



# INTEGRAAL RUIMTELIJK PLAN CENTRUM OOSTBURG

MET PARKEERONDERZOEK EN MASSASTUDIES  
GEMEENTE SLUIS



**SpellerCo Meerding**

*Ruimtelijke visies, planning en inrichting*



**GEMEENTE SLUIS**

Waalre 8 mei 2006

**CONCEPT EINDTEKST**



**Gemeente Sluis**

Raadhuisplein 1  
Postbus 27  
4500 AA Oostburg  
telefoon 0117 457 000  
email info@gemeentesluis.nl

*Dhr. M. de Paauw  
Dhr. W. van der Houwen  
Mevr. B. Potters*

**Woongied Zeeuws-Vlaanderen**

Communicatielaan 2  
Postbus 269  
4530 AB Terneuzen  
telefoon 0115 636 000

*Dhr. R. de Ridder*

**Van der Poel**

Hughersluys 31  
Postbus 116  
4530 AC Terneuzen  
telefoon 0115 677 500

*Dhr. R. van Pamelen*

**SpellerCo Meerding**

K.L.H. van der Puttlaan 12  
Postbus 50  
5580 AB Waalre  
telefoon 040 221 577 79  
email scm@iae.nl

*Mevr. Ir. A.M.J. Meerding bns / bi  
Dhr. A. Groenewolt  
Dhr. N. de Graaf*





# INTEGRAAL RUIMTELIJK PLAN CENTRUM OOSTBURG

MET PARKEERONDERZOEK EN MASSASTUDIES  
GEMEENTE SLUIS

## PROJECTGEGEVENS

*Projectnummer :* 2005-05-A004  
*Datum oplevering:* 6 februari 2006 concept rapportage  
16 februari 2006 1e concept eindrapportage  
8 mei 2006 2e concept eindrapportage  
*Auteur:* ir. A.M.J. Meering, SpellerCo Meering bnt, bns, bi





