bezoekers (kort parkeren).
2. Bepalen parkeernormen en bezettingsgraden per functie. Zowel voor de bestaande functies (die komen te vervallen) als de nieuw toe te voegen of te verplaatsen functies. Een voorbeeld van een parkeernorm is: 1,3 pp per woning vrije sector. Of: 5 pp per 100m² horeca. Met bezettingsgraden wordt rekening gehouden met fluctuaties door de dagdelen van de week heen. Zo is bezettingsgraad van woningen in de nacht 100% en op een doordeweekse ochtend 60%. Winkels en kantoren zitten 's nachts juist op 0%. Horeca krijgt op een doordeweekse ochtend een bezettingsgraad van 30% toegekend en op zaterdagavond 100%. We hebben de parkeercijfers gebaseerd op de kengetallen/richtlijnen van kennisinstituut CROW omdat Leusden (nog) geen vastgestelde parkeernormen heeft. Het CROW adviseert over de normen op basis van langjarig- en grootschalig onderzoek en maakt daarbij ook onderscheid naar het soort gebied. De normen worden regelmatig geactualiseerd. De Hamershof kwalificeert binnen de CROW-systematiek als 'centrum' binnen de categorie 'matig stedelijk' (hele kern Leusden).
3. Verwerken van de nu in het voorkeursmodel nieuw toe te voegen en juist te vervallen functies en daarmee de toe- of juist afname in parkeervraag als gevolg van het plan op de verschillende dagdelen in beeld brengen. Op basis daarvan het maatgevende dagdeel bepalen: het dagdeel met de hoogste parkeervraag. In de berekening is nu niet van 100%, maar 85% bezetting uitgegaan als maximum. De reden hiervoor is dat boven de 85% bezetting veel zoekverkeer ontstaat en dat de parkeerdruk als 'hoog' wordt ervaren, ook al zijn op dat moment nog 15% van alle parkeerplaatsen onbezet.
4. Uitrekenen hoeveel parkeerplaatsen in de nieuwe plansituatie minimaal noodzakelijk zijn om te voldoen aan de berekende vraag op het maatgevende moment. En dat vergelijken met de capaciteit na de uitvoering van het plan.

Uitkomsten

1. In januari 2025 is de bezetting gemeten in de hele Hamershof, maar voor project De Nieuwe Korf is alleen het gedeelte in en op acceptabele loopafstand van het plangebied in beschouwing genomen. Er is rekening gehouden met momenten waarop voorstellingen waren in theater De Tuin en competitiewedstrijden in sporthal De Korf en niet tijdens schoolvakanties gemeten. Het drukste moment bleek de zaterdagmiddag. Het op een na drukste moment was donderdagmiddag. Er is een restcapaciteit geconstateerd van 80 plaatsen in het onderzoeksgebied.
2. Bijna alle standaarden van de CROW zijn overgenomen. Voor sommige functies bestaat geen standaard. Voor de functie 'cultuureducatie' (muziekschool) is daarom uitgegaan van de normen voor 'theater'. Voor 'bibliotheek' is maatwerk toegepast op basis van huidige openingstijden. De bezettingsgraad is op 0% gezet op de tijden dat de



bibliotheek nu gesloten is. De multifunctionele zaal/gymzaal is op 0% gezet. Immers schoolklassen die gaan gymmen veroorzaken geen autobewegingen. Het multifunctionele gebruik van deze hal op de zaterdagmiddag moet dan wel beperkt blijven tot activiteiten die weinig tot geen extra parkeerbelasting genereren.

3. Ook in de nieuwe situatie (sloop + nieuwbouwplannen verwerkt in de balans) bleek de zaterdagmiddag het maatgevende moment.

4. In de nieuwe situatie zijn met het nu voorliggende programma en uitgangspunten 4 pp minder nodig dan in de huidige situatie. Het wegvallen van de sporthal (100% bezetting op de zaterdagmiddag) maakt het toevoegen van flink wat woningen mogelijk. Het benutten van de parkeerplaats aan de zuidzijde voor woningbouw (61 plaatsen) moet dus wel gecompenseerd worden met minimaal $(61 - 4 =) 57$ nieuwe parkeerplaatsen om een negatieve parkeerbalans te voorkomen.

Conclusie

Uit de berekening blijkt dat de maatgevende parkeervraag (tijdens het drukste moment, de zaterdagmiddag) van de ontwikkeling De Nieuwe Korf 142 parkeerplaatsen is. In het openbaar gebied is de vraag vastgesteld op basis van het parkeeronderzoek op 343 parkeerplaatsen. Deze 343 is gemeten waarin de huidige Korf activiteiten had. De parkeerbehoefte op zaterdagmiddag van de huidige Korf is op basis van de kengetallen vastgesteld op 66 parkeerplaatsen. De totale parkeervraag is daarmee 419 ($142 + 343 - 66 = 419$) parkeerplaatsen op de zaterdagmiddag. Er is een beschikbaar aanbod van 423 openbare parkeerplaatsen aanwezig. Daarmee is de parkeerbalans positief met een positief saldo van + 4 parkeerplaatsen, ervan uitgaande dat alle nu openbare parkeerplaatsen ook na de herontwikkeling weer terugkomen in de nieuwe situatie.

Correctie 3 oktober 2025:

De parkeerbalans is na aanleveren van het raadsvoorstel nog technisch gecorrigeerd. In de vorige versie van dit document stond dat na doorrekening van het te vervallen en nieuw te bouwen programma op het drukste en daarmee maatgevende moment een restcapaciteit van 13 was. Na correctie zijn dat 4 parkeerplaatsen. In deze versie van de toelichting is dat gecorrigeerd. De correctie heeft geen consequenties voor de beslispunten, argumenten of uitvoerbaarheid van het raadsvoorstel.