**SpellerCo Meerding**

*Ruimtelijke visies, planning en inrichting*



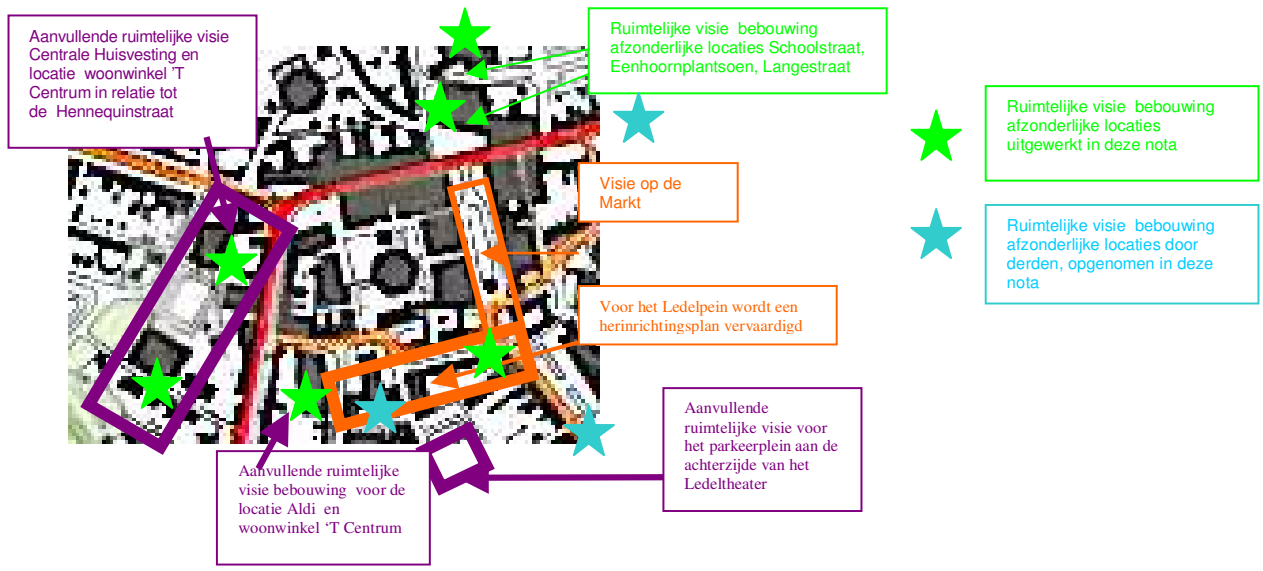
INTEGRAAL RUIMTELIJK PLAN CENTRUM OOSTBURG

# INHOUD



<b>1 INLEIDING</b>	<b>7</b>
1.1 Inleiding	7
1.2 Doel	7
1.3 Inhoud	7
<b>2 BEREIKBAARHEID EN PARKEREN</b>	<b>9</b>
2.1 Inleiding	9
2.2 Bereikbaarheid en parkeren	9
2.3 Duurzaam Veilig beleid en huidige knelpunten	9
2.4 De parkeertelling 2005	11
2.5 Het parkeeronderzoek 2006	11
2.6 Conclusies	17
2.7 Knelpunten samengevat	17
<b>3 RUIMTELIJKE RANDVOORWAARDEN</b>	<b>19</b>
3.1 Uitvoeringsprogramma woningbouw 2005-2015 Oostburg	19
3.2 De Welstandsnota	21
<b>4 UITWERKING CENTRUMONTWIKKELINGEN</b>	<b>23</b>
4.1 Herontwikkeling en herstructurering	23
4.1.1 Schoolstraat en Eenhoornplantsoen	25
4.1.2 Langestraat	35
4.1.3 Burgemeester Callenfelstraat	39
4.1.4 Hennequinstraat	43
4.1.5 Centrale Huisvesting	47
4.1.6 De Burght	51
4.1.7 Schouwburgplein	53
4.1.8 Brouwerijstraat 41	55
4.1.9 Locatie van de Lidl	57
4.1.10 Aanleg parkeerplaats Baljuw Veltersweg	59
4.2 Ruimtelijke inrichting Markt en Ledelplein	61
4.2.1 Inrichtingsvisie Markt en Ledelplein	61
4.2.2 Inrichtingsplan	63
4.3 Ontwikkelingen en bereikbaarheid en parkeren	65
<b>5 SAMENVATTEND INTEGRAAL RUIMTELIJK PLAN</b>	<b>67</b>
5.1 Richtlijnen bereikbaarheid en parkeren	69
5.2 Richtlijnen winkelrouting en winkelverblijfsgebied	71
5.3 Het integraal ruimtelijk plan	71
5.4 Richtlijn fasering en nadere prioriteitenstelling	73
<b>COLOFON</b>	<b>73</b>





## 1.1 Inleiding

De Gemeente Sluis heeft SpellerCo Meerding verzocht een centrumplan voor Oostburg te vervaardigen als uitwerking van het Uitvoeringsprogramma Woningbouw Oostburg (2005 SpellerCo Meerding) en in aanvulling op de eerdere deelopdrachten in opdracht van Woongood Zeeuws-Vlaanderen, Van der Poel en de Gemeente Sluis. Dit zijn de opdrachten voor de herinrichting van het Ledelplein (onderdeel van de ruimtelijke visie op de Markt en Ledelplein) en de opdracht voor een ruimtelijke visie voor vernieuwbouw op de locaties: Eenhoornplantsoen, Schoolstraat en de hoek Ledelplein/Langestraat. Al deze deelopdrachten zijn in deze nota centrumplan Oostburg opgenomen. Evenals een aantal plannen die door derden worden uitgewerkt.

Het centrumplan is op de eerste plaats bedoeld om een goede ruimtelijke en functionele afstemming te verkrijgen tussen de verschillende vernieuwbouwprojecten in het centrum en de daaruit voortvloeiende veranderingen in het gebruik van de openbare ruimte.

De plannen die momenteel worden ontwikkeld zijn:

- de sloop en nieuwbouw van de Burght (door Woongood Zeeuws-Vlaanderen);
- de vernieuwbouw van de Centrale Huisvesting van het gemeentelijk apparaat (door de Gemeente Sluis);
- de revitaliseringsplannen: Eenhoornplantsoen, Schoolstraat en de hoek Ledelplein/ Langestraat (door Woongood Zeeuws-Vlaanderen en Van der Poel);
- de eventuele ideeën voor (ver)nieuwbouw op de locatie van de Aldi (ideefase);
- de nieuwbouwplannen op de locatie van Handelonderneming “t Centrum” aan de Hennequinstraat (door Geelders Vastgoed en Cas Bouwmanagement);
- de uitbreiding van het Ledeltheater aan de voor- en achterzijde van het pand en het inpassen van een buitentheater op het Ledelplein (ideefase Dhr. Bolsius van het Ledeltheater).
- de vernieuwbouw van Brouwerijstraat 41 (particulier initiatief);
- de herstructurering van de locatie van de Lidl (door de Lidl).

## 1.2 Doel

Voor een ruimtelijke afstemming van alle plannen onderling zijn met name de verkeers- en de functioneel-ruimtelijke aspecten bekeken. Het doel van dit project is dan ook tweeledig:

- ten eerste om de problematiek inzake parkeren en bereikbaarheid inzichtelijk te maken en om oplossingsrichtingen daarvoor aan te geven. Hiervoor is een onderzoek noodzakelijk omdat het parkeren moet worden gekwantificeerd en vervolgens de uitkomsten uit dit onderzoek weer richtinggevend zijn voor de herinrichting van het Ledelplein, voor de visie op de Markt en voor de visie voor het gebied achter het Ledeltheater. Bovendien is ruimtelijk afstemming nodig tussen de belangrijkste parkeerlocaties, de winkels die als trekker functioneren en de winkelrouting die voor alle winkels van belang is.

Het uiteindelijk doel hiervan is de openbare ruimte van het centrum door herinrichting beter af te stemmen op de toekomstige ontwikkelingen en het gewenste toekomstige gebruik en tegelijkertijd het verblijfsklimaat op te waarderen voor zowel de bewoners, werkenden als de bezoekers.

- ten tweede zullen er functionele en ruimtelijke voorwaarden moeten worden aangegeven voor de (ver)nieuwbouwontwikkelingen in het centrum van Oostburg.

## 1.3 Inhoud

De nota is als volgt opgebouwd:

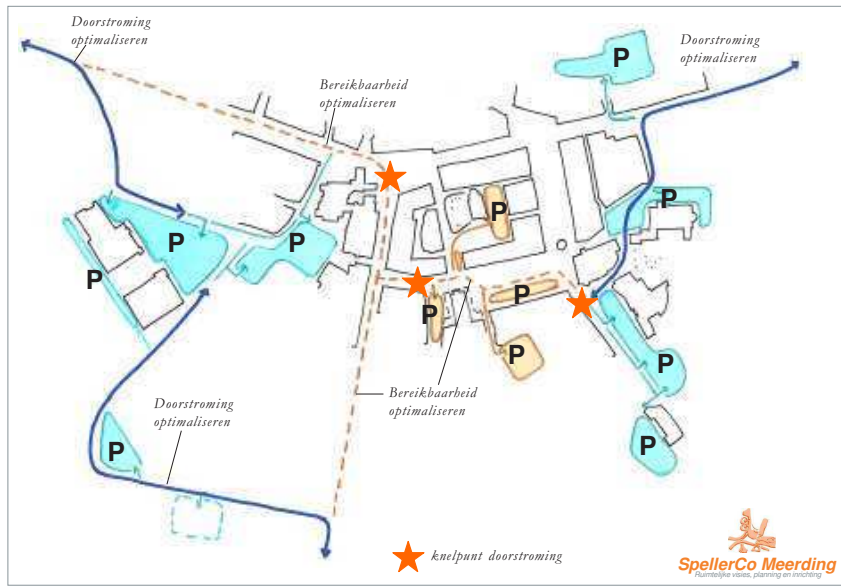
Hoofdstuk 2 gaat in op de problematiek van de bereikbaarheid, de doortroming en het parkeren in het centrum van Oostburg;

Hoofdstuk 3 geeft de ruimtelijke voorwaarden voor het plangebied;

Hoofdstuk 4 geeft richtlijnen en uitgangspunten voor de ruimtelijke ontwikkelingen in het centrum van Oostburg. In dit hoofdstuk worden de verschillende mogelijke ontwikkelingen in relatie met het overige centrumgebied uitgewerkt.

Hoofdstuk 5 is de integrale plankaart met richtlijnen, aandachtspunten en uitvoeringsaspecten.





functiekaart





# BEREIKBAARHEID EN PARKEREN



## 2.1 Inleiding

Het functioneren van een centrumgebied wordt versterkt door een goede bereikbaarheid van de voorzieningen, voldoende parkeermogelijkheden, een logische winkelrouting en een aantrekkelijke openbare ruimte voor het winkelend publiek.

In de afgelopen jaren zijn een aantal veranderingen doorgevoerd om de aantrekkelijkheid en de verkeersveiligheid van het centrumgebied te verbeteren. Ondanks deze verbeteringen zijn er nog een aantal knelpunten in de doorstroming en de bereikbaarheid die nader moeten worden bekeken. Bovendien verdient het parkeren aandacht. Het in 2005 ingevoerde betaald parkeren roept vragen op bij bewoners en winkeliers over de noodzaak daarvan. Er is op bepaalde dagen een enorme vraag naar parkeerterruimte terwijl op de meeste dagen de parkeerbehoefte erg laag is.

## 2.2 Bereikbaarheid en parkeren

Het centrumgebied van Oostburg heeft een aantal verkeerskenmerken die van belang zijn voor het functioneren van het centrum. Zo is het centrum onderverdeeld in een nagenoeg autovrij winkelverblijfsgebied (De Burchtstraat en het Raadhuisplein), een autoluw deel (de Markt) en de overige straten die voor gemotoriseerd verkeer bereikbaar zijn. Het winkelgebied strekt zich uit over een groot gebied met een concentratie van voorzieningen aan de Markt, Burchtstraat, Raadhuisplein, Eenhoornplantsoen, en Burgemeester Erasmusstraat. Het overige gebied kenmerkt zich als centrumvoorzieningen afgewisseld met een woonfunctie en kantoren.

Het grootste deel van de parkeerlocaties is gesitueerd aan de rand van het winkelgebied. De drie hoofdonthuttingsroutes van het winkelgebied zijn Oude Haven-Zuidzandsestraat, Nieuwstraat en Bredestraat-Brouwerijstraat. Deze straten hebben slechts een beperkte parkeerfunctie in de vorm van langsparkeren. In deze straten is de doorstroming (met een lage snelheid) naar de grotere parkeerlocaties van essentieel belang. Eveneens is het van belang dat deze routes als parkeerroute herkenbaar worden gemaakt. Het gebruik van de grotere parkeerlocaties door bezoekers van het centrumgebied moet worden bevorderd.

In het hart van het centrumgebied zijn nog een aantal kleinere parkeerlocaties gesitueerd dichtbij de winkelvoorzieningen. De toelidende straten: Zuidzandsestraat vanaf de aansluiting met de Oude Kerkstraat, de Nieuwstraat vanaf de aansluiting met de Baljuw Veltersweg en het Ledelplein-Oprit, zijn allen straten die het centrumgebied ontsluiten. Hier zijn naast centrumfuncties ook woningen gesitueerd. In deze straten is de bereikbaarheid van de afzonderlijke functies het belangrijkste aspect. De parkeerdruk nabij de woningen moet zoveel mogelijk worden vermindert.

## 2.3 Duurzaam Veilig beleid en huidige knelpunten

In Duurzaam Veilig is een ontsluitingsprincipe gecreëerd dat gebaseerd is op zones:

- Autoverkeer dat niet in de kern hoeft te zijn wordt omgeleid via de Rondweg;
- Autoverkeer met bestemming Oostburg kan via de Rondweg en dan via een van de drie hoofdroutes, die ieder een deel van Oostburg ontsluiten, de bestemming bereiken;
- Autoverkeer van buiten Oostburg naar het centrum wordt afgeleid naar de verschillende parkeerlocaties;
- Verplaatsingen binnen Oostburg worden bij voorkeur gedaan met de fiets of te voet. Bij gebruik van de auto zijn er twee mogelijkheden of via de Rondweg (sneller) of met aangepaste snelheid langs het winkelcentrum (langzamer).

Op basis van het bovenstaande is een indeling gemaakt in zones van:

- buiten de bebouwde kom 80km/60km met vrijliggende fietspaden;
- binnen de bebouwde kom 50km met vrijliggende fietspaden en trottoirs;
- binnen de bebouwde kom 30km met gemengd verkeer en de nadruk op de verblijfszones (winkelgebied, trottoirs, groengebieden, etc.).

Vervolgens zijn de profielen bepaald per zone en aanvullend zijn maatwerkmaatregelen ontwikkeld per gebied, per buurt en per straat. Het is van belang dat de herkenbare opzet van dit verkeersprincipe verder wordt versterkt.

Een aantal bestaande knelpunten moet waar dat mogelijk is worden opgelost. Let wel, het zal nooit zo kunnen zijn dat de doorstroming van het verkeer in het centrum prevaleert boven de verblijfskwaliteit. Het zal wél zo zijn dat de doorstroming rond het directe winkelgebied af en toe vermindert en dat het verkeer zelfs even stil staat. Als dit te lang duurt of te vaak voorkomt moet naar oplossingen worden gezocht.

De volgende knelpunten in de doorstroming zijn gesignaleerd:

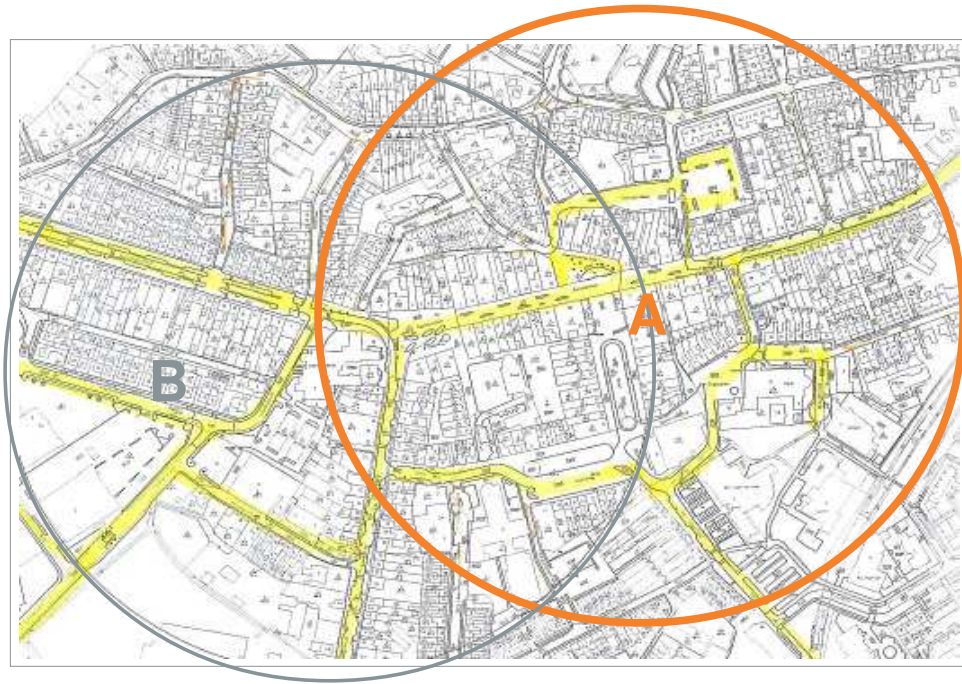
- op de Oprit-Ledelplein nabij het parkeren voor de Aldi;
- op het Raadhuisplein in de bocht door het laden en lossen voor de winkels aan de zuidzijde van het Raadhuisplein;
- op de hoek Langestraat-Gobiusstraat.

Aandachtspunten zijn:

- het ontbreken van bewegwijzering van de parkeerroutes;
- het ontbreken van een herkenbare looproute vanaf de Veerhoeklaan (grootwinkelbedrijven en parkeerplaatsen) naar het winkelcentrum.

Verder is er overlast geconstateerd door het parkeren van auto's in de woongebieden grenzend aan het directe centrum, met name op marktdagen en in het hoogseizoen in: de Callenfelstraat, de G.F. de Pauwstraat, Volderstraat, de noordzijde van de Zuidzandsestraat.





*plangebied  
parkeeronderzoek Grontmij*





## 2.4 De parkeertelling 2005

In 2005 is er een parkeerinventarisatie in het centrumgebied gedaan door Grontmij. Het centrumgebied is in dit onderzoek begrensd door twee cirkels: één rond het gemeentehuis en één rond de hoek van de Markt. De conclusie uit het onderzoek was dat de gemiddelde bezettingsgraad op de drie onderzoeksdagen (dinsdag, woensdag en donderdag in mei 2005) in cirkel A doorgaans ca. 65% was en op de dag van de weekmarkt deze oploopt tot boven de 80%. In cirkel B (deel buiten cirkel A) was de bezettingsgraad ca. 55%. Als de parkeerlocaties bij de AH en C1000 niet worden meegerekend dan is de gemiddelde bezettingsgraad ca. 80%. Aldus het rapport van Grontmij.

De geel gemarkeerde straten in dit onderzoek maken ook onderdeel uit van het plangebied in het theoretische parkeeronderzoek van de Gemeente Sluis en SpellerCo Meerding, zie 2.5. Als alleen de geel gearceerde straten in het plangebied van de telling van Grontmij worden bekeken dan is de conclusie dat de gemiddelde bezettingsgraad: In cirkel A eveneens ca. 65% was en op de dag van weekmarkt deze hoger is en oploopt tot bijna 90%. In cirkel B (deel buiten cirkel A) was de bezettingsgraad dan groter namelijk ca. 63% (in plaats van 55%) en op de marktdag 67%. Als de parkeerlocaties bij de AH en C1000 niet worden meegerekend dan is de gemiddelde bezettingsgraad ca. 78% en op de marktdag 85%.

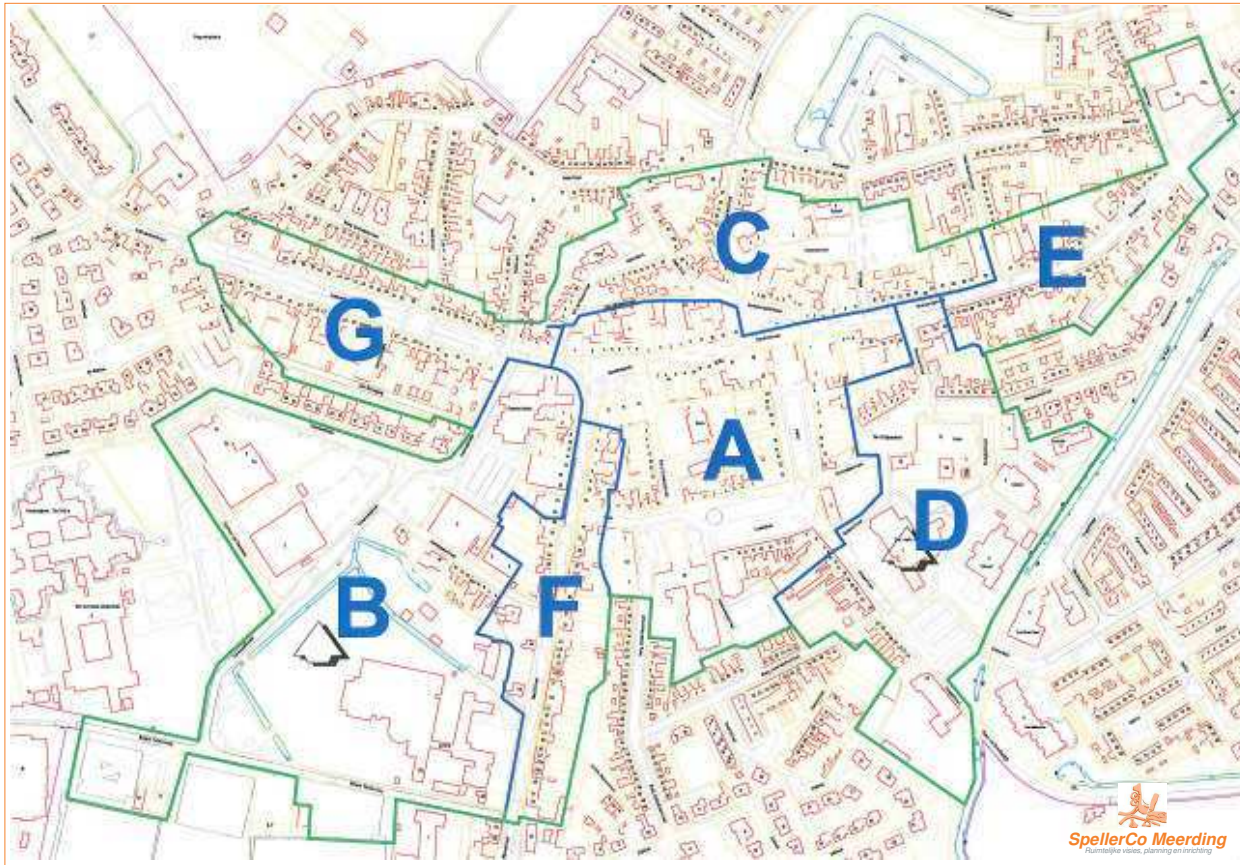
## 2.5 Het theoretische parkeerbehoefte-onderzoek 2006

In het kader van deze studie is aanvullend op de parkeertellingen een “theoretisch” parkeerbehoefteonderzoek gedaan om het parkeren in het centrum van Oostburg nu en in de toekomst beter in beeld te kunnen brengen (door SpellerCo Meerding in samenwerking met de gemeente Sluis). Hierbij is er een parkeerbalans voor het centrumgebied opgesteld. Daartoe is een grens getrokken rondom het gebied dat wat het parkeren betreft tot centrumgebied gerekend mag worden. Voor dat gebied is vervolgens de parkeercapaciteit en de parkeerbehoefte in beeld gebracht op basis van de aanwezige functies in het centrumgebied. Hierbij is de rekenmethode uit het ASVV 2004 gebruikt. Dit is een theoretisch rekenmodel. Dit rekenmodel kan worden gebruikt om algemeen inzicht te krijgen in het parkeren. Er is gerekend met verschillen in aanwezigheid per dagdeel van geparkeerde auto's voor de verschillende functies. Waardoor met een dubbelgebruik van parkeerplaatsen bij de verschillende functies per deelgebied rekening is gehouden.

Door de onderverdeling van het plangebied in deelgebieden kon de parkeerproblematiek, het tekort of een overschot aan parkeerplaatsen, nog duidelijker in beeld worden gebracht. We hebben zowel het parkeren in het hoogseizoen en in het laagseizoen benaderd, door in het hoogseizoen met het totale winkelopervlak te rekenen en in het laagseizoen met de helft van het winkelopervlak te rekenen. Het BVO van de winkels in Oostburg is namelijk circa vier keer zo groot dan op basis van het inwonertal van Oostburg en zijn directe omgeving mag worden verwacht (bron: KvK lezing op de ondernemersjaarvergadering te Oostburg). Dit wordt met name toegeschreven aan de grote toeristenstroom in het hoogseizoen. In het parkeren voor de overige functies is geen verschil gemaakt voor hoog- en laagseizoen.

De huidige parkeercapaciteit in het totale plangebied bedraagt 1520 parkeerplaatsen. Dit aantal bestaat uit 838 openbare parkeerplaatsen, waarvan er 71 parkeerplaatsen betaald parkeren zijn. Daarnaast zijn er 502 parkeerplaatsen op eigen terrein (inclusief onder andere bij De Burght, de Lidl, AH en C1000). Verder zijn er nog 180 garages in het plangebied. Het plangebied is zo gekozen dat woonbuurten buiten dit gebied vallen. In werkelijkheid is het centrumgebied niet begrensd en zal er zeker op drukke tijdstippen ook in de woonbuurten grenzend aan het centrum worden geparkeerd. Toch zijn voor de parkeerbalans alleen de parkeerplaatsen binnen het afgebakende plangebied meegenomen. Indien nodig, wenselijk en mogelijk, dan zullen er maatregelen worden genomen om de parkeerdruk op de omliggende buurten te verminderen.





*plangebied theoretisch parkeeronderzoek  
SpellerCo Meering / Gemeente Sluis*





## CONCLUSIE

Voor het *gebele plangebied* is de parkeerdruk: per seizoen berekend:

Hoogseizoen:

- door de week in de middagen zijn nagenoeg alle parkeerplaatsen in het plangebied bezet;
- op de woensdagmiddag, weekmarkt, is er een groot tekort aan parkeerplaatsen;
- op zaterdagmiddag is er een tekort aan parkeerplaatsen;
- in de rest van de week is er een overschot aan parkeerplaatsen.

Laagseizoen:

- in de hele week is er een overschot aan parkeerplaatsen.

Ter vergelijking van dit theoretisch onderzoek met de parkeertelling van Grontmij zijn de straten die deel uitmaken van beide onderzoeken vergeleken.

laagseizoen	werkochtend	werkmiddag	werkavond	marktochtend	marktmiddag	zaterdagmiddag	zaterdagavond	zondagmiddag
parkeerbezetting dit onderzoek	56%	77%	74%	72%	92%	78%	54%	45%
Mei 2005								
parkeerbezetting telling Grontmij	65%	65%	-	73%	-	-	-	-
hoogseizoen								
parkeerbezetting dit onderzoek	67%	90%	81%	87%	119%	106%	55%	46%

Als we de parkeerbalans **per deelgebied** bekijken dan zijn de conclusies als volgt:

### DEELGEBIED A

Dit deelgebied is het voorzieningshart grotendeels ingericht als winkelverblijfsgebied. De parkeerbehoefte is door de aanwezigheid van de vele voorzieningen relatief groot. Deze parkeerbehoefte moet worden opgevangen door de aangrenzende gebieden met name in B, C en D. Voor deelgebied A zijn de volgende conclusies te trekken uit het theoretisch onderzoek naar de parkeerbalans:

Hoogseizoen:

- in de ochtenden is er een tekort aan parkeerplaatsen;
- op alle middagen is er een tekort aan parkeerplaatsen die oploopt van een gewone middag, tot een zaterdagmiddag en de grootste parkeerbehoefte is op de marktmiddag.

Laagseizoen:

- de hele week is ook hier een tekort aan parkeerplaatsen, behoudens de ochtenden en de zondag. Het tekort loopt op van de werkmiddag, zaterdagavond, werkavonden, zaterdagmiddag tot de marktdag.

### DEELGEBIED B

Dit deelgebied is een gebied met verschillende functies en een aantal grotere parkeerplaatsen. Een aantal van de grotere parkeerlocaties behoren bij de AH en de C1000. Voor het onderzoek zijn deze wel meegerekend. Bovendien wordt in het laatste hoofdstuk van deze nota ingegaan op een efficiëntere benutting van deze parkeerlocaties. De parkeerbehoefte is door de aanwezigheid van de vele voorzieningen relatief groot. Maar doordat er veel verschillende functies in het gebied zijn worden deze parkeerplaatsen ook efficiënter benut (dubbelgebruik). Bovendien wordt in dit gebied een deel van de parkeerbehoefte voor deelgebied A opgevangen. Voor deelgebied B zijn de volgende conclusies te trekken uit het theoretisch onderzoek naar de parkeerbalans:

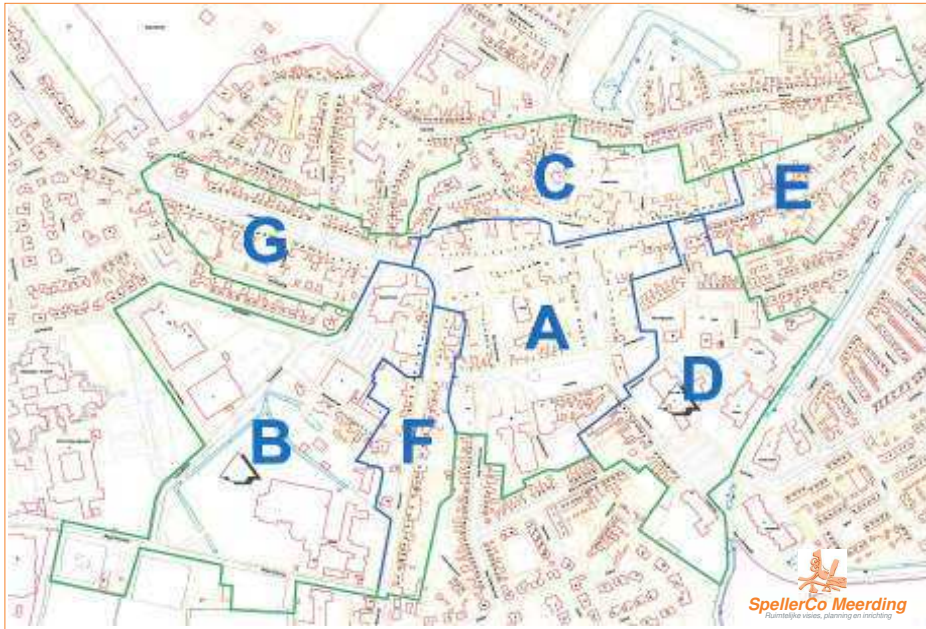
Hoogseizoen:

- op alle dagen is er een overschot aan parkeerplaatsen, waarbij de middagen relatief het drukst zijn.

Laagseizoen:

- op alle dagen is er een overschot aan parkeerplaatsen.





*plangebied theoretisch parkeeronderzoek  
SpellerCo Meering / Gemeente Sluis*





### DEELGEBIED C

In dit deelgebied is met name de winkel- en woonfunctie gesitueerd en een middelgrote parkeerplaats. De parkeerbehoefte is door de aanwezigheid van de verschillende voorzieningen groot. Ook hier is door de verschillende functies de efficiëntie van parkeerplaatsen groot (dubbelgebruik). In dit gebied wordt een deel van de parkeerbehoefte voor deelgebied A opgevangen. Voor deelgebied C zijn de volgende conclusies te trekken uit het theoretisch onderzoek naar de parkeerbalans:

Hoogseizoen:

- op alle dagen behalve de zaterdagmiddag is er een overschot aan parkeerplaatsen, waarbij de middagen relatief het drukst zijn;
- Op de zaterdagmiddag is er een klein tekort aan parkeerplaatsen.

Laagseizoen:

- op alle dagen is er een overschot aan parkeerplaatsen.

### DEELGEBIED D

Dit deelgebied is het een gebied met veel verschillende functies en een aantal grotere parkeerplaatsen. Een van de grotere parkeerlocaties behoort bij de Lidl. Voor het onderzoek is deze wel meegerekend. De parkeerbehoefte is door de aanwezigheid van de vele voorzieningen ook hier relatief groot. Deze parkeerplaatsen worden ook efficiënter benut (dubbelgebruik). Bovendien wordt in dit gebied een deel van de parkeerbehoefte voor deelgebied A opgevangen. Voor deelgebied D zijn de volgende conclusies te trekken uit het theoretisch onderzoek naar de parkeerbalans:

Hoogseizoen:

- op alle dagen is er een overschot aan parkeerplaatsen.

Laagseizoen:

- op alle dagen is er een overschot aan parkeerplaatsen.

### DEELGEBIED E

Dit deelgebied is een gebied met verschillende functies en slechts alleen langsparkeren en een parkeerpaats bij de sportschool. Gezien het BVO van de sportschool dekt deze parkeerplaats slechts de helft van de parkeerbehoefte van de sportschool. De parkeerbehoefte is door de aanwezigheid van de verschillende voorzieningen relatief groot voor zo'n klein gebied. Maar door de verschillende functies in het gebied worden deze parkeerplaatsen wel efficiënter benut (dubbelgebruik). Voor deelgebied E zijn de volgende conclusies te trekken uit het theoretisch onderzoek naar de parkeerbalans:

Hoogseizoen:

- op alle middagen en doordeweekse avonden is er een tekort aan parkeerplaatsen. Dit is te verklaren uit de grote parkeerbehoefte op dat moment voor de winkels en voor de sportschool en de krappe parkeercapaciteit;

Laagseizoen:

- op alle middagen is het zeer druk en voldoet de parkeercapaciteit niet;
- op de doordeweekse avonden en op zaterdagmiddag is er een tekort aan parkeerplaatsen.

### DEELGEBIED F

In dit deelgebied zijn verschillende functies gesitueerd, doch de woonfunctie is de hoofdfunctie. Hier zijn aan weerszijden van de straat langs-parkeerplaatsen. De parkeerbehoefte is door de vele woningen groot. Maar door de verschillende functies in het gebied worden deze parkeerplaatsen enigszins dubbel benut. Wel moet de parkeerbehoefte van het Zwincollege in deelgebied B worden opgevangen. Want dit deelgebied heeft daar niet voldoende parkeercapaciteit voor. Voor deelgebied F zijn de volgende conclusies te trekken uit het theoretisch onderzoek naar de parkeerbalans:

Hoogseizoen:

- op alle middagen en doordeweekse avonden zijn er maar net voldoende parkeerplaatsen.

Laagseizoen:

- op alle middagen en doordeweekse avonden zijn er maar net voldoende parkeerplaatsen.

### DEELGEBIED G

In dit deelgebied zijn verschillende functies gesitueerd, doch de woonfunctie is de hoofdfunctie. Hier zijn aan weerszijden van de straat langs-parkeerplaatsen. Bovendien is achter de bebouwing aan de zuidzijde van deze straat de St. Bavogang met garages gesitueerd. De woningen aan de noordzijde van deze straat hebben geen mogelijkheid achter de kavel te parkeren. Waardoor de parkeerdruk hier groter zal zijn op bepaalde tijdstippen dan aan de zuidzijde. De parkeerbehoefte is door de woningen groot. Maar door de verschillende functies in het gebied worden deze parkeerplaatsen enigszins dubbel benut. Voor deelgebied G zijn de volgende conclusies te trekken uit het theoretisch onderzoek naar de parkeerbalans:

Hoogseizoen:

- Er zijn voldoende parkeerplaatsen.

Laagseizoen:

- Er zijn voldoende parkeerplaatsen.